

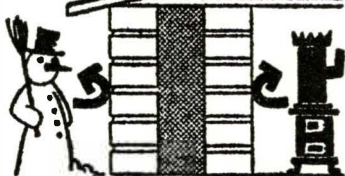
DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 9 . 5. MAJ 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

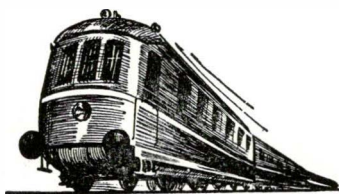
Autoriseret Entreprenør . Heibergsvej 54

TELEFON 58172 . AARHUS

*-det er TOP-tid
-altid...*



CERES BRYGGERIERNE



BOSCH

**DIESELUDSTYR
OG
AUTOTILBEHØR**

— den uovertrufne Kvalitet

A/S MAGNETO . KØBENHAVN N

Mejeriet **Viking**

Gislunge – Telefon 64

Mekka

Danmarks bedste og mest solgte
chokolademælk

VOGNFABRIKKEN **SCANDIA** AKTIESELSKAB



RANDERS

GRUNDLAGT 1861

Fionette



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 9 - 60. ÅRGANG

5. MAJ 1960



Indhold:

Teori og praksis	131
Nordisk Nyt - Sverige	132
2000 tog dirigeres	133
Regulering af pensionen 1. april 1960	134
Hvordan jeg kom til jernbanen	135
Skandinaviske mallet- lokomotiver	136
Uheldsforsikringsforeningen ...	137
40 års jubilæum - Carl Hansen, Al	140
Fra medlemskredsen - Vort medlemsblad	140
Under DLF	141
Personalia	142
Nye adresser	142
Emolumenter	142

Forsidebillede:

E+E i forspand

Foto: S. Jørgensen, Hg.



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.

Teori og praksis

Det forberedende arbejde med tilrettelægning af sommerkøreplanen, der skal afløse vinterkøreplanerne, er nu tilendebragt, og om kort tid vil hele den store omlægning fra vinter- til sommertrafik blive sat i kraft. Også de ændrede tjenesteplaner for personalet er de fleste steder udarbejdet, og de første forhandlinger mellem de stedlige tillidsmænd og distriktets repræsentanter har allerede fundet sted.

*

Selvom der fortsat synes at være visse politiske partier, der finder anledning til at rette den sædvanlige kritik mod Danske Statsbaner og banernes økonomi, er det en kendsgerning, at banerne har haft en voksende kundekreds og har forøget transporten såvel inden for person- som godstrafik.

De bekymringer, man gør sig i forbindelse med Danske Statsbaners fremtid og deres konkurrencemuligheder over for de såkaldte mere moderne trafikformer ad landevej og i luften, er til dels ubegrundet og bør i hvert fald ikke i politiske kredse give anledning til kritik, uden at der tillige lægges vægt på, hvilken opgave der påhviler banerne. Denne kommer ikke mindst til udtryk under det pres, de kommende måneders kørsel vil lægge på hele personalestyrken, og som jo gentager sig på andre tider af året.

*

Derimod bør man se med større skepsis på den efterhånden lovpriste rationalisering med blandt andet påfølgende nedskæring af personalestyrken, som for lokomotivpersonalets vedkommende nok kan findes tilfredsstillende i cirka 1 måned eller 1½ i årets løb, men som iøvrigt nu ligger under grænsen for, hvad der normalt må siges at være behov for.

*

Vi har tidligere været inde på dette emne og mener stadig, at de opstillede teoretiske normativberegninger for distrikterne og de enkelte maskindepoter ikke er et klart billede af den personalestyrke, der skal til for at gennemføre trafikken og yde personalet blot nogenlunde arbejdsvilkår i en tid, hvor andre mennesker nyder godt af sommeren og ferien. Denne sidste er for tjenestemændene ved Danske Statsbaner i forvejen reduceret til højst 12 dage i den egentlige ferieperiode, og for mange betyder det en ferie i maj eller september måned, og er så helt uden for den tid, hvor deres børn har mulighed for at feriere sammen med dem.

*

Ved et øjeblikkeligt skøn over en del af de opstillede tjenestefordelinger for lokomotivpersonalet har vi da også indtrykket af, at de betænkeligheder, vi har lagt for dagen, efterhånden breder sig til de mennesker, der til daglig står for tjenestefordelingen og for kravene om at stille den nødvendige styrke til rådighed, både for allerede planlagte tog, og for indlagte særtog,



Paprika-tog på svenske baner SJ vil live det rejsende morgen- publikum op med farver

Sveriges statsbaner er ved at sætte mere kolorit på tilværelsen. Man har bestilt tre el-tog, som skal køre i Stockholms nærtrafik, og det første tog er netop leveret og har fået publikum til at gøre store øjne, fordi det er to-farvet, rødt og lysegråt. Folkeviddet har allerede døbt det »Paprika-toget«.

Foreløbig skal de tre tog indsættes i pendulkørsel på prøve. Derefter vil statsbanerne afgive yderligere bestilling på lignende tog, som skal køre fra Stockholms Centralstation til byens nærmeste omegn i lokaltrafikken. Hvert el-tog består af tre vogne, hvoraf den mellemste er motorvognen og de to andre styrevogne. Det vil være muligt ved automatisk kobling at sammenslutte fire 3-vognstog.

Toget er rødt op til vinduerne og lysegråt foroven. Også indvendigt er der godt med farver, nemlig grå sidevægge, gule mellemvægge, grønt betræk på sofaer i første og sidste vogn og rødt i mellemvognen. Togets maksimale fart bliver 100 km/t, dog er konstruktionen udført således, at farten, hvis det senere bliver nødvendigt, kan sættes op til 120 km. Der er 310 siddepladser og 150 ståpladser i hvert tog. Dørene kan åbnes og lukkes både automatisk og af de rejsende selv.

Da der er forskellige perronhøjder på stationerne i Stockholms nærtrafikområde, har man ved konstruktionen af el-togenes døre måttet tage hensyn hertil, men nu vil det blive undersøgt, om det ikke er mest formålstjenligt at ændre perronerne, så de får samme højde. De nye el-togs motorer udvikler 1500 hk og er bygget på Kockum Værft i Malmø. Samtlige aksler har skivebremser og motorvognen el-modstandsbremser. Man er gået væk fra blokbremser for at undgå tilsmudsning af banelegemet med jernstøv.

som øjeblikkeligt må tillyses, fordi kundekredsen er blevet større end øjeblikkeligt beregnet.

Naturligvis kan sommertrafikken eller højtids trafik ikke lægges til grund for et normalt personalebehov, men på den anden side fremkaldes der forkerte tal, når man prøver på at finde frem til et gennemsnitstal på grundlag af trafikken i de måneder, hvor denne er svagest, når sommermånederne er vel overstået, står hver enkelt tjenestemand med et tilgodehavende på halvdelen eller $\frac{1}{2}$ af sin ferie. Når hertil kommer den gennem de senere år og stadig fortsatte tekniske udvikling, der kræver forøget uddannelse af den overvejende del af lokomotivpersonalet tillige med omskoling af de mindre styrker, som teknikken har betinget, skal overføres til andre arbejdsområder, er der i virkeligheden så rigeligt behov for samme styrketal i vintermånederne som i sommermånederne.

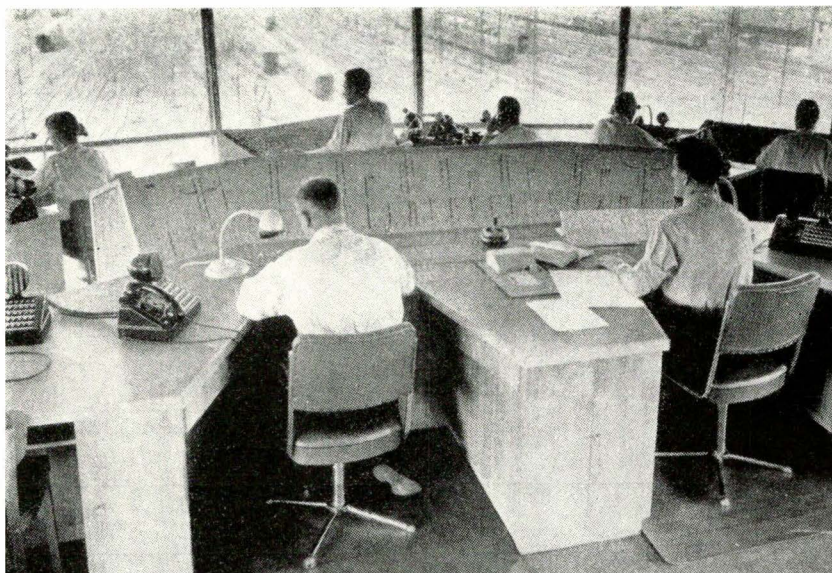
*

Selvom leveringen af et antal nye dieselelektriske lokomotiver påbegyndes i sidste halvdel af indeværende år, og der hermed må gennemføres en omlægning af driften, hvorved blandt andet den tomandsbetjente trækraft reduceres yderligere tillige med en stigning i antallet af enmandsbetjente, må det ikke glemmes, at vi på nuværende tidspunkt allerede har den langt overvejende del af trækraften bemanded efter enmandsprincipet. En yderligere reduktion af lokomotivmændenes antal kan ikke forventes. Hvor arbejdet tillige med det tekniske og sikkerhedsmæssige ansvar alene påhviler en mand, hvor der tillige også lægges andre synspunkter for dagen ved opstilling af tjenestefordelinger, der åbner adgang for bedre hvilepauser, nedskæring i antallet af nattimer og hensyntagen til en rigeligere margin til imødegåelse af eventuelle, men ofte uundgåelige forsinkelser. Det er af stor betydning, såvel for etaten som for personalet, at der lægges tilstrækkelig vægt på – ikke mindst i en sommertid med de korte nætter, varme og lyse dage – hvor vilkårene for at opnå et tilfredsstillende hvil ikke er de samme som på andre tider af året.

*

Vi forstår fuldtud, at administrationens ønske om en nedskæring af udgifterne også medfører en nedskæring af personalestyrken, hvor dette er påkrævet og gennemførligt. Men efter vore beregninger er man på dette område nu nået til bunden for lokomotivpersonalet, og man bør allerede nu genoptage spørgsmålet om antagelse af aspiranter til disse stillinger. Det er ikke alene påkrævet af hensyn til afviklingen af ordinære og ekstraordinære kørsel, men tillige også nødvendigt for at kunne oparbejde en yngre styrke i et fornuftigt tempo i forhold til den forestående afgang fra den ældre kategori. Vi vil ikke kunne føre nyt blod til lokomotivmændenes rækker i de kommende sommermåneder, men vi vil kunne benytte disse måneder til udarbejdelse af nye uddannelsesplaner, som svarer til de nye krav for lokomotivmændene, således have dette forarbejde tilendebragt, når vintermånederne kommer, og der atter kan afses personale og nødvendige lærerkræfter til uddannelse og undervisning af aspiranterne.

2000 tog dirigeres fra kommandobroen



Dette er ikke kommandobroen på en utopisk luftliner, men derimod hovedcentralen på Europas største og mest moderne sikringsanlæg, som er bygget på hovedbanegården i Frankfurt a. M.

Teknikken går frem med stormskridt på Europas jernbaner. Inden alt for mange år vil togene blive dirigeret fuldautomatisk gennem stationerne og ad hovedstrækningerne. Der skal i stadig større omfang rationaliseres og spares manuel arbejdskraft, og på mange felter indenfor jernbanedrift vinder det maskinelle indpas på bekostning af den menneskelige arbejdskraft. Den store filmkunstner Charlie Chaplin var mere end fremsynet, da han lavede sin film »Moderne Tider«, hvor mennesket var ved at blive kvalt af kæmpemaskinen.

På jernbanerne overtager det maskinelle en væsentlig del af administrationen med regnskabsføring, lageropgørelse, regnskab med vognløb, laster og godsvognenes placering i landene. Togene kører på signaler og fuldautomatiske blokposter og passerer automatiske bomme, som har gjort ledvognterne overflødige. Efterhånden bliver de ansatte i banernes andre grene også mere eller mindre overflødige. Store maskiner og kraner ordner nu svellestopning, anbringelse af sporskifter og kontrol af banelegemer, som før har krævet mange kolonner arbejdere.

Rangering dirigeres pr. radio og mekanik, så en stor del af denne tjenestes folk også bliver overflødige, og i USA og Sovjet eksperimenterer videnskabsmænd med førerløse lokomotiver. Toggangen skal i stedet ledes af regnemaskiner og elektronhjernner, så lokomotivernes folk bliver overflødige.

Enden på det hele må blive, at der kun er brug for et ringe antal folk indenfor jernbanerne til at betjene trykknapper og udføre lige de funktioner, det ikke lader sig gøre at overlade til mekanikken.

En af de mest imponerende ting, Vesttyske Forbundsbaner har gennemført på det fuldautomatiske område, er den store nye kommandocentral på hovedbanegården i Frankfurt a. M. Det er den største og mest moderne i Europa. Kommandocentralen er

18 meter høj og på fem etager. Fra dens øverste etage dirigeres 600 signaler på den vidtstrakte banegård, et lige så stort antal sporskifter, 65 000 relæer og 2000 tog om dagen. Centralen »dækker« et sporareal på 10 km og 31 spor, hvoraf de tyve er forbindelsesstrækninger. Dette er også europæisk rekord.

De 31 spor på Frankfurts banegård har en sådan længde, at de dækker halvdelen af en stor, tysk provins' spornet. Det hele er på denne station blevet så automatisk nu, at man næppe ser en jernbanemand på perronerne. De tider er også forbi, hvor man ude på landet så en mand med et håndsving sænke bommene. Vesttyskland har i de senere år ofret en halv milliard D-mark årligt på at få de manuelt betjente bomme erstattet med automatiske. Man hører kun et kort klik. Så bevæger bommene sig, og signaler stilles efter at være fjernstyret af en kommandopost adskillige kilometer borte.

I Frankfurts hovedbanegårds store central har teknik og rationalisering foreløbig fundet sit højdepunkt. Fem borde i postens øverste etage er opstillet amfiteatralsk i halvkredse. Her sidder fem trafikmestre. Bagved dem sidder to mænd, som leder køretjenesten og togene gennem banegården. Det sker ved hjælp af trykknapper på instrumentbordene. I baggrunden af det store rum 18 meter over banelegemet sidder en mand, som på lignende måde dirigerer toggangen på linierne uden for hovedbanegårdens centrale område.

Menneskene er altså ikke helt fortrængt af mekanikken, men der er her kun brug for et fåtal, som til gengæld på den teknisk mest fuldkomne og sikre måde kan lede en trafik, som før krævede adskillige hundrede ansatte. Hvis jernbanefolk kommer til Frankfurt, må de ikke undlade at besøge denne teknikkens triumf, og de vesttyske kolleger er stolte over at vise rundt i den store kommandocentral.

Regulering af pensioner 1. april 1960

Fra 1. april d.å. er som følge af pristalsstigning foretaget regulering af tjenestemandspensionen. Samtidig er folkepensionens mindstebeløb blevet hævet. Størrelsen af de forskellige stigninger fremgår af efterstående tabel.

Til eksempel på, hvad det samlede pensionsbeløb udgør, når begge ægtefæller opbeholder folkepen-

sionens mindstebeløb skal anføres, at dette udregnes således. Tabellens stk. 1 for 11. lkl.:

$10767 + 396 + 1260 \div 500 = 11923$ kr. (stign. 252 kr.)

Og når kun den ene opbeholder folkepensionens mindstebeløb. Tabellens stk. 2 for 11. lkl.:

$10767 + 396 + 840 \div 500 = 11503$ kr. (stign. 216 kr.)

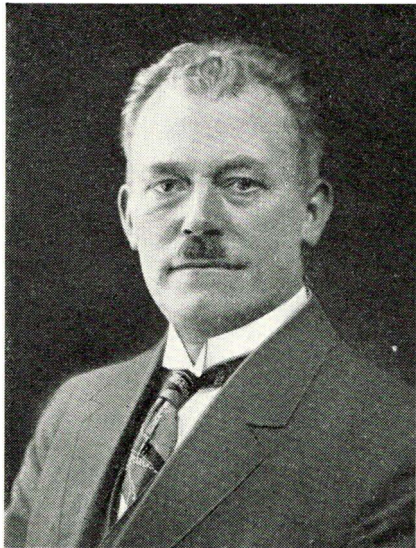
Lkl.	Årlig brutto-pension beregnet på slutløn pr. 31/3 1959	Skala-fradrag i h.t. særlig lov	Reguleringstillæg			Folkepensionens mindstebeløb			Virkelig stigning i den samlede pensions udbetaling
			pr. 31/3 1960	pr. 1/4 1960	Stigning pr. 1/4 1960	pr. 31/3 1960	pr. 1/4 1960	Stigning pr. 1/4 1960	
<i>1. Egenpension (Forsørgere, hvor begge ægtefæller får folkepensionens mindstebeløb).</i>									
16.	9262	1100	216	324	108	1140	1260	120	228
15.	9367	1000	216	324	108	1140	1260	120	228
14.	9577	1000	240	360	120	1140	1260	120	240
13.	10179	1000	240	360	120	1140	1260	120	240
12.	10515	600	264	396	132	1140	1260	120	252
11.	10767	500	264	396	132	1140	1260	120	252
<i>2. Egenpension (Enlige forsørgere og ægtepar, hvor kun den ene får folkepensionens mindstebeløb).</i>									
16.	9262	1100	216	324	108	756	840	84	108
15.	9367	1000	216	324	108	756	840	84	108
14.	9577	1000	240	360	120	756	840	84	120
13.	10179	1000	240	360	120	756	840	84	120
12.	10515	600	264	396	132	756	840	84	216
11.	10767	500	264	396	132	756	840	84	216
<i>3. Enkepension (Forsørgere).</i>									
16.	7536	1344	192	288	96	756	840	84	96
15.	7872	1404	192	288	96	756	840	84	96
14.	8434	1500	192	288	96	756	840	84	96
13.	8662	1300	216	324	108	756	840	84	108
12.	8854	1100	216	324	108	756	840	84	108
11.	8998	1000	216	324	108	756	840	84	108
<i>4. Egenpension (Ikke-forsørgere).</i>									
16.	8062	0	192	288	96	756	840	84	180
15.	8167	0	192	288	96	756	840	84	180
14.	8377	0	192	288	96	756	840	84	180
13.	8979	0	216	324	108	756	840	84	192
12.	9315	0	216	324	108	756	840	84	192
11.	9567	0	216	324	108	756	840	84	192
<i>5. Enkepension (Ikke-forsørgere).</i>									
16.	6460	0	144	216	72	756	840	84	156
15.	6749	0	168	252	84	756	840	84	168
14.	7234	0	168	252	84	756	840	84	168
13.	7462	0	168	252	84	756	840	84	168
12.	7654	0	192	288	96	756	840	84	180
11.	7798	0	192	288	96	756	840	84	180

ad 2 og 3.

Stigningen i folkepensionens mindstebeløb opsuges, så længe skalafradraget er større end mindstebeløbet.

Hvordan jeg kom til jernbanen

Skulle andre passive eller aktive medlemmer have et eller andet at berette, som pens. lokomotivfører Kirk Larsen, Viborg, gør her, vil vi meget gerne se jeres bidrag.



Første gang jeg var med toget sammen med min far, var jeg meget interesseret i maskinen og sagde, at når jeg blev stor, ville jeg køre på sådan en maskine. Jeg var da ca. 5 år gammel. Det var på Sallingbanen. Dette ønske blev ved at stå for mig, og jeg lavede mange lokomotiver og tog af blikdåser og cigarkasser.

Tiden gik. Jeg kom i lære, fik udlært, arbejdede som svend nogle år, og havde naturligvis ansøgning inde hos DSB i Århus. Jeg arbejdede den gang i Løgstør og tog en dag fri, rejste til Århus for at tale med værkstedsbestyreren om antagelse.

Klokken 13,30 gik han gennem porten, hvor jeg talte til ham om antagelse. Han svarede ikke, men blev ved at gå hen til nogle bistader, som stod lidt borte. Jeg masede stadig på og fik ham til at udbrude: der er ikke noget, der er ikke noget, og skal vi endelig have folk, behøver vi ikke at importere dem fra Løgstør – vi har dygtige folk nok her i Århus – afgang. Jeg kom til at tale med en håndværker, han oplyste, at ville jeg gøre mig håb om at komme ind, skulle jeg se at få arbejde i Århus, og så møde ved porten hver morgen kl. 6. Der stod der hver morgen ca. 20 mand, og dér blev de antaget. Det var umuligt at få arbejde i Århus den gang, der var megen arbejdsløshed, så det var håbløst.

Jeg opgav derefter at komme til jernbanen. Jeg besluttede derefter at tage maskinisteksamen, læste på skolen i Ålborg, tog eksamen på orlogsværftet i København i 1905. Nu var jeg imidlertid bleven forlovet, og min kæreste forlangte af mig, at jeg ikke måtte sejle på langfart, så ville hun hæve forbindelsen mellem os.

Jeg kom så til at sejle med en lille dampfærge mellem Løgstør og Aggersund. Lønnen var lille og

arbejdstiden meget lang, og kun fredag hver 14. dag, det ville jeg ikke blive ved med. Jeg så da en annonce i Jyllandsposten, at Kolding Fjords Dampskibsselskab søgte en maskinmester snarest. Jeg rejste derned og fik pladsen. Det var noget helt andet, stor løn og fri de første 2 måneder. Selskabet havde 3 små dampere som gik på Kolding Fjord og Lillebælt, men kun om sommeren. Den jeg kom til at sejle med var stationeret i Fredericia om sommeren. Vi sejlede kun til Fænø og retur, afgang kl. 14,30.

En dejlig sommerdag kom et ægtepar med en barnevogn og ville gå ombord, damen kom til at gå baglæns og var ved at falde. Jeg stod på dækket og sprang til for at hjælpe, og manden udbrød: ja, når man skal til søs, så skal der mandfolk til. Vi kom så ud at sejle, og jeg møder manden igen på dækket. Han siger: jeg skylder Dem en bajer, fordi de var så flink at hjælpe med barnevognen. Han kom straks efter med 2 bajere, som vi nød i den stærke varme. Han siger da til mig: sådan en ung mand som Dem, søger De ikke noget ved jernbanen, f.eks. som lokomotivfører, det er jo mere fast og med pension. Jeg svarede, at det altid havde været mit højeste ønske, men havde opgivet det, da jeg ikke havde nogen til at skubbe på. Han sagde, om jeg ville sætte pris på at komme ind, hvis det kunne lade sig gøre? Og det svarede jeg ja til. Han oplyste da, at han var assistent på Fredericia st., og at hans navn var Frost. Jeg bemærkede, at det lød mærkeligt i sådan en varme, han burde have heddet Hede.

Han fortalte da, at han havde en god ven som var maskiningeniør i Nyborg, som han jævnlig kom sammen med, nu ville han skrive til ham og høre, om der var muligheder. 3 dage efter kom han ned til damperen med en ansøgningsblanket, som jeg skulle udfylde, og sammen med mine papirer om uddannelse o.s.v. aflevere til ham, da han ville overbringe dem personlig. Men før april næste år, var der ikke nogen mulighed for antagelse.

I marts måned fik jeg brev fra assistent Frost, om snarest at rejse til Nyborg og møde hos maskiningeniøren. Det gjorde jeg, og aftalen blev, at jeg skulle begynde den 15. april.

Der gik nu mange år, og jeg endte som lokomotivfører i Viborg. Jeg spekulerede over en påskønnelse til denne Frost, og i personalia opdagede jeg, at han snart fyldte 60 år. Jeg besluttede da at sende ham en lille gave bestående af en papirkniv af sølv med indgraveret »erindring om en barnevogn«, samt brev om han kunne huske den dag i Fredericia havn o.s.v., samt at han ville måske synes indskribtionen var lidt mærkelig, men det var jo barnevognen, der var årsagen.

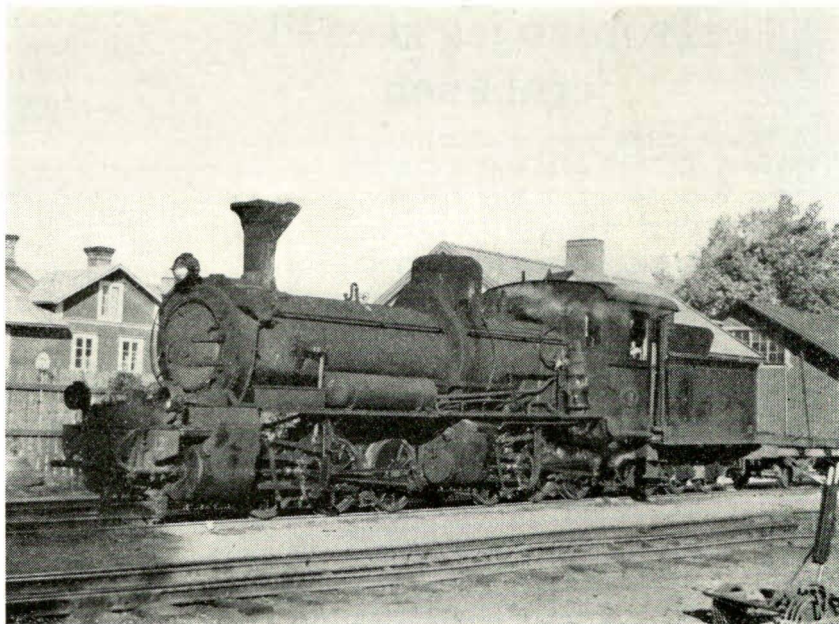
Jeg fik et takkebrev fra Frost, hvori han oplyser, at af de mange gaver, der blev ham givet var der ingen, der kunne stå mål med min. Nu da jeg skriver det, husker jeg det hele, som var det sket i går. Min søn som dengang lå i vognen holder på, at det var ham, der var årsagen, for havde han ikke været, så havde der heller ingen barnevogn været.

Jeg fik ikke lejlighed til at tale med assistent Frost, som senere blev stationsforstander i Hadsten.

P. Kirk Larsen.

Skandinaviske malletlokomotiver!

Ved »Dan«



D.O.N.J. nr. 12 i Nordsundet 1959.

Foto: O. W. Laursen.

Omkring århundredeskiftet og helt op til ca. 1935, da damplokomotiverne var i fuld udvikling, byggedes der rundt om i verden mange lokomotiver af mere eller mindre særprægede konstruktioner. Af alle disse var de såkaldte malletlokomotiver – efter opfinderen Anatole Mallet – vel nok de, der vandt den største udbredelse, og heller ikke i Danmark eller i Sverige har vi savnet eksemplarer af denne type.

Ved et malletlokomotiv forstår man et lokomotiv med 4 cylindre og 2 sæt gangtøj anbragt i forlængelse af hinanden under kedlen, det forreste sæt sidebevægeligt som en truck i forhold til det bageste, der er anbragt i lokomotivets sædvanlige faste ramme – det ses tydeligt på et par af billederne.

Den store fordel ved disse lokomotiver er, at man samtidig med mange koblede hjul – på grund af leddelingen – opnår en meget stor kurvebevægelighed. Som regel er malletlokomotiver bygget som compoundlokomotiver, hvilket tillige giver dem en ret god brændsøkonomi. Da det ingenlunde er ualmindeligt med 2 gange 3 eller 4 koblede hjul, altså C+C eller D+D, forstår man let, at de tillige må have overordentlig god trækkevne, og det er da også nærmest som godstogslokomotiver på baner med stærke stigninger, at de har

vundet udbredelse, selvom man i USA også har konstrueret ekspres-togslokomotiver af denne type.

Verdens største damplokomotiv »Big Boy«, der selvfølgelig også er fra USA, er iøvrigt også af mallettypen; men har også cylindre og kobbelhjul under tenderen – den er vist koblet 2 D+D+D 1, og er kolossal stor.

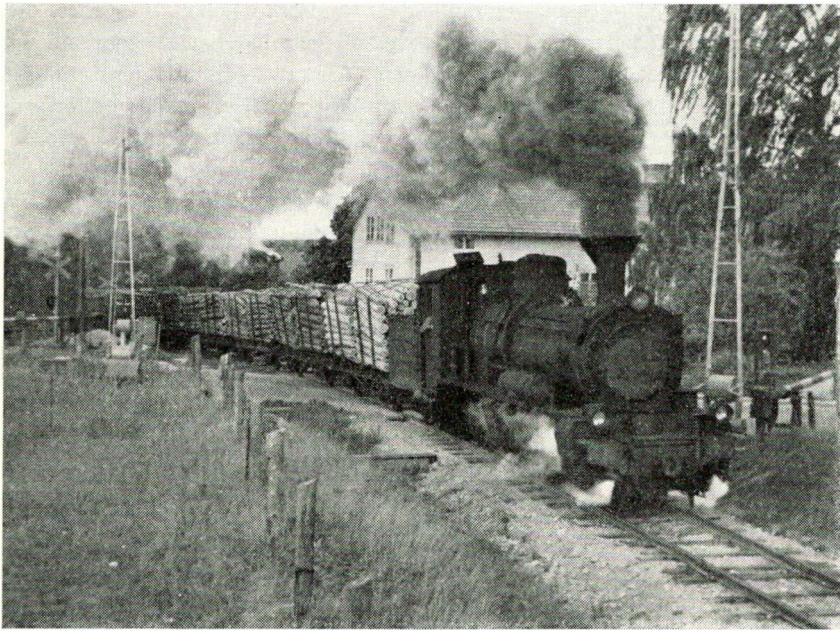
Her i landet har vi som nævnt også haft typen repræsenteret, nemlig ved 2 af de smalsporede baner i Jylland og ved SFJ – sydfynske jernbaner.

Til Kolding-Egtvedbanen, der blev bygget i 1898 med sporvidden 1 meter, blev der anskaffet 3 malletlokomotiver koblet B+B og bygget som tendermaskiner og 4 lignende lokomotiver blev bygget til Horsens-Bryrup-Silkeborg banen, der indtil 1924 var smalsporet. Det var ret gode maskiner, der her på de stærkt kurvede og bakkede baner viste sig bedre egnede end de sædvanlige lokomotiver. Max-hastigheden var kun 35 km/t, men der har jo aldrig været kørt kørt særlig stærkt på de smalsporede baner her i landet. Alle maskinerne blev bygget om i årene 1929–30 – desværre.

I 1912 blev der på SFJ's nye værksted i Odense bygget et interessant forsøglokomotiv, nemlig et malletlokomotiv, koblet 1 B+B 1. Her skal lige indskydes, at SFJ på det tids-

punkt var landets største og mest moderne privatbane og i rivende udvikling. Bygningen af dette lokomotiv blev forestået af SFJ's dygtige maskinchef Milling, der desværre omkom ved »Titanic«s forlis i 1912.

Til bygningen af dette Danmarks eneste normalsporede malletlokomotiv anvendtes 2 gamle understel af OB 1-lokomotiver fra 1876 – SFJ's første nr. 1 og 2. På disse 2 understel blev anbragt en ny stor kedel, cylindrene på det forreste ændredes, da disse skulle være lavtryks-cylindre, og iøvrigt opbyggedes alt andet som nyt. Resultatet blev en stor, moderne maskine, der nok kunne være sin herkomst bekendt. Lokomotivet, der fik SFJ nr. 30, blev sat i drift i 1912, men var trods alt noget af et eksperiment, blandt andet var der ofte vanskeligheder med at holde de leddele forbindelser for dampen fra de bageste højtryks-cylindre til lavtryks-cylindrene på forreste maskine tætte; og da Milling som nævnt døde i 1912, savnede man stærkt den kyndige konstruktør til den videre eksperimentering. Resultatet blev, at lokomotivet efter kun 6 års drift blev op-hugget og ved nyanskaffelser af store lokomotiver holdt SFJ sig herefter til 1 D 1 koblede tenderlokomotiver – de der nu er overtaget af DSB som litra DF. Således endte vore eksperimenter med malletlokomotiver; men f.



D.O.N.J. malletlokomotiv i skarp kurve.

Foto: »Dan«.

eks. i Sverige har en stor smalsporet privatbane endnu 3 i drift. – Da jeg i sommeren 1959 havde lejlighed til at se disse lokomotiver i drift, vil jeg gerne her bringe et par fotos samt fortælle lidt om mine indtryk af disse. Banen, der har dem, er Dala-Ockelbo-Norsundet Jernbane (D.O.N.J.), der driver ca. 125 km smalsporet bane med sporvidden 891 mm, ca. 150 km nord for Stockholm. Banen havde oprindelig persontrafik i hele sin længde, men fra september 1959 indstilledes persontrafikken på det sidste stykke også, idet der gen-

nemsnitlig kun var ½ passager med det daglige tog. Dette var dog et sidespring og må absolut ikke regnes D.O.N.J. til last. Sagen er nemlig den, at banen transporterer en meget stor mængde tømmer fra de store skove, den næsten udelukkende løber igennem, og til de store industrier i Norsundet samt udskibningshavnen, der er mellem Sveriges største tømmerhavne. Banen har altså som tømmerbane nok at køre med, og til disse transporter råder man foruden et antal mindre damploko over 3 store malletloko OCO+OCO med tender,

bygget af fabrikken Atlas i 1910. Disse maskiner har en imponerende trækraft og yder deres ret høje alder til trods et godt stykke arbejde. Banen har, foruden mange ret betydelige stigninger mellem Linghed og Fädraås, to steder, hvor den på viadukter krydser over SJ's nordgående strækninger. Der er her meget stejle stigninger, i Ockelbo tillige en skarp kurve, og at være med på maskinen her, eller bare se denne »mallet« fint klare sine 35 tømmervogne, er noget af en oplevelse. Jeg håber, billederne giver et lille indtryk af denne præstation – men lyden af de mange damptog fra de 4 cylindre, der jo sjældent er i takt, er næsten det mest fantastiske, og den kan ikke gengives. Jeg vil ikke nægte, at efter at have set dette sceneri et par gange og hver gang have konstateret ca. 20 km/t på toppen af stigningen, virker det alt andet end imponerende at se 2 diesellokomotiver med fuldt læs, bare 25 vogne, komme krybende over kanten; men også her skal dampen slås ud, malletlokomotiverne er klart de stærkeste, men desværre også de dyreste, og de har jo også snart nået pensionsalderen. Så snart banen får råd, skal der anskaffes flere diesellokomotiver, og så har man ikke længere chance for at se malletlokomotiver i drift i Skandinavien – kun mindet om dette, for en lokomotivmand og lokomotivinteresseret fantastiske og imponerende syn er tilbage.

»Dan«.

Uheldsforsikringsforeningen

Ordinært repræsentantskabsmøde afholdt onsdag den 23. marts 1960 kl. 17 i Arbejdernes Forsamlingsbygning, Rømersgade 22, København.

Dagsorden:

1. Protokol fra repræsentantskabsmødet 1959.
2. Beretning og regnskab for driftsåret 1958/59.
3. Valg i henhold til vedtægtens § 10.
4. Fastsættelse af lønninger m.v.
5. Eventuelt.

Repræsentantskabets formand, 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. Endvidere kontorchef C. Rostdorf, DSB, og direktør Busch Petersen, »Statsanstalten«.

Samtlige anmeldte repræsentanter var fremmødt.

Siden sidste repræsentantskabsmøde er trafikkontrollør C. A. A. Larsen afgået ved døden. Som medlem af repræsentantskabet og som sekretær i Jernbaneforeningen lærte vi C. A. A. Larsen at kende som en

flittig og initiativrig organisationsmand. Han fulgte udviklingen inden for vor forening med levende interesse og gjorde meget for at fremme medlemstilgangen.

Æret være hans minde.

Ad punkt 1. Protokollen godkendt ved udsendelse til repræsentanterne.

Ad punkt 2. Forretningsføreren udtalte: Som det er sædvane, er der også i år til repræsentanterne sammen med indvarslingen til repræsentantskabsmødet bl.a. tilsendt 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.

På sidste års repræsentantskabsmøde måtte jeg meddele, at vort medlemstal var faldet med 54, så det er med en vis tilfredshed, jeg i år kan konstatere, at vort medlemstal er steget med 69 medlemmer, nemlig ved årets begyndelse 8 616 og ved årets slutning 8 685 medlemmer. Dette resultat er så meget mere glædeligt, eftersom rationaliseringen ved statsbanerne har bevirket, at tilgangen af ansatte stadig er dalende.

Jeg omtalte på sidste års repræsentantskabsmøde, at styrelsen havde drøftet, hvad der skulle foretages for at bedre tilgangen og sagde bl.a., at der var nok at tage fat på. Det er der stadig, for selv om rationaliseringen ved DSB må tages i betragtning, så er det faktiske forhold dette, at statsbanerne stadig beskæftiger ca. 20 000 tjenestemænd og heraf er kun 8 685 medlemmer hos os, altså ca. halvdel, hvilket er alt for ringe, hvorfor der må sættes kraftigt ind i agitationen for ny tilgang.

Dertil kommer – selv om vi i årets løb har omtegnet et stort antal forsikringer – så findes der endnu mange, som i forhold til tiden og pengenes værdi er alt for små, men vi har håb om, at også dette forhold vil blive bedre. Vor optimisme skyldes det samarbejde, vi har med »Danmark«, som jeg omtalte sidste år, og som har vist sig at være både godt og rigtigt, idet den fremgang, vi kan møde med i år både for nytægning og omtegning, skyldes samarbejdet med »Danmark«, for hvilket vi siger »Danmark«s ledelse tak, fordi de så beredvilligt ville give os en håndsrækning, men der skal udtrykkes en særlig tak til Poul Vejre, som er den mand, der har gjort arbejdet med at henlede agenternes opmærksomhed på forholdet. Han er endda gået videre end til at henlede opmærksomheden på, at her var noget at gøre. Den omstændighed, at der hver måned udsendes en tegningsliste, hvoraf kan læses hvormange forsikringer, den enkelte har tegnet, bidrager til at stimulere indsatsen for at skaffe nye medlemmer og samtidig at ændre ældre og utidssvarende forsikringer. Vi har derfor grund til at være til-

freds, selv om vi gerne ser, at endnu flere af de ca. 50 pct., der ikke er medlemmer, snarest bliver det.

Iøvrigt må det igen i år noteres, at B-klasserne stadig er i tilbagegang, også hvad angår dagpenge fra 22. dagen, men dette er ikke noget nyt, det er en proces, der har fundet sted i de senere år, og som altså fortsætter.

Fra 1. januar 1960 ændrede statsbanerne deres bogholderi, hvad angår lønninger til personalet, til hulkortsystemet, hvilket medførte, at vi måtte ændre vor præmieopkrævning fra kvartalsvis til månedsvis terminer, og samtidig satte vi de nye præmietariffer, som repræsentantskabet vedtog i 1957, i kraft. Præmiebeløbene ændredes i første omgang til at være delelige med 12, men som det vil erindres, forhøjedes de på enkelte punkter, således fareklasse I for dagpengene, fareklasse II og III for invaliditet, men forhøjelserne er så minimale, at de ikke er værd at nævne; alligevel er der enkelte, som ikke har fundet sig tilfreds med reguleringen. De fleste har, når de har skrevet til os og fået en forklaring, forstået forholdet og affundet sig med det, men der er nogle ganske enkelte, der ikke har haft denne indstilling, og derfor har meldt sig ud. Dette er naturligvis beklageligt, men det er i virkeligheden værst for dem selv, hvis de skulle være uheldige og komme til skade. Deres udmeldelse har vi naturligvis imødekommet. I det store og hele er ændringen, som er blevet os påtvunget af statsbanerne, blevet forstået og godt modtaget i medlemskredsen.

Skadesager.

Også i indeværende år har vi kunnet afslutte de fleste sager med udbetaling af dagpengeerstatning, og dette forhold kan vi kun hilse med tilfredshed, både af hensyn til medlemmerne og foreningen.

Afviste sager

Det er kun meget få sager, vi har måttet afvise. I et par tilfælde er skaden sket, før indmeldelsen har fundet sted, og derfor ikke kunnet imødekommes. Enkelte andre anmeldelser, som vi har taget forbehold overfor, er afvist, ligesom der er fremkommet sager, der har været foræl-

det, eller anmeldelse af skader, der skyldes almindelige sygdomme, og som derfor falder udenfor forsikringsbestemmelserne, men det er som nævnt kun meget få sager.

Voldgiftsretten

I afvigte år har voldgiftsretten ikke været i virksomhed.

Regnskabet

Regnskabet giver ikke styrelsen anledning til mange bemærkninger. Årets overskud er 31 453 kr. højere end sidste år, hvilket vi hilser med tilfredshed, men resultatet må ses på baggrund af, at der i årets løb er udbetalt forholdsvis få erstatningsbeløb. Dette indebærer derfor, at skadekontoen ligger 19 449 kr. lavere end sidste år. Lægehonorarerne er 638 kr. lavere. Det kan måske se lidt mærkeligt ud, når jeg tidligere har meddelt, at dagpengesatserne er stigende, men vi har indført det regel ikke at forlange lægeerklæring i forbindelse med anmeldelse af et uheld, om hvis rigtighed der ingen tvivl kan være, selv om dagpengene er 4 kr., og vi har kun gode erfaringer med hensyn til denne fremgangsmåde.

Som følge af de forhøjede og nytegnede forsikringer stiger vor medhjælpskonto, og den er 10 407 kr. større end sidste år. Indtægterne er steget med 24 730 kr. ialt. Renterne er steget med 2 472 kr. Præmierne er steget med 22 257 kr., således at det samlede overskud bliver 59 983 kr., som er overført til reservefondens.

Status udviser en formue på 485 764 kr. I årets løb er købt obligationer for 127 000 kr. nominel kursværdi pr. 1. november er steget med 24 339 kr. til ialt 410 863 kr.

Disse tal, jeg her har nævnt, er baggrunden for, at jeg indledte med at sige, at vi ikke har så mange bemærkninger til regnskabet, idet vi mener, at det kun kan være tilfredsstillende.

Revision

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

Skadeudvalget

Vi har som foreskrevet haft de af-

gjorte og afviste sager forelagt vort skadeudvalg, der har meddelt, at de intet havde at bemærke til de truffne afgørelser.

Til slut skal jeg omtale det forslag, som Ch. Petersen stillede for et par år siden, og som har været til debat på repræsentantskabsmøderne efter den tid. Forslaget går ud på, at vi også skulle tegne invaliditets- og dødsersatning for medlemmers hustruer, men derimod ikke dagpenge. Sidste år lovede jeg, at vi skulle lade foretage en aktuarmæssig beregning af forslaget, og dette er også sket, idet vi har bedt direktør Busch Petersen foretage en sådan beregning, hvilket velvilligst er imødekommet.

Beregningen oplyser, at hvis der kun tegnes forsikringer ved invaliditet og død, skulle der ingen risiko være, men der kan absolut ikke tegnes dagpengerstatning for hustruer, og spørgsmålet er så, om vi kan holde sådanne krav tilbage. Vi ønsker gerne at høre repræsentantskabets mening om spørgsmålet, og vi har i samme anledning indbudt hr. direktør Busch Petersen til at deltage i mødet, således at repræsentanterne, hvis det ønskes, kan stille spørgsmål og få alle oplysninger om forslaget.

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

Lokomotivfører S. Suneson: Er en forsikring til tjenestemændenes hustruer af nogen værdi uden adgang til dagpengeerstatning?

Værkmester H. K. Henriksen: Det ville være af interesse at få oplyst, om hustruforsikringen er et ønske fra medlemmerne. Vi skal være forsigtige med denne forsikringsform, selvom det er ønskeligt med en udbygning af det bestående.

Trafikkontrollør R. M. Henningsen: Som akkvisitør er jeg ofte forespurgt, om foreningen har denne forsikring, som af flere tjenestemænd tegnes i private selskaber.

Forretningsføreren: Det er en absolut betingelse, at hustruforsikringen ikke tegnes med ret til dagpengeerstatning, og at præmien indeholdes i mandens lønning. Omtalte forskellige detaljspørgsmål som havde været drøftet i styrelsen.

Fhv. landstingsmand Charles Petersen: Ved noget nyt er der altid forskellige tanker og problemer, men de er i denne sag som i tidligere ikke af så stor betydning, at forslaget ikke bør gennemføres.

Kontorassistent frk. Ragna Christensen: De kvindelige tjenestemænd må fortsat have samme rettigheder som de mandlige, uanset om de er samgifte.

Direktør Busch Petersen redegjorde for sine aktuarmæssige beregninger og oplyste, at den foreslåede hustruforsikring kunne gennemføres med præmier svarende til fareklasse II.

Lokomotivfører E. Greve Petersen henviste til, at man kunne imødekomme et eventuelt irritationsmoment ved at slå fareklasserne I og II sammen. Der er i dag i disse fareklasser samme præmie for dødsersatning, 5 øres forskel pr. 1000 ved invaliditetserstatning, samme præmie for dagpenge for 22. dag og 15 øres forskel pr. krone ved dagpenge fra 4. dag.

Forretningsføreren tog på styrelsens vegne de falde udtalelser til efterretning og lovede, at sagen skulle blive viderebehandlet i styrelsen.

Beretning og regnskab blev enstemmigt godkendt.

Ad punkt 3. Valg.

Til forretningsfører P Madsen (genvalg).

- » styrelsen lokomotivfører E. Greve Petersen (genvalg).
- » 3. medlem af styrelsen, formand Hjalmar Jensen (genvalg).
- » kasserer, billetkasserer P. From Hansen (genvalg).
- » stedfortræder overtrafikassistent E. Svendsen (genvalg).
- » formand for repræsentantskabet banebetjent N. A. Jensen (genvalg).
- » næstformand sekretær E. Rasmussen (genvalg).
- » revisor fhv. sekretær C. F. W. Poulsen (genvalg).
- » revisorsuppleant H. K. Henriksen (genvalg).
- » medlem af skadeudvalget lokomotivfører S. Suneson og togfører N. J. Olsen (genvalg).
- » suppleant til skadeudvalget trafikassistent O.H.Jensen (nyvalg).

Til formand for voldgiftsretten overkirurg, dr. med. Hans Wulff (genvalg).

- » medlem af voldgiftsretten overtrafikkontrollør C. Andersen og overportør N. Kolding (genvalg).
- » suppleant for voldgiftsretten værkfører H. K. Henriksen (for C. Andersen) og remisarbejder E. Madsen (for N. Kolding) (genvalg).

Ad punkt 4. Lønninger m.v. fastsattes uforandret.

Ad punkt 5. Ingen begærede ordet. Mødet hævet.

E. Greve Petersen.

»MY« i Finland

Finlands statsbaner har hos Nohab i Trollhättan, firmaet Nydquist & Holm, som også har leveret de danske MY-dieselelektriske lokomotiver, lånt en tilsvarende maskine på prøve i et år. Den kørte her 260 000 km og fungerede meget tilfredsstillende. De finske baner har nu leveret maskinen tilbage og meddelt, at staten havde besluttet, at finske virksomheder skulle bygge den nye trækraft.

Lokomotivet har et akseltryk på 18,5 ton, vejer i tjenstfærdig stand 108 ton, er på 1750/1900 hk, altså samme styrke som de danske MY'er og kører maksimalt 140 km i timen. Det tilbageleverede lokomotiv vil af de svenske statsbaner blive indsat på prøvekørsel mellem Bastuträsk og Rönnskär i Norrland.

SNCF bygger lastbilgarager

Som en service til lastbilchauffører, som efter endt arbejdsdag skal have deres vogne parkeret og derefter tage med toget til deres bopæl, har Frankrigs statsbaner indledt opførelse af garagekomplekser ved stationer. Lejen er den samme som i de andre stedlige garageanlæg, og bygningens størrelse svarer til den pågældende stations. Der bygges således jernbane-garager, som kan rumme fra 3 til 40 lastbiler.

Den første garage er bygget ved banegården La Souterraine, Creuse, og i de seneste år har dette byggeri taget et stort omfang, således at de franske statsbaner nu har 90 garagebygninger til private lastbiler.



40 års tjenestejubilæum hos formanden for Dansk Lokomotivmands-Forbund

Lidt post festum har vi modtaget underretning om, at formanden for Dansk Lokomotivmands-Forbund, lokomotivfører Carl Hansen, Ålborg, har kunnet fejre sit 40 års jubilæum den 1. maj d.å. som lokomotivmand ved Ålborg Privatbaner.

Carl Hansen begyndte som aspirant den 1. maj 1920, men på grund af ugunstige avancementsforhold gik det langsomt med forfremmelse. 1. april 1943 blev han motorfører og 1. mars 1946 lokomotivfører.

Organisationsarbejdet tog tidligt hans interesse fangen, og han ydede en aktiv indsats i afdelingsarbejdet. I flere perioder var han afdelingsformand og i 1940 blev han valgt ind i forbundets hovedbestyrelse. I 1952 blev han valgt til forbundsformand, og dette ansvarsfulde hverv bestrider Carl Hansen fortsat.

Gennem disse år har vi ved organisationssamarbejdet lært Carl Hansen at kende temmeligt godt, og det kan siges, at han nyder almindelig respekt for sit virke og anerkendes som en dygtig og indsigtfuld leder af sit forbunds interesser. Vi har det vanskeligt med vore organisationsforhold i statsbanernes trængselstid, men disse er endnu værre for vor kollega og hans forbund under indtryk af privatbanernes økonomiske resultater, men alligevel er det lykkedes ham at frembringe fortsatte goder til forbundets medlemmer.

Vi ønsker et hjerteligt til lykke med jubilæet og tak for det udmærkede samarbejde vore organisationer imellem.

Vort medlemsblad

Redaktionen af Lokomotiv Tidende har gentagne gange beklaget manglen på egnet stof til bladet, blandt andet indlæg fra medlemmerne. Jeg ved ikke, om redaktionen anser dette for egnet, men i bekræftende fald vil jeg gerne have plads for følgende suk angående vort medlemsblad.

Det er efterhånden med et minimum af interesse, man hver 14. dag åbner bladet og eens stadig svindende forventninger bliver hver gang gjort til skamme, når man har kigget bladet igennem. Det sidst modtagne nummer er efter min mening typisk for indhold og standard: stadig mindre kompression.

Den ledende artikel, bladets fornemste plads, hvor man hver gang spejder forgæves efter lidt sprængstof om faglige forhold og problemer, er for gud ved hvilken gang helliget feriehjemmet (men hvor er det sædvanlige billede? Klicheen er måske til reparation?). De næste 7 sider om pristalkommissionens betænkning af 1958 er efter min mening uegnet til at fylde i et fagblad på 12 sider. Den promille af medlemmerne der er interesseret så stærkt i den slags referater, kan købe dem billigere hos boghandleren.

Det man savner er mere kontakt med, hvad foreningen arbejder med, og hvad forhandlinger der bliver ført, blandt andet om velfærdsforanstaltninger. Endvidere noget mere instruktivt stof af faglig karakter. Det må vel være noget for vore instruktører at levere.

Et typisk eksempel på hvor lidt aktuelt og oplysende bladet er: I forrige nummer stod en lille notits om, at statsbanerne havde bestilt 17 nye S-tog. Det havde man iøvrigt læst mere udførligt om i dagspressen forinden, men bladet skriver ikke et ord om, hvorvidt foreningen har haft tegningerne til disse vogne forelagt, og hvilke forandringer der vil blive foretaget, blandt andet af førerrummene, for ikke at gentage de fejl, som de sidst leverede vogne er behæftet med. Det er sådanne ting, man venter at finde oplysning om i vores blad, frem for at læse om hvormange pund kaffe, at brugsforeningerne har solgt på et år. Den slags ting kan de interesserede læse i dertil indrettede blade.

Hvis bladet ikke kan blive mere levende og fagligt interessant, end det er nu, og årsagen skyldes, at redaktionen mangler tid til at skaffe noget bedre stof, så lad os nøjes med ét blad om måneden. Det ville alle være bedre tjent med og sikken masse penge, der kunne spares, når vi ved, hvormeget bladet belaster budgettet med.

For at sige tingene rent ud, så er bladet efterhånden så tandløst og vitaminfattigt at vi ikke kan være det bekendt.

Til slut et par ord om den lakoniske notits i det sidst udkomne blad angående tjenestefrihed den 1. maj. Den havde I såmænd ikke behøvet at ofre plads på, for kendsgerningerne viser jo, at det kun er generaldirektoratets personale (embedsklasserne incl.) der kan få fri til at komme på barrikaderne

denne dag. (Men vi andre får måske en feriedag mere?).

Jørgen Olsen, elektrofører, Av.

Til foranstående skal blot bemærkes, at redaktionen til enhver tid er lydhør overfor kritik; thi manglende interesse for en sag giver alt for ofte anledning til et lidt kraftsløst indhold. Det kan unægtelig virke stereotypet med uddrag af protokoller og betænkninger, men det bør på den anden side stå klart, at den slags er mere eller mindre pligtstof, der, om ikke af andre så af historiske grunde, må medtages, fordi kommende generationer går tilbage i tiden.

Forøvrigt turde det være svært manglende interesse for egne lønvilkår, når man ikke har lyst til at beskæftige sig med pristallet. Det har temmelig stor betydning for os alle, men godt at nogle vil beskæftige sig med sagen, så vore interesser ikke går alt for nær, så er der håb om, at vi alle kan få gavn af resultatet.

Vi bliver ikke uenige om, at bladets indhold kan gøres mere levende, men det kræver betydelige beløb til artikler m.v. Artikelforfattere skal også leve, og de tildelte bevillinger rækker desværre kort. At følge dine tanker helt op koster mere end du aner, da bliver der tale om belastning af økonomien. Der spares intet ved at lade bladet udgå 1 gang om måneden, for det første kræver det et større sideantal for det enkelte nummer end nu, og for det andet betyder det ændring af en snart 40-årig trykkeoverenskomst til en betydelig dyreste aftale. Det kræver kendskab til forholdene, før man slynger spareideer omkring sig.



Påskønnelse

Generaldirektoratet har udtalt sin bedste tak og påskønnelse over for lokomotivfører (12. lkl.) H. Klausen (Dam), Kolding, i anledning af, at han den 19. januar 1960 på Kolding station ved god agtpågivenhed og resolut optræden reddede to mand af banetjenestens personale ud af en alvorlig faresituation. Der er udbetalt ham en dusør.

Tak

Min hjerteligste tak for udvist deltagelse ved min kære fars bisættelse.

Ellen Wunderlich.

Jubilæum

Mandag den 23. maj kan lokomotivfører B. Pedersen, Korsør, fejre 40 års jubilæum som lokomotivmand ved DSB.

Korsør afdeling benytter lejligheden til at gratulere med jubilæet, og samtidig skal lyde en tak for godt kammeratskab.

Held og lykke i tiden fremover.

E. J.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

N. B. Pedersen, lokomotivfører, Korsør.

Besøg på 1/3 Titans maskinfabrik

Medlemmer og pensionister indbydes til at deltage i et besøg på A/S Titans maskinfabrik, Tagensvej 86, København N., tirsdag den 10. maj 1960, kl. 11.00. Titan har som bekendt leveret en del til vore MY-lokomotiver og skal også levere til de kommende MX lokomotiver. Vi vil få hele fabrikken at se, og efter rundgangen vil der blive serveret kaffe med brød.

Da det er et ønske fra medlemmer, der her bliver opfyldt, venter udvalget stort fremmøde. Indtegningen slutter den 7. maj 1960 kl. 18.00. Indtegningslister er fremlagt på de københavnske maskindepoter. Indtegning kan også ske på Asta 3093.

P.u.v.

Poul Busk.

Foreningen af pensionister ved DSB

Generalforsamling afholdes onsdag den 15. juni 1960 kl. 14.00 i Folkets Hus, Enghavevej 40, lille sal, København.

Dagsorden:

1. Generalforsamlingen åbnes.
2. Valg af ordstyrer, sekretær og stemmetællere.
3. Forhandlingsprotokol og beretning.
4. Regnskabet for året 1/4 1959 til 31/3 1960.
5. Indkomne forslag.
6. Forslag fra bestyrelsen.
7. Valg af formand.
8. Valg af 4 bestyrelsesmedlemmer og 4 suppleanter (1. distrikt).
9. Valg af 1 revisor og suppleant.
10. Eventuelt.
11. Afslutning.

Bestyrelsen.

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. For 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.



Helgoland afdeling: formand lokomotivfører H. Fonnesbæk Hansen, Kongshaven 22, Valby. Telf. 30 37 44.

Struer afdeling: Formandens navn og adresse er: Lokomotivfører E. Tandrup, Ølbyvej 40, 2. tv. Telf. Ty 5 06 12.

Kassererens navn og adresse er: Lokomotivfyrbøder K. R. Christensen, Ringgade 152.

Haderslev underafdeling: Formandens navn og adresse er: Lokomotivfører Ejnar Nielsen, Ribe Landevej 66.

Forfremmelse til lokomotivinstruktør (15. lkl.) (motor-driften) efter ansøgning pr. 1-4 1960.

Lokomotivfører (12. lkl.):
B. V. Olsen, Helgoland, i Helgoland.

Overgået til stilling som lokomotivinstruktør (15. lkl.) (motordriften) efter ansøgning pr. 1-4 1960.

Lokomotivfører (15. lkl.):
E. O. Erdland, Fredericia, i Fredericia.

Forfremmelse til lokomotivfører i 15. lkl. pr. 1-4 1960.
O. G. D. Larsen, R. af D., Padborg, i Padborg.

Overgået til stilling som kontorassistent II efter ansøgning pr. 1-4 1960.

Lokomotivfører (12. lkl.):
B. Petersen, Århus.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-5 1960.

Lokomotivfører (12. lkl.):
S. A. Kjærgaard, København Gb., til Helgoland.

Afsked.

Lokomotivfører (12. lkl.) uden for nummer:
N. H. A. Petersen, Helgoland, er afskediget efter ansøgning (31-3-60).

Lokomotivfører (12. lkl.):
A. E. J. Mogensen, Vejle, er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (31-5-60).

P. Pedersen, Helgoland, er afskediget på grund af svagelighed med pension (30-6-60).

K. A. H. Sønderkøge, København Gb., er afskediget efter ansøgning på grund af alder m. pension (31-7-60).

Elektroførerne (10. lkl.):
L. I. G. Richardt, Enghave, er afskediget (31-3-60).
J. H. Pedersen, Enghave, er afskediget (31-3-60).

Dødsfald.

Lokomotivfører S. A. Danum, København Gb., er afdødt d. 9-4-60.

Lokomotivfører N. C. Rasmussen, Fåborg, er afdødt d. 11-4-60.

Dødsfald blandt pensionister.

Pens. lokomotivfører E. Wunderlich, Graastensgade 3, 4., København V., er afdødt d. 8-4-60.

Pens. lokomotivfører C. Christensen, Østergade 113, 1., Esbjerg, er afdødt d. 14-4-60.

Emolumenter

Som følge af stigningen i det lønregulerende pristal, sker der en forhøjelse af emolumenterne m.v. fra 1. april d.å. at regne. Nedenstående bringes rettelsesblad til lommebogen side 14.

Endvidere gøres opmærksom på, at der er en fejl i skemaet for funktionsvederlag. Satsen for 7. lkl. 3. tilæg ved funktion i 12. lkl. skal være 141 370 ø.

Emolumenter m. v.

	Timepenge	Fulde dagpenge	Nedsatte dagpenge	Nattilæg dagpenge	Nattilæg til fulde dagpenge	Tillæg til fulde dagpenge 1., 2., 3. og 4. dag s. sted	Kørelimpenge	Rangertilrørelse	Nattimpenge	Overarbejdspenge	Godtgørelse for mistede fridage	Betaling for ekstraordinær tjenestefrihed
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Lokomotivinstruktører, lokomotivførere (15. og 18. lkl.)	1,00	18,80	13,05	16,30	5,50	8,10	0,80	0,40	1,21	—	—	33,40
Lokomotiv-, elektroførere og lokomotivfyrbødere og -aspiranter.....	0,90	16,80	12,35	14,35	4,45	6,60	0,66	0,33	1,21	7,81	62,48	33,40

Størrelsen af betaling for ekstraordinær tjenestefrihed fastsættes af statsbanernes generaldirektorat. Størrelsen af alle de andre anførte ydelser fastsættes af finansministeren. Tillæg for 1., 2., 3. og 4. dag ydes kun i forbindelse med dagpenge. Kørepenge beregnes på den måde, at de fastsættes til ca. 2/3 af de til enhver tid gældende timepenge. Fremkommer der ved beregning af selve kørepengeatsen brøkkede af øre på 1/2 eller derover, forhøjes de til hel øre; mindre brøkkede bortkastes.

PHILIP W. HEYMAN A/S

KONSERVES

JÆGERSBORG ALLE 19 - TELEFON ORDRUP 9566

Leverandør til feriehemmet

DE FORENEDE KULIMPORTØRER

C. 211 HOLMENS KANAL 5 C. 211
KØBENHAVN K

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

Valdbjørns KØRESKOLE

Bedst . Hurtigst . Billigst

Alm. kort 15 kr. i timen

Erhvervskort 17 kr. i timen . Lastvognskort 24 kr. i timen

Omnibuskort 35 kr. i timen . Teori i moderne teorihal

1959 Folkevogn, Kaptajn, Chevrolet, Volvo

1914 Palæ 1914

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

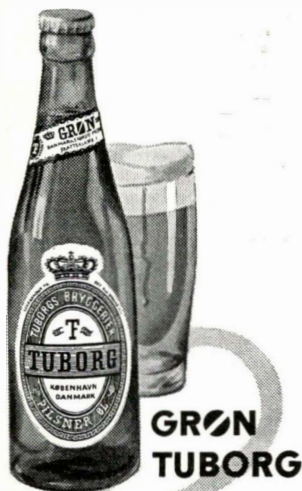
Ligeså **UUNDVÆRLIG**

iernbanen er for trafikken er



Statsanstalten for Livsforsikring

Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V



GRØN
TUBORG

Uniforms-skrædderi
målkonfektion
skrædderi
Spørg om vort ny
kontosystem.

I. B. Schilder

Nørregade 7. København K

Centralværkstedernes Marketenderi

Da Marketenderierne i Cen-
tralværkstedet og Remiserne
drives af Fællesorganisation
D.S.B. og Dansk Lokomotiv-
mandsforening, anbefaler vi
Benyttelsen af disse.

Driftsudvalget

CHINCHILLA

Fine avlsdyr, unger og ungdyr sælges

Stevns Chinchillafarm

Lund pr. Rødvig, tlf. Lyderslev 240

Køb og salg af grunde og huse

Henvendelse

Estrid W. Pedersen

Dr. Mølle Ejendomskontor

Dr. Mølle 132

Hotel KRAGELUND

Aarhus

20 nymonterede værelser med bad og telefon

DET GODE MADSTED

Telefon Aarhus 70900

HERNING

UBBE NIELSEN

Hårpleje Damefrisør . Special skønhedskabine

Skolegade 49 . Herning . Telf. 1843

A/s RONDO RADIO Byens største udvalg
Stengade 24 og 28
Tlf. Helsingør 21 20 04

i **FJERN SYN**

HORSENS

Consul symaskiner

Henning Rasmussen

Smedegade 33 . Telefon Horsens 2 24 55

Telefon HORSENS 24850

Worm's
sandkage



Hatting
tvebakker

EN GROS - WILLY F. JOHANSEN - HORSENS



VIKING
EXPORT BEER

*bekendt
med ærprispræmie.*

Prix d'Honneur

Belgien 1958

-der er stemning for TUBORG

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 . Signalføjter . Alt hornarbejde

Aarhus . Sjællandsgade 43 . Tlf. 28468

Læg turen til

Moesgaard Skovmølle

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

Tlf. Aarhus 71214

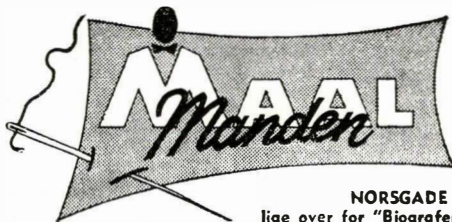
CAFE VESTER

Vestergade 69 . Tlf. 30214

Kahytten er hyggelig til små sluttede selskaber

NY VÆRT: MØLLER PEDERSEN

som anbefaler si *gil såvel gamle som nye kunder*



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



D. A. Paludan

Clemensbro . Aarhus . Tlf. 20944

Moderne Kvalitetsbriller

Gælder det vask, da ring

24 382 . Ydun Vask

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

Marie Christensens Konditori

Bispetervet . Aarhus

Tesalonen Telefon 23023

Butikken Telefon 21933

C. JØRGENSENS MØBELMAGASIN

Frederiksalle 49. - Telefon 23079 - Aarhus



FRICHS

KALUNDBORG

N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

VARE-MESSEN BUUR-MUUSEN

Sengeudstyr, Gardiner, Hvidevarer
Kalundborg - Tlf. 426

J. Kjær Christensen

aut. installatør

Kordilgade 4 . Telefon 520

Lev. til feriehuset

Slagtermester Børge Rasmussen

Kordilgade 10

Telefon 173

Privat 1243

Altid første Kl. Varer

Beiers TAPET & FARVER

SKIBBROGADE 3, KALUNDBORG

Tlf. 254

Leverandør til Feriehjemmet

Viggo Hansen

Kystens Købmandshandel

Sdr. Nyrup pr. Kalundborg

Telf. Raklev 43

H. RASMUSSEN . Gartner

Gisseløre

Tlf. Kalundborg 594

Leverandør til feriehuset

NYBORG

Nyborg Ligkistemagasin

K. Jacobsen. Snedkermester

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

NYBORG DAMPVASKERI OG TRI-RENSERI

Kemisk Tøjrensning

Telefon 54

1/2 C. F. Schalburg

VINGAARDEN I NYBORG

Grundlagt 7. juni 1817

N. URBAN SØRENSEN

SLAGTER

Altid 1. Kl. Varer

NYBORG - TLF. 111, 2 LIN.

Windsor Nørregade 20

Telf. 18 11

Herre- og Drengeskivning

NØRREGADES KIOSK

Nørregade 9 (Alfred Johansen) Tlf. 261

Als i

Dag- og Ugeblade, Tobak og Spiritus

Forlang!

**Carlsminde
øl og vand**

C. Knackstredt Tlf. Nyborg 550

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

BOGTRYKKERIET

Nørregade 5, Fredericia

A. Petersen . Tlf. 1014

Alle arter tryksager til små priser
Festsange - Telegrammer

Besøg Hotel NYBORG STRAND

Nyborg . Telefon 112

MOKKA Compagniet

Frederiksgade 7 **SKIVE** Telf. 1067

STRUER

1/2 Struer Kulimport

Telf. 777

Aa. V. Kristensen

Kolonial, Vin og Delikatesser

Jyllandsgade 16, Telf. 322