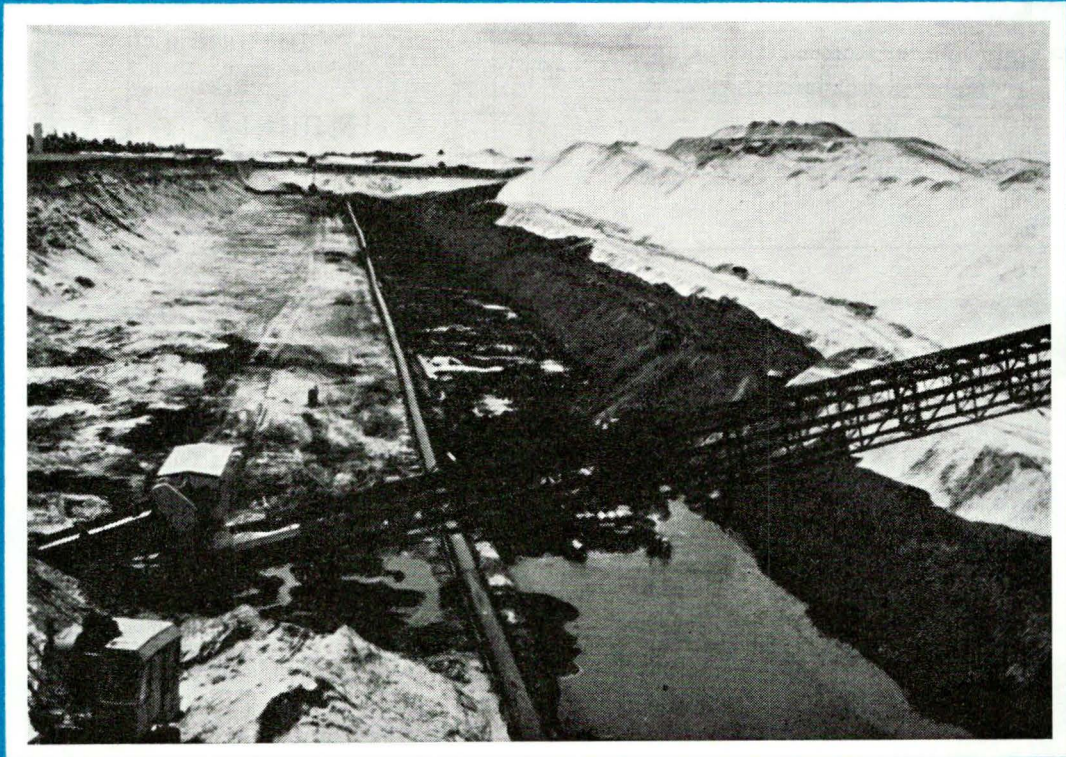


DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 1 . 5. JANUAR 1961 . 61. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

D.S.B.

Restaurant

»FJORDEN«

(Kalundborg)

Telefon 1300

Holger Christensen

Lokomotivførere,

som skal på Motor Kursus i Aarhus, anbefales
af mange Lokomotivførere

Rute Hotellet

2 min. fra Banegården - Telf. 2 80 70
Aarhus

»OASEN«

Lad turen gå over Ringsted
Aflæg et besøg i vore hyggelige lokaler med
levende lys, blomster og musik

Søndag kl. 12-15 serverer vi:

*Stor sildeanretning med rejer, fersk røget laks
og ål, varm rødspættefilet og stegt ål*

Små varme retter:

Mørbradbøf m. bearnaicesauce

Ristet kalvelever m. bacon og champignon

Ribbensteg og medisterpølse med rødkål

Æbleflask

Hjemmelavede finker

Osteanretning m. radiser og selleri

Frugtsalat

à kr. 10.-

MUSIK & DANS

Bestil venligst bord

JØRGEN MADSEN

Restaurant

IMPERIAL & OASEN

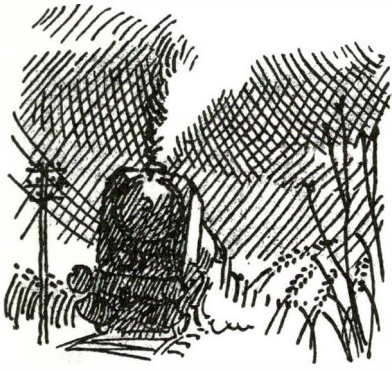
Køgevej 24-26 - tlf. Ringsted 19 16

Vis-a-vis Den gamle Vindmølle

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. 1 - 61. ÅRGANG

5. JANUAR 1961



Indhold:

Fra det gamle til det nye!	3
Danmarks økonomiske status ved årsskiftet	6
En fagfælle jubilerer	7
Vest-øst årsskiftet	8
Nyt fra samarbejdsudvalgene ...	10
220 moderne passagervogne	11
Gevinstmuligheder	12
Under DLF	13
Personalia	13
DJT	14

Forsidebillede:

*Elektricitetsselskabet Vestkrafts
brunkulsleje i midtjylland.*

Foto: Lokomotivfører A. K. Berg,
Esbjerg.



Redaktører:

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

Redaktion og ekspedition:

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

Annonce-ekspedition:

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

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Fra det gamle til det nye!

Når dette første nummer af Dansk Lokomotiv Tidende 1961 foreligger, er vi allerede nogle dage inde i det nye år. Hvad det vil bringe af godt og ondt er os ubekendt, men vi kan alle på vort område efter evne og vilje gøre vort til, at 1961 bliver et fremskridtets og lykkeligt år, selvom et tilbageblik over det gamle år med dets skuffelser og tildragelser kan drage denne optimisme i tvivl. Men selvom 1960 var præget af uro, og ulykkelige tilstande mange steder på kloden kastede en mørk skygge over vor tilværelse, var det gamle år også et fremgangens år.

På det internationale område har stormagternes repræsentanter ganske vist stadig vanskeligt ved at finde fællesnævneren for afspænding og fordragelighed. Trods mange bestræbelser for at nå frem til fredelige forhold, og bilæggelse af striden er opnået forskellige steder, dukker nye urocentre op. Fra venlige ord og klap på skuldrene til hårde og ubeherskede angreb med skoklap i bordet veksler billedrapporterne fra forhandlingsmøderne mellem de mænd, vi har sat vor lid til, og det er vel tilgiveligt, om vor tro på en fredelig løsning svækkes på baggrund heraf. Vi må imidlertid gå ind i det nye år i overbevisningen om, at så længe der endnu er vilje til forhandling, er der håb om et resultat for fredelig sameksistens.

*

Vender vi blikket indad til mod de nationale forhold har 1960 været et fremskridtets år. Den fulde beskæftigelse har kunnet bevares og en stigende udvikling på det økonomiske område har fundet sted. En ny grundlov mellem arbejdsmarkedets parter er blevet tiltrådt fra begge sider til afløsning af det gamle Septemberforlig. Et folketingsvalg er gennemført med et afstemningsresultat, der bevarede den hidtidige regeringssammensætning af socialdemokrater og radikale, men iøvrigt forrykkede tingets konstellation betydeligt.

I kølvandet af den forbedrede økonomiske udvikling er fulgt et naturligt krav om lønmodtagernes andel i den stigende velstand som følge af den stigende produktion. Et krav, der ikke overalt er imødekommet uden forudgående uoverensstemmelser og uro, og som i tjenestemandskredse har fremkaldt en del utilfredshed. Ikke fordi andre er blevet imødekommet, men fordi tjenestemændene mener sig distanceret. Dette standpunkt og de angreb, der i denne forbindelse har været rettet mod organisationsledelserne er noget forhastede. Ganske vist har vi siden 1919 søgt tjenestemandslovens lønningsbestemmelser bygget op – for visse tjenestemandsgruppers vedkommende – efter lønprincipper i privatindustrien, men indtil omkring 1948-1950 har konjunkturerne ikke umiddelbart fristet tjenestemændene til periodiske overenskomstforhandlinger uden for tjenestemandslovens rammer. Efter loven af 1958 er der nedlagt en særlig bestemmelse herfor, men ved lovens ikrafttræden, blev det tillige bestemt, at første oktober 1961 skulle være udgangsdatoen for overenskomstillæggets udbetaling. En dato, der formentlig er valgt ud fra forskellige synspunkter, og bl.a. dette, at til den tid havde man et nøjagtigt overblik over den registrerede lønudvikling

Czekiske lokomotiver kører nordligst

Tredive czekisk byggede elektrolokomotiver er blevet sat ind i driften på verdens nordligste banelinje, som ligger i Norilsk i Sovjet. Disse lokomotiver har vist sig at være så driftssikre, at ledelsen af jernbanselskabet så højt mod nord har besluttet, at de lidt efter lidt skal erstatte den gamle maskinpark.

Iøvrigt har Polen hos det czekiske firma Strojexport bestilt tredive elektrisklokomotiver, som maksimalt kører 100 km/t. Maskinerne skal leveres i første halvår 1961.

125 års-frimærke

I anledning af de tyske jernbaners 125 års jubilæum den 7. december er udgivet et nyt frimærke. Farven er grøn-sort, værdien 10 pfennig, og det bærer i silhuet et billede af det første tyske lokomotiv »Adler«. Framærket trykkes i 30 millioner eksemplarer, og på udgivelsesdagen blev i Nürnberg, hvor den første jernbanelinje udgik fra, anvendt et særstempel med tekst om 125 års-jubilæet.

Følge på 270 personer og 33 tamme tigre

Undertiden kan rejsebureauer blive stillet over for opgaver af så ejendommeligt art, at de kun kan løses efter de største besværligheder og spekulationer. Således har direktøren for verdensfirmaet Thomas Cook, Norman Wolley, fortalt om den mest fantastiske ordre, branchen har effektueret. En østerlandsk fyrste ønskede engang, da han skulle på en rejse til Europa, at blive ledsaget af 200 tjenere, mens hans familie skulle have 50 tjenere til sin opvartning. Endvidere ville han have 20 hovmestre med, 10 elefanter, 33 tamme tigre og en kanon fra hans palads.

Spaniens længste bane

Mellem byerne Alcazar de San Juan og Cordoba er en ny elektrisk bane netop blevet indviet, hvorved afstanden i tid reduceres med tre timer og tyve minutter. Banen er 300 km lang og Spaniens længste.

på det private marked, herunder den, der eventuelt kommer i forbindelse med de igangværende overenskomstforhandlinger.

Den nu stedfundne lønglidning inden overenskomstperiodens udløb, har stillet tjenestemandorganisationerne i en vanskelig situation. Dels fordi en lovændring skal indhentes i folketinget til § 88, dels fordi lønkravene må bygge både på lønglidningen og det forventede pr. 1. april, når de nye overenskomster ventes trådt i kraft, og endelig fordi tjenestemændene i det forløbne år har haft kravet til nye tjenestetidsregler, som et vigtigt faktum, der måtte bringes til afslutning, uden at andre økonomiske faktorer stillede sig hindrende i vejen. Men uanset disse og mange andre vanskeligheder har centralorganisationerne naturligvis nøje fulgt udviklingen og behandlet lønspørgsmålene i de respektive forretningsudvalg, og man skal her, som i så mange andre tilfælde hellere bevare og styrke tilliden til de siddende forhandlere ved at afvente, fremfor ved et pres, fremkaldt ved ukendskab til de bestående forhold, at svække forhandlingsmulighederne. Vi kan ikke på nuværende tidspunkt udtale os om eller bedømme et resultat af de formentlig snart forestående forhandlinger med finansministeren, men vi har tillid til, at også modparten kan se nødvendigheden af, at der er noget, som skal indhentes fra det forløbne år, og at en dato fastsat i 1958 bør ændres ved et nyt lovforslag.

*

Som bekendt henviste lønningskommissionen så godt som alle forslag vedrørende tjenestetid til et særligt udvalg. Herfra forelå i slutningen af 1958 enighed om forhøjelser af overarbejdsbetalingen, time- og dagpenge samt erstatning for mistede fridage. Pr. 1. oktober 1960 gennemførtes yderligere en del af udvalgets arbejde med nye satser for overarbejde og betalingen for ubekvem arbejdstid. Dette sidste, med et særligt vederlag fra klokken 18.00 på hverdage og fra klokken 6.00 på søn- og helligdage, må betegnes som et værdifuldt fremskridt. I penge måske ikke svarende til det forventede eller ønskede, men selve hovedbestemmelsens indhold og det, at de mennesker honoreres, som må udføre tjeneste på tider, hvor andre har fri, er absolut et skridt fremad. Ved årsskiftet forelå den endelige betænkning endnu ikke fra udvalget, men det vides, at rammen om de generelle tjenestetidsregler er fastsat, og der er kun tilbage for udvalget at færdiggøre betænkningen. Denne skal da danne grundlag for en videre forhandling mellem etatsorganisationerne og de respektive styrelser. Lad det i den forbindelse være vort håb, at hovedudvalget snarest afslutter. For lokomotivmændene er tiden knap. Allerede nu er forberedelserne til sommerkøreplanen i fuld gang og dermed også tilrettelægningsen af vore medlemmers sommertjenester, som skal bygges op efter de nye regler.

*

Lokomotivmændenes arbejdsplads har også i det gamle år gennemgået ændringer. Det nye signalsystem er udbygget på flere strækninger og automatiseringen vinder mere og mere indpas, og med denne modernisering følger et stigende krav til manden i førerrummet. Han har altid været et vigtigt led i sikkerhedstjenesten og med den tekniske udvikling i anlægsbestemmelserne for signal- og sikkerhedssystemer og ved gennemfø-

relse af eenmandsbetjening stort set overalt er belastningen af hans arbejdsindsats steget betydeligt.

Medens hovedstrækningerne beskyttes og naturligt sikres overfor tværgående vejtrafik, har vi desværre mange strækninger, som endnu er svagere dækket ind. Ganske vist udbygges også vejsignalerne, men det er vort indtryk, at de mange interesserede bør ofre både mere tid og flere penge på dette felt og skabe større tryghedsfølelse for de mennesker, der dagligt befarer disse strækninger. Det må ikke glemmes, at der også er stigning i antal biler, og selvom det ikke er sammenstød, hver gang en bilist – bevidst eller ubevidst – smutter over foran et frembrusende tog, er det hver gang et chok for den, der er fører af toget. Mere hensyntagen hertil er nødvendig, ligesom det er påkrævet at følge lokomotivpersonalets anvisninger ved signalopstilling i større udstrækning, end tilfældet hidtil har været. I bestræbelserne for opnåelse af større færdselssikkerhed er det tillige nødvendigt, at bilisterne opdrages til større ventetid ved overkørslerne, det åbner adgang for opstilling af signaler for lokomotivføreren i så rimelig afstand, at han i endnu større udstrækning kan medvirke til afværgelse af de mange ulykker.

*

Også nye lokomotivtyper er kommet til i årets løb. De første fire litra MX bygget i et samarbejde mellem NOHAB og A/S FRICHS og andre danske firmaer er leveret og sat i drift. Omend i udseende som litra MY så i teknisk opbygning afvigende. Oprettelse af et nyt led i medlemmernes uddannelse har derfor været nødvendig, selvom det skal erkendes, at det allerede opstillede omskolingsprogram i sig selv var krævende. Men skal vi følge tiden op og til fulde dække vore stillinger i den moderne jernbanetrafik, må vor uddannelse følge med. Det er derfor glædeligt, at den alt overvejende del af vore medlemmer har samme opfattelse og tillige yder så god en indsats på skolen, som tilfældet har været i 1960, og som vi ved, vil fortsætte i det nye år.

Desværre har tilgangen af de nye lokomotivtyper haft en uheldig indflydelse på et andet område af uddannelsesprogrammet. De planlagte motorkursus for lokomotivfyrbødere er indtil videre stort set inddraget til fordel for MY og MX kursus. Det har været nødvendigt af hensyn til lokaleforhold og lærerkræfter. Vi er imidlertid bekendt med, at administrationen såvel i generaldirektoratet som i distrikterne er opmærksom på det uheldige heri, og at denne dispensation kun skal opretholdes så længe, det er strengt nødvendigt. I denne forbindelse er der grund til at minde om generaldirektoratets nedsettelse af udvalget om den fremtidige lokomotivmands ansættelse og uddannelse, som påbegyndte sit arbejde i slutningen af det gamle år.

*

Vendt mod de interne organisationsforhold er fællesafdelingernes oprettelse i 1960 et skridt fremad. Hertil kommer et fortsat godt oplysningsarbejde fra vort udvalg. Trods vanskelige betingelser grundet særlige tjenstlige forhold og de samme, som gør sig gældende i andre organisationer, på grund af fjernsyn o.lign., har udvalget formået at holde arbejdet i gang. Ikke mindst vore kursus er af værdifuld betydning og kunne brevs skolen komme på højde med de stillede forhåbninger, er meget nået.

Alt dette og meget andet, som ikke er taget med i denne omgang, forfremmelser, nye stillinger m.v. er alene opnåelig på grund af et godt samarbejde udadtil og indadtil. Udadtil med etatsens ledere, Arbejderbevægelsen og herunder Landsorganisationen, Centralorganisationen og de øvrige jernbaneorganisationer. Indadtil ved et godt sammenhold medlemmerne imellem og mellem medlemmerne og hovedbestyrelsen, samt – men ikke mindst mellem hovedbestyrelsen og vore tillidsmænd over hele landet. Forhandlingsvilje, sammenhold, tolerance og menneskelig forståelse er vigtig i vor daglige gerning. Med en tak til alle for det gamle år håber vi, at disse faktorer også må råde i den kommende tid til et *GODT OG FREDFYLDT 1961*.

International Jernbane-idræt

Jernbanemændenes internationale idrætsorganisationUSIC har holdt årsmøde i Tyrkiet, nærmere bestemt i Yesilköy udenfor Istanbul, hvor der var mødt repræsentanter for en række lande. Det blev bl.a. bestemt, at den forening, der sender et hold jernbane-idrætsmænd til udlandet, skal tegne ulykkesforsikring for deltagerne, mens arrangørerne af stævnerne må sørge for ansvarsforsikring.

I 1961 skal der holdes konkurrencer i gymnastik i Moskva, boksning i Magdeburg, ishockey i Polen, svømning i England, bordtennis i Jugoslavien, skiløb i Frankrig og Finland.

I 1962 skal der være mesterskabsskydning i Vesttyskland, terrænløb i Østtyskland og skakmesterskab i Bulgarien. For øvrigt vil Sveriges jernbaneidrætsforbund arrangere mesterskabsskydning i 1965.

Danmarks økonomiske status ved årsskiftet

Højkonjunkturerne fortsatte.

Den enestående højkonjunktur, som satte sit præg på Danmark i 1959, fortsattes i 1960, dog med lidt nedsat tempo for industriens vedkommende i årets sidste måneder. Derimod var beskæftigelsen endog bedre end i 1959, pengereguleringen var højere, aktiekurserne ligeledes, høsten var bedre etc. – Selv valutabeholdningen, som i begyndelsen af 1960 gik betænkeligt ned, rettede sig op igen i slutningen af året. – Velkendt er også det store overskud på statsfinanserne, men året 1960 var i visse henseender et »ujævnt« år, d.v.s. at de tal og de bevægelser, der karakteriserer det, ikke viser samme næsten ubrudte opgangslinie som i året 1959.

Opgang i produktion og beskæftigelse.

Ligesom i 1959 var der en fortsat opgang i *industriproduktionen* i årets samtlige måneder i sammenligning med året 1959, hvor den som bekendt igen var større end i 1958. Lad os som eksempel tage januar–februar–marts 1959. Da var indekstallene for industriproduktionen henholdsvis 113, 119, 118, men de tilsvarende tal i de tilsvarende måneder 1960 var 121, 128, 129. De sidste måneder af 1960 viser dog ikke en så stærk stigning i *takten* som de første måneder. Det går nok fremad og opad, men ikke længere så voldsomt som i begyndelsen af året. Stigningstakten var i første kvartal af 1960 9 points højere end i samme kvartal 1959, i andet kvartal var den 6 points højere og i tredje kvartal 4 points højere. Der er dog ingen grund til pessimisme i den anledning, da nedgangen i tempoet måtte forventes.

Beskæftigelsen stiger derimod stadig, og den meget høje beskæftigelse har endog holdt sig helt til oktober, hvor ledighedsprocenten kun var ca. 2 pct. imod 3,1 i oktober 1959.

Ledighedsprocenten var:

Måned:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1959:	13,7	12,5	8,9	6,5	3,1	2,6	2,6	2,6	3,1	3,5	4,1	9,0
1960:	9,4	10,6	4,0	3,0	1,4	1,7	1,6	1,8	1,7	2,2		

Valutaen svingede op og ned.

Som det kunne forventes, ville Danmarks indtræden i »de 7« bevirke nogen nedgang i valutabeholdningen på grund af usikkerhed med hensyn til udviklingen. Der skete da også et fald på godt 300 millioner kr. i de første par måneder af året og derefter på yderligere ca. 200 millioner, men i den sidste halvdel af 1960 genoprettedes det tabte delvis, således at beholdningen ved begyndelse af december 1960 udgjorde ca. 1330 millioner imod ca. 1450 millioner ved årets begyndelse. I betragtning af det meget store importoverskud og af de store råvarelager-indkøb i slutningen af året må resultatet betegnes som særdeles tilfredsstillende.

2 milliarder importoverskud.

Danmark importerede i de første 10 måneder af 1960 for 10.156 millioner kr. (1350 mill. kr. mere

end i de samme 10 mdr. i 1959). Desværre steg eksporten kun til 8236 mill. kr. (575 mill. kr. mere end i 1959). – Dette har naturligvis givet sig udslag i nedgang i valutabeholdningen. Resten af forskellen dækkes ved skibsfartens overskud og turistvalutaen.

Importen har i næsten alle de 10 måneder ligget på godt 1 milliard pr. måned, medens den i de tilsvarende måneder 1959 lå på 700–900 mill. kr. pr. måned. Særlig skarpt kom dette til udtryk i februar måned 1960, da importen androg 1141 mill. kr., medens den i februar 1959 kun androg 692 mill. kr. – Den store stigning i importen skyldes dog ikke forbrugsgoder, men heldigvis hovedsagelig maskiner, kemiske råstoffer og metaller. En undtagelse fra denne hovedregel danner bilerne, der jo må henregnes til forbrugsgoderne, når talen er om personbiler.

Medens det tidligere var landbrugseksporten, som dominerede i vor omsætning med udlandet, er stillingen nu den, at landbrugs- og industrieksporten omtrent balancerer. En mellemting er eksporten af mælkeprodukter (tørmælk etc.), der kan henregnes enten til landbruget eller industrien.

Pristallet faldt.

For første gang i en årrække viste detailpristallet et fald i årets løb. Det lønregulerende pristal stortede med 452 i januar 1960 og sluttede med 449, hvilket kun var 1 point mere end i oktober 1959.

Pristallets bevægelser i de sidste 3 år ser således ud:

1958:	Januar	432	April	433	Juli	434	Oktober	438
1959:	»	442	»	443	»	442	»	448
1960:	»	452	»	452	»	448	»	449

Engrospristallet holdt sig ligesom i 1959 næsten uændret.

Boligbyggeriet viste nedgang.

Medens byggeriet i 1958 og 1959 viste ret stor fremgang, var dette ikke tilfældet i 1960. »Statistiske Efterretninger« for 10. december 1960 meddeler herom:

Det samlede antal lejligheder under opførelse i hele landet (ekskl. de egentlige landkommuner) udgjorde ved udgangen af oktober 1960 ca. 26.800 mod ca. 27.800 ved udgangen af oktober 1959. De tilsvarende tal for det igangværende boligbyggeri ved slutningen af oktober 1958, 1957 og 1956 var henholdsvis 21.200, 19.800 og 22.600 lejligheder.

Statens overskud for 1959–60 ca. 840 mill. kr.

Overskuddet blev ca. 400 mill. kr. mere end anslået på finansloven. Det er hovedsagelig de indirekte skatter, der har bevirket det store overskud, bl.a. motorafgifterne 200 mill. kr. mere end anslået. Øl, spiritus og tobak giver ca. 125 mill. kr. mere og tolden ca. 80 mill. kr. mere. Stigningen i de indirekte skatter var ca. 3½ gang så stor som stigningen i de direkte skatter.

Vest - øst ved årsskiftet

Styrkeprøven mellem demokrater og republikanere ved præsidentvalget fornylig i USA faldt som bekendt ud til førstnævntes fordel, og engang i januar 1961 rykker John Kennedy ind i det hvide hus i Washington for at overtage en af verdens mest betydende politiske stillinger.

Forskellen i stemmetal mellem de to præsidentkandidater var relativt lille, når der ses hen til, hvormange stemmer der blev afgivet ved valget, og det indebærer vel i sig selv, at der ikke sker revolutionerende ændringer i landets politik hverken på det indenrigske eller udenrigspolitiske område.

Fagbevægelsens ledende mænd støttede meget kraftigt Kennedy under valgkampen, og grunden var den, at en dalende økonomisk aktivitet med deraf følgende arbejdsløshed har præget det amerikanske samfund i sin sidste halvdel af 1960, og lederne indenfor fagbevægelsen har troen på, at Kennedy er manden, som er i stand til at sætte mere skub i erhvervslivet til gavn for den brede befolkning.

Denne opfattelse bygger på den betragtning, at nok er Kennedy en forholdsvis ung mand, men som de-

mokratisk politiker har han i sine taler givet udtryk for et udsyn og klarsyn, der har skabt tillid til ham og støttet formodningen om, at han er den rette til at afløse Eisenhower.

At arbejdsløsheden er et problem i USA, har forholdene på arbejdsmarkedet tydeligt vist de sidste måneder. Det kan blandt andet nævnes, at stålværkerne for øjeblikket kun arbejder for halv kraft, og når det er tilfældet indenfor en nøgleindustri som denne, er det givet, at det vækker uro og bekymring hos fagbevægelsens mænd. Stålintustriens produktionstal har forøvrigt i mange år virket som en slags økonomisk barometer og ikke alene i USA, men også i den øvrige verden. Steg produktionen af stål, medførte det livligere aktivitet på arbejdsmarkedet, og faldt produktionen, fremkom det modsatte resultat over næsten hele kloden.

Nu bør det dog erindres, at stålværkernes produktion er et meget vidt begreb, og den mulighed eksisterer, at andre materialer vinder frem på bekostning af tidligere leverancer fra stålindustrien.

En af USA's største virksomheder, »Dupont«, der fabrikere mange for-

skellige varer af alle mulige arter (blandt andet nylon, sokker, skjorter og undertøj), nævner i sin årsberetning for 1959, at halvdelen af firmaets produktion det nævnte år blev fremstillet af stoffer, der overhovedet ikke var kendt for 10 år siden, og det siger lidt om, at også jernet er afløst af nye opfindelser på flere områder.

For socialpolitikens vedkommende menes det også, at Kennedy vil skabe forbedringer, og ret naturligt er arbejderbevægelsen stærkt interesseret heri. Der er sket en mærkbar udvikling i USA de senere år i så henseende, men lovgivningen herom må udvides, og større hensyn må tages til dem, der på grund af arbejdsløshed, sygdom og alderdom ikke er i stand til at klare sig selv.

Med hensyn til den udenrigspolitik USA vil føre med Kennedy som præsident, sker der ingen ændringer. Det blev sagt klart og utvetydigt i hans valgtaler, at den position landet har som den ledende magt i den vestlige verden skal opretholdes og udbygges, selv om det skal ske ved forøgede udgifter til hær, flåde og luftvåben.

Som nævnt blev det sagt utvetydigt, så skatteborgerne skal ingen

Direkte togforbindelse mellem Moskva og Rom

Ved forhandlinger mellem sovjetiske, italienske og andre interesserede jernbaner er der nu sluttet en overenskomst på den europæiske køreplanskonference fornylig, hvorefter der i 1961 vil blive gennemført direkte togforbindelse mellem Moskva og Rom.

Det er meningen, at der foreløbigt tre gange ugentlig skal løbe sådanne tog. Som bekendt er sporvidden i Sovjet anderledes end i de øvrige europæiske lande, men dette spørgsmål har man løst ved en særlig vognkonstruktion, hvis bogier tilla-

der en hurtig omstilling til en anden sporvidde.

Rejsen mellem Moskva og Rom eller omvendt vil tage knapt tre døgn og går gennem Polen, Tjecoslovakiet og Østrig. Forbindelsen til Wien fra Sovjet vil også blive forbedret, idet antallet af ugentlige forbindelser til østrigsk hovedstad fordobles. Sovjet har nu direkte passagervogne til hovedstæder i Europa og Asien, bl.a. Paris, Berlin, Prag, Budapest, Sofia, Beograd, Warszawa og Helsingfors.

Orientekspressen ophører

Den kendte Orientekspressen, som har været skueplads for mange film og kriminalhistorier, forsvinder efter

alt at dømme fra den internationale køreplan næste år. Togets belægning fra Wien over Bukarest til Istanbul har været så svag, at man på den internationale køreplanskonference har besluttet at inddrage denne del af ekspressens rute. »Orienten« falder altså bort, og fra vinterkøreplanen 1961 vil ekspressen kun køre mellem Calais, Paris og Wien.

Jernbanebilletter betales med checks

Ved samarbejde mellem Italiens banker og statsbanerne er truffet en ordning, hvorefter Italiens baner modtager checks som betaling for

billetter og godstransport. Nyordningen er tænkt som en service over for forventninger stille om nedsættelse af skatterne, men Kina og Sovjetunionen fik samtidig at vide, at USA ikke lod sig skræmme af trusler fra nogen side, og Kennedy var parat til at sætte hele det militære magtapparat ind, hvis situationen krævede det. Herom skulle der ikke herske nogen som helst tvivl.

Skal man måle med verdenshistorisk målestok, er det i virkeligheden ejendommeligt, så kort tid det har taget for De Forenede Stater at blive en ledende stormagt. Går man blot 50 år tilbage i verdenshistorien var landets rolle ikke af nogen videre betydning rent udenrigspolitisk, medens vi i dag må erkende, at USA absolut er den ledende i den vestlige verden, og man har også et stærkt indtryk af, at uanset hvem der var blevet valgt til præsident, er der fuld enighed om at bevare lederstillingen uanset omkostningerne.

Vender vi blikket mod øst; nærmere betegnet Kina og Sovjetunionen, indrømmes det af nøgterne vestlige iagttagere, at der særlig i det førstnævnte land i de senere år er sket en udvikling, som påkalder interesse også andre steder i verden.

Kinas myldrende menneskehav er på vej opad, og i levestandarden, der

i dag er meget lav efter vesteuropæisk målestok, er dog sket betydelige forbedringer de sidste år.

I bestræbelserne for at forbedre befolkningens materielle kår, indførte Mao Se-Tung de såkaldte folkekommuner, der i nogen grad minder om kollektivbrugene i Sovjetunionen. Formålet med indførelse af disse brug i Sovjet var en højnelse af landbrugsproduktionen, men resultatet blev i begyndelsen modsat det tilsigtede, hvorfor vestlige eksperter mente, at tilfældet ville blive det samme i Kina. Disse forudsigelser kom dog ikke til at holde stik.

Højst sandsynligt belært af de fejler russerne gjorde, er produktionen af fødevarer steget under Mao-styret, og ligeledes er den industrielle produktion i støt fremgang, og der vil uden tvivl ske store fremskridt i Kina i årene fremover.

Her skal det tilføjes, at kineserne er flittige og nøjsomme, og hvis ikke den gamle kinesiske kultur er fuldkommen manet i jorden, er befolkningen ikke krigerisk indstillet. Ellers kan man ikke tænke sig, at 80 millioner japanere kunne holde 400 millioner kinesere nede i en længere årrække.

Det er vist også et spørgsmål, hvorlænge Sovjet kan spille den førende stormagt i den østlige verden.

Vurderet efter befolkningstal er Kina langt den stærkeste, og mulighederne er til stede for, at det inden et kort åremål, overtager både den økonomiske og politiske lederstilling i denne verdensdel.

Naturligvis kan man ikke i dag drage en sammenligning mellem Kina og USA med hensyn til kapaciteten af deres produktionsapparat, dertil er forskellen for stor. Men lader man fantasien spille, og tænker på de naturrigdomme, Kina besidder, så er mulighederne til stede for en økonomisk ekspansion, den civiliserede verden aldrig tidligere har oplevet.

Det kan udmærket tænkes, at ligesom USA på en forholdsvis kort tid udviklede sig til at blive en dominerende faktor på den vestlige halvkugle af jorden, så vil Kina tilsvarende nå den samme position på den østlige; ja, måske komme til at dominere hele verden.

Den der lever får at se, siger et gammelt ord, og man kan mene, hvad man vil, om den tid vi lever i, men interessant og begivenhedsrig er den; blot er tilbage et inderligt ønske hos de fleste mennesker, at freden bevares, og at fredelig sameksistens må blive sat i første række, når stormagterne mødes til drøftelse af tidens alvorlige storpolitiske problemer. S. S.

kunderne. De særlige checks, der udstedes til formålet, er ikke påført noget beløb, men bankerne indestår for, at der er den nødvendige dækning.

Det kan sikkert ikke undgås, at ordningen kræver nogen ekstra administration og arbejdskraft hos de italienske baner. Den har kun været i kraft i kort tid, men det hævdes, at ordningen virker tilfredsstillende.

Slående argumenter

Nylig var en meget fortørnet dame årsag til togforsinkelse i Kongsberg i Norge. Hun var ledsaget af en mand fra Kongsberg, og han var iført jernbaneuniform, skønt han intet havde med banerne at gøre. Parret mente, de kunne rejse gratis, og da togføre-

ren krævede billetter, gav damen ham en knaldende lussing. Toget ventede på stationen, indtil politiet kom og trak af med den hårdtslående dame og hendes falske jernbanemand.

Svævebane nr. 7

Garmisch-Partenkirchen i Sydtykland, som i forvejen har seks svævebaner, får nu den syvende, som bliver 1400 m lang og skal gå 300 m til vejs ved »Garmischer Haus«. Den skal kunne transportere 360 personer i timen.

Tog plus auto

I Holland og Belgien er indført den ordning, at man ved en række jernbanestationer kan leje biler, som stil-

les til rådighed af de pågældende statsbaner, og derved blive i stand til at køre lige til bestemmelsesstedet. Turister har også taget denne service som en afveksling på rejsen.

Turistlandet Italien har nu også taget ideen med tog plus auto op, og til et halvt hundrede stationer i landet er nu knyttet personbiler af en række Fiat- og Alfa Romeo-typer. Hver bil er forsikret for 50 mill. lire, heraf 15 millioner for person- og 5 millioner for tingskade, ligesom forsikringen også gælder for brand og tyveri.

Lejen, de italienske statsbaner skal have for bilerne, ligger iøvrigt noget under, hvad man må give på andre europæiske baner, som har indført denne service.

Nyt fra samarbejdsudvalgene

1. distrikt

1. distrikts samarbejdsudvalg afholdt møde den 5. december 1960.

Formanden åbnede mødet med at udtale mindeord over afdøde overbaneingeniør E. Thybo, der havde været et interesseret medlem af udvalget.

Der blev forelagt en oversigt over såvel de økonomiske og drifts- og trafikmæssige forhold, som over personaleforbruget i det første halvår af finansåret til sammenligning med tilsvarende tal for året forud. Der havde været en glædelig forbedring af det økonomiske resultat, som dels kunne tilskrives takstforhøjelserne og dels fortsat rationalisering, hvorimod der måtte konstateres tilbagegang i antal togrejser.

Anlægsarbejder.

På finanslovforslaget for 1961/62 er afsat beløb til påbegyndelse af nye pladslæsningsanlæg hhv. på Nørrebro, beregnet for gods til Jylland/Fyn, og på Københavns Godsbanegård for Sjælland/Falster-gods.

Begge steder må der i byggeperioden regnes med ulemper også for personalet, men der håbes på god forståelse fra personalets side under ombygningen.

På Slagelse-Værslev-banen ventes den sidste manuelt betjente overkørsel, nemlig nr. 32, Høng, udstyret med aut. helbomanlæg i løbet af efteråret 1961, i forbindelse med etablering af nyt sikringsanlæg på stationen.

Læssesporene i Lov og Klarskov vil blive fjernet i forbindelse med igangværende sporombygning.

Indenfor det kommende halvår forventes nye elektriske sikringsanlæg for fjernstyring i Orehoved, Nørre Alslev og Tingsted.

Der forestår nedlægning af sikringsanlæggene i Forlev og Nørreport (for fjerntrafikken) samt mellem-blokposterne i Kraghave og Svenstrup Sj.

Driftsmateriel.

I foråret 1961 vil man disponere over ialt 14 dieslrangerlokomotiver

samt en stor traktor, således at man formentlig kan dieselficere godsforbindelsesbanen med tilhørende rangering på Østerport, Frederiksberg og Lersøen. Når leveringerne af det bestilte materiel om ca. 1½-2 år er afsluttet, vil 1. distrikt disponere over 18 My, 20 Mx, 6 Mt og 33 Mh, ialt 77 stk. diesellokomotiver, hvilket vil få stor indflydelse på arbejdet i maskintjenesten og medføre reduktion af personalet i maskindepoterne, særlig lokomotivfyrbødere og remisearbejdere. En del maskindepoter vil blive stærkt reduceret, og det kan ikke udelukkes, at enkelte kan blive lukket.

Færdsel over hovedspor.

På baggrund af indberetning fra en elektrofører og den sidste tids mange påkørselsulykker drøftedes den ulovlige færdsel over hovedsporene ved Enghave og Svanemøllen. Der var enighed om, at det ikke fortsat var muligt at tolerere denne trafik, og personalerepræsentanterne tiltrådte, at distriktet påny indskærper, at al trafik over hovedsporene ved Enghave og Svanemøllen nu må høre op, således at færdsel til og fra arbejde ikke sker over hovedsporene. Overtrædelse vil fremtidig medføre bødeansvar.

Rationalisering.

Fra køreplansskiftet i maj 1961 udvides lastbilkørslen med il- og fragtstygods til at omfatte stationer på Frederikssundbanen og på Nordbanen, især til og fra Birkerød og Allerrød samt mellem Hillerød og Helsingør.

På hurtigruten København-Arhus via Kalundborg har man af hensyn til rejsehastigheden besluttet at inddrage befordring af rejsegods fra køreplansskiftet, ligesom man vil søge at undgå skolebørnsbefordringer på hurtigruten.

Som følge af mindre trafik til og fra Hedehusene ventes togene 2109 og 2160 inddraget mellem Københavns Godsbanegård og Næstved.

Personaleforhold.

Afviklingen af budgangen fra stationerne i provinsen er fortsat, og der refterer nu kun 2 ture, som vil være afviklet inden årets udgang. De tilbageværende 5 budture i København optages til behandling senere.

Distriktet tilstræber fremdeles at stabilisere tilgangen af stationsarbejdere, og generaldirektoratet har i den forbindelse midlertidigt tilladt, at aldersgrænsen for antagelse ændres fra 23 år op til 24 år.

De nye håndsignallygter påregnes leveret i distriktet i begyndelsen af januar md. 1961.

Børge Aanæs.

2. distrikt

På 2. distrikts samarbejdsudvalgs-møde afholdt den 8. november gav formanden en redegørelse over driftsregnskabet for mdr. april/sept. 1960, og i sammenligning med samme tidsrum i 1959 er der her tale om en betydelig forbedring i år, hvor driften udviser et overskud på 46,83 mill. i år mod 20,15 i fjor, hvorved der når der tages hensyn til afskrivningen på 15,15 mill. kr. til forrentning på 30,36 mill., for de seks mdr. bliver et overskud på 1,32 mill. mod et underskud i samme tidsrum i 1959 på 21,13 mill. kr.

Nye sikkerhedsanlæg!

Ved et afsluttende møde mellem gdt. og 2 dc. i Ng den 16. sept. blev de endelige bestemmelser vedr. det nye sikkerhedsanlæg i Ng. fastlagt, hvorefter projektering og færdiggørelse af dette betydelige anlæg nu kan fremmes med fuld kraft.

Ved det nye anlæg, som bliver et moderne relæanlæg, der kan betjenes fra en enkelt post, vil der i udstrakt grad blive etableret dværgsignaler og perronudkørselssignaler. Som noget helt nyt indenfor DSB vil rangeringen blive sikret og intensiveret ved hjælp af radio, der etableres på samtlige rangermaskiner, i signalposten og ved de 4 færgeløjer, hvorved der på betryggende måde kan range-

res til færgerne med længere træk end hidtil.

Om det nye sikringsanlæg på Hjerm station, som er udførligt refereret i »Vingehjulet«, i forbindelse med oprettelse af FC i Struer, hvorfra toggangen Str-Hm-Ho skal ledes, blev det oplyst, at der nu for første gang indenfor DSB ved udformning af signalgivningingen kan stilles indkørsel til begge spor på en station med enkeltsporet bane.

Efterårets godsbefordring.

Otinsp. gav en oversigt over godsbefordringen i dc. og oplyste, at transport af ophængt kød (okse- og kalvekroppe) til Italien var stærkt nedgående, hvilket også havde vist sig for æg, ost og smør samt fedt til det sydlige udland via Padborg, medens udførsel til Østtyskland over Ge/Wu af ost, smør og fisk i kølevogn var stærkt stigende.

Da fiskeleverancerne fra såvel Færøerne som Island til Italien nu landsættes i større udstrækning i Es end mod tidligere i norske havne, har dette i de senere måneder givet stærk forøget transport af fisk fra Es havn.

Da kartoffelhøsten næsten overalt i Europa i år er betydelig bedre end sidste år, er transporten såvel indenlandsk som til udlandet gået betydeligt ned, hvilket også er tilfældet med roetransporten, da der kun er enkelte partier, som er solgt til en fabrik i Slesvig.

Selv om konkurrence med lastbil-erne stadig er stigende, kan det dog

forventes, at der vil ske en betydelig forhøjelse af transport af kunstgødning fra såvel Nørre-Sundby som Fredericia nu til den kommende forårslevering.

Den nye hurtigrute.

Selv om benyttelsen af den nye færge »Prinsesse Anne-Marie« viste sig allerede fra starten d. 16. okt., at de 2 ture bliver benyttet i stor udstrækning, og forudbestillinger ikke mindst fra lastbilvognmændene langt frem i tiden er meget stor, vil det endelige resultat af rutens kapacitet først rigtig kunne fastslås, når den tredie daglige sejlads bliver gennemført fra det kommende køreplansskifte, fra hvilket tidspunkt en ændring af tilslutning af togforbindelser søges forbedret.

Lasbilkørslen.

Om dc. lastbilkørsel kan oplyses, at kørslen nu omfatter 90 dagture og 11 aften- og natruter, hvor der befordres post og stykgods mellem by og knudestationer, hvorved der spares faste pakvognsløb i stor udstrækning, som eks. kan fremføres ved den fra 1. dec. nyetablerede natur Rd-Vg-Sl-Rd udgør den daglige besparelse 4 pakvogne.

Efter et i efteråret foretaget indkøb af 4 store Volvo lastvogne (last 5,7 t) og 7 større påhængsvogne (6,2 t), udgør 2 dc. samlede beholdning 108 lastvogne med 67 påhængsvogne.

P.

Lydløs kørsel

Det, der først og fremmest kendetegner de nye svenske personvogne, bliver som nævnt komforten og så en roligere og lydløs kørsel. Man har nemlig til boggier anvendt den samme type som til sovevognene i de seneste år. Afstanden mellem vognenes øverste og underste gulv er gjort større, og dette i forbindelse med en mere effektiv lydisolering giver vognene en mere lydløs kørsel.

Det nye materiel bliver let kendetligt, fordi vinduerne sidder højere, og vognsiden har stribet stålbeklædning i »skel«. Vognenderne er afrundet for at give mindre luftmodstand.

Personvognens indre er holdt i lyse farver, beklædningen er teak, plastic og rustfri stål. I nogle af vognene vil man som noget nyt på anden klasse erstatte malingen delvis med plasticplader. I salonerne findes garderobe med bøjler til tøjet. Vinduerne er dobbelte og dugfri og kan lukkes halvt ned.

Indstillelige sofaer

På første klasse vil man som noget nyt se sofaer, som kan indstilles i ryglænet. Anden klasse får stole ligeledes til at indstille på samme måde, som tilfældet er i de nyeste danske passagervogne, og til hver plads hører et lille bord, som kan anbringes i en lomme i stoleryggen foran, når det ikke bruges. Alle pladser på anden klasse har armlæn og hovedlæn samt en nakkepude, der vil kunne flyttes og anbringes efter ønske.

Stoffet på stole og sofaer vil blive i forskellige farver for at give en behagelig afveksling. Hovedbelysningen er lysstofrør, men både på første og anden klasse er der ved hvert sæde en læselampe med rigtigt lys. Opvarmningen bliver termostatreguleret, og varm luft fra el-kaminerne ledes gennem en skakt i væggen op i vindueshøjde, så også væggene holdes varme. Et ventilationssystem sørger for frisk luft. – Som noget nyt har man som prøve drikkevands-sifoner på nogle vognes toiletter, og via et filter er disse sifoner sat i forbindelse med vognens vandsystem. De nye personvogne skal bl.a. køre i »Stockholmeren«, »Gøteborgeren« og i hurtigtog til Malmø.

220 moderne passagervogne til 80 mill. svenske kr.

Sveriges statsbaner fornyer sin vognpark med det mest moderne materiel de næste to år

Størstedelen af de personvogne, der kører i Sveriges eksprestog, vil næste år og i 1962 blive udskiftet med ikke mindre end 220 meget moderne vogne af nye typer, som byder på langt større komfort. Hver vogn koster ca. 360.000 sv. kroner, og hele leverancen, der er delt mellem fire svenske virksomheder, hvoraf Ko-

ckum i Malmø er den ene, kommer op på 80 mill. kroner.

De første nye personvogne er leveret, og man fortsætter nu det omfattende byggeprogram med levering af en ny vogn hver tredie dag. Samtidig bygger svenske statsbaner flere af sine hurtigste el-lokomotiver af typen Ra, der kan køre 160 km/t, og disse maskiner skal indgå i trafikken i stedet for motorvogne og køre de store eksprestog.

Gevinstmuligheder

Hvorfor spiller folk?

I vore dage dyrkes spillelidenskaben med større intensitet end næppe nogensinde tidligere. Der spilles som bekendt om alt – lige fra vaskepulver til biler. Reklamen udnytter spillelysten for at stimulere salget af næsten alle slags varer. »Køb en pakke vaskepulver – måske ligger der en bil indeni!« hedder det i annoncerne. Der tales ikke noget om, at chancen er forsvindende lille. – En spotter har engang vendt forholdene på hovedet og sagt: »Køb en bil – måske ligger der en pakke vaskemiddel indeni!« Han havde bedre sans for sandsynlighedsbegrebet!

Man skulle tro, at det hovedsagelig var fattige folk, der forsøgte at gribe lykken ved hjælp af spil, men det er som bekendt ikke tilfældet. Der spilles i alle samfundsklasser, thi det er pirringen ved spillet, man vil opleve. Selv ganske små børn kan gribes af spilledjævelen. I spillehallerne i Tivoli er der altid fuldt hus, skønt de lokkende gevinster som regel ikke er noget værd. Det er simili, som kun de færreste har brug for. Når folk tipper eller spiller i lotteriet, er det imidlertid de store gevinster, der lokker – udsigten til at blive velhavende eller måske rig på et øjeblik uden nogen ulempe. Hvem vil ikke gerne være det? – Men hvorledes er det med chancerne? Det kan vi beregne rent talmæssigt, og det er der et svensk blad, der har gjort. Resultatet var nedslående.

Kan det betale sig at spille?

Det afhænger jo af den rent individuelle opfattelse af begrebet: »betale sig«. Men det er nok bedst, at vi straks siger, at intet betaler sig så dårligt som at spille. Det svenske blad har beregnet, at statens præmieobligationer, som hører til de bedste papirer, vil kunne give en 50-krone-seddel i gevinst i løbet af 10 år, hvis man spiller på 100 obligationer. En sådan gevinst er statistisk sandsynlig. Men nogen garanti for den har man ikke. Det forholder sig omtrent som med terningspil, bridge eller hasardspil (poker). I terningspil er chancen for en 6-er jo teoretisk ret stor: 1 : 6. Men i hasard er chancen for straight flush meget lille, nemlig 1 på 64.974, og i bridge er chancen for at få fire esser på een hånd kun 1 på 270.725!

Så er det nok bedre at holde sig til statens penge-lotteri, hvor chancerne er noget større, hvis man ikke sigter på den store gevinst. Af ca. 1½ million lodder giver 114.816 gevinst. Det lader sig dog høre. Men der er et uhyre antal små gevinster, som blot stimulerer lysten til at opnå noget mere. Staten tjener derimod bombesikkert ca. 100 millioner kr. på den affære, så den er på den sikre side.

Skal man spille i et eller flere lotterier?

Har man større chancer, hvis man deltager med 100 lodder i to lotterier end med 200 lodder i eet lotteri? Det kan beregnes ved hjælp af statistik og

sandsynlighedskalkulering. Lad os først antage, at der kun findes 1 gevinst pr. lotteri. Hvis man nu køber 1 lod i hvert lotteri, er der en gevinstchance på hvert lod. Men hvis jeg sætter begge lodder i samme lotteri, kan jeg højst vinde på eet af dem. Det er den teoretiske forudsætning. Nu går vi videre: Hvis vi køber to lodder i eet lotteri med 100 lodder og 2 gevinster, har vi 4.950 tænkelige kombinationer, af hvilke de 4.753 ikke giver nogen gevinst, medens 196 giver 1 gevinst, og der er kun een chance for at få en dobbeltgevinst. Gennemsnits-sandsynligheden for at få 1 gevinst er 3,96, medens chancen for at få en dobbeltgevinst er 0,02.

Ved den anden mulighed – at købe 1 lod i hvert lotteri – er der ikke mindre end 10.000 kombinationsmuligheder, af hvilke de 9.604 ikke giver nogen gevinst, 392 giver 1 gevinst og 4 giver en dobbeltgevinst. Chancen for at vinde på et af lodderne er her 3,92, og chancen for en dobbeltgevinst er 0,04. – I begge tilfælde er der altså 4 procent chancer for overhovedet at få gevinst. Men chancen for at få en dobbeltgevinst er altså dobbelt så stor, hvis man køber et lod i hvert lotteri, som hvis man køber to lodder i samme lotteri.

Hvordan er tipnings-chancerne?

Det billigste og nemmeste lotteri er tipningen. Men chancerne for at få en 12'er er unægtelig statistisk meget små. Hvis man vil helgardere alle matcher med 531.441 rækker, koster det 212.576,40 kr. Og hvis det bliver en vanskelig tipning med efterfølgende topuddeling, får man kun ¼ af sine penge tilbage. – Hvis det derimod bliver en særlig let omgang, eller hvis det skulle ske, at 4–5 matcher udgår, er uheldet næsten så stor, som det kan blive. Omtrent som hvis man spiller i totalisatoren, og 4–5 heste bliver »hængt ud«. Hvis sandsynligheden sættes = ½, fås følgende teoretiske fordeling ved 12 matcher:

Sandsynligheden for 12 rigtige er = $1/513.441$. Sandsynligheden for 11 rigtige er $24/531.441$, og endelig er sandsynligheden for 10 rigtige = $264/531.441$. Sandsynligheden for 4 rigtige er ikke mindre end $126.720/531.441$. Endelig er sandsynligheden for 0 rigtige = $4096/531.441$. Det er altså ikke let at vinde ved tipning – rent teoretisk set, men da tipning er afhængig af så mange ting, er det let at forstå, at de ukyndige spiller på »sypige-tips«, hvor det kun er heldet, der spiller en rolle.

Men lad chancen for at vinde en stor gevinst end være mikroskopisk lille, – der vil altid være folk, der vil prøve den. Dels er der jo spændingen ved spillet, den vil man gerne opleve, og så er der jo trods alt en chance!

DLT indbundet

Medlemmer, som ønsker 60. årgang af Dansk Lokomotiv Tidende indbundet, kan afgive bestilling til foreningens kontor, Hellerupvej 44, Hellerup, senest 15. januar. Prisen er 14 kr. incl. forsendelse. Samtidig med bestillingen skal årgangen indsendes.

Om ansvarsforsikring

På grund af den stærkt stigende tendens ved domstolene til at ikende større erstatninger ved ansvarsskader – en naturlig følge af de stigende konjunkturer – har danske forsikringsselskaber besluttet at forhøje dækningssummerne for ansvarsforsikringer til maksimalt kr. 450.000 for personskade, hvor flere personer kommer til skade, dog højst kr. 150.000 pr. person og kr. 50.000 ved tingskade. – De hidtil gældende summer har været henholdsvis 300.000, 100.000 og 30.000 og endog for nogle enkelte gamle forsikringer i Forsikringsagenturforeningen kun 100.000, 30.000 og 10.000. – Præmierne for de nye større dækningssummer andrager i de private selskaber fra 13,00–15,00 kr. årligt.

Som konsekvens heraf har Forsikringsagenturforeningens bestyrelse og repræsentantskab på et møde den 12. oktober 1960 vedtaget at forhøje dækningssummerne for alle vore medlemmer til de anførte kr. 400.000, 150.000 og 50.000 med øjeblikkelig virkning. Præmien er fastsat til årligt kr. 10,00 for familieansvarsforsikringer og kr. 5,00 for enlige, regnet fra 1. januar 1961. Det vil for langt den overvejende del af vore medlemmer betyde en stigning på kr. 1,00 om året. De ganske enkelte, der endnu har familieansvarsforsikringer til en præmie af kr. 6,00 om året, vil dog få en stigning på kr. 4,00 om året.

I praksis vil det sige, at alle månedslønnede og pensionister – der har tegnet ansvarsforsikring i Forsikringsagenturforeningen – fra 1. januar 1961 vil få en præmiestigning på fra 0–34 øre om måneden, alt efter hvilken præmie der hidtil har været betalt. For de allerflestes vedkommende vil det dreje sig om 9 øre om måneden.

For de time- og ugelønnede håndværkere og arbejdsmænd ved centralværksteder og maskindepoter, der endnu får præmien fradraget i lønnen halvårsvis, vil der pr. 1. februar 1961 ske en stigning på fra 0–2,00 kr. pr. halvår. De fleste vil få en stigning på 50 øre pr. halvår.

Alle vil herefter være dækket efter de nye erstatningssummer.

Samtidig kan vi meddele, at også erstatningssummerne for hundeansvarsforsikringer er forhøjet til henholdsvis 450.000, 150.000 og 50.000 fra 1. januar 1961, men at der ikke for disse forsikringer vil blive tale om præmieforhøjelse, idet præmien fortsat vil være kr. 15,00 om året.

*Forsikringsagenturforeningen
for Tjenestemænd ved Statsbanerne.*

Om livsforsikring

Meddelelse til forsikringstagerne i den af Det gjensidige Forsikringsselskab »Danmark« til Det gjensidige Livsforsikringsselskab »Danmark« overdragne livsforsikringsportefølje.

Vi meddeler Dem herved, at Det gjensidige Forsikringsselskab »Danmark« har udskilt selskabets livsforsikringsafdeling som et selvstændigt selskab i overensstemmelse med principperne i lov om forsikringsvirksomhed af 13. maj 1959.

Det nye selskab, Det gjensidige Livsforsikringsselskab »Danmark«, som har en fuldt indbetalt garantikapital på 1 mill. kr., har pr. 1. januar 1961 fået overdraget

hele Det gjensidige Forsikringsselskab »Danmark«s livsforsikringsbestand med samtlige dertil hørende aktiver og passiver, herunder også sikkerhedsfond, ekstrareservefond og bonusfond.

Da Det gjensidige Forsikringsselskab »Danmark«s livsforsikringsafdeling også hidtil har været fuldstændigt adskilt fra selskabets øvrige virksomhed med hensyn til regnskab, aktiver og passiver, vil stiftelsen af det nye selskab ikke medføre ændringer m.h.t. medlemmernes forpligtelser eller rettigheder, herunder bonusrettigheder.

Det gjensidige Forsikringsselskab »Danmark«s uden-dørs medarbejdere vil i fremtiden betjene såvel dette selskab som Det gjensidige Livsforsikringsselskab »Danmark«s kunder.

*Det gjensidige Forsikringsselskab »Danmark«
C. L. Crone.*



Opmærksomhed frabedes.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

J. E. Lysholm, lokomotivfører, Randers.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

C. A. H. Møller, elektrofører, Enghave.



Forfremmelse til lokomotivfører i 15. ukl. efter ansøgning ifølge opslag pr. 1-1-61.

Lokomotivførerne (12. ukl.):

- L. H. Jensen, København Gb., i København Gb.
- E. Schertiger-Nielsen, København Gb., i København Gb.
- K. F. Renard, København Gb., i København Gb.
- S. A. Andersen (Helsing), København Gb., Kbhvn. Gb.
- S. P. Christiansen, København Gb., i København Gb.
- I. Nielsen, København Gb., i København Gb.
- P. A. Taklo, København Gb., i København Gb.
- E. W. Jespersen, København Gb., i København Gb.
- P. A. W. Pedersen, København Gb., i København Gb.
- P. Wichmann, København Gb., i København Gb.
- H. Sørensen, Nyborg, i Nyborg.
- H. Halbro, Århus H., i Padborg.
- O. Hare, Randers, i Padborg.
- P. E. H. Lisvad, Fredericia, i Fredericia.
- M. Rasmussen, Fredericia, i Fredericia.
- H. C. Zerling, Fredericia, i Fredericia.
- P. S. Brøndum, Århus H., i Århus H.
- G. A. H. Johansen, Århus H., i Århus H.
- G. S. K. Løfgreen, Århus H., i Århus H.
- N. P. L. Røgilds, Ålborg, i Ålborg.
- L. B. Gregersen, Ålborg, i Ålborg.
- N. P. R. Hansen, Esbjerg, i Esbjerg.
- A. J. H. Christensen, Struer, i Struer.

Forflyttelse efter ansøgning ifølge opslag pr. 1-1-61.

Lokomotivførerne (15. lkl.):

K. F. Hansen, Fredericia, til Nyborg.

E. Kristensen, Padborg, til Fredericia.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-3-61.

Lokomotivfører:

C. J. Kongsted, København Gb., til Helgoland.

Afsked.

Lokomotivfører (12. lkl.):

O. J. Nielsen, Helgoland, er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (28-2-61).

Dødsfald.

Lokomotivfører H. E. Larsen (Hastrup), Helsingør, er afgået ved døden den 13. december 1960.

Fhv. lokomotivfører C. F. C. Noltensmejer, Fredericiagade 82, København K. er afgået ved døden den 15. december 1960.

Statsbanepersonalets Sygekasse

Dr. med. S. Ry Andersen, H. C. Andersens Boulevard 41, København, fratræder efter eget ønske som øjnlæge ved sygekassen med udgangen af december måned 1960.

Fra 1. januar 1961 er som speciallæge i øjensygdomme for sygekassens på Sjælland og Falster boende medlemmer ansat dr. med. Jens Edmund, der afholder konsultation, Nørregade 40, København K, kl. 13-14, tirsdag dog kl. 15½-16½ og lørdag kl. 12-13.

I den ved dr. Vald. Petersens død ledigblevne post som jernbanelæge i 5C. lægedistrikt i København er fra 1. januar 1961 ansat dr. Aage Friese-Christiansen, der afholder konsultation, Nørrebrogade 168, kl. 13½-14½, torsdag dog kl. 17-19 og lørdag kl. 9½-10½, telefon Ægir 3219.

Danske Jernbaners Turistorganisation

Rejse nr.	Periode	Bestemmelsessted(er)	Omtrentlig pris kr.:
<i>Rejser i Norden.</i>			
20	4/6-11/6	Pensionistrejse til Pension Hellevik i Sølvesborg	150
21	24/6- 1/7	Nordkap - Midnatsolens land (rejsen slutter i Trondheim)	535
22	14/7-24/7	Fjeldblomstringstur i Lapland	160
23	21/7- 7/8	Ungdomslejr i Lapland (13-18 år)	240
24	12/8-21/8	Vandretur i Jotunheimen	260
25	19/8-25/8	Norges Vestlandsfjorde (rejsen slutter i Oslo)	360
26	1/9-11/9	Høstfarver i Lapland	180
27	2/9-11/9	Pensionistrejse til Pension Fjällgården i Are	180
<i>Rejser i det sydlige udland.</i>			
50	15/4- 2/5	HELLAS: Korfu, Olympia, Delfi, Athen og øen Rhodos	c. 900
51	30/4- 5/5	Tulipanblomstring i Holland	c. 300
52	4/6-10/6	Schweiziske søer: Vierwaldstättersee-Thuner-Brienzersee, Genfersee	c. 240
53	juni	Romantiske vej: Würzburg, Augsburg, München, Bayerske Alper	c. 390
54	30/7-13/8	Bjergferie i Dienten (Østrig)-(Grossglockner, Salzkammergut, Bad Gastein)	c. 350
55	8/8-21/8	Østrig rundt	c. 650
56	2/9-10/9	Rhintur (Rüdesheim, Wiesbaden, Heidelberg)	c. 375
57	3/9-16/9	Paris - den franske rivierakyst	c. 550
58	8/9-23/9	Mallorca	c. 750
59	sept. 1961	Polen	
60	9/9-24/9	8 dage ved italiensk adriaterhavskyst med besøg i San Marino og Ravenna + Venezia og Wien	c. 425
61	10/9-23/9	Klassisk Italien (Roma, Capri, Firenze, Venezia)	c. 650
62	14/9-29/9	Italienske rivierakyst - Firenze og Venezia	c. 510
63	16/9- 6/10	Spanien + Marokko	c. 950
64	16/9- 6/10	USA	fra c. 3600 til c. 5600
65	21/9- 7/10	Badeferie i Tarragona (Spanien) med ophold i Barcelona	c. 425
66	29/9-19/10	Grækenland (Athen, Myconos, Olympia, Delphi)	c. 1050
67	11/10-30/10	Kanariske øer (båd + fly)	c. 1500
Sommer 61 15 dage		USSR - Moskva og Leningrad	c. 950

Detaljeret programhæfte over rejserne vil foreligge omkring 1. marts og tilsendes gerne efter anmodning til:

Danske Jernbanemænds Turistorganisation,
Bernstorffsgade 18, V. - Sølvgade 40, K.

Møbler så!

TRØJBORG MØBELMONTERING

Dr. Margrethesvej 1 og 23 - Aarhus - Telefon 6 44 50
Linje 1 og 2 kører lige til døren

A/s Kulimporten Dania



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

PHILIP W. HEYMAN A/s

KONSERVES

JÆGERSBORG ALLE 19 - TELEFON ORDRUP 9566

Leverandør til feriehuset

Centralværkstedernes Marketenteri

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

Driftsudvalget.

Uniforms-skrædderi
målkonfektion
skrædderi
Spørg om vort ny
kontosystem.

I. B. Schilder

Nørregade 7, København K

NYBORG

C. Knackstredt Tlf. Nyborg 550

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

NØRREGADES KIOSK

Nørregade 9. (Alfred Johansen) Tlf. 261

Alt i

Dag- og Ugeblade, Tobak og Spiritus

NYBORG DAMPVASKERI OG TRI-RENSERI

Kemisk Tøjrensning
Telefon 54

Windsor Nørregade 20

Telf. 1811

Herre- og Drengeskjorte

Den lave butik med de små priser

Møbelforretningen „Centrum“

Viggo Nielsen Søndergade 9 Herning . Telf. 443

ESSO Service Station

Johs. Nøhr

FONNESBECHSGADE 16

Herning . Telefon 407

W. Østergaard . Herning Special Optik

Tlf. 8 . Bredgade 42 . Tlf. 2008

Alt indenfor det sidste nye i briller og optik

SKANDERBORG

SKANDERBORG KOMMUNE

RADIOHUSET

Adelgade 123 - Tlf. 486 - Skanderborg

REPARATION & SALG

BØRGES Auto-ophug

Gode dæk på lager i alle størrelser til lave priser
En del akkumulatører - 6 V. - Byttepris kr. 35.00

LADEGAARDSBAKKEN - SKANDERBORG - TLF. 675

ALTID PARAT TIL EN RASK HANDEL

PFAFF SYMASKINER

HOLD DEM TIL PFAFF - PFAFF HOLDER TIL DEM

Vi har et stort udvalg i symaskiner til alle formål - tal først med os

PFAFF SYMASKINER

v/ Ejnar Jensen - Banegaardsvej 9 - Telefon 245

TAPET - FARVER - LINOLEUM RULLEGARDINER

Laurberg

Adelgade 127 - Skanderborg - Tlf. 275

Tegn forsikringer i

Statsbanepersonalets Brandforsikringsagentur
og Understøttelsesforening af 1891

Telefon Humlebæk 713

Lav præmie - uden gensidighed - kulant erstatning

Tillidsmænd over hele landet - Alle arter forsikringer tegnes

Ligeså UUNDVÆRLIG

jernbanen er for trafikken er



Statsanstalten for Livsforsikring

Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V

Fionette

AARHUS

C. JØRGENSENS MØBELMAGASIN

Frederiksalles 49 - Telefon 23079 - Aarhus

Tandlægepraksis påbegyndt

Tandlæge P. Rasmussen

Viborgvej 113, Hasle pr. Aarhus
Telefon Aarhus 5 5105

KONSULTATION EFTER AFTALE

Læg turen til

Moesgaard Skovmølle

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

Tlf. Aarhus 71214

Kør med

HASLE TAXA

Telf. Aarhus 56544

Varme - Kulde - Lyd - Isolering

OLAF BAHN

Telefon 35652

Forhandler af vakuskum til hulmur-isolering

E.B.M.

Østergade 1 - Aarhus

Her er Deres maler

Elo Dan Olsson

Målermester

E. Warmingsvej 37
Århus - Tlf. 24962

Th. Pedersen's efft.

OVE EBSEEN

Urmager og optiker

Nr. Alle 81-83 - Tlf. 28447
AARHUS

Frugt- og Grøntforretningen

Marstrandsgade 14
Aarhus - Telefon 24773

»HOBBY«

Tietgens Plads 9 - Aarhus - Telefon 23615
Fly . Skibe . Tog - Spec. Modeljernbaner
Märklin . Fleischmann . Lilleput

C. H. JENSEN

Slagtermester

Jægergaardsgade 86 - Aarhus - Telefon 25806
Alt i 1. kl. kød og pålæg

Thomas & Poul Pedersen

Portræt-, Reklame- og Teknisk fotografering
Guldsmedegade 22 - Aarhus - Telefon 26142

KALUNDBORG

N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

VAREMESSEN BUURNUDSEN

Sengeudstyr, Gardiner, Hvidevarer
Kalundborg - Tlf. 426

J. Kjær Christensen

aut. installatør

Kordilgade 4 - Telefon 520

Lev. til feriehemmet

Spis mere OST,

ring så kommer Fallesen

Leverandør til Feriehemmet

Tlf. Kalundborg 1029

FREDERICIA

BOGTRYKKERET

Nørrebrogade 5, Fredericia

A. Petersen . Tlf. 1014

Alle arter tryksager til små priser
Festsange - Telegrammer

Parfumeri

Mille Fleurs

v/ Kirsten Nørgaard - Fredericia

Elisabeth Arden-Marinello

Helene Rubinstein-Jardly

H. RASMUSSEN . Gartner

Gisseløre

Tlf. Kalundborg 594

Leverandør til feriehemmet

Beiers TAPET & FARVER

SKIBBROGADE 3, KALUNDBORG

Tlf. 254

Leverandør til Feriehemmet

Kalundborg

Fællesbageri

Viggo Hansen

Kystens Købmandshandel

Sdr. Nyrup pr. Kalundborg

Telf. Raklev 43

Ferm vaskemaskine

udlejes

1/2 dag 4,50 kr. 1/3 dag 6,00 kr.

Fredericia - Telefon 2049

STRUER

1/2 Struer Kulimport

Tlf. 777

Aa. V. Kristensen

Kolonial, Vin og Delikatesser

Jyllandsgade 16, Tlf. 322

BRYNDUM MEJERI . Telf. Guldager 21

Udsalg i ESBJERG:

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

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

LAND OG BYBOERNES MØBELMAGASIN

har altid en fornuftig pris på møbler

Mejerigaarden - Randers - Tlf. 754