

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 2 . 20. JANUAR 1961 . 61. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

LEADING IN THE MARITIME WORLD...



**DIESELMOTOR TYPE
84-VT2BF-180**

**2100 EHK
pr. cylinder
i kontinuerlig drift
under
tropiske forhold**

**d. v. s.
med 12 cylindre**

25000
EHK

BURMEISTER & WAIN

København Danmark



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 2 - 61. ÅRGANG

20. JANUAR 1961



Indhold:

Hvad med mennesket?	19
Forhandlinger om tjenstemands- løbninger	21
Jernbanebygning i det gamle og nye Kina	22
Lidt om Garrattlokomotiver	24
Repræsentantskabsmøde i Den gensidige Forsikringsforening for Tjenstemænd ved Stats- banerne	26
Selvangivelsen	28
Under DLF	29
Personalia	30
Statsbanepersonalets Sygekasse .	30
Danske Jernbaners Turistorgani- sation	30

Forsidebillede:

*En vejr-situation vi forhåbentlig
undgår længst muligt.*



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.

Hvad med mennesket?

Med en fart som kun kan sammenlignes med udviklingen i krigstid, går den tekniske side af vor tilværelse frem med stormskridt. Ja vi er vel inde i en teknisk udvikling, som langt overgår alt, hvad den sidste verdenskrig var årsag til. Og den har sikkert endnu ikke nået sit toppunkt.

Årsagen til denne fantastiske fart er let at finde i den kendsgerning, der hedder den »kolde krig«, og som nu har varet i snart 16 år. Altså en konsekvens af brydningen mellem to store økonomiske blokke – to systemer – hvor det endelige mål vel forhåbentlig er det samme, men midlerne for at nå målet vidt forskellige. Og da det ene systems befolkning befinder sig på et udviklingstrin, som England befandt sig på under dronning Victoria, må det føre til en hård konkurrence på den tekniske side i stedet for på den økonomiske. Man har nemlig erkendt, at overfor verdensopinionen er der intet, der kan skabe prestige som tekniske opfindelser. Udviklingen presses altså frem – teknisk set – i stedet for at lade den gå sin gang i et tempo, så også mennesket kan følge med. Derfor ser vi satellitter og raketter skydes af, atomdrevne undervandsbåde, der kan skyde raketter af i neddykket stand, radaranlæg så store, komplicerede og langtrækkende, så intet steds på jorden ikke er under observation, elektronhjernener som regner så hurtigt, at mennesket ville være hele sin tilværelse om at regne facit ud.

*

Hvor fører dette enorme race hen? Er mennesket i stand til at tilpasse sig dette uden at tage skade eller har det allerede taget skade? Er udviklingen allerede løbet fra mennesket på samme måde, som den næsten altid gør ved store kriser? Man kunne stille en mængde andre spørgsmål af lige så vidtrækkende betydning for mennesket, men rent praktisk vil det vel komme til at give sig udtryk på den måde, at en mængde nye industrier, som vi intet kender til i dag, vil opstå. Som følge af dette må altså en mængde mennesker skifte erhverv i den kommende tid og tage de ulemper for dem selv og samfundet, som deraf følger. I Amerika har i de sidste 25 år en trediedel af erhvervslivet fundet beskæftigelse i industrier, som man overhovedet ikke kendte dengang.

Den rivende tekniske udvikling har også en anden side, som ikke er uden interesse. Den daglige tilværelse ændres gennem teknikken ved, at flere og flere får andel i de materielle goder, den skaber. Vore boligvaner ændres totalt. Køkkenet, der før var en underudviklet arbejdsplads, er på vej til sin plads i solen ved hjælp af tekniske hjælpemidler. Bilen bliver mere og mere befordringsmidlet i det daglige. Jernbanen, skibene og flyvemaskinerne bringer rejsende hurtigere og mere komfortabelt frem til alle klodens egne. Fjernsyn, radio og køleskabe vil findes i hvert hjem. I flere hjem både to og tre. Og hvad kan fremtiden ikke bringe i form af andre tekniske opfindelser til vor daglige tilværelse.

Når den materielle mætningsgrad når det optimale, som alle har del i, hvordan vil tilværelsen så forme sig for mennesket?

Stockholms første damptog

Det er netop 100 år siden, Stockholm oplevede at se det første damp- tog køre fra byen til Södertelje. Det skete en formiddag kl. 11, og i præsentationsturen deltog den svenske konge, hertugen af Östergötland og en række diplomater i den svenske hovedstad. Toget bestod af tyve vogne, som blev trukket af det smukke lokomotiv »Stockholm«. Kongens kupe var prydet med rigsvåbnet og kroner på taget og vognen med gult og blåt draperi. I toget var der flere åbne vogne, hvor indbudte stands- personer og andre stod op tæt ved siden af hinanden, hedder det i en samtidig beretning.

Man kørte under stor opmærksom- hed fra befolkningen, som stod tæt langs banen, til Södertelje, hvor man spiste frokost i stationsbygningen, der var opført i schweizisk stil.

100.000 »madvogne« gennem St. Gotthard

I de tre første kvartaler af 1960 har præcis 100.000 jernbanevogne med levnedsmidler til Schweiz fra andre lande passeret St. Gotthard- tunnelen sydfra. Vogn nr. 100.000 kom ved midnat natten til den 1. oktober, så mere præcist kunne det ikke være. Tallene fortæller lidt om, hvor stor en rolle St. Gotthard- strækningen spiller i Europas trafik.

Opstillet på rad og række ville de 100.000 godsvogne kunne nå fra Ska- gen ned til Hannover.

Ølankre som rejsegods i 1860

I december fejrede Tyske Forbunds- baner som nævnt 125 års jubilæum for åbningen af den første strækning mellem Nürnberg og Fürth. Den første fragtlast blev transporteret på denne bane den 11. juli 1836 og be- stod af to ølankre. Toget brugte da 14 minutter til at tilbagelægge den seks kilometer lange banestrækning. Til sammenligning kan nævnes, at det vesttyske TEE-tog »Parsifal« kør- rer den samme strækning i dag på kun tre minutter.

Det samme gør iøvrigt også et godt, gammeldags dansk, rødt lyntog!

Bliver vi som Huxley beskriver det i »Fagre nye Verden«, eller er der en udvej gennem en anden udvikling? Mennesket lever jo ikke af brød alene. Alene det, at man få år efter revolutionen i Rusland måtte indføre medaljer til at hænge på heltens bryst, er bevis nok. Det har jo altså også andre behov og vel især, når arbejdet efterhånden reduceres til rent manuelt, så den person- lige indsats fuldkommen forsvinder. Denne gruppe af mennesker vil i fremtidens samfund efterhånden som automationen sætter ind blive større og større, og der kan ikke skaffes kolonihaver eller hobbyrum nok til alle dem, der har behov for en tilværelse uden for deres arbejde, hvor man ovenikøbet kommer til at til- bringe mindre og mindre tid.

*

Selv om det gamle ord »lediggang er roden til alt ondt« vel nok er noget overdimensioneret, er der den enkle sandhed i det, at hvis man intet har at tage sig til, keder man sig, og det kan give sig udslag i mange mærkværdige ting. Et eksempel fra de senere år giver et fingerpeg herpå. For et par år siden havde vi en ualmindelig fin eftersommer med varme dage og lune aftener, som vi ikke havde haft i mands minde. I København gik folk tur i det gode vejr, hvor de normalt havde været hjemme eller på skole o.lign., men nu samlede der sig en mængde mennesker hver aften på Rådhuspladsen, og det endte hver aften med bøllestreger o.m.a. Det blev til sidst et problem for byens vise fædre, men da det gode vejr holdt op, så holdt alt uro og sammenstim- len også op og folk begyndte at interessere sig for det, de altid gjorde på den årstid.

Der må altså skaffes erstatning på den ene eller anden måde. Det kan gøres under mange forskellige former og er vel allerede så småt begyndt. Kunsten, som før var forbeholdt en lille kreds, begynder nu også at komme ud til kredse i folket, som man almindeligvis ikke ville anse for kunstinteresserede. At se andre lande og andres måde at leve og arbejde på er i fortsat stigning. For dem, der er tilfreds med at blive her i landet, skabes der i større grad steder, hvor man kan tilbringe ferier og week-ends på rimelige vilkår, således at også husmoderen får del i den større fritid. Andre får dækket deres fritidsbehov ved at deltage i kursus, foreningsliv, sport o.lign. Men er dette nok? Kan der skaffes de nødvendige sportspladser til dem, der vil dyrke sport? Eller kan der skaffes steder til alle dem, der vil på ferie eller week-end under en eller anden form? Hvad med f.eks. lærer- kræfter til dem, der vil dygtiggøre sig i fritiden? Hvad med det økonomiske i forbindelse med alt dette? Skal det være sam- fundet alene eller skal arbejder og arbejdsgiver i forbindelse med samfundet løse dette meget store problem?

*

Er spørgsmålet om fritiden – altså fremtidens større – som følge af en for hastig teknisk udvikling ikke allerede nu på et sådant stadie, at det kræver en rationel løsning. Det er vel lige så vigtigt at analysere og udforske dette, som hvorledes frem- tidens byer og samfærdselsveje skal udvikle sig i den kommende tid. Problemet vil vise sig så mangesidet og stort, at man sikkert først må tage det op på videnskabeligt basis. Vi har jo et socialt forskningsinstitut.

Forhandling om tjenestemandslønninger

Efterfølgende bringes SLF's skrivelse til finansministeren. Den 16. januar finder det indledende forhandlingsmøde sted, således at vi måske har et fingerpeg om, hvad der kan nås med dette nummer af DLT's fremkomst.

Statstjenestemændenes og Lærernes Fællesudvalg skal herved henstille til hr. finansministeren, at centralorganisationerne snarest indkaldes til forhandling om regulering af lønningerne med overenskomstillæg, således som det fremgår af lønnings- og pensionslovens § 88, stk. 2.

De lønforhøjelser og andre goder, som på det private arbejdsmarked er opnået ud over og uden om det, som blev fastlagt ved de generelle overenskomster i 1958, og som har været særlig udtalt i sidste halvdel af indeværende år, har i samme hurtigere takt forringet tjenestemændenes økonomiske placering i samfundet.

Denne udvikling, som ikke var at forudse, da lønnings- og pensionsloven trådte i kraft, har, som det vil være ministeren bekendt, givet anledning til forståelig uro og utilfredshed blandt tjenestemændene, der påny føler sig distanceret.

Centralorganisationerne finder, at forudsætningerne for en absolut fastholden af datoen 1. oktober 1961 ikke længere foreligger, og man skal derfor allerede nu tillade sig at skitsere følgende forslag:

1. En àjourføring af tjenestemandslønningerne med overenskomstillæg efter § 88, når overenskomstresultatet på det private arbejdsmarked er opgjort, og således at den nye ordning under hensyn til den allerede stedfundne, ikke forudsatte, lønglidning, helt eller delvis gives med tilbagevirkende kraft for et passende tidsrum.
2. Kompensation for de pensionsforbedringer, som er givet til øvrige grupper i samfundet, udover tjenestemændenes andel.
3. Drøftelse af mulighederne for en koordinering af gældende regler for dyrtidsregulering i staten henholdsvis udenfor, herunder eventuelt bortfald af det i 1957 indførte særpristal.

4. Forhøjelse af det efter lønnings- og pensionslovens § 90 fastsatte tillæg.
5. Hensyntagen til den forventede gennemsnitlige lønudvikling, særlig ved fastlæggelsen af den fremtidige overenskomstperiode.

Da tidspunktet for indgåelsen af de generelle overenskomster på det private arbejdsmarked nu er forestående, skal fællesudvalget henstille, at forhandlingen – også under hensyn til statens konkurrenceevne vedrørende arbejdskraft – finder sted snarest muligt.

SIDSTE

Finansministeriet meddeler

På et i dag hos finansministeren afholdt møde har der været ført forhandlinger af orienterende karakter med repræsentanter for statstjenestemændenes og lærernes fællesudvalg. Finansministeren har herunder givet udtryk for den opfattelse, at der først vil kunne tages endelig stilling til, hvorvidt udbetaling af det eventuelle overenskomstillæg kan ske fra et tidligere tidspunkt end det i lønningsloven fastsatte, nemlig 1. oktober 1961, når man har mulighed for på et mere sikkert grundlag end det nu foreliggende at bedømme størrelsen af tillægget og den dermed forbundne merudgift for finansåret 1961/62. Spørgsmålet må derfor indgå som led i de fortsatte forhandlinger, som skal føres med tjenestemændenes centralorganisationer efter lønningslovens § 88 om antallet af portioner overenskomstillæg.

Finansministeren var enig i, at der forelå et problem med hensyn til at yde tjenestemændene en vis kompensation for den lønglidning, som har fundet sted, og ligeledes at det vil være rimeligt fremtidig at fastsætte en kortere periode end 3½ år, som blev fastsat i lønnings- og pensionsloven.

Fra tjenestemændenes side er der samtidig stillet forskellige tilsluttede krav, således om kompensation for de pensionsforbedringer, som er givet til øvrige grupper i samfundet udover tjenestemændenes andel, om bortfald af det i 1957 indførte særpristal, og om forhøjelse af honorarer m.v. Disse spørgsmål – til hvilke finansministeren ikke i dag tog stilling – vil ligeledes indgå i de fortsatte forhandlinger.

Jernbanebygning i det gamle og nye Kina

Kina er som bekendt det største og mest folkerige land i verden, et land med cirka 640 millioner indbyggere. Kina er inde i en rig udvikling og står overfor industrialiseringsproblemer af kæmpemæssigt format. I denne forbindelse foreligger selvsagt også kommunikationsproblemer og ikke mindst jernbaneproblemer af vældige dimensioner. Vi skal i denne artikel og en følgende søge at give en oversigt over rækkevidden og perspektiverne for disse aktuelle problemer, set på historisk og sociologisk grundlag.

En fremragende engelsk videnskabsmand, R. T. Tawney, en ypperlig kender af kinesiske forhold skrev i 1937 i sin bog »Land and Labour in China« blandt andet følgende om jernbanevæsen i Kina.

»Kommunikationernes nuværende tilstand i Kina kan sammenfattes meget kort. Det har 9500 engelske mil (1 mile = 1609 m) jernbane, deraf 4790 mil under kontrol af regeringen og 3770 i hænderne på koncessionshavere, medens det øvrige er kommercielle og industrielle linier. Man kan illustrere stillingen ved at sige, at antallet af personer pr. mil jernbane er cirka 2200 i Storbritannien, 1722 i Tyskland, 460 i USA og lidt over 50 000 i Kina.

I virkeligheden giver sådanne tal et alt for gunstigt billede af den kinesiske situation. Fem provinser, blandt dem det store og rige Szechwanområde, med en folkemængde ligeså stor som Tysklands, har ingen jernbaner i det hele taget, medens adskillige andre provinser kun har nogle få mil jernbane. Da der ikke findes nogen gennemgående kommunikationer fra nord til syd og de eksisterende jernbanelinier er begrænset til den østlige halvdel af landet, har jernbanerne haft ringe indflydelse på det økonomiske liv i størstedelen af Kina. Henimod tre-fjerdedele af de eksisterende linier blev bygget mellem 1895 og 1915. Dels på grund af den europæiske krig og dels på grund af indre for-

styrrelser blev der så en standsning i udviklingen, og bortset fra Manchuriet er der ikke sket nogen udvidelse af betydning i de sidste ti år. Jernbanesystemets kvalitet er ligeså mangelfuldt som dets udstrækning. En general, som kontrollerer en jernbane, er ligesom en abekat med en klokke, og som følge af borgerkrigen har dele af jernbanen været ubrugelig for kommercielle formål i lange perioder ad gangen. Det rullende materiel har befundet sig i forfald og kan ikke bringes på fode af mangel på metallurgiske resourcer. Lokomotiver og jernbanevogne bliver beslaglagt af oprørske militærister for deres private fornøjelses skyld. I en del distrikter findes hovedet ikke nogen vedligeholdelse.»

Såvidt professor Tawney i 1937.

Den samme ekspert peger videre på, at det stod noget bedre til med vejbygningen. I december 1929 fandtes der 34 810 engelske mil som egnede sig for biltrafik, 5055 mil var under bygning og 31 099 mil vej var planlagt. En kommission nedsat af jernbanedepartementet foreslog at bygge 22 518 mil hovedveje i løbet af de næste 20 år eller cirka 1100 mil pr. år. Tawney føjer hertil, at hvis Kina byggede – ikke 1100 mil, men 10 000 mil veje om året, ville det efter 180 år have samme vejlængde som Storbritannien besidder i dag med $\frac{1}{10}$ af Kinas befolkning og $\frac{1}{40}$ af dets territorium.

Det er indlysende, at sådanne kommunikationsforhold måtte føre til lammelse af det økonomiske liv. Som et eksempel nævner Tawney, at det kostede 79 cent sølv pr. ton mil at transportere 1400 tons hvede 233 mil i provinsen Shansi under hungersnøden, medens det ville have kostet 2 cent pr. ton mil, hvis man havde haft jernbaner. Masseproduktion var umulig al den stund, man ikke kunne få produkterne afsat på et større marked, den industrielle udvikling blev kvalt, og virkningerne på landbruget og bøndernes levestandard var lige så alvorlig. Professor Tawney

konkluderede sin fremstilling i bogen med, at den mest effektive måde at hjælpe Kina på, ville være et internationalt lån med nødvendig garanti mod uretmæssig indblanding i dets indre anliggender, med det formål at sætte landet i stand til at forbedre sine kommunikationsmidler.

Men dette kloge råd blev nok ikke fulgt.

Den første jernbane i Kina blev bygget i 1876 mellem Shanghai og havnen Woosung. I begyndelsen af dette århundrede blev der bygget flere andre linier ved hjælp af udenlandsk kapital. Men den første jernbane i Kina som blev bygget uden fremmed kapital eller teknisk hjælp var Peking-Kalgan-linien, som blev bygget af kineseren Chan Tien-yu i 1905-1909.

Chan Tien-yu blev født i 1861 i en bondefamilie i Kwantungprovin-sen. Kina, som dengang regeredes af Manchu-dynastiet, led under følgerne af nederlagene under den vestlige invasion i opiumskrigen i 1840 og 1858-60. En fraktion ved det kinesiske hof, som var af den opfattelse, at anvendelsen af moderne teknik ville styrke dynastiet militært, gik ind for at sende børn og ungdom til USA for at studere, og da datidens feudale aristokrater og godsejere ikke ønskede at sende sine sønner udenlands, blev det børn fra familier i beskedne kår, som blev sendt hjemmefra, blandt dem Chan Tien-yu som 12 år gammel drog afsted til USA i året 1873 sammen med 30 andre drenge. 20 år gammel tog Chan Tien-yu eksamen ved Yale-universitetet i 1881 og havde lagt særlig vægt på at tilegne sig grundige kundskaber om jernbanebygning. Hans studier bragte ham til den erkendelse, at det var den mekaniserede masseproduktion, som gjorde de kapitalistiske lande mægtige. Han så det som sin patriotiske pligt at lære sig alt om jernbaner, siden kunne det hjælpe til med at overvinde Kinas svaghed og tilbagestæthed. Ved siden af tekniske fag blev han også interesseret i Vestens litteratur, og hans ynglingsforfattere var Shakespeare, Boccaccio og Mark Twain.

I 1881 fik den mere feudal-konser-

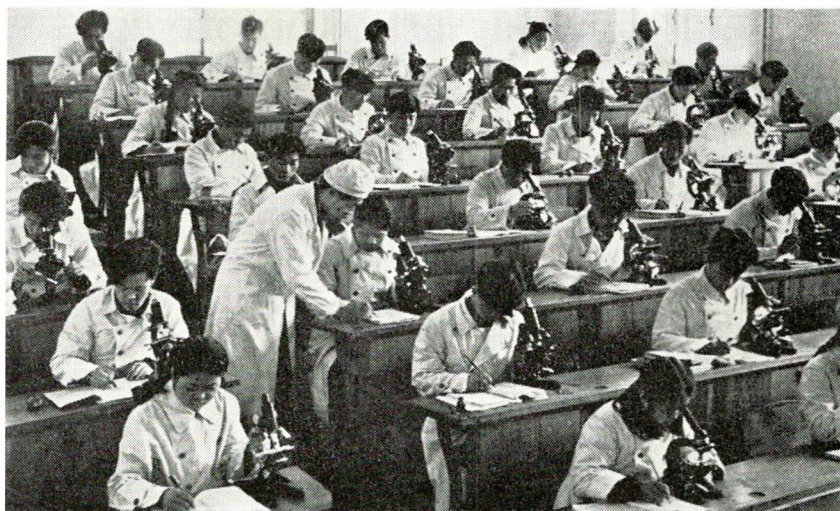
Det nye Kina uddanner intenst.

Nederst: Exteriør fra en arbejderklub i Shanghai.

vative fløj overtaget ved det kinesiske hof og studenterne blev da kaldt tilbage fra USA. Kort tid efter blev Shanghai-Woosung jernbanen sat ud af drift med den begrundelse, at den »forstyrrede de udødelige ånder«. I syv år havde Chan Tien-yu efter dette ingen anledning til at praktisere i sit arbejde. I stedet blev han sendt på sømandsskole, blev siden officer på et krigsskib og udmærkede sig specielt i den fransk-kinesiske krig i 1884.

Efter denne krig begyndte fremmede magter at øge trykket på den kinesiske regering for at få koncessioner på jernbanebygning i Kina. Det drejer sig her om en meget fordelagtig kapitalanbringelse. Udlændingene regnede med at kunne føre sine varer til landets indre og skaffe sig råstoffer til billige priser. I 1888 blev Chan Tien-yu ansat i Tientsin jernbaneselskab som ejedes i fællesskab af Manchou-regeringen og britiske interessenter og kom på den måde tilbage til det arbejde, han havde lært. I 1902 gav kejserinden ordre til at bygge en kort jernbanestrækning fra Peking til Hsiling, for at den kejserlige familie på en bekvem måde kunne rejse til Hsiling, hvor deres forfædre lå begravet. Englænderne og franskmændene kunne ikke indbyrdes enes om, hvem der skulle være chef for anlægsarbejdet, og loddet faldt under disse omstændigheder på en kineser – Chan Tien-yu. Jernbanen blev bygget i løbet af fire vintermåneder, ved at der blev arbejdet 15 timer pr. dag.

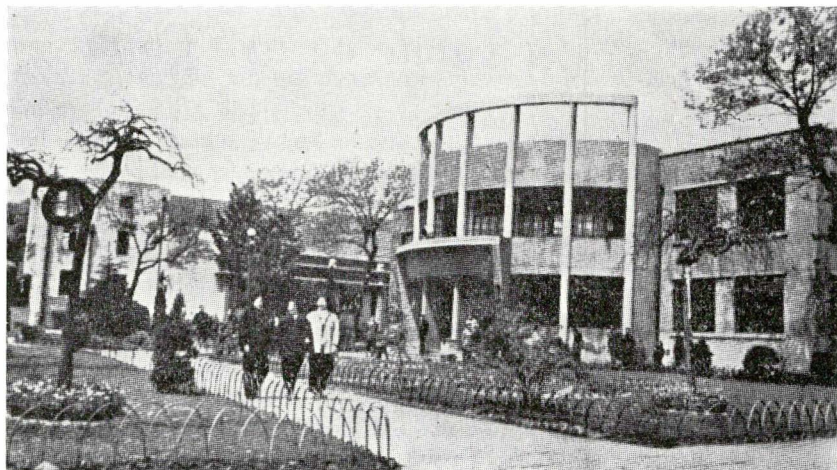
Det var imidlertid først under bygningen af Peking-Kalgan-linien i 1905 til 1909, at Chan Tien-yu viste sine fremragende evner som jernbanebygger og administrator. Det var et stykke byggearbejde, som bød på uhyre vanskeligheder på grund af terrænforholdene. Visse partier af banen skulle gå gennem vilde bjergdale og mange tvivlede på, at opgaven overhovedet kunne løses. Men Chan Tien-yu, som fik opgaven, fuldførte den til fastsat tid. Den van-



skeligste opgave var tunnelen gennem granitbjergene i Palating og Chuyuhkwan. Den var 3756 fod lang og 16½ fod høj og blev fuldført på 8 måneder af Chan Tien-yu og hans folk – en meget respektabel præstation, særlig når man tager datidens tekniske niveau i Kina i betragtning. Chan Tien-yu arbejdede og levede sammen med sine folk og blev betragtet som en af deres egne. Han klatrede selv i bjergene i storm og kulde, red på sit muldyr for at give instruktioner ude i marken og lavede sine tegninger og konstruktioner om natten, medens de andre sov. Jernbanen blev bygget billigere end sædvanlig, blandt andet fordi man i mange tilfælde i stedet for stålbroer byggede broer af lokal cement, sten og andre materialer, som ikke skulle importeres fra udlandet. Ved bygningen af Peking-Kalgan-linien anvendte Chan Tien-yu en sporvidde på 1.435 mm, som efter den tid blev standarden for al kinesisk jernbane-

bygning. Den 14. september 1909 foregik den højtidelige åbning af den første jernbane, som helt og holdent blev bygget af kinesere med kinesisk arbejdskraft, kinesisk ledelse, finanser og materialer. Den blev, som nævnt, færdig i rette tid og til omkostninger som lå fire procent under det budgetterede. Nord-Kina fik derigennem sin første jernbaneforbindelse med det indre Mongoliet.

Fra 1909 til sin død i 1919 havde Chan Tien-yu en række stillinger i forbindelse med den planlagte jernbane Canton-Hankow-Szechwan. Den blev finansieret ved et udenlandsk banklån med deltagelse af engelsk, amerikansk, fransk og tysk kapital. Det var en storstilet plan, idet banen skulle knytte det centrale, det sydlige og det sydvestlige Kina sammen, men på grund af modsætninger og intriger havde Chan Tien-yu den store skuffelse at kun Wochang-Changsha-sektionen blev fuldført i den daværende periode.



Lidt om Garrattlokomotiver!

I DLT nr. 9, 1960 fortalte jeg lidt om skandinaviske Malletlokomotiver. Enkelte steder i Europa kan denne type endnu ses, fortrinsvis på smalsporbaner, men Garrattlokomotiver er der i denne verdensdel kun meget få af. Det vil sikkert have læsernes interesse at høre lidt om denne specielle lokomotivtype.

I slutningen af sidste århundrede, da damplokomotiverne verden over gennemgik en rivende udvikling, arbejdede mange lokomotivkonstruktører på at bygge en på samme tid, stærkere, lettere og mere bevægelig lokomotivtype end de almindelige lokomotiver med for- og bagløber, 4-5 eller 6 koblede hjul og tender. På mange baner med stejle stigninger, skarpe kurver og spinkelt spor kunne store lokomotiver med mange koblede hjul slet ikke anvendes, og man var henvist til at benytte mindre lokomotiver og i stor udstrækning forspands- og skydelokomotiver for at overvinde stigningerne med blot et nogenlunde tungt tog.

I 1860 præsenterede Robert Fairlie på den smalsporede Festiniog Railway i Wales – den der nu drives af jernbaneentusiaster – et meget usædvanligt lokomotiv. Det var forsynet med 2 kedler anbragt i forlængelse af hinanden med fyrkasserne helt mod hinanden og havde således skorsten i begge ender samt førerhus midt på. Drivhjulene og cylindrene var anbragt på 2 maskintruck under de på samme ramme monterede kedler. Dette »dobbelt Fairlie«-lokomotiv viste sig her på denne smalsporede bane (sporvidde 600 mm) overordentlig velegnet, men selvom typen helt til 1908-10 blev bygget i flere eksemplarer, både med dobbelt og enkelt kedel, og til både smals- og normalsporede baner, vandt den dog aldrig større udbredelse.

I 1887 konstruerede franskmændene Anatole Mallet, der i øvrigt i 1876 havde bygget verdens første compound-lokomotiv, et lokomotiv med 2 adskilte maskiner, et såkaldt Mallet-lokomotiv. Denne type har i modsætning til »dobbelt Fairlie«-typen, kun én kedel og kun drivhjulene på

den forreste maskine er anbragt i en truck, medens bageste maskine på almindelig måde er monteret i lokomotivets faste ramme. Dette lokomotiv havde desuden compoundekspansion, idet dampen fra de bageste højtrykscylindre førtes gennem rør frem til lavtrykscylindrene på forreste maskine. Dette var en meget mere gennemført konstruktion end Fairlietypen og snart byggedes der Malletlokomotiver til jernbaner i alle sporvidder over hele kloden. Malletlokomotiverne viste sig at være meget anvendelige både til tunge eksprestog og svære godstog på normalsåvel som smalsporede baner, og vandt hurtig stor udbredelse, ikke mindst i USA.

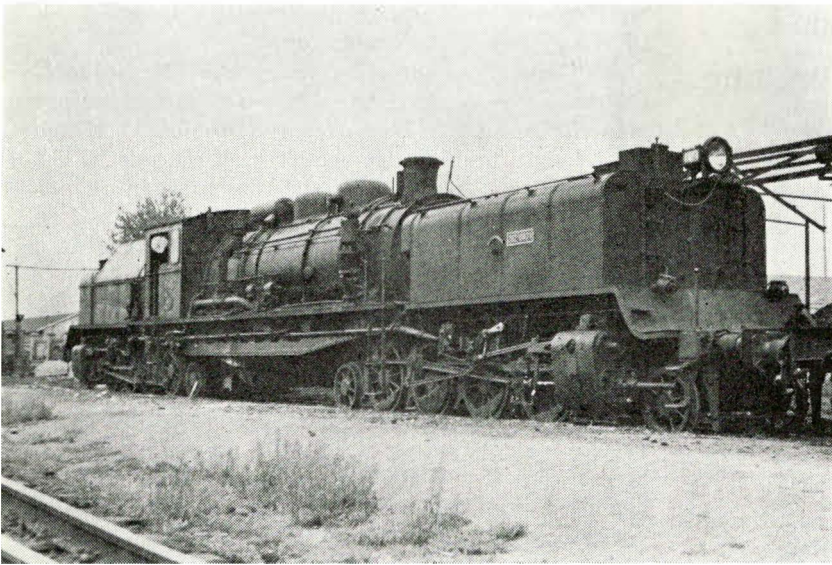
Lokomotivkonstruktørerne verden over kappedes imidlertid stadig om at konstruere de hurtigste og stærkeste lokomotiver og i 1909 konstruerede en englænder H. W. Garratt et usædvanligt lokomotiv til en lille smalsporet bane (600 mm sporvidde) på Tasmanien. Dette ret uanselige lokomotiv viste sig imidlertid snart at være det nye i lokomotivbygningen, der i hvert fald i Sydafrika var i stand til at udkonkurrere Malletlokomotiverne.

H. W. Garratt tog patent på sin opfindelse og gik i kompagni med den kendte engelske lokomotivfabrik Beyer Peacock & Co. om bygning af Beyer-Garratt-lokomotiver. Hvad var da det nye – og hvad var fordelene ved disse lokomotiver? Jo, det nye var, at disse lokomotiver ikke havde nogen egentlig ramme under selve kedlen, men denne var op-hængt mellem forreste og bageste maskine således, at de lokomotivtype i forhold til Malletlokomotiver havde endnu større kurvebevægelighed. Ovenpå den bageste maskine var opbygget en almindelig tender til kul og på den forreste var anbragt vandbeholdningen. Da såvel kul som vand var anbragt på selve lokomotivet, må dette betragtes som et tenderlokomotiv – og dette må også regnes som en fordel, da de fleste Malletlokomotiver må slæbe rundt med en særlig tender. Til Garratt-

lokomotivernes fordel må også nævnes, at de er meget økonomiske i drift, selv i forhold til Malletlokomotiver, der som regel er compoundlokomotiver, medens Garrattlokomotiver i reglen er rene højtrykslokomotiver.

Det har altid været lokomotivbyggerens vanskeligste opgave at holde sig indenfor de grænser i konstruktionsprofil og tilladt akseltryk, som de enkelte jernbaner fastsatte, og på baggrund af dette må fænomenet med Garrattlokomotivernes store fremtrængen i Sydafrika og totale mangel i USA ses. USA er – foruden USSR – det land i verden, der har det største konstruktionsprofil og tillader det største akseltryk, og som følge heraf har man kunnet bygget så store og så tunge lokomotiver, som ingen andre steder. I Sydafrika, hvor sporvidden kun er 1067 mm, havde man på den tid, hvor Garrattlokomotiverne fremkom, bygget de største, stærkeste og tungeste Malletlokomotiver, det var muligt at bygge til denne sporvidde og inden for de grænser, konstruktionsprofil og akseltryk satte. Med Garrattlokomotivernes fremkomst viste der sig nye muligheder. De var mere bevægelige og kunne derfor have flere drivende hjul, end Malletlokomotiverne, hvad der gav et mindre akseltryk på de enkelte hjul, og da man endvidere udnyttede tenderens vægt som adhæ-sionsvægt i modsætning til Malletlokomotiverne blev Garrattlokomotiverne også stærkere. Et Garrattlokomotiv kan desuden bygges lavere end et tilsvarende Malletlokomotiv, da kedlen ikke skal anbringes over, men imellem de to maskintruck'er. En sammenligning mellem almindelig europæisk, amerikansk og sydafrikansk konstruktionsprofil viser, at selvom sporvidden sidstnævnte sted kun er 1067 mm mod 1435 mm, er det europæiske og afrikanske profil omtrent lige store, hvorimod det amerikanske er noget bredere og næsten $\frac{1}{2}$ m højere.

Man gik i Sydafrika efter cirka 1920 næsten udelukkende over til Garratttypen ved nyanskaffelser, hvorimod USA holdt sig til Malletlokomotiverne.



Øverst:

Spanske Statsbaners 1D1+1D1 lokomotiv. Sporvidde 1676 mm.

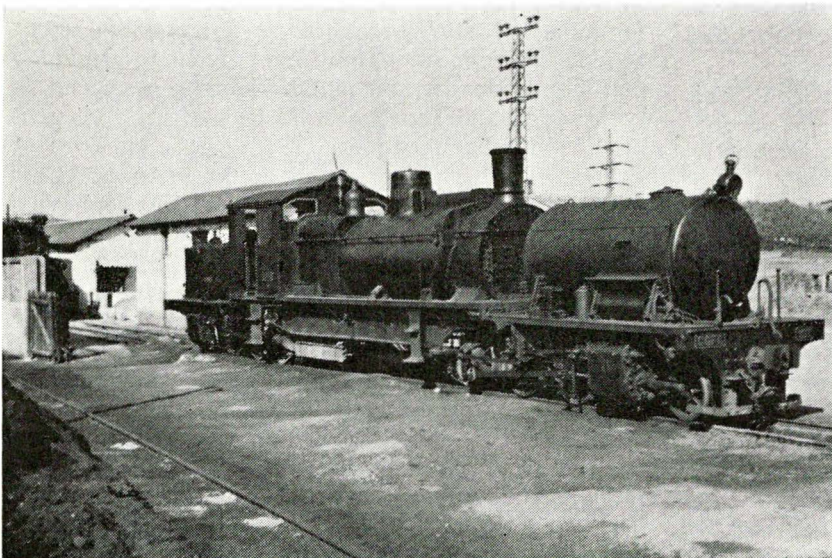
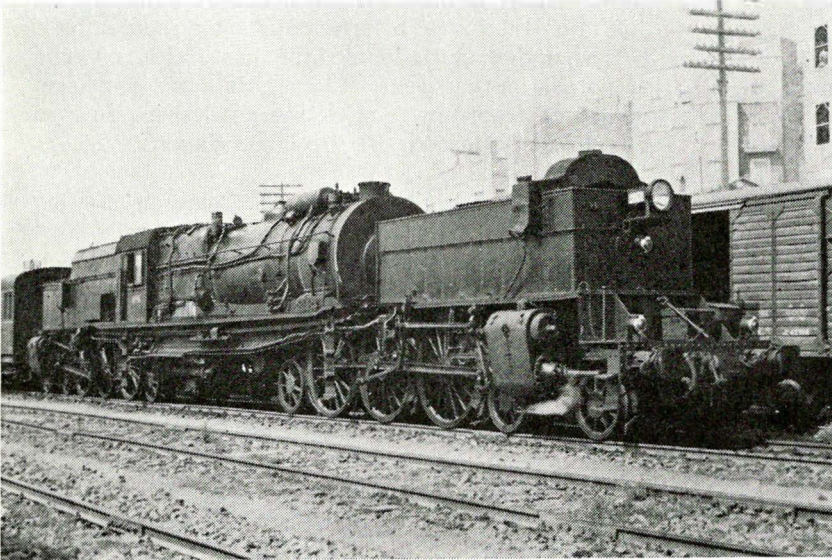
Midten:

Spanske Statsbaners 2C1+1C2 bredsporede Garrattlokomotiv. Bygget af Babcock & Wilcox.

Nederst:

Smalsporet 1C0+0C1 Garrattlokomotiv. Sporvidde 1000 mm. Bygget af St. Leonard, Belgien.

Fotos: O. W. Laursen.



Som nævnt var det første Garrattlokomotiv bygget for kun 600 mm sporvidde – koblet B+B, men hurtigt efter dets succes leveredes også normalsporede lokomotiver, f.eks. 1C0+0C1 koblede og til Sydafrika 0D0+0D0 senere 2D1+1D2 som de største lokomotiver med 1067 mm sporvidde. Selvom Garratt-typens største anvendelse er som godstogslokomotiv, er de dog også en yderst velegnet type til svære persontog på vanskelige strækninger, og de er betydelig bedre egnet til dette end Malletlokomotiver.

Som nævnt i indledningen findes langt de fleste repræsentanter for denne specielle, men udmærkede lokomotivtype udenfor Europa, hovedsagelig i Afrika, Sydamerika, Australien samt Indien. De europæiske repræsentanter for denne type er alle med undtagelse af 16 stk. 2D1+1D2 koblede maskiner, tilhørende de britiske statsbaner at finde i Spanien. De spanske lokomotiver af denne type, vel ialt ca. 40-45 stk. fordeler sig med både større og mindre maskiner, på både smal-, normal- og bredsporede baner, men alle er de indsatte på særlig vanskelige strækninger, og alle yder de der et så fint arbejde, at ingen anden lokomotivtype kan gøre det bedre.

Garrattlokomotiver er et af de fineste eksempler på damplokomotivets store tilpasningsmuligheder og store evne til stadig at hævde sig blandt verdens bedste.

Dan.

Repræsentantskabsmøde i Den gensidige Forsikringsforening for Tjenestemænd ved Statsbanerne

PROTOKOL

over

ordinært repræsentantskabsmøde onsdag d. 12. oktober 1960 restaurant »Bellahøj«.

Dagsorden:

- 1) Valg af ordstyrer.
- 2) Valg af protokolfører.
- 3) Protokollen fra sidste repræsentantskabsmøde.
- 4) a) Beretning fra formanden om foreningsvirksomheden,
b) beretning om forsikringsvirksomheden.
- 5) a) Aflæggelse af foreningsregnskab (årsregnskaberne 1958-1959),
b) aflæggelse af forsikringsregnskab (årsregnskaberne 1958-59).
- 6) Valg:
 - a) valg af formand,
 - b) valg af næstformand,
 - c) valg af kasserer,
 - d) valg af to medlemmer til forretningsudvalget,
 - e) valg af et medlem af voldgiftsnævnet,
 - f) valg af to revisorer og en revisorsuppleant.
- 7) Indkomne forslag.
- 8) Fastsættelse af honorar til formand og kasserer.
- 9) Eventuelt.

Formanden P. Madsen bød repræsentanterne velkommen og rettede en særlig velkomst til mødets gæster og direktionen for Forsikringselskabet »Danmark«.

I en smuk tale mindedes fhv. lokomotivfører L. M. Schmidt, rangerformand N. Meldgaard Kristensen og trafikkontrollør C. A. A. Larsen, der var afgået ved døden siden sidste repræsentantskabsmøde.

ad punkt 1. Som ordstyrer valgtes fhv. billetkasserer P. From Hansen.

ad punkt 2. Til protokolfører valgtes lokomotivfører E. Greve Petersen.

ad punkt 3. Protokol fra sidste repræsentantskabsmøde godkendtes, og ved navneopråb blev det fastslået, at samtlige anmeldte repræsentanter var tilstede.

ad punkt 4 a. Formanden udtalte, at der i den forløbne periode har været god fremgang i tegningsresultaterne, og den nye familieforsikring er blevet godt modtaget i vor medlemskreds.

Efter forhandling med direktør F. L. Crone er vi indgået på en aftale om fælles akquisition med Uheldsforsikringsforeningen. For sidstnævnte har dette været af stor betydning og betinget en god fremgang i nye og omtegnede forsikringer. For-

manden rettede i denne forbindelse en særlig tak til »Danmark«s administration.

Statsbanernes lønninger er overført til hulkortsystem, og som følge heraf har vi måttet indføre månedspræmier. I denne forbindelse har vi tillige truffet ny aftale om det vederlag, vi må yde til det personale, der har påtaget sig afkortningen af lønningerne. Den nye aftale er truffet direkte med de pågældende mennesker, for hvem kontorchefen i lønningskontoret har ført forhandlinger.

Formanden meddelte, at de private forsikringselskaber havde indført nye dækningssummer for ansvarsforsikringerne fra 1. oktober 1960, idet summerne var blevet forhøjet fra de hidtil gældende kr. 300.000 for personskade, dog ikke over kr. 100.000 pr. person og kr. 30.000 for tingskade, til henholdsvis kr. 450.000, 150.000 og 50.000. Forholdet havde været drøftet i bestyrelsen, som var blevet enig om at henstille til repræsentantskabet at godkende en lignende forhøjelse af dækningssummerne for vore forsikringer, mod en forhøjelse af præmien til kr. 10,00 om året for familieansvarsforsikringer, hvilket vil sige en forhøjelse på kr. 1,00 om året for de allerfleste af vore medlemmer.

Formanden sluttede med på bestyrelsens vegne at foreslå foreningens 25 års jubilæum markeret ved et ekstraordinært repræsentantskabsmøde med efterfølgende middag på jubilæumsdagen d. 10. februar 1961.

Formandens beretning og de fremsatte forslag blev enstemmigt godkendt.

b. Forretningsfører Poul Vejre udtalte om perioden 1. januar 1958-31. december 1959, at disse to kalenderår har været præget af almindelig omtegning og sammenlægning af de enkelte indboforsikringer til en fælles indboforsikring, omfattende brand-, tyveri- og vandskadeforsikring, der tegnes med en fælles sum beregnet med een fælles præmie.

Hertil kobles ansvarsforsikring og ellers de øvrige småbrancher som hundeanvar, hus- og grundejer, sanitetsforsikring, hvorefter den samlede police kaldes en privatforsikring.

Denne form for forsikring indførte de fleste selskaber i slutningen af 1958, og Forsikringsagenturforeningens bestyrelse vedtog den 7. november 1958 at påbegynde en omtegning efter lignende principper, idet præmien for indboforsikringen (brand-, tyveri- og vandskade) blev fastsat til kr. 1,00 pr. kr. 1.000 forsikringssum.

Tarifselskabernes præmier er kr. 1,20 pr. kr. 1.000 + en grundpræmie på kr. 10,00 i København og kr. 6,00 i provinsen.

»Danmark«s præmier er kr. 1,00 pr. kr. 1.000 og med grundpræmier af samme størrelse.

Forsikringsagenturforeningen følger således »Danmark«s præmier, men uden grundpræmie.

Samtidig er forsikringsdækningen udvidet med dækning for nedbørsskade i forbindelse med storm, simpelt tyveri under særlige forhold, cykeltyveri om dagen, færdselsskader m.m., ligesom ansvarsforsikringens dækningsområde er udvidet til også lånte og lejede indbogenstande samt gæstebudskader, dog med selvrisko og erstatningsbegrænsning.

Der viste sig en stor interesse for denne omtegning, og allerede den 1. januar 1959 var der omtegnet ca. 4.500 medlemmer til den nye privatforsikring. I løbet af 1959 omtegnedes yderligere ca. 7.000, således at der pr. 1. januar 1960 ialt var ca. 11.500 privatforsikringer.

Hertil kan nævnes, at der pr. dato (12. oktober 1960) er omtegnet ialt ca. 14.000, hvilket svarer til ca. 76-77 pct. af den samlede portefeuille.

Der er udført et dygtigt og energisk arbejde fra vore tillidsmænds side, et arbejde, der fortjener stor anerkendelse.

Denne omtegningsagitation har betydet ret store eengangsomkostninger – alene i merudgift til administration og erhvervsprovisioner ca. kr. 60-70.000.

Præmieindtægten er ved omtegningen anslået til at stige med kr. 10,00 pr. police, hvilket indtil nu bliver ca. kr. 140.000. Hvordan skadesforløbet over en længere periode vil blive er vanskeligt at sige, men hidtil har forløbet været sådan, at der ikke er særlig grund til ængstelse for uforholdsmæssig større risiko ved dækningsudvidelserne.

En anden større foranstaltning i perioden 1958-1959 er forberedelserne til præmieafkortningens ændring fra ½-årlig til månedlig afkortning fra 1. januar 1960 for alle månedslønnede, pensionister og enker. Man måtte i den anledning omregne de ½-årige præmier til månedlige, og da kroner og ører herved skulle deles med 6, kunne der i en del tilfælde blive tale om forhøjelser fra 1 til 5 øre max. på den halvårige præmie.

Denne ændring, som var en følge af Statsbanernes overgang til lønnings- og pensionsudbetaling ved hulkortsystem, medførte også, at der med bogholderkontoret måtte oprettes nye aftaler om afkortningshonorarer. Da dette var et anliggende, der i princippet var fælles for de 3 forsikringsforeninger, Uheldsforsikringsforeningen, Vejlekassen og vor forening, blev der mellem bogholderkontoret ved kontorchef Rostdorff og de tre foreninger oprettet en fællesaftale gående ud på, dels en afvikling af tidligere honoraraftaler, og dels en fremtidig fast honorarordning.

Mellem Uheldsforsikringsforeningen og vor forening er truffet aftale om nærmere knyttet akkvisitions-mæssigt samarbejde, således at vore tillidsmænd i forbindelse med deres virksomhed for os også akkvisiterer for tegning af »Uheld« og indsender begæringerne til vort kontor, der registrerer dem statistisk og besørger dem videre til Uheldsforsikringsforeningen. Denne aftale er gældende fra 1. januar 1959.

Det første år gav en tegning fra vore tillidsmænd 410 begæring.

Vor forenings medlemstal andrager pr. 1. januar 1960 17.717 eller ca 60 pct. af samtlige ansatte og pensionister. Det er en stigning på 942 nye medlemmer i 1958-1959, men da der i samme periode har været en afgang som følge af afskedigelser og dødsfald m.m. på 731 medlemmer bliver nettotilgangen på 211 medlemmer.

Der var ialt tegnet 73.887 forsikringer (brand, tyveri, ansvar, vandskade m.m.) pr. 1. januar 1960, eller en fremgang på 15.559 forsikringer i denne 2-års periode.

Skadesforløbet har været tilfredsstillende i den forløbne tid. Der har i 1958 og 1959 været behandlet ialt 3.068 skader til et samlet beløb af ca. kr. 248.000.

18 skader af tvivlsom art er i perioden forelagt bestyrelsen til afgørelse, og de 17 er behandlet kulancemæssigt under den ene eller anden form.

Af rene afvisninger som forsikringen helt uvedkommende er der kun få, og dette skyldes dels, at jernbanemænd har en god forståelse af en forsikrings omfang, og dels at der er lokale tillidsmænd, der samvitighedsfuldt og dygtigt kan retlede de forsikrede på stedet.

Akkvisitionen går fortsat støt og solidt, og vore 55 tillidsmænd over hele landet passer deres job, såvel med nyttegning, forhøjelser, omtegning og skadebehandling. Der er 6 tilsynsførende tillidsmænd, som jævnlige tilser deres respektive områder.

Der har været afholdt det hvertandetårige tillidsmandsmøde med damer, hvor man beskæftiger sig både med saglige drøftelser og selskabeligt samvær.

Det er en institution, som tillidsmændene sætter overmåde pris på. Forsikringsagenturföreningen har været repræsenteret ved årsmøder i Uheldsforsikringsforeningen, Vejlekassen og i den norske kollegaforening, Norske Jernbanemænds gensidige Brannkasse.

Vi står nu overfor at skulle opleve Forsikringsagenturföreningens 25-års jubilæum, og det er vor tro, at der ved det ekstraordinære repræsentantskabsmøde, der da skal afholdes, kan fremvises det bedste driftsresultat for et enkelt år – nemlig 1960 – der nogensinde har foreligget.

Forretningsførerens beretning blev enstemmigt godkendt.

a) *punkt 5 a.* Foreningens kasserer, E. Greve Petersen, forelagde regnskaber for 1958 og 1959.

b. Direktør F. L. Crone forelagde forsikringsregnskaberne for 1958 og 1959.

Begge regnskaber blev enstemmigt godkendt.

a) *punkt 6 a.* Til formand valgtes P. Madsen.

b. Til næstformand genvalgtes P. From Hansen.

c. Til kasserer genvalgtes E. Greve Petersen.

d. Hovedkasserer L. Thorup og formand Hjalmar Jensen genvalgtes.

e. Sekretær E. Rasmussen genvalgtes.

f. Til revisor genvalgtes trafikkontrollør H. A. Christensen og fhv. sekretær C. F. W. Poulsen, og til revisorsuppleant nyvalgtes sekretær Helge Hansen.

a) *punkt 7.* Ingen forslag at behandle.

a) *punkt 8.* Honorarerne fastsattes uforandret.

a) *punkt 9.* Ingen begærede ordet.

Mødet sluttet kl. 17,45.

E. Greve Petersen.

Selvangivelsen

I løbet af januar måned påregnes enhver at være gjort bekendt med den udbetalte løn i 1960, således at man er i stand til at beregne sin skattepligtige indkomst på selvangivelsen for det kommende skatteår. Ved opgørelsen skal man huske at medregne 100 kr. for fri uniform, medens uniformstilskud til selvbeklædere antages at dække merudgiften til uniform.

Frdrag.

Ved opgørelsen af den skattepligtige indtægt har skatteyderne ret til visse frdrag i den faktiske indkomst. De frdrag, der har særlig betydning for lønmodtagerne er:

1. Fagforeningskontingent og forsikringsudgifter.
2. Lønmodtagerfradrag A.
3. Lønmodtagerfradrag B: Særlige fradragsberettigede udgifter, såfremt disse overstiger lønmodtagerfradrag A.
4. Frdrag for transport ud over et vist beløb.
5. Renter af eventuel gæld.
6. De i det foregående år betalte personlige skatter.

Neden for er nærmere redegjort for, hvad vore medlemmer kan trække fra under de fire førstnævnte punkter.

Kontingent og forsikring.

Foreningskontingentet frdrages i særlig rubrik på selvangivelsen, og skal altså ikke ind under lønmodtagerfradraget eller de 600 kr. for forsikringer m.v. Medlemmer med indtil 5 års medlemskab i foreningen har for året betalt 192 kr., andre 168 kr. Afdelingskontingentet frdrages efter det gældende for den enkelte afdeling.

Udgifter til pensionsbidrag (4 pct. af bruttolønnen) og præmier til livrenter m.v. kan frdrages fuldt ud uanset udgiftens størrelse.

Herudover kan udgifter til sygekassekontingent, andre syge- og hjælpekasser, livsforsikringspræmier, ulykkesforsikringsbidrag, invalideforsikringspræmier m.v. fratrækkes, dog højst med et samlet beløb indtil 600 kr. årligt for ikke-forsørgere og 1 000 kr. for forsørgere.

Sygekassekontingent for aktive tjenestemænd (samlevende ægtefæller 1,5 pct. – enlige interessenter 1 pct. af bruttolønnen).

Pensionerede ansatte:

Når pensionen (med tillæg), pr. måned udgør	Udgør bidraget pr. måned	
	for samlevende ægtefæller, der begge er medlemmer	for enlige interessenter
Under 900 kr.	10,50 kr.	7,00 kr.
900 kr.– 999 kr.	12,00 kr.	8,00 kr.
1000 kr.–1099 kr.	13,50 kr.	9,00 kr.
1100 kr.–1299 kr.	15,00 kr.	10,00 kr.
1300 kr.–1499 kr.	16,50 kr.	11,00 kr.
1500 kr.–1699 kr.	18,00 kr.	12,00 kr.
1700 kr. og derover	20,00 kr.	13,00 kr.

Enker, der oppebærer enkepension:

Når pensionen (med tillæg), pr. måned udgør	Udgør bidragene pr. måned
Under 900 kr.	7,00 kr.
900 kr.– 999 kr.	8,00 kr.
1000 kr.–1099 kr.	9,00 kr.
1100 kr.–1299 kr.	10,00 kr.
1300 kr. og derover	11,00 kr.

Lønmodtagerfradrag A.

Til afløsning af en række frdrag (smudstillæg, skifteholdstillæg, værktøjspenge, kørselsudgifter m.v.), som hidtil havde været indrømmet lønmodtagere, indførtes for nogle år siden et generelt lønmodtagerfradrag. Dette frdrag er fastsat til 400 kr., dog højst 10 pct. af lønindtægten. Frdraget beregnes for hver person, der beskattes sammen med den skattepligtige, og som har lønindtægt for fremmede.

Har både mand og hustru arbejde for fremmede, og mandens indtægt f.eks. har været 8 000 kr. og hustruens 2 500 kr., udgør lønmodtagerfradrag A ialt 650 kr., nemlig 400 kr. for manden og 250 kr. for hustruen.

Lønmodtagerfradrag B. Særlige fradragsberettigede udgifter, såfremt disse overstiger lønmodtagerfradrag A.

Selvom – som nævnt ovenfor – lønmodtagerfradrag A skal træde i stedet for de tidligere givne frdrag for arbejdstøj, natpenge, o.s.v., kan der dog være enkelte skatteydere, der har ekstraordinært store udgifter i forbindelse med arbejdet. Såfremt disse udgifter tilsammen overstiger lønmodtagerfradrag A, kan disse udgifter frdrages, men i så fald bortfalder lønmodtagerfradrag A. Man må altså vælge mellem lønmodtagerfradrag A og B.

Natpenge kan som hidtil frdrages med det halve af det indtjente beløb, men dette indgår under lønmodtagerfradraget.

Jubilæumsgratialeer indtil 1000 kr. kan frdrages i indtægten. Her må man være opmærksom på, om gratialet er tillagt den opgivne årsindtægt.

Befordringsudgifter.

Kan kun frdrages, for så vidt de er nødvendiggjort ved skiftende arbejdssted eller flere samtidige arbejdssteder. Dog kan udgifter, der er nødvendige for, at den skattepligtige og med ham sambeskattede personer kan blive befordret mellem deres sædvanlige bopæl og arbejdspladsen fratrækkes, for så vidt de samlede transportudgifter har oversteget 400 kr. Kun udgifter på 100 kr. og derover kan fratrækkes, dog med et maksimum på 1 500 kr. pr. person. Udgifterne skal beregnes efter, hvad det koster med billigste offentlige transportmiddel. Kan offentlig befordring ikke benyttes, opgøres udgiften ved anvendelse af eget befordringsmiddel på grundlag af vejledende kilometer-takster, der fastsættes af finansministeren.

Renter.

Renter af lån, men ikke afdragene, kan frdrages fuldt ud.

Personlige skatter.

Personlige skatter, der er forfaldne og betalte inden udgangen af 1959 kan frdrages.

Giv agt!

Jernbanen er en risikofyldt arbejdsplads, og vi må færdes med største agtpågivenhed; men der er nogle blandt os, der i tankeløshed eller for nemheds skyld frister risikomomentet vel stærkt. Vi tænker her på færdsel over spor til og fra tjenesten, hvor der i forvejen findes adgang til tjenestestedet ad offentlig vej, og for at være fri for at tilbagelægge en vejlængde, der tager 2 a 3 minutter mere tid, krydses spor.

Denne uvedkommende færdsel indebærer foruden risikoen for at miste førerlicensen på eget liv og lemmer – eller det som er værre –, at lokomotivpersonalet ofte ved denne færdsel udsættes for chok, når en eller anden pludselig krydser sporene.

Dette gælder især ved Enghave og Svanemøllen stationer, hvor der i forvejen er adgang til tjenestestederne, det være sig remiser og værksteder, ad offentlig vej. Der indgår adskillige rapportbemærkninger fra lokomotivpersonale om dette forhold.

For at imødegå denne uvedkommende færdsel vil der blive tilstillet de berørte tjenestesteder indskærpelse fra distriktet om, at færdene over sporene ved nævnte stationer kun må finde sted i tjenstligt øjemed, ved dette forstås altså ikke færdsel til og fra arbejde. Tilsidesættes denne indskærpelse, vil sådan overtrædelse medføre bødeforlæg.

Bryggeriet Stjernens Studiefond

Når der i april-maj måned 1961 foretages uddeling fra Bryggeriet *Stjernens Studiefond*, er det 13. gang, der fordeles midler fra denne fond.

Siden fondens første uddeling i 1949 er der hvert år foretaget uddeling fra fonden, således at det samlede beløb, som er fordelt, andrager 825.000 kr.

Uddelingen i 1961 vil blive på 65-70.000 kr.

Bryggeriet *Stjernens Studiefond* har til formål, fortrinsvis som rentefrie lån, at yde støtte til unge kvinder og mænd, der søger videre uddannelse af faglig karakter, eller som skal fuldføre deres akademiske studier.

Lånebegæringer til den forestående uddeling kan rekvireres fra fondens kontor, Dronning Olgas Vej 61, København F., indtil den 1. februar, og begæringerne må være tilbagesendt inden udgangen af februar måned.



Påskønnelse

Generaldirektoratet har udtalt sin bedste tak og påskønnelse over for lokomotivfører (15. lkl.) V. Jørgensen, Ålborg, i anledning af, at han den 11. august 1960 på Ålborg station ved god agtpågivenhed og resolut handlede medvirkede til, at et uheld ikke fik et langt større omfang. Der er udbetalt ham en dusør.

Tak

Hjertelig tak for venlig deltagelse ved min mands død og bisættelse. En særlig tak til Københavns godsbanegårds afdeling og for fanens tilstedeværelse.

Ofelia Dreyer.

Min dybeste tak til alle for den udviste venlighed og deltagelse under min kones sygdom og ved hendes jordefærd. En særlig tak til depotlederne ved Elektrokontrollen og en tak til afdelingen for fanens tilstedeværelse.

*B. E. Andersen (Egholm),
elektrofører, Enghave.*

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst (er bortrejst).

*R. Johansen,
lokomotivfører, Herning.*

Al opmærksomhed frabedes venligst.

*S. G. Jensen,
lokomotivfører, Gb.*

Opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

*F. O. Christensen,
lokomotivfører, Odense.*

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

*E. Thomsen,
lokomotivfører, Ålborg.*

Jubilæum

Onsdag den 1. februar kan lokomotivfører F. O. Christensen, Odense, fejre 25 års jubilæum ved statsbanerne.

Jubilaren blev udlært som maskinarbejder på Ålborg privatbaners værksted, søgte derefter over til D.S.B., blev aspirant i Korsør den 1-2-36, blev forfremmet til lokomotivfyrbøder i Brande den 1-2-38, samme sted forfremmet til lokomotivfører den 1-9-45.

Siden 1-1-50 har F. O. Christensen været stationeret i Odense; vi har i den forløbne periode lært jubilaren at kende som en mand, vi kan stole på; han er en afholdt, dygtig og meget samvittighedsfuld lokomotivfører.

Han er en ivrig deltager i teknisk oplysningsarbejde.

Odense afdeling ønsker hjertelig til lykke med 25 års jubilæumsdagen med tak for godt samarbejde og de bedste ønsker for dagen og fremtiden.

P. J.

Generalforsamlinger

Helsingør

Helsingør afdeling afholder generalforsamling i »Folkets Hus«, mandag den 30. januar d.å. kl. 19.00.

Efter generalforsamlingen afholdes kl. 21.00 en lille sammenkomst for de i 1960 afgåede lokomotivførere O. Vedam og H. C. Petersen.

Pensionister indbydes venligst.

Bestyrelsen.

Aarhus

D.L.F. Aarhus afdeling afholder ordinær generalforsamling tirsdag d. 31. januar 1961 kl. 15.30 i Håndværkerforeningen, Klostergade.

Efter generalforsamlingen afholdes kl. 19.00 afskedsfest for de i året afgåede medlemmer.

Tidligere medlemmer af Aarhus afdelingen er hjertelig velkomne.

Der serveres 1 stk. m. sild, flæskekarbonade og 1 stk. m. ost; desuden 1 øl, 1 snaps og kaffe.

Pensionister, der ønsker at deltage, bedes tilmelde sig på telefon 2 95 46 senest den 25. ds.

Banens Bowler Band underholder i løbet af aftenen.

P.a.v.

N. K. Jensen.



Afsked.

Lokomotivfører (12. lkl.):

O. Birkelund, Aarhus, er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (31-3-61).

Lokomotivfører (15. lkl.):

C. A. Jespersen, Ålborg, er afskediget på grund af svagelighed med pension (28-2-61).

Dødsfald blandt pensionister.

Pensioneret lokomotivfører M. Mathiesen, Svinget 2 A, Aabenraa, er afgået ved døden.

E. G. Dreyer, Sommerstedsgade 2, 1. s., København V. er afgået ved døden d. 26-12-60.

MEDLEMSLISTEN

Overgået som ekstraordinært medlem pr. 1-11-60.

Lokomotivfører:

E. A. Sterll, Tjørnevej 7, Padborg.

Overgået som ekstraordinær medlem pr. 1-1-61.

Pensioneret lokomotivfører:

A. V. Jørgensen, Højby Mark, Højby Fyn.

C. J. L. Islund, Skyttemarksvej 25, Næstved.

O. Jensen, Mathiasgade 35, Viborg.

P. Larsen, Stenløse.

P. W. Jørgensen, Rasmus Raskvej 16, 2., Valby.

Statsbanepersonalets Sygekasse

Ved Statsbanepersonalets sygekasse er foruden de hidtidige øjenlæger antaget dr. Jens Fogt, Odense, der afholder konsultation »Vægtergården«, Albani Torv, kl. 12-14, lørdage dog kl. 11-12.

Endvidere er fra 1. januar 1961 antaget øjenlæge Vagn Ohrt, Ålborg, der vil afholde konsultation Budolfi Plads 1, kl. 11½-14½, lørdage efter aftale.

Danske Jernbaners Turistorganisation

Oversigt over vinterrejser i 1961.

	Nr.	Tid	Pris ca. kr.	Anm. senest
<i>Norge:</i>				
Vintersportsrejser til N.J.T.s feriehjem Holu, pr. Ål st. på Bergensbanen.	1	19/2-26/2	155	15/1
	2	26/2- 5/3	155	15/1
	3	5/3-12/3	155	1/2
Vintersportsrejser til Lillehammer Mesnali Turistheim, 830 m.o.h.	4	19/2-26/2		15/1
Vintersportsrejser til Hövringen i Rondane 900 m.o.h., Gudbrandsdalen pr. Sel st.	5	26/2- 5/3		25/1
	6	5/3-12/3		1/2
Hovedbygning			210	
Anneks			190	
Tillæg for enkeltværelse, hvis det kan leveres.....			10	
<i>Sverige:</i>				
Vintersportsrejser til S.J.T.s feriehjem »Björkliden« på Narvikbanen	8	5/3-12/3	170	1/2
	9	12/3-19/3	170	10/2
	10	19/3-26/3	170	10/2
	11	30/4- 7/5	170	1/4
<i>Norge:</i>				
Hundespadtur i Hardangervidda i Finse's omegn.	A	10.-18. marts	300	1/2
Overnatning på turisthytter. Øvede skiløbere.	B	18.-26. marts	300	1/2

Detaljeret program over rejserne tilsendes gerne på anmodning.

Anmeldelse bedes snarest indsendt til:

Danske Jernbanemænds Turistorganisation
Bernstorffsgade 18, København V.

Ikast & Kølvråa BETONVAREFABRIKER

Alt i Betonvarer

Ny, moderne

RIMAS

Betonrørvibrationspresser

v. Emil Olesen

Tlf. Ikast 80

Karup 222



Spunsplanker i alle længder

Ikast ▲ 308

Kølvråa ▲ 378

FREDERICIA

► **BLICON** ◀

Blikkenslager

Gas - Vand - Sanitet
og centralvarme

Fredericia - Tlf. 97

Parfumeri

Mille Fleurs

v/ Kirsten Nørgaard - Fredericia

Elisabeth Arden-Marinello

Helene Rubinstein-Jardly

Ekvipér Dem i

LONDON-MAGASINET

FREDERICIA

Det bedste i

FJERNSYN OG RADIO

V. Petersen

Jyllandsgade 22, Fredericia
Tlf. 1033

Medlemmerne anbefales

Restaurant Rosenlund

Nørrebrogade 1 - Fredericia

Tlf. 568

Nørreport Cykleforretning

Magnus Madsen

alle reparationer udføres

Fredericia - Tlf. 1458

► **LA BELLA** ◀

blomster- og kransforretning
anbefales de ærede medlemmer

Gothersgade 15, Fredericia 598

v. Doris Sørensen

Fredericia Mejeri

Gothersgade 14

Anbefaler sig med

1. kl.s mejeriprodukter

FREDERICIA KUL-KOMPAGNI A/s

Loehr og Holmelund

... vi sælger varme

Telefon
170-888
4 linier

STRUER

Frisørsalonen

Jyllandsgade 9 . Struer

anbefales
Gustav Jensen

For Synet en Vinding,
køb Brillen hos Sinding!



STRUER . Tlf. 119

HORSENS

Consul symaskiner

Henning Rasmussen

Smedegade 33 . Telefon Horsens 2 24 55

HERNING

Den lave butik med de små priser

Møbelforretningen „Centrum“

Viggo Nielsen Søndergade 9 Herning . Tlf. 443

½ **RONDO RADIO** Byens største udvalg

Stengade 24 og 28

Tlf. Helsingør 21 20 04

i **FJERNSYN**

KALUNDBORG

N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

Slagtermester **Børge Rasmussen**

Kordilgade 10

Telefon 173

Privat 1243

Altid første Kl. Varer

OTTO NIELSEN

Malermester



Tlf. Kalundborg 447

M. H. Iversen
Mode- og Manufakturforretning
Kalundborg - Tlf. 82

Leverandør til Feriehjemmet

»Køb det hos

Schott

lige i nærheden◀

Fineste

Kød, Flæsk, Paalæg

Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44

Tlf. Kalundborg 161

Leverandør til Feriehjemmet

KALUNDBORG KULKOMPAGNI

Aktieselskab

Tlf. TRETEN

A. M. JØRGENSEN

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

Sct. Jørgensbjerg 25

Tlf. Kalundborg 71

J. Kjær Christensen

aut. installatør

Kordilgade 4 . Telefon 520

Lev. til feriehjemmet

Kul, Koks, Briketter & Brændselsolier

IMPORTKOMPAGNIET ½ KALUNDBORG

Telf. *33 (Flere Ledn.)

Kalundborg

Fællesbageri

Spis mere OST,

ring så kommer Fallesen

Leverandør til Feriehjemmet

Tlf. Kalundborg 1029

L. A. Jørgensen, Lergravsvej 63

BOGTRYK

Telefon Asta 5002. København 5

AARHUS

Leo Højager

Møbelpolstrer

Marselis Boulevard 125, blok 11

Telefon Aarhus 40627

A/s COORDINA



Borggade 10 - Aarhus - Telefon 2 11 44
 Specialværksted for engelske og tyske fjernsyn
 Særlig udstyr for hjemme service

Tandlægepraksis påbegyndt

Tandlæge P. Rasmussen
 Viborgvej 113, Hasle pr. Aarhus
 Telefon Aarhus 5 51 05
 KONSULTATION EFTER AFTALE

Læg turen til

Moesgaard Skovmølle

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

Tlf. Aarhus 71214

Mange drikker helst

Aagaardens KAFFE

- en oplivende nydelse

Aaboulevarden 84
Telefon 2 80 47

»HOBBY«

Tietgens Plads 9 - Aarhus - Telefon 2 36 15
 Fly . Skibe . Tog - Spec. Modeljernbaner
 Märklin . Fleischmann . Lilleput

VÆLG EN HOBBY

Svævefly - Modelbåde - Plasticsamlesæt
 Modeltog: Fleischmann og MÄRKLIN
ALA LEGETØJ og HOBBY
 Bruunsgade 46-48 - Tlf. 3 45 25 - Aarhus

- og **MÄRKLIN** -
 togene køber man naturligvis hos **specialisten**, der har det **største** udvalg og alt i tilbehør....
 forlang det nye MÄRKLIN-katalog, som sendes overalt mod 1 kr. i frimærker.
AARHUS HOBBY
 Frederiksg. 17 . Aarhus . Tlf. 2 41 67

FRUEN OVER FYRRE
 Vil De prøve en færdig kjole, men alligevel have den forarbejdet efter Deres maal, prøv da en af vore modeller
ELVEGA
 GRETHES KJOLEALON
 SDR. RINGGADE 2 - TLF. 3 10 41



NØRREGADE 2 · TLF.35874

DE GAAR RIGTIG, NAAR DE GAAR TIL

SKOMAGERMESTER **H. LÆGS** HELGE RODESVEJ 9
 Haandskomager - Sko modtages til farvning
 Spee.: Dame-luxusforsaalning - TLF. 6 53 67

Sygevogne

nye og brugte til salg eller udleje

Karl Jensen, Sygevognsfabrikant

Ndr. Strandvej 37 . Risskov
 Telefon Aarhus 7 98 58

AXEL GREBINGS KØRESKOLE

Træffes pers. hver dag m. 12-14
 Teglværksgade 12 - Aarhus
 Telefon 2 05 01

Alt i Isenkram - Køkkenudstyr - Glas

Udstyrmagasinet

Porcelæn - Gaveartikler
 Guldmedegade 8 - Århus
 Telefon 3 51 80

Maja Gammelgaard
 Bog- & papirhandel

Ny Munkegade 4 - Aarhus
 Telefon 2 17 37

AARHUS

Stjernen Blomster

BRENDSTRUPVEJ 8 - AARHUS
 Telefon Aarhus 67651



SKOTØJSREPARATIONER

Godt og solidt arbejde

J. JACOBSEN, Arendalsvej 30, tlf. 6 98 53

Stort udvalg i møbelstoffer. Vi giver Dem gerne uforbindende tilbud på ommontering af Deres møbler - for en forholdsvis beskedne udgift kan Deres stue fået nyt og mere interessant udseende.

H. P. Rasmussen

Møbelpolstrer
 Banegårdspladsen 37, Aarhus
 Tlf. 3 44 58

DERES **Centra** KØBMAND

E. WINTHER

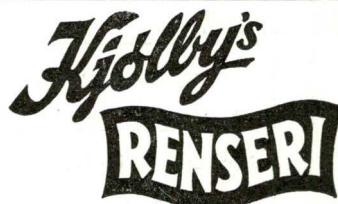
Hvidkløvervej 4 - Aarhus - Telefon 67452

Anton Ovesen A/s

GULDSMEDEGADE 4 - AARHUS - TELEFON 3 65 44

Midtbyens største specialforretning med

KØD - FLÆSK - PÅLÆG



Silkeborgvej 11
 Aarhus
 Tlf. 2 36 81

*
25 års erfaring

Kaabers Musikforlag - Aarhus Musikhandel

v/ R. Gravgård
 Frederiksgade 57 - Telefon Aarhus 35702

Renseriet »Norden«

Vestre Strandalle 49 - Aarhus
 Telefon 7 77 44
 Spec. tørrensning
 Silkeborgvej 202 Sdr. Ringgade 19
 57810 44620

Hermann's Budcentral

Udfører al budtjeneste m/ varevogn samt dødsbo- og pultekammerrydning hurtigt og reelt.
 Skovvej 69² . Telefon 27078

TAXA

TELEFON 2 65 00

»TOFTEN«

Hvilehjemmet
 Rolige hyggelige omgivelser og god forplejning
ANNA BØNNERUP
 sygeplejerske
 Toftevej 2, Brabrand, tlf. Århus 60360

Skræderi

Målkonfektion
 Kem. rensning

Chr. Frandsen
 Stationsbakken 1 - Tlf. 6 05 76

Palle Olesen

Gl. Munkegade 6 - Aarhus
 Telefon 2 81 83
 Nye møbler efter opgave
 Ompolstring samt reparationer

BERNINA symaskine

- det fuldendte schweizer produkt
 Bruunsgade 51 - Aarhus
 Telefon 3 31 21

CYKLEFORRETNINGEN

Jordbrovej 4 (overfor posthuset)
 Alle reparationer udføres samvittighedsfuldt
 Aflæg os et besøg og se vort store udvalg i CYKLER
 J. Sørensen - Tlf. 6 74 81