

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 23 - 5. DECEMBER 1962 - 62. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

VAPOR
DAMPGENERATORER

VAPOR anlæg er allerede installeret i samtlige MY og MX-lokomotiver ligesom adskillige anlæg er taget i brug af den danske industri.

AGA

1/2 GASACCUMULATOR
4800 BATTERI OG 4900
ÅRHUS TEL. 3630 KALUNDBORG TEL. 75122 BIRKERød TEL. 813316

- man lægger mærke til ...

— godt tøj til fornuftige priser

TILSKÆRERNE

DET STORE MAGASIN FOR TØJ

BOSCH

DIESELUDSTYR
OG
AUTOTILBEHØR

— den uovertrufne kvalitet

ROBERT BOSCH A/S . KØBENHAVN N

Sko køber man i **FOX**
skomagasiner

Glostrup - Roskilde - Holbæk - Kalundborg
Slagelse-Nyborg-Aarhus-Skive-Nykøbing M.
Viborg

Københavns nye blikkenslagerfirma
v/ H. Paulsen & T. Hollender

Værksted: Sdr. Fasanvej 92 . Telf. 30 33 53
Paulsen Telf. Eva 4959 . Hollender Telf. 967272

PHILIP W. HEYMAN A/S
KONSERVES

JÆGERSBORG ALLE 19 — TELEFON ORDRUP 9566

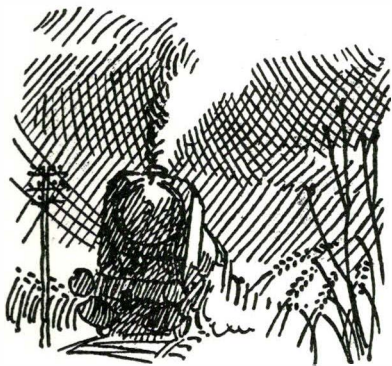
Leverandør til feriehusene

Nørrebro-Møbel- og Tæppelager
alt i møbler på rentefri konto

Nørrebrogade 195, 1. ste, Kbhvn. N. Telf. Taga 6876

AKTIESELSKABET

DANSK SVOVLSYRE- OG SUPERPHOSPHAT-FABRIK



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE
NR. 23 - 62. ÅRGANG
5. DECEMBER 1962



Indhold:

Reglementsændringer	367
Penge	368
Ændringer i SIR og SR	370
Forsikringsagenturforeningen ..	374
DLF	377
Personalialia	377
Nye adresser	377
Godtgørelse for Jernbaneskolen	377
DSB spareklub	377

Forsidebillede:

Nyere fransk diesellokomotiv.



Redaktører:

E. Greve Petersen
(ansvarshavende)

K. B. Knudsen.

Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon: Hell. 7269.
Kontortid 10-16.
Lørdag 9-12.

Announce-ekspedition:

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

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Reglementsændringer

Instruktion nødvendig for at fjerne overgangsproblemerne

Gennem en årrække har statsbanernes signalteknikere arbejdet med en modernisering af sikkerhedstjenesten, en modernisering som ikke har gjort arbejdsforholdene mindre indviklede for lokomotivpersonalet under kørsel.

Teknikerne søger at udbygge signalsystemet til det teknisk fuldkomne, idet man vil eliminere eventuel risiko ved jernbandedriften, så vidt det lader sig gøre den menneskelige faktor taget i betragtning. Dernæst sigtes på en hurtig og præcis afvikling af toggangen i publikums og jernbanernes egen interesse.

Det kan vi slutte op om, men må til gengæld pege på nødvendigheden af, at der sikres lokomotivpersonalet rimelige tilegnelsesvilkår i overgangen til et nyt sikkerhedssystem.

Netop i disse dage modtages en strøm af rettelsesblade til signal- og sikkerhedsreglementer og dermed indledes en skrap periode for lokomotivpersonalet til at indrette sig på ændringerne. De mange rettelsesblade vil blive studeret med megen flid, men for mange af os vil det falde svært at tilegne sig »stoffet« på rette måde uden en passende vejledning.

Ved disse omfattende reglementsændringer bør der såre rimeligt gives en vejledning gennem instruktionsmøder, hvor der bliver lejlighed til at stille spørgsmål. En skriftlig vejledning alene kan nemlig ikke anses for tilstrækkelig, idet der efter al sandsynlighed stadig vil være nogen, for hvem der vil være problemer i den rigtige opfattelse af ændringerne; thi vi ejer ikke alle lige fuldt evnen til uden videre klart at se og forstå de ændringer, der har afgørende betydning for arbejdsgangen i den daglige tjeneste. De må uddybes og belyses, så fuld forståelse af dem sikres. Man kan med andre ord kun få en tilfredsstillende afvikling med effektiv vejledning. I modsat fald skabes unødvendige problemer for den enkelte, og der opnås ikke den ønskelige, gnidningsløse overgang.

Det er vanskeligt nok endda at befare strækningerne i dag, al den stund man undervejs kører med en blanding af gammelt og nyt signalsystem. Det kan være svært i almindelighed at have helt og fuldt indseende med systemet, men med den foranderlighed det nu er underkastet, kan der nok være anledning til at klø sig i nakken engang imellem. Og især for den ældre må det være en slidsom opgave at omstille sig, når man gennem en lang årrække er indlevet i det gamle signalsystems rytme. Det bør betænkes, at de har disse vanskeligheder, og at også dette forhold i høj grad antyder det hensigtsmæssige i, at der afholdes instruktionsmøder.

Vi henstiller til rette vedkommende, at dette tages til overvejelse med henblik på snarlig iværksættelse, idet vi ikke finder det rimeligt at sende en strøm af ændringer ud, medens forståelsen af dem mere eller mindre præges af den enkeltes evne til at udrede det centrale i de foreliggende opgavers bestanddele.

Penge

Penge er intet, og penge er alt –
Penge – man haster, man håber.
Penge skal til, hvor det klogskaben gjaldt.
Penge gør andre til tåber.
Penge dog holder et samfund i skak,
penge har bragt os despoter.
Penge har gjort os til tyve og pak,
penge har skabt patrioter.

De samles og spredes de hastende døgn,
ingen har mod til at vrage.
Pungen kan fyldes ved sandhed og løgn,
hver vil jo mele sin kage.
Frem og tilbage – en rastløs galop,
som ofte for hensigt er blottet.
Enkelte føres til tronernes top,
andre til sidst til skafottet.

Hvorledes de kommer, hvorledes de går,
skal ikke for nøje vurderes –
spildet af kræfter og misbrug af år
uden værdien formeres.
Du ved kontant og jeg ved kredit
har muligvis vejret en chance –
den ene for meget, den anden for lidt,
og regnskabet viser balance.

Om guldkalven danses til klingende spil,
ej død eller dårskab forskrækker.
Når én bliver træt, straks en ny træder til,
der er fyldt i de dansendes rækker.
I dag kalder magt, i morgen ruin,
men håbet dog sjældent forliste.
Et endeligt krav bringer dog disciplin:
de tre spader jord på din kiste.

Nationaløkonomi er sikkert et eventyrligt studium, hvis man har forstand på de dele, men størsteparten af befolkningen ser ikke med de blideste dueøjne på adskillige af de dispositioner, der træffes til stabilisering af statshusholdningen, og mange af de politiske manøvrer bliver en slibesten, som man bruger til at skærpe sin mistro og mistillid på.

Når de tætklippede skatteobjekter skal fordele mellem husvært og kreditorer restbeholdningen af det tilmålte jordiske mammon, som stat, kommune og sparegris overlader privatforbruget, bliver restbeholdningen så ringe, at selv den nationaløkonomiske videnskab får nogen betænkelighed ved at klare begreberne.

Støvsugningen af alt overskud – eventuelt på driftsbudget og formuesparsommelighed – svækker efterhånden arbejdslyst og initiativ, så den produktionsstimulans, der skulle befri nationaløkonomien fra inflatorisk åndenød, bliver nærmest et fantasifoster, for hvem gider bestille noget ekstra, hvis skattevæsenet kun lukrerer ved den større flid.

Noget kan tyde på, at lønmodtagerne er ved at blive træt ved at være malkeko for stat og kommune, og den velvillige indstilling til at sætte arbejdstempoet op og spytte ekstra i næverne er blevet mere reserveret.

Utvivlsomt er der i nationaløkonomisk fortolk-

ning et forsvar for at opnå statusbalance, men mon ikke financernes dance makabre ikke foruroliger de bestemmende myndigheder i mindst lige så høj grad som borgerskabet.

At der stanges en narresut ud som omsætningsafgift for at afværge en direkte skattebelastning, er kun camouflage – ikke en gang det afgiftsfri interval har man været i stand til at begrænse, så pristallet får alligevel frit spillerum, selv om man på kunstig vis har søgt at begrænse de normgivende faktorer.

Til ingen nytte forsøgte for en halv snes år siden Danske Husmødres Forbrugerråd at vække priskontrollen til effektivt indgreb mod avance- og prisstigningerne.

Udsigterne til, at prisudviklingen kan stabilisere den naturlige købekraft, er meget ringe, så med diktat af prisstop må sikkert tages et forbehold.

Åbenbar kvindetække har nationaløkonomien altså ikke, da dens sværddrager pristallet bereder husmødrene pinlige overraskelser, når en 10-kroneseddel mere om måneden skal imødegå pristigningerne.

Navnlig indenfor tjenestemandsgæbet har man unægtelig været noget forbavset over avisernes kæmpemæssige spalteeoverskrifter over de »ublu« krav til den betrængte statskasse, når alle på forhånd vidste, at en klasse af såre brugbare og nødvendige samfundsborgere rangerede nederst på lønskalaen og altid haltede en postombæring bagud, når en regulering var betinget af den pristalsmæssige overenskomst.

Naturligvis var det svært at holde finanserne på ret køl, når udlandet uden varsel satte råvarepriserne til tops samtidig med, at vore salgsprodukter blev underbudt.

Redebon er vor tyndslidte krone blevet devalueret i håb om, man ad denne risikable vej kunne vinde terræn for visse hensyn til imødekommenhed, men i det dyre spil om forståelse af et fælles ansvar, sad vi som regel ved den internationale kortfordeling med sorteper på hånden.

Der er altså ikke noget at sige til, at tyrkertroen på at sætte det nationaløkonomiske glansbillede i glas og ramme i tillid til normale forhold ikke er aktuelt, fordi ventetiden med de bebudede profetier om klaring af begreberne har været foruroligende længe.

Når teorien svigter, har før en praktisk indstilling til problemerne vist sig virkningsfuld, og det er den, der nu efterlyses, for så optimistiske er vi nu alligevel, at vi tror på muligheder for at slippe ud fra det golde ingenmandsland, pengene befinder sig i.

*

Pengene er kun noget værd i betragtning af de varer, man kan købe for dem. De sjukskede snavsede papirlapper kan kun benyttes til fidibusser, hvis de ikke kan ombyttes til materielle goder, og derved blive en målestok for velbefindende.

Selv om vi kun er et lille fattigt land, var nationalindkomsten i 1961 49 milliarder.

Dette for os beskedne nordboere svimlende beløb blev afviklet ved en pengeforsyning på godt 4 mil-

liarder, hvilket altså vil sige, at kredsløbet er passeret 12 gange.

Men den samlede pengeinvestering beløber sig imidlertid til 11 milliarder, idet husholdningernes indestående checkbeholdning samt bank- og sparekassebøgerne kommer med ind i billedet, således at rundturen i kredsløbet teoretisk set foregår 4 gange i løbet af året.

I praksis sker det dog i flere ryk med større eller mindre afstand – alt eftersom man får ugeløn eller månedsgage, samt om man betaler sine regninger kontant eller med en vis kredit.

Pengene havner tilsyneladende i lønmodtagernes, funktionærernes og aktionærernes lommer og bliver herefter betaling for de varer, husholdningerne køber hos erhvervslivet. Pengene vender altså tilbage, men der er i virkeligheden tale om adskillige kredsløb, idet nogle af pengene bringer det offentlige ind i billedet. Både erhvervslivet og husholdningerne betaler skat til det offentlige, og når pengene forlader de offentlige kontorer, har de flere kanaler at vælge mellem bl.a. opsparingsvejen og forbrugsvejen – sidstnævnte er endda en gaffelvej, der leder pengene til pensionisterne, tjenestemændene og andre offentlige ansatte.

Et andet sidekredsløb fører ud over landets grænser som betaling for importen, og vender hjem som betaling for eksporten, men da disse to forhold ikke er lige store, bliver resultatet eventuelt overskud eller underskud.

Udlignes et underskud ikke ved gældsstiftelse, forplanter virkningen sig til landets interne økonomiske kredsløb.

Når der går flere penge ud af det store kredsløb, end der kommer ind, får erhvervslivet for få penge enten til opsparing og investering eller til betaling af arbejdskraft, og så melder arbejdsløsheden sig.

Men da har man kreditten, og Nationalbanken får sin store betydning for pengenes fortsatte kredsløb.

Ved kreditstramning opstår likviditetsvanskeligheder.

Det er let at få talmæssige oplysninger om den såkaldte pengeforsyning, og selv om den kun udgør en trediedel af den samlede pengemængde, afspejler den bevægelserne i likviditeten. Den udgjorde ved udgangen af 1958 4,3 milliarder, men ved udgangen af 1960 var den faldet til 3,8 milliarder. I samme periode steg nationalindkomsten fra 31 til 37 milliarder. Der var således tale om en betydelig stramning af likviditeten. Trods pengeforsyningen voksede i løbet af 1961, skete der ingen reel lettelse af likviditeten, idet nationalindkomsten steg i nogenlunde samme tempo.

De store tal, der manipuleres med, når man snakker nationaløkonomi, mister jo noget af sin slagkraft, når allerede for 10 år siden en kapacitet på finansområdet – hypotekbankdirektør Carl Thalbitzer – udtalte, at den danske krone i forhold til værdien 1914 var 15 øre værd. Slet så galt er det vel næppe, men en revaluering var både af praktiske og psykologiske grunde klog politik, det fik man i hvert fald bevis for, da i 1942 kronekursen blev forhøjet i forhold til sterling.

Når en god krone er blevet til flere dårlige, har det bagvendt slagkraft at sysle med tanker om lønstop før prisstop.

Naturligvis kan der – selv om det er uklogt – eksperimenteres med pristalsmæssige småtricks for at holde økonomien i ave.

Der kan grædes krokodilletårer, når der uventet dryppes malurt i det glædesbæger, man var på vej til at tømme, fordi der var øjeblikkelige tegn på normalt tilstande.

Men både lønglidning og dyrtidsregulering viste tydeligt, at man ikke skulle være for dristig med optimismen. Pristallet var en kolos på lurfødder, pillede man ved fundamentet, risikerede man, at korthuset faldt sammen, og at rejse et nyt ville sikkert blive et kostbart og langvarigt eksperiment.

Derfor bør der ikke laves for mange manipulationer med det foreliggende pristalsprogram. Adskillige ser i forvejen ret skeptisk på det normgivende husholdningsbudgets vurdering af tiden og tilstandene, og der har jo været åbenlys kritik af beregningsfaktorenes uangribelighed, dels fordi der tilsyneladende ikke var dækning for dyrtiden, dels fordi produktionslivet og varemarkedet omgående imødegik en prisregulering med en tilsvarende prisforhøjelse.

At finde et andet og bedre instrument til at regulere pengene og priserne har været diskuteret, men tilsyneladende har man opgivet både midlet og måden til en mere konstruktiv løsning af problemet.

Statistisk måler man den samlede produktion i pengeenheder. Den består imidlertid af så mange forskellige goder, at en mere forståelig fællesnævner ikke bliver hel let at illustrere.

Som målestok er princippet dog anvendeligt, fordi enhver vare har sin pris og er produceret for at blive solgt. Ganske vist ændres pengenes købekraft, men man kan benytte et nærmere bestemt basisår til sammenligning. – Pengene er rare at have i lommen, men de bliver der jo sjældent længe ad gangen, men påstanden om, at det ikke kan betale sig at få fat i dem, er ikke rigtig. Kan hænde, at arbejdsindsatsen ikke honoreres efter fortjeneste, men det muligvis for lidet, man har fået ud af energien, har alligevel også sin værdi. Pengenes kredsløb fører direkte eller indirekte ind i erhvervslivet, og nationaløkonomien er kendetegn for et samfund med højt udviklet arbejdsdeling.

Pristallet som et spejlbillede af prisernes indflydelse på nationaløkonomien, viser med tilstrækkelig tydelighed, at pengene er et nødvendigt onde.

Derfor skulle de gerne fordeles på en så retfærdig måde, at få har for meget og færre for lidt.

Om den statistiske videnskab tør driste sig til den himmelflugt, der kan løse fællesskabets jordbundne problemer, så pengene ikke bliver en guddom man årle og silde tilbeder, men en naturlig regulator til at give tilværelsen det indhold, der er værd at trætte efter, er et samvittighedsspørgsmål, men lade bestemte samfundskategorier være forsøgskaniner for at stimulere den tilsigtede nationaløkonomi, skal man nu alligevel være lidt varsom med i en tid, hvor fællesskabet og samarbejdet har afgørende betydning for helhedsresultatet. *Mr. Skeptik.*

Ændringer i SIR og SR

Ved trafikkontrollør K. Yde Lassen, trafikkontoret

Som nævnt i Meddelelser fra generaldirektoratet udsendes med gyldighed fra den 9. december 1962 en række rettelsesblade til SIR og SR.

De i reglementerne foretagne ændringer og tilføjelser kan stort set deles i følgende 4 grupper

I *Ændringer, der har tilknytning til indførelse af venstresporkørsel for signal (SIR og SR)*

II *Ændringer i SIR vedrørende*

- a) hastighedssignalisering
- b) hovedsignaler
- c) hastighedsvisere
- d) perronudkørselssignaler
- e) automatisk sikrede overkørsler

III *Ændringer i SR vedrørende*

- a) spærring af spor på fri bane
- b) kørsel på strækninger med automatiske linieblokanlæg
- c) generelle bestemmelser for automatiske linieblokanlæg
- d) generelle bestemmelser for fjernstyrede strækninger

IV *Ændringer, der skyldes revision af andre bestemmelser*

Denne opdeling er anvendt i efterfølgende omtale af de vigtigste ændringer og tilføjelser.

I *Indførelse af venstresporkørsel for signal (SIR og SR)*

I SIR, afsnit III B, er der optaget beskrivelse af venstresporsignalerne samt bestemmelser om signalernes opstilling, anvendelse og betydning m.v. efter tilsvarende retningslinier som benyttet for øvrige signaler i reglementet; af tjenestekøreplanens indledende bemærkninger (TIB) – tabel E – vil det fremgå, på hvilke strækninger signalerne er anbragt.

Ved kørsel til/fra venstre spor under anvendelse af de nye signaler undgås den tidkrævende ud- og indrangering af togene, og er der tale om fjernstyrede stationer, opnås tillige, at bemanning af stationer, hvor overgang mellem strækningssporene skal finde sted, undgås. I forbindelse med venstresporsignalernes indførelse tilvejebringes linieblokanlæg til sikring af kørsel i begge køreretninger, når banen på grund af spærring af det ene spor – f.eks. ved sporarbejder – må befares som enkeltsporet.

På fig. 1 er der vist et eksempel på opstilling af hovedsignaler, venstresporsignaler og perronudkørselssignaler på dobbeltsporet bane samt på signalgivning for tog ad venstre spor.

Togveje for kørsel til/fra venstre spor etableres normalt kun i forbindelse med vigespor, og tog, der kommer kørende ad venstre spor, vil derfor almindeligvis blive taget ind i vigesporet, hvorfra det kan fortsætte kørslen for signal ad højre eller venstre spor.

Hvor der er opstillet VM-signaler, er der i almindelighed større afstand mellem disse end mellem hovedsignalerne for højre spor; VM-signalerne giver ikke oplysning om efterfølgende signalers stilling, og de er ikke suppleret med fremskudte signaler. Foran VI- og VM-signaler er der opstillet afstandsmærker, som af hensyn til det frie profil normalt er af den lave type.

For afvikling af venstresporkørsel for signal gælder følgende:

a) *Udkørsel til venstre spor*

Togføreren og lokomotivføreren for tog, som skal befare venstre spor, skal underrettes om den unormale sporbenyttelse på fri bane, eventuelt gennem La, men det er tilladt at give denne underretning gennem en tidligere holdestation. Derimod skal der ikke gives togene særlig underretning om, at sådan kørsel foregår for signal, idet dette vil være det normale, når strækningen er udstyret med venstresporsignaler.

Første tog, der afsendes ad venstre spor, skal fremføres med forsigtighed og under hyppig brug af fløjten, men da fribaneordre ikke anvendes, når kørslen foregår for signal, kan underretning om, at toget er første tog, gives enten skriftligt eller telefonisk til lokomotivføreren.

»Kendingssignal for tog, som på dobbeltsporet bane kører på venstre spor« (signal nr. 64) skal ikke anvendes som *dagsignal*; derimod skal natsignalet fortsat anvendes.

Kørslen fra det normale standsningssted foregår for signal »kør« fra et perronudkørselssignal eller et stationsbloksignal for udkørsel, henholdsvis for signal »togvejen farbar for tog« fra et togejssignal for udkørsel.

Togets hastighed ud af stationen må – som følge af kurveforhold m.m. – ikke overskride 30 km/t, før VU-signalet er passeret.

b) *Kørsel på venstre spor*

Et VM-signal består af 2 sammenhørende signaler, der er opstillet ud for hinanden på hver sin side af det pågældende spor; såfremt der *ikke* vises en kørtilladelse fra *begge* signalerne, skal der forholde sig, som om signalet viste »stop«.

VM-signalet kan tillige være dækningssignal i afhængighed af eventuelle sporskifter o.lign., og signal »kør« fra et sådant signal tilkendegiver endvidere, at der er frit forbi farepunktet.

c) *Indkørsel fra venstre spor*

Signal »kør« fra et VI-signal tilkendegiver, at der er frit til standsningsstedet for tog ad pågældende togvej – normalt vigesporet; indkørselshastigheden må ikke overskride 30 km/t af hensyn til kurveforhold m.m.

Er der tale om et planmæssigt gennemkørende tog, som ikke skal standse – f.eks. for skiftning af kendingssignal – må viderekørsel forbi det normale

standsingssted finde sted, såfremt signalgivningen tillader det og kan iagttages, inden toget kommer til standsingsstedet. (F.s.v. angår kørsel fra højre til venstre spor er tilsvarende mulighed for »gradvis gennemkørsel« ikke tilvejebragt i anlæggene, og togene skal derfor standse på de stationer, hvor sådan overgang skal foregå).

d) Automatisk sikrede overkørsler

Venstresporsignaler, der er i afhængighed af automatisk sikrede overkørsler, er forsynet med »kendingsmærke for automatisk sikrede overkørsler med signalafhængighed« (signal nr. 116), og sådanne signaler kan ikke vise »kør«, medmindre pågældende overkørsel er sikret. Der er ikke anbragt særligt uordenssignal for tog ad venstre spor, men disse skal iagttage og respektere uordenssignalet for tog ad højre spor i samme køreretning. Såfremt et tog ad venstre spor har fået tilladelse til at passere et venstresporsignal med pågældende mærke, uden at signalet viser »kør«, skal toget fremføres med forsigtighed hen imod overkørslen, uanset at uordenssignalet måtte være slukket, idet lokomotivføreren skal være forberedt på, at tog eller køretøjer i det andet spor kan bevirke oplukning af bomme m.m.

II Ændringer i SIR

a) Hastighedssignalisering

Ved den pr. 10/4 1961 indførte hastighedssignalisering opnåedes ikke en helt tilfredsstillende signalgivning på stationer med stationsbloksignal for indkørsel i tilfælde, hvor en hastighedsbegrænsning i indkørselsenden findes efter SI-signalet. På figur 2 vises den nuværende signalgivning foran og på en station, når den største tilladte hastighed efter SI-signalet er 50 km/t; lokomotivføreren vil da møde følgende signalbilleder:

AM: »kør«

I: »kør« med begrænset hastighed i forbindelse med »middelstor hastighed« fra hastighedsviseren.

SI: »kør« med begrænset hastighed i forbindelse med »middelstor hastighed« fra hastighedsviseren.

Da AM viser »kør«, skal lokomotivføreren være forberedt på, at I viser »stop«, og derfor afpasse togets hastighed således, at han kan standse foran I. En sådan begrænsning af hastigheden er imidlertid sikkerhedsmæssigt unødvendig, når I viser »kør« og den tilladte hastighed mellem I og SI er mindst 75 km/t.

For at give en mere entydig signalgivning og samtidig undgå en unødvendig nedsættelse af togenes hastighed er der indført et nyt signal fra hastighedsviseren, nemlig

»Frit til stationsbloksignalet for indkørsel« (signal nr. 17 e).

Dette nye signal kan kun vises fra hastighedsviseren på indkørselssignaler, der efterfølges af stationsbloksignal for indkørsel, og det tilkendegiver,

at den tilladte hastighed mellem I og SI er 75 km/t eller derover, samt at der fra SI vises

»stop«

»kør« med begrænset hastighed

»kør igennem« med »middelstor hastighed«

eller

»kør igennem« med »lav hastighed«.

Den foran omtalte signalgivning (figur 2) vil herefter blive som vist på figur 3, og det vil ses, at lokomotivføreren får bedre mulighed for at udnytte den tilladte hastighed.

Såfremt der på sporstykket mellem I og SI findes en hastighedsbegrænsning på 50 km/t, vil den på figur 4 viste signalgivning fremkomme, hvilket svarer til den hidtil anvendte.

Signal »afkortet togvej« fra I vil herefter ikke mere blive benyttet i forbindelse med »stop« fra SI.

De i anledning af hastighedssignaliseringens indførelse pr. 10/4 1961 nødvendige ændringer af sikringsanlæg og signaler er nu i det store og hele fuldført, hvorfor de bag i SIR indsatte »gamle« blade har gyldighed sidste dag den 8/12 1962, hvorefter de bortfalder.

b) Hovedsignaler

Under signal »kør igennem« fra mellembloksignaler er medtaget et særligt forhold i forbindelse med signalgivningen, når det næste hovedsignal er et I med »O-mærke« (signal nr. 116). Ved signalobservation i stor afstand vil det kunne iagttages, at et sådant I (selv om AM har vist »kør igennem«) viser »kør« med »lav hastighed«, idet I ikke kan vise et »finere« signal, før den af toget »beordrede« bomnedlukning er fuldført.

c) Hastighedsvisere

Hvor et I efterfølges af et SI, vil hastighedsviseren på I i forbindelse med signal »kør igennem« fremtidig angive den laveste hastighed, der er fastsat for sporstykket mellem I og SI, og hastighedsviseren på SI vil angive den laveste hastighed, der er fastsat for den øvrige del af gennemkørselstogvejen.

Endvidere er der foretaget en del tekstændringer for at fremhæve, at hastighedsvisere ikke er selvstændige signaler, men signaler der supplerer det hovedsignal, de hører til.

d) Perronudkørselssignaler

For at kunne benytte PU-signaler til at opdele stationsområdet i blokafsnit er betydningen af signal »kør« fra et PU-signal ændret derhen, at det kun tilkendegiver, at der er frit til næste PU-, SU- eller U-signal, henholdsvis VU-signal.

e) Automatisk sikrede overkørsler

Der må ikke mere i forbindelse med underretning af tog om uorden ved en automatisk sikret overkørsel gives oplysning om, hvorvidt overkørslen er be-

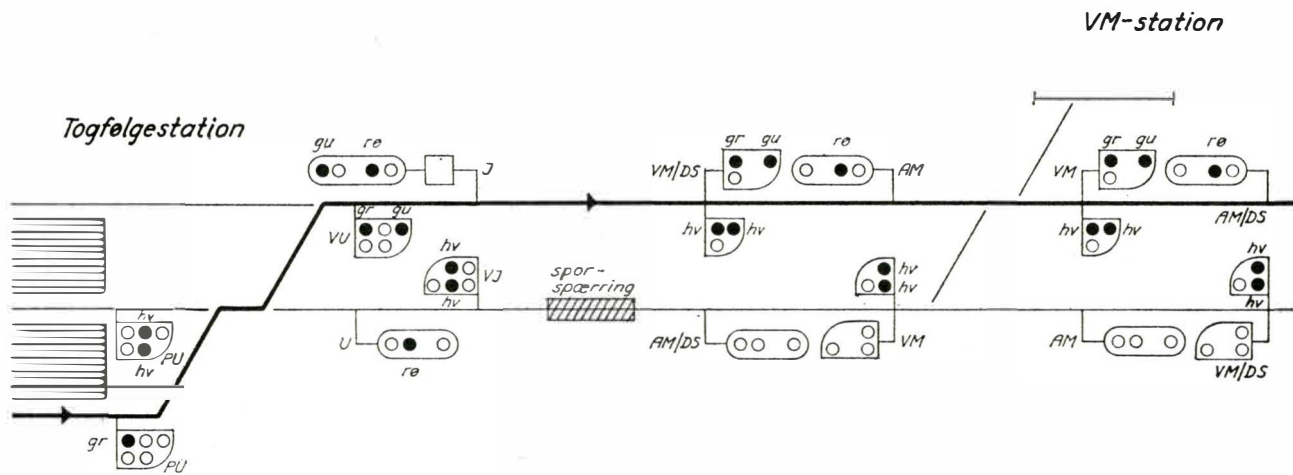


Fig. 1.

rø: rødt fast lys gr: grønt fast lys hv: hvidt fast lys
gu: brandgult fast lys gr↓: grønt blinklys o: slukke
de lanterner

vogtet. I øvrigt er der fastsat særlige betingelser, som skal være opfyldt, forinden bevogtningspersonalet ved en sådan overkørsel må vise tegn mod kommende tog om, at banen er farbar.

Samtidig er der – bl.a. foranlediget af forslag fra personalet – fremstillet en ny formular, S 103, til brug ved underretning af tog om uorden ved en automatisk sikret overkørsel. Formularen er optaget som bilag 11 til SIR.

III Ændringer i SR

- a) Revision af bestemmelserne for spærring af spor på fri bane (SR §§ 46 og 47)

Teksten er ændret, så § 46 nu indeholder alle forholdsregler vedrørende spærring af spor på fri ba-

ne, altså også spærring af det ene spor på dobbeltsporet bane, og § 47 kun bestemmelser vedrørende kørsel på en dobbeltsporet bane, når det ene spor er spærret. § 47 er samtidig suppleret med bestemmelser om kørsel for signal ad venstre spor.

Af bestemmelserne i den ny § 46 skal fremhæves følgende:

Underretning. Der er foretaget tilføjelse om, at togfølgestationerne så hurtigt som muligt skal underrette liniepersonalet om en opstået spærring, som dette personale ikke allerede er underrettet om.

Anbringelse af spærreanordning. På stationer uden udkørselssignal skal der anbringes spærreanordninger på signalhåndtag for gennemkørsel mod det spærrede spor.

Kørsel på et spærret spor. Der er optaget bestemmelser, hvorefter det er muligt at udskyde iværksættelsen af en spærreanordning i tilfælde af, at togforsinkelse gør det ønskeligt.

Endvidere er der skabt mulighed for, at arbejdstog efter særlige regler kan befare et spærret spor

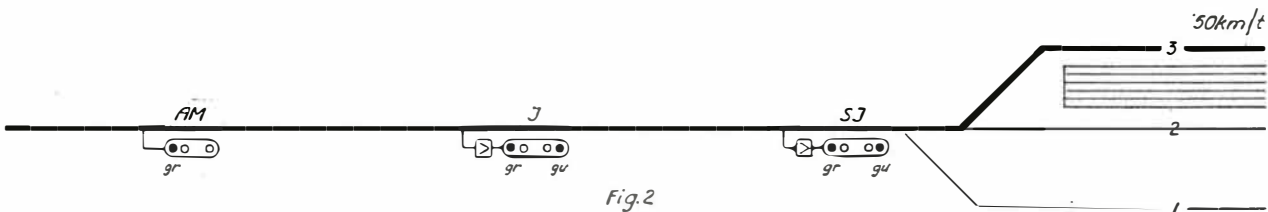


Fig. 2

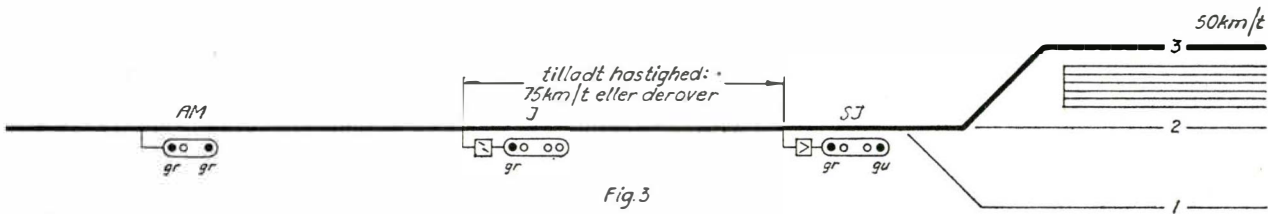


Fig. 3

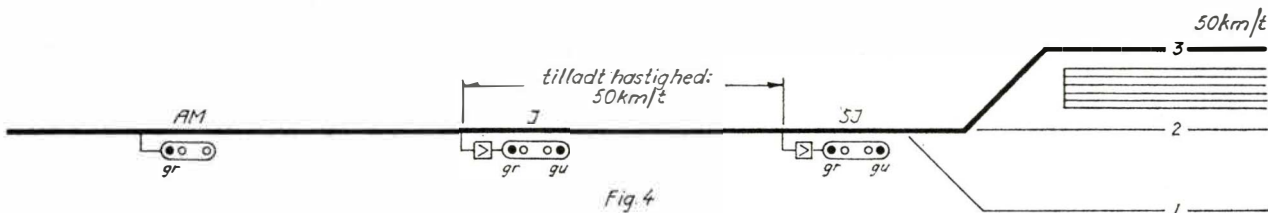
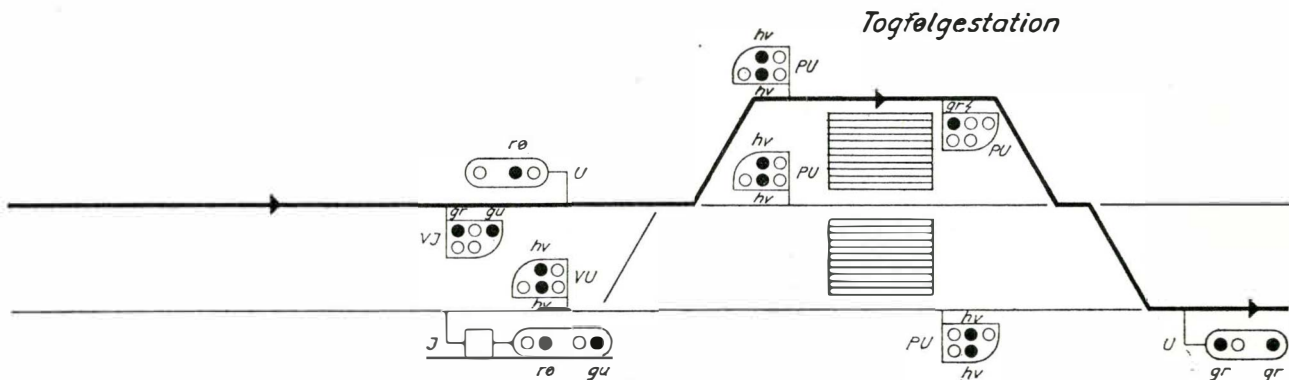


Fig. 4



– f.eks. for at transportere materialer til arbejdsstedet.

Bortfald af en bekendtgjort sporspærring. Der er optaget bestemmelser om, hvorledes der skal forholdes, såfremt en forud bekendtgjort sporspærring – f.eks. på grund af vejrforholdene – ikke ønskes iværksat.

b) Ændring af bestemmelserne for kørsel på strækninger med linieblok anlæg (SR §§ 5, 39 og 48)

Bestemmelserne i §§ 5 og 39 er revideret og af praktiske grunde delt op i afsnit for strækninger med automatiske linieblok anlæg, henholdsvis strækninger med manuelle linieblok anlæg.

På strækninger med *automatiske* linieblok anlæg skal linieblok signalerne fremtidig benyttes for og respekteres af alle tog, bortset fra følgende undtagelser:

- 1) *Arbejdstog* – på dobbeltsporet bane særlige *arbejdstog* – som ikke skal fortsætte til næste togfølgestation. For disse tog må signalgivning for udkørsel ikke foretages, men de skal rangeres ud af stationen, hvorved man undgår uorden i linieblok anlæggene.
- 2) *Sneplovtog*. Som følge af disse togs særlige karakter har mellemblok signalerne ikke betydning og kan passeres i stop-stilling, men er et sådant signal tillige dækningssignal på fri bane eller forsynet med »kendingsmærke for automatisk sikrede overkørsler med signalafhængighed« (signal nr. 116), skal signalet dog respekteres på grund af efterfølgende farepunkt eller overkørsel.

Endvidere er bestemmelserne i SR § 5, punkt 4, ændret derhen, at *arbejdstog* – på dobbeltsporet bane særlige *arbejdstog* – på strækninger med *automatiske* linieblok anlæg nu må afsendes i blokafstand efter andre tog, når de skal køre til næste togfølgestation og ikke vende tilbage fra fri bane.

Da de fleste af de hidtil i SR § 48 optagne bestemmelser findes andre steder i instruktionsstoffet vedrørende automatiske linieblok anlæg, er paragraffen blevet forenklet.

c) Optagelse af generelle bestemmelser for automatiske linieblok anlæg

De gældende bestemmelser om automatiske linieblok anlæg, der hidtil har været optaget forskellige steder i instruktionsstoffet, bl.a. i »Instruks for automatiske linieblok anlæg på dobbeltsporede baner« (af 1953), i fjernstyringsinstruks og i »Foreløbig instruks for automatiske linieblok anlæg på enkeltsporet bane« (af marts 1961) er revideret og samlet i »Sikkerhedsbestemmelser for automatiske linieblok anlæg«, der udsendes som bilag 1 til SR.

Det fremgår af bilagets afsnit V, for hvilke strækninger det har gyldighed.

Da kørsel på linieblokstrækninger foregår efter bestemmelserne i SR og SIR, indeholder bilaget hovedsagelig kun regler for, hvorledes der skal forholdes i tilfælde af uregelmæssigheder. Af nye bestemmelser og ændringer i de hidtidige skal gøres opmærksom på følgende:

Når et udkørselssignal eller et mellemblok signal hverken kan vise »kør«, »kør igennem« eller »stop og ryk frem«, kan en stationsbestyrer – eller FC – give toget tilladelse (skriftlig eller telefonisk) til at passere signalet, såfremt det må antages, at det manglende signal skyldes signaluorden. Da man imidlertid ikke kan se helt bort fra, at det manglende kørsignal skyldes, at det næste blokafsnit er besat, er det nu foreskrevet, at stationsbestyreren – FC – i nærmere i bilaget fastsatte tilfælde skal give lokomotivføreren ordre til at køre med forsigtighed til næste hovedsignal forberedt på at standse foran enhver hindring.

Der er i bilagets afsnit II A, punkt 9, og II B, punkt 13, samt afsnit III, punkt 5, optaget nye regler for passage af overkørsler under særlige forhold.

d) Optagelse af generelle bestemmelser for fjernstyrede strækninger

De hidtil gældende sikkerhedsbestemmelser for de enkelte fjernstyrede strækninger er nu efter revision samlet i en generel instruktion »Sikkerhedsbestemmelser for fjernstyrede strækninger«, der udsendes som bilag 2 til SR.

Hæftet »Sikkerhedsbestemmelser for toggangens afvikling på den fjernstyrede strækning Vording-

borg-Orehoved« (af oktober 1956) har dog fortsat gyldighed, jf. M 440/1962.

Som supplement til bilag 2 til SR vil der i togplanerne blive optaget bestemmelser af lokal karakter vedrørende visse stationer på de fjernstyrede strækninger.

Opmærksomheden henledes på, at ikke-personførende tog på fjernstyrede strækninger nu ikke mere må køre tidligere end 3 min. før planen i tiden fra kl. 18,00 til 6,00, medmindre de er underrettet herom; denne underretning kan dog gives telefonisk til togføreren, som derefter underretter lokomotivføreren.

Som noget nyt på dobbeltsporede strækninger er der indført begrebet »VM-station«. Ved en VM-station forstås blokafsnit, som dækkes af mellemblok-signaler, der kan betjenes af FC. En VM-station dækkes tillige for kørsel ad venstre spor af VM-signaler (VM/DS-signaler).

VM-stationen virker normalt som et almindeligt blokafsnit på den fri bane, og de pågældende signaler stilles automatisk ganske som almindelige automatiske mellemblok-signaler. Ved udkobling af den automatiske gennemkørselsdrift for det pågældende banestykke kan FC betjene VM-stationens signaler (stille disse på »stop«) og herved opdeles strækningen i flere banestykker, idet VM-stationen da virker som togfølgestation i sikkerhedsmæssig forstand. Denne ordning giver under visse omstændigheder en betydelig trafikal fordel i henseende til afvikling af toggangen på strækningen ved f.eks. sporspæringer, arbejdstogskørsel og kørsel med de i SR § 57 omhandlede køretøjer.

Der er givet FC og de i betragtning kommende stationer særlig instruktion med hensyn til VM-sta-

tionernes ud- og indkobling af det automatiske linieblokanlæg, og det kørende personale vil i hvert enkelt tilfælde blive underrettet særskilt, såfremt der pålægges dette personale særlige opgaver i forbindelse med VM-stationers anvendelse som togfølgestation.

IV Ændringer, der skyldes revision af andre bestemmelser

SIR: De på visse strækninger anvendte *lave afstandsmærker* er optaget i reglementet, og afbildningen af *kontrolsignaler* er ændret som følge af, at signalerne nu er forsynet med brandgul lysreflekterende kant.

SR: Følgende rettelser skal særligt nævnes:

§§ 24 og 34: Største tilladte hastighed for særtog, der ikke er blevet signaliseret, uagtet dette er foreskrevet, er forøget til 45 km/t. Hastigheden skal dog i sådanne tilfælde i første række afpasses efter synligheds- og bremseforhold, men må altså ikke overskride 45 km/t.

Det i det hidtidige underpunkt k) i § 24, punkt 6, anførte om kørsel med énmandsbetjente tog uden virksom dødmandsordning er bortfaldet.

§ 26: Udtrykket »tillyse kørsel med stationsafstand« er ændret til »indføre kørsel på af- og tilbagemelding med stationsafstand«, idet dette er mere dækkende i tilfælde, hvor et banestykke og blokafsnit falder sammen.

§ 49: På strækninger med venstresporsignaler kan toggangen afvikles uden anvendelse af togfølgeordning, hvorom der er foretaget tilføjelse.

Forsikringsagenturforeningen

Protokol

over

ordinært repræsentantskabsmøde fredag den 26. oktober 1962 kl. 16,00 på Kystens Perle, Snekkersten.

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 1960 og 1961).
b) Aflæggelse af forsikringsregnskab (årsregnskaberne 1960 og 1961).
- 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, ifølge vedtægterne.
- 9) Eventuelt.

Formanden, P. Madsen, åbnede mødet og bød repræsentanterne velkommen. Rattede herefter en særlig velkomst til direktionen for Forsikringselskabet »Danmark«, direktør L. D. Klüwer, Norges Jernbanefunktionærers Gjensidige Brannkasse, repræsentanter fra »Vejlekassen« og Uheldsforsikringsforeningen samt Pensionistforeningen og Fagorganisationernes redaktører.

Derefter udtalte formanden mindeord over afdøde fhv. lokomotivfører Soph. Jensen, som havde været medstifter af foreningen og medlem af dennes forretningsudvalg fra 1944 til 1948.

Ad punkt 1.

Som ordstyrer valgtes fhv. billetkasserer P. From Hansen.

Ad punkt 2.

Til protokolfører valgtes lokomotivfører E. Greve Petersen.

På forretningsudvalgets vegne foreslog formanden følgende ændringer til dagsordenen:

- 7) Ændringsforslag til vedtægterne.
- 8) Indkomne forslag.
- 9) Fastsættelse af honorar til formand og kasserer.
- 10) Eventuelt.

Dagsordenen blev godkendt enstemmigt med det stillede ændringsforslag.

Ad punkt 3.

Protokol fra sidste repræsentantskabsmøde godkendtes. Der blev foretaget navneopråb af de anmeldte repræsentanter, som alle var tilstede med undtagelse af pakhuseformand H. P. Pedersen og overmatros S. B. Smith, der var forhindret i at deltage.

Ad punkt 4.

a) Formanden udtalte, at der i den forløbne 2-årige periode efter beslutning på repræsentantskabsmødet den 12. oktober 1960 har været afholdt et ekstraordinært repræsentantskabsmøde i forbindelse med foreningens 25 års jubilæum den 10. februar 1961. Selve jubilæumsdagen indledtes med kransenedlægning på grave for foreningens stiftere og første bestyrelsesmedlemmer. I tilslutning til det ekstraordinære repræsentantskabsmøde havde foreningen været vært ved en festmiddag for repræsentantskabets medlemmer og en kreds af indbudte.

Der var i dagens anledning udsendt et festskrift, udarbejdet af kontorchef Poul Vejre i samarbejde med foreningens kasserer E. Greve Petersen.

Der har i den forløbne periode været afholdt en del bestyrelsesmøder, ligesom vi har kunnet yde kulancerstatninger af såvel fælleskassen som af foreningens egen kasse.

Samarbejdet med fagorganisationerne og med »Vejlekassen« og »Uheldsforsikringsforeningen« har som sædvanlig været særdeles godt. Vi og vore medlemmer er ikke mindst fagpressen taknemlig for den hjælpsomhed og imødekommenhed, der altid vises os, når vi har meddelelser til vore forsikringstagere, som bedst publiceres gennem fagpressen.

I samarbejde med de to nævnte forsikringsforeninger har vi udarbejdet forslag til ny plakat til ophængning på opholdsstuer og lignende steder. En plakat der ikke alene vil fortælle om jernbanemændenes veludbyggede forsikringsvirksomhed, men tillige vil indeholde oplysninger om navn og adresse på den nærmeste af foreningens repræsentanter.

Ad punkt 4.

b) Forretningsføreren, kontorchef Poul Vejre, aflagde følgende beretning om forsikringsvirksomheden i kalenderårene 1960 og 1961:

Akkvisitionen har naturligvis været stærkt præget af den omtegningskampagne, som indledtes i slutningen af 1958 som følge af sammenlægningen af de enkelte indboforsikringer til een fælles for brand-, tyveri- og vandskadeforsikring med en sum gældende for alle 3 brancher.

Som bekendt blev præmien hos os fastsat til kr. 1,00 pr. kr. 1.000 kr. sum, uden grundpræmie.

I »Danmark« tegnedes disse forsikringer til samme promillesats, men med grundpræmie kr. 10,00 i København og kr. 6,00 i provinsen. I øvrige selskaber blev promillesatsen 1,2 og samme grundpræmie

som »Danmark« – og Forsikringsagenturforeningen var således fortsat billigere med præmien end både »Danmark« og andre.

På dette grundlag gik vi herefter i gang med en almindelig omtegning for hele landet, og alle vore tillidsmænd gik til denne opgave med stor lyst og interesse.

Allerede et år efter den 1. januar 1960 havde vi omtegnet ca. 11,500 til disse nye indboforsikringer, den 1. januar 1961 var 14,055 omtegnet, den 1. januar 1962 14,859, og jeg kan hertil oplyse, at vi efter en sidste slutspurt i indeværende år pr. 1. oktober nu har omtegnet ialt 17,007 af 17,858 mulige.

Et særdeles smukt resultat, som skyldes et snævert og vellykket samarbejde mellem vore tillidsmænd og vort kontor.

Vi kan endog redegøre for de manglende omtegninger, idet vi har oplysning om 366 forsikrede, som af den ene eller anden grund ikke har ønsket omtegning, ligesom vi er bekendt med, at 485 forsikrede endnu ikke er besøgt.

Jeg vil gerne ved denne lejlighed rette en tak til vore tillidsmænd, der har vist både forståelse og interesse for denne store omlægning.

Samtidig skal tillidsmændene også takkes for den omsorg og samvittighedsfuldhed, der udvises ved deres behandling og opgørelse af skadessager. Dette sparer kontoret for mange rejser og megen tid, hvor det drejer sig om mindre skadesforhold.

Der mangler endnu ca. 40 pct. af det mulige emnemateriale. Denne rest er det hensigten i de kommende år at gøre mindre, og der vil fra kontorets side blive udarbejdet et materiale til tillidsmændene til brug for en energisk akkvisition blandt de manglende 40 pct.

Vi når naturligvis ikke 100 pct., men jeg vil regne med, at vi må kunne nå op på 90 pct., i hvert fald når alle kræfter bliver sat ind.

Præmieindtægten for 1961 udgjorde ca. kr. 600,000 og for 1962 vil den stige til kr. 640,000, og med det ikke for høje mål, vi har sat os med de 90 pct. skulle det lykkes i løbet af nogle år at have en præmieindtægt på op imod 1 million – og Forsikringsagenturforeningen vil være et ganske anseligt forsikringsforetagende.

Som det allerede blev nævnt ved repræsentantskabsmødet i 1960, blev der med »Danmark«s billiggelse fra 1959 truffet aftale mellem vor forening og »Uheldsforsikringsforeningen«, således at vore tillidsmænd i forbindelse med arbejdet for Forsikringsagenturforeningen også fik lejlighed til at tegne forsikringer til »Uheld« og indsende gennem vort kontor til videreekspektion.

Det første år, 1959 gav en tegning på 410 begæring, og pr. 1. oktober 1962 har den samlede tegning i nytægning og forhøjelser været ca. 1,500 begæring – alene fra 1. januar i år og til nu 440, eller det største antal, vi endnu har haft pr. måned.

Dette samarbejde har således været udbytterigt for »Uheldsforsikringsforeningen« og gavnligt for jernbanemændenes forsikringsvirksomhed i almindelighed.

I tilslutning til denne beretning for de to kalenderår skal jeg omtale de ændringer, som forsik-

ringsselskaberne er enedes om skulle gælde fra 1. september 1962, som dels i almindelighed betyder en reduktion i præmierne, og dels har medført en række udvidelser af dækningsvilkårene i de forskellige brancher.

Jeg skal ikke komme ind på alle disse forbedringer i enkeltheder, men blot nævne, at skybrudsskader, skypumper og tøbrudsskader nu er medtaget under såvel indboforsikringen som grundejerforsikringen, dog med en selvrisiko på kr. 200,00 for den sidste forsikringsvedkommende, når der er tale om kælderskader.

Tilsodning fra oliefyr eller olieaminer, samt direkte olieskader på indbo er nu medtaget under dækningen.

Herudover udvidelser af dækningen for simpelt tyveri, samt forhøjelse af maximalerstatningerne under grundejerforsikringen.

Maximalerstatningen for rede penge er ligeledes forhøjet.

Denne for forsikringstagerne gunstige udvikling indenfor dansk forsikringsvæsen i almindelighed måtte naturligvis medføre overvejelser indenfor Forsikringsagenturforeningens administration – overvejelser der resulterede i for det første, at vi også indførte de forbedringer i forsikringsvilkårene, som andre selskaber og »Danmark« havde gennemført og for det andet en nedsættelse af vor præmie fra 1 til 0,8 promille.

Denne nedsættelse på 20 pct. har vi for hele den løbende bestand gennemført ved at forhøje samtlige forsikringssummer med 25 pct., under henvisning til den indenfor de sidste år skete konjunkturstigning og under henvisning til de prisforhøjelser, som »oms« en har medført eller vil medføre.

Alle nye forsikringer, tegnet efter 1. oktober 1962, tariferes efter den nye nedsatte præmie, 0,8 promille.

— — —

En redegørelse for hele dette forhold er sendt til jernbanefagbladene med anmodning om optagelse i den nærmeste fremtid, ligesom tillidsmændene vil få tilsendt et antal opslagsmeddelelser til ophængning på fremtrædende steder på stationerne, opholdsstuer og arbejdssteder iøvrigt.

Det er vort håb, at medlemmerne vil tage velvilligt imod denne form for publicering af de nye forsikringsvilkår og formen for præmienedsættelsen, hvad angår den gamle løbende bestand, da vi har ment dette som den mest praktiske og den billigste fremgangsmåde, imod den form, som andre selskaber har måttet benytte: at tilskrive hver enkelt forsikringstager – og dette har naturligvis været en bekostelig historie.

— — —

Jeg vil gerne slutte denne beretning med en tak til alle sider for godt, venskabeligt og udbytterigt samarbejde i de to forløbne år, som har været indholdsrige og begivenhedsrige, naturligvis ikke mindst præget af foreningens 25 års jubilæum i 1961 og det ekstraordinære repræsentantskabsmøde i forbindelse hermed.

En tak til Uheldsforsikringsforeningen og til Vejlekassen for venskabelig forbindelse, til Norges

Jernbanefunktionærers gensidige Brannkasse og til kassens adm. direktør Klüwer for gode gensidige samvær, til Statsbanernes administration og bogholderkontor, hvor vi på mange måder har et udmærket samarbejde på præmieafkortningens område.

Endelig også en tak til »Danmark«s direktion for det samarbejde, der er indendørs, et samarbejde som indledtes med direktør Crone for 27 år siden, og som nu fortsættes med direktør Dall som adm. direktør, ad de linier, som direktør Crone på en så dygtig og forstående måde gennem de mange år har anlagt.

Det har været en samvirken af mange gode kræfter, der har været bestemmende for den gode position, Forsikringsagenturforeningen indtager i dag.

— — —

Formandens og forretningsførerens beretninger blev enstemmigt godkendt.

Ad punkt 5.

a) Foreningens regnskaber for 1960 og 1961 forelagdes af kassereren E. Greve Petersen.

Overtrafikassistent E. Svendsen, Jernbaneforeningen, henledte opmærksomheden på, at han tidligere havde gjort bemærkning om det rentetab, der måtte fremkomme ved det mellemværende mellem »Danmark« og Forsikringsforeningen, som de årlige regnskaber udviste.

Da kassereren havde oplyst, at dette mellemværende kun strakte sig over en periode på højst 30 dage, nemlig den tid der hengik fra årets slutning til regnskaberens endelige udarbejdelse, erklærede E. Svendsen sig tilfreds.

b) Direktør O. H. Dall forelagde forsikringsregnskaberne for 1961.

Begge regnskaber blev enstemmigt godkendt.

Ad punkt 6.

a) Til formand genvalgte P. Madsen.

b) Til næstformand genvalgte P. From Hansen.

c) Til kasserer genvalgte E. Greve Petersen.

d) Til medlemmer af forretningsudvalget genvalgte L. Thorup og Hj. Jensen.

e) Sekretær E. Rasmussen genvalgte.

f) Til revisor genvalgte H. A. Christensen og nyvalgte sekretær Helge Hansen. Til revisorsuppleant nyvalgte sekretær Børge Aanæs.

Ad punkt 7.

Fra forretningsudvalget forelå følgende forslag til ændring af vedtægternes § 7, første afsnit:

»Repræsentantskabet sammensættes af 3 repræsentanter for hver af de fire jernbaneorganisationer og desuden af 1 repræsentant for hver påbegyndt 500 medlemmer, hver enkelt organisation har indmeldt i Forsikringsagenturforeningen mere end 1000 medlemmer«.

Forslaget blev enstemmigt vedtaget.

Ad punkt 8.

Der forelå ingen forslag til behandling.

Ad punkt 9.

Honorarerne fastsattes uforandret.

Ad punkt 10.

Ingen begærede ordet.

Mødet sluttede kl. 17,50.

E. Greve Petersen.



Opmærksomhed frabedes

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

S. C. S. Pedersen, lokomotivfører, Kalundborg.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

E. V. Torp Petersen, lokomotivmester, Nyborg.



Forfremmelse til lokomotivinstruktør i 18. lkl. (motordriften) efter ansøgning pr. 1/11-62.

Lokomotivinstruktør (15. lkl.):

P. J. Persson, Helgoland, i Helgoland.

Forfremmelse til lokomotivinstruktør i 15. lkl. efter ansøgning ifølge opslag pr. 1/12-62.

Lokomotivfører (15. lkl.):

H. V. Harder, København Gb., i København Gb.

Forfremmelse til lokomotivfører i 15. lkl. (fortrinsvis som kørelærer i motordriften) efter ansøgning ifølge opslag pr. 1/12-62.

Lokomotivfører (12. lkl.):

E. G. Villumsen, Helgoland, i Helgoland.

Forfremmelse til lokomotivfører i 15. lkl. (fortrinsvis som kørelærer i motordriften) efter ansøgning ifølge opslag pr. 1/3-63.

Lokomotivfører (12. lkl.):

K. E. L. Gustafsen, Helgoland, i Helgoland.

Forflyttelse efter ansøgning ifølge opslag pr. 1/1-63.

Lokomotivfører (15. lkl.):

A. Egegaard, Kalundborg, til Korsør.

Antaget som lokomotivmedhjælperaspirant pr. 1/11-62.

T. Elvekjær, Århus.

Afsked.

Lokomotivførerne (15. lkl.):

S. K. T. Nielsen, Fredericia, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31/1-63).

S. S. Nielsen, Fredericia, er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (31/1-63).

Lokomotivmedhjælperaspirant:

K. E. L. Nielsen, København Gb., er afskediget efter ansøgning (31/10-62).

Byttelejlighed Randers-Odense

3 vær. plus overværelse i Randers m. fjernvarme, bad, køleskab. Pris ca. 200,00 kr. pr. md. ønskes byttet med lign. i Odense, senest 1. marts 1963.

B. Ring Jensen, Postkontoret, Randers.

NYE ADRESSER

Enghave afdeling:

Formandens navn og adresse ændres til: elektrofører N. O. A. Dinesen, Charlotte Muncksvej 30, 4. NV. Tlf. Ægir 9744.

Kassererens navn og adresse ændres til: elektrofører E. G. Nielsen, Dannevirkegade 13, V. Tlf. Vester 7285.

Godtgørelse på Jernbaneskolen

Efter nogle forhandlinger gennem centralorganisationerne er foretaget ændring i satserne for godtgørelse under ophold på Jernbaneskolen. Ændringerne har gyldighed fra 1. december d.å.

Til kursusdeltagere der ikke er hjemmehørende på kursusstedet, og som ikke daglig rejser frem og tilbage mellem hjemsted og kursussted, ydes fuld udstationeringsgodtgørelse til forsørgere og et beløb på 3,25 kr. pr. dag samt eventuelt godtgørelse for huslejetab til ikke-forsørgere.

Til kursusdeltagere, der ikke er hjemmehørende på kursusstedet, men som daglig rejser frem og tilbage mellem hjemsted og kursussted, ydes 2,00 kr. pr. dag og således at der herudover vil kunne ydes godtgørelse for udgifter til offentlige befordringsmidler, dog ikke sporvognsgodtgørelse.

DSB Spareklub

Opsparing med skattefordele.

Vi tillader os herved at henlede Deres opmærksomhed på den skattemæssige fordel, der kan opnås ved indbetaling af beløb på kapitalbindingskonto, nemlig derved, at det indbetalte beløb kan fradrages på selvangivelsen inden for 1.500 (1.000) kroners grænsen. Den eneste betingelse for opnåelse af skattefordelen er, at pengene på kapitalbindingskontoen bindes i 5 år.

Samtidig skal vi meddele, at spareklubbernes medlemmer hvert år kan overføre beløb fra spareklubkonto til den ovenfor nævnte kapitalbindingskonto, uden at dette medfører rentefradrag eller tab af ret til deltagelse i den årlige lodtrækning. Det til kapitalbindingskonto overførte beløb vil kunne tilbageføres, når dette blot sker umiddelbart efter bindingsperiodens udløb.

Såfremt De ønsker overførslen foretaget, bedes De gennem spareklubbens ledelse rette henvendelse derom til Bikuben. Af hensyn til arbejdets tilrettelæggelse bedes henvendelsen – så vidt det er muligt – fremsendt omkring den 12. december. Brochure vedrørende opsparing på kapitalbindingskonto m.v. samt overførselsblanket fås hos spareklubbens ledelse.

Overførslen vil finde sted omkring den 20. december, og umiddelbart derefter vil De få tilsendt kvittering derfor.

Venlig hilsen

Direktionen for Bikuben.

SLAGELSE

CARL ANDERSENS EFTF.

Tilbud på nybygning - Blyindfattede ruder, autoruder isættes
ring til 52 02 12 - så kommer glarmester
Ejner Jensen & Sønner - Jernbanegade 8 - Slagelse

Vor Slagter i Slagelse er . . .

Leif E. Olsen
Slotsgade 52, Telf. 52 49 43
Kød - Flæsk - Pålæg - Kun 1. kl. varer

SLAGELSE TROPEHUS

Jens Larsen . CASINO . Telf. 52 08 83
Vestsjællands største udvalg i fisk og planter
... vi har store og lamme pappegøjer - småfugle
Alt i rekvisitter og tilbehør

Slagelse Tropehus v. Jens Larsen . Tlf. 52 08 83, priv. 52 45 02



Service v/ Ejvind Tønnesen
Benzin - Olie - Vask - Smøring -
Undervognsbehandling
V. Ringgade 76-78 - Slagelse - Telf. 52 15 04



Salon »La Fontaine«

den moderne salon - for den moderne dame
permanent-formskæring-frisering-hårfarvning
Slotsgade 50, Slagelse . Telf. 52 43 85



I/S. Marius Hansen
Løvegade 44, Slagelse . Telf. 52 05 26 - 52 05 27
DEPOTET
Dieselolie - Gasolie - Petroleum
leveres overalt til laveste Dagspris -

Cigarforretningen

RECORD

v/ Aage Jensen
Løvegade 39, Slagelse . Telf. 52 16 34
Tipsforhandler - Alle Dag- og Ugeblade

Gå til den frie Købmand

Grethe Iversen
Kolonial - Konserves - Vine - Tobak - Prøv vor ekstrafine Kaffe
Løvegade 71, Slagelse . Telf. 52 12 76

ESBJERG



Salon »Chanet«

v/ J. H. Olesen
moderne hårpleje
individuel klipping
frisering-permanent

Nygårdsvej 47, Esbjerg
Telf. 26831

HADERSLEV

Vestergades Damesalon

v/ M. M. Michael
Vestergade 62 . Haderslev . Telefon 25125
Moderne hårpleje - Permanent - Individuel klipping og frisering

RANDERS

Randers Byggematerialer

TLF. * 5800



NIELS JENSENS MØBLER

Thorsgade 4 - Randers - Telf. 3982
- se vort store udvalg
- tal med os om betalingsbetingelserne - vi bliver nok enige . . .

E. D. Christensens Eftf.

MOGENS HJORTH LARSEN

aut. el-installatør
Lille Voldgade 12-14 - Randers - Telf. 2579
En sikker forbindelse til alt elektrisk

NYKØBING F.

»Valdemar«s Cafeteria

Jernbanegade 34 - Nykøbing F. - Telf. 85 34 46
Serverer gode varme retter - rigtig kaffe - lækkert brød
Hyggelige lokaler - altid et besøg værd -

Cykelhandler OTTO PETERSEN

Cykelforretningen »Vulkan«
Nygade 9 - Nykøbing - Tlf. 8513 06
De førende mærker i cykler & knallerter

Tegn forsikringer i

Statsbanepersonalets Brandforsikringsagentur
og Understøttelsesforening af 1891

Lav præmie - uden gensidighed - kulant erstatning
Tillidsmænd over hele landet - Alle arter forsikringer tegnes

HERNING

DÜRRES DELIKATESSE

Østergade 3
Herning
Telf. 3136
- vi har alt til det kolde bord
Alt i 1. kl. kød - flæst - pålæg
salater - konserves
Prøv vort lækre smørrebrød

Kør sikker med TAXA

altid vogne ved banegaarden og torvet
Taxa - Herning telf. 777

der er - go' grund

brug **HERNING STORVASKERI**

TELEFON 1818

VIBORG

B. Vasegaard-Hansen

Malermester

Alt malerarbejde

udføres.

Tilbud gives gerne

Kirkebækvej 33, Viborg. Telf. 3032

N. K. NIELSEN

INVENTAR- OG BYGNINGSSNEDKERI

TILBUD GIVES GERNE

MIDDAGSHØJSVEJ 14, VIBORG. TELF. 1615
PRIVAT 2310

TV
Huset

Radio – Fjernsyn

Køleskabe

Vaskemaskiner

St. Mikkelsgade 21 – Viborg – Telefon 3742

Landboernes Møbelmagasin

Vestergade 4. Telf. 1904 – 2088

Møbler i 4 etager

Tæppehuset

Gravene 30. Telf. 2151
Viborg

NÆSTVED

PFAFF

Sydjællands største symaskineforretning
v/ Sv. Christensen

»Balticagården« Axeltorv 5 – Næstved – Telf. 72 33 66

Vi forhandler også vaskemaskiner, køleskabe,
støvsugere m. m.

Kør godt og økonomisk

kør med UNO-X benzin og olie

UNO-X

v/ Tage Saxe Svendsen

Ringstedgade 225 – Næstved – Telf. 72 44 55

NYBORG

Windsor Nørregade 20

Telf. 18 11

Herre- og Dreangeekvipering

**Centralværkstedernes
Marketenderi**

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

Driftsudvalget.

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

C. Knackstredt Tlf. Nyborg 550

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

Ligeså **UUNDVÆRLIG**
jernbanen er for trafikken er



Statsanstalten for Livsforsikring

Hovedkontor: Kampmannsgade 4. København V

VEJLE

Flere og flere kører ind til

UNO-X Benzin i særklasse

Vestre Engvej, Vejle. Telf. 2744

Salon »Ulla«

v/ Ulla Tiedemann

Merkurvej 2, Vejle. Telf. 5583

*Moderne hårpleje -
individuel klipning og frisering*



ORDENSHUSET

K. C. Danielsen

Vedelsgade 36 – Vejle – Telf. 1087

JESPER HOLK & CO

Tobakker – Vine – Rygeartikler

STORT UDVALG

Dæmningen 34

Vejle 1088

Egon Pedersens Bogbinderi

(Viggo Lauritzens Eftf.)

- vi indbinder gerne Deres fagblad

Tønnesgade 9 – Vejle – Telefon 1003

Malte Vestergaard & Co. A/S

Autoriseret
Dæmningen 23



Forhandler

Vejle

Telf. 1100

HORSENS

Strøg-Magasinet

Søndergade 41, Horsens. Telf. (066) 26190

Kjoler-Nederdele-Bluser-Strikvarer-Strømper

Skotøjsmagasinet »Brock«

Søndergade 40, Horsens. Telf. 25900

der er go' gang i sko fra Brock

Telefon HORSSENS 24850

Worm's
sandkage



Hatting
tvbakker

Slap a' i Rytterkroen

Sønderbrogade 2, Horsens. Telf. 25703

Stedet hvor man spiser godt -

Graversens SKO-magasin

V/ Erik Damsgaard

Jessensgade 10 Horsens – Telefon 25508

det moderne sko-magasin for dame-, herre- og børnesko

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



- i det lange løb vil De synes bedst om

ALBANI PILSNER

AARHUS

Alf Lundekeing
tandtekniker

NØRREGADE 2 · TLF.35874

DERES RADIO- OG TV-SPECIAL-FORRETNING!
Faglig salg og service

VIBY RADIO . GEORG SØRENSEN

Kongevej 19 · Viby J. · Telefon 41633

STRUER

Jørgen Graversen
Slagtermester

Alt i 1. kl. Kød-Flæsk-Pålæg

Søndergade 5, Struer.
Telf. 50017

RISSKOV

VALD. NIELSEN

Kolonial . Vine . Cigarer

Ndr.Strand 122 . Riiskov
Telf. 7 71 74

HENRIKSEN SKO

— et skridt foran

Vestergade 6, Struer. Telf. 50247

SØNDERBORG

A. ANDRESEN

St. Raadhugade 4 - Telf. 2 33 49 - Sønderborg

Anerk. ortopædisk skomagermester

Villy Rasmussen

MURERMESTER

Lundbyesgade 19 - Sønderborg - Telf. 24397

Vi giver gerne tilbud på alt murerarbejde - Nybygninger og ombygninger

Salon »madame«

KAJ JØRGENSEN - Perlegade 88 - Sønderborg - Telf. 2 49 05

- Den moderne salon for de moderne damer -

KALUNDBORG

Beiers TAPET & FARVER

SKIBBROGADE 3, KALUNDBORG

Tlf. 254

Leverandør til Feriehjemmet

A. KISTRUP Steffensen ½

Alt i manufaktur

Kordilgade 36, Kalundborg. Telf. 387

Kør godt - kør sikkert med-

Kalundborg Taxa Centralen

Telf. 808

MÆHL

Specialforretninger i Ure og Optik

Kordilgade 55, Kalundborg. Telf. 59 559

E. BLOM

Slagtermester

Nørrealle 45, Kalundborg 1040

Kød - Flæsk - Pålæg - Dybfrosne Varer - Varerne bringes



Kalundborg Depot

v/ Folmer Hansen

Bøgevej 1, Kalundborg . Telf. 670

Lys Petroleum - Gasolie

Fyringsdiesel - Farvet Benzin - Smøreolie

Deres direkte olieledning . Telf. 670

N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

Fa. KJÆR



CHRISTENSEN

Rubjerg Alle 7 . Telefon 503 og 520 . Lev. til feriehemmet

Alle-Salonen

v/ K. E. Hemmingsen

Nørrealle 57, Kalundborg . Telf. 1645

- alt i moderne hårpleje -

Permanent-Formskæring-Frisering

Særlig Afd. for Damer og Herrer

O. Blechingberg's Eftr.

Farve - Tapet - Linoleum - Tæpper

Kordilgade 69, Kalundborg . Telf. 62

ANDELSBANKEN

A.m.b.A.

Kalundborg Afdeling. Telf. 1111

Dora Christensen

Kød-Flæsk-Pålæg-Salater

kun 1. kl. Varer

Slagelsevej 70, Kalundborg . Telf. 702

Parfumeriet »Belle fleurs«

v/ K. Larsen

Alt i toiletartikler-parfume bijouterie

Skibbrogade 55, Kalundborg. Telf. 498

Kalundborg

Fællesbageri

Fiskehus nr. 1

Viktor Nielsen

Tlf. Kalundborg 659

Altid iriske Torske- og Rødspætte-
filet'er samt Fiskefars.

Leverandør til Feriehjemmet.

Forlang Kalundborg Mejeri's

1. kl. mejeriprodukter

Slagelsevej 121, Telf. 159

Uds. Nørrealle 57, Telf. 1392

Skibbrogade 53, Telf. 732

Kordilgade 52, Telf. 235

Vore vogne kommer overalt i Byen

VAREMESSEN
BUUR MØBEL

Søgeudstyr, Gardiner, Hvidevarer
Kalundborg - Tlf. 426

Kalundborg Folkeblad

Eneste blad der trykkes i Kalundborg

Telf. 236

Leo Kæraa

v/ Lejf Andersen

exam. tandtekniker

Kordilgade 60, Kalundborg. Telf. 1035