

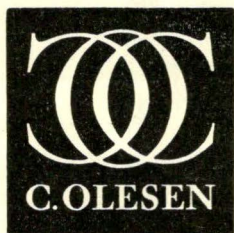
DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

NUMMER 16 · 20. AUGUST 1956 · 56. ÅRGANG



Den gensidige Uheldsforsikringsforening for de danske Statsbaners personale



AKTIESELSKABET
C. OLESEN
MANUFABRIK EN GROS
KØBENHAVN K.

THÜRMEERS
originale Snittøj

Jernbanevogne af enhver Konstruktion

VOGNFABRIKKEN
SCANDIA
AKTIESELSKAB
RANDERS

Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger
Hovedkontor: Njalsgade 15, København
Telefon 4015

Importkompagniet ^{A/S}
Kalundborg

Import af

**KUL, KOKS &
BRIKETTER**

Telf. *33 (Flere Ledn.)

**B
O
G
T
R
Y
K**
L. A. Jørgensen
Rosengaarden 13
Tlf. Byen 1502
København K

LEDIG



**Diesel-elektriske
lokomotiver og motorvogne**

1854

1954

FRICHS

Elegante Kjøler og Smoking
udlejes

ELKIÆR-OLSEN & SVENDSEN
Nørrebros Runddel 140 Telefon Taga 1513



AKTIESELSKABET
Accumulator-Fabriken

TELEFON LYNGBY 1645

OPTIKER
Felix Schmidts
EFTF.

Nørreport

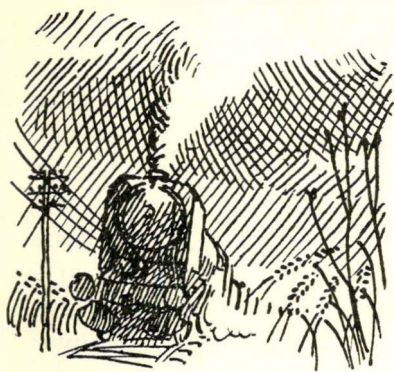
Nr. 68 mellem Nørregade og Fløjstræde
Byen 2006-2007

Statsbanernes Brille-Leverandør

DEUTA - HASTIGHEDSMAALERE

Leverandør til D S B

Repræsentant for Danmark: **P. FUNDER & SØN** . Vester Farimagsgade 19 . København V . Telf. C. 7



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 16 - 56. ÅRGANG

20. AUGUST 1956



Indhold:

| | |
|--|-----|
| Skal førerpladserne fortsat være stedbørn? | 219 |
| Samnordisk kursus | 220 |
| Tjenestemand — Folkepension .. | 221 |
| Statsbanernes driftsindtægter og -udgifter | 222 |
| Krydsningsstation Masnedø | 223 |
| Sikringsanlæg i forbindelse med Masnedø krydsningsstation ... | 224 |
| Rejseliv i Spanien | 225 |
| Til medlemmerne | 226 |
| Fællesrejsen til Tyskland | 226 |
| Højskolerne i Roskilde og Esbjerg | 227 |
| Tillidsmandskursus | 228 |
| Under DLF | 229 |
| Opmærksomhed frabedes | 229 |
| Personalia | 229 |
| Jubilæer | 229 |
| Nye adresser | 230 |
| Medlemslisten | 230 |
| Statsbanepersonalets Sygekasse | 230 |
| FFB-bøgerne | 230 |

Forsidebilledet:

*Storstrømsbroen med en del af
Masnedø, hvor den nye krydsnings-
station er anlagt.*



Redaktører:

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

Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup
Telefon Hell. 7269.
Kontortid 10—16.
Postkonto 20541.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Skal førerpladserne fortsat være stedbørn?

Der skrives stadig til os fra medlemmer, som beklager sig over de vilkår, der bydes dem i førerrummene. I særlig grad er der en voksende kritik over rummene i motormateriellet og over rummene i vognene ved den elektriske drift. Af de indlæg, vi har modtaget til bladet, bragte vi et par stykker i sidste nummer, og omend de var kortfattede, giver de et udmærket indtryk af de herskende tilstande og et billede af de uheldige forhold, som der efter vor mening snarest må ske en ændring med. Det er i særlig grad stolene, der rejses kritik over, og berettigelsen heraf må anerkendes af enhver, som har haft lejlighed til, ikke alene at stifte bekendtskab med stolenes facon, men også har haft adgang til at være henvist til at skulle sidde på disse pladser i flere timer ad gangen.

Arbejdspladsen er ikke noget hvilested, men når arbejdet kræver, at udøveren skal indtage en siddende stilling, f. eks. som tilfældet er ved de to driftsformer, for motordriftens vedkommende fordi dødmanspedalen skal betjenes, er det også nødvendigt med førerrumsstole, der ikke virker generende eller som fremkalder, at lokomotivføreren må indtage en unaturlig stilling. En forvredet stilling der ikke alene forhindrer manden i at foretage naturlige bevægelser, men også er en fare for fremkaldelsen af sygdomme. Hertil kommer det ganske ulidelige i, at man under udøvelsen af sikkerhedstjeneste trættes på en urimelig måde. Arbejdet under togfremførelsen er i sig selv meget krævende, og i de senere år er kravene yderligere vokset, alt efterhånden som udviklingen er skredet frem.

Vi for vort vedkommende erkender rigtigheden af, at der gennem de senere år fra administrationens side er gjort forsøg på for enkelte køretøjers vedkommende at finde frem til en bedre facon på stolene, og vi har også ved korte prøveture afprøvet de nye modeller og fundet dem bedre end de hidtil anvendte. Men det viser sig meget snart at være umuligt at finde frem til en tilfredsstillende facon, og årsagen hertil skal utvivlsomt findes i, at en passende stol overhovedet ikke kan fremstilles, da den i så fald ikke vil passe til førerrummets størrelse. Og her er det, hunden ligger begravet. Den karrighed man til stadighed udviser overfor størrelsen af et førerrum er den dybere årsag til, at vi og vore medlemmer fortsat vender tilbage til spørgsmålet om førerrumstolene.

Det var derfor ønskeligt, om vi kunne vække interessen hos rette vedkommende for de forslag, som foreningen for flere år tilbage har fremsendt til generaldirektoratet med anmodning om en udvidelse af rummenes størrelse. Skønt der som sagt er hengået år, siden vi fremsatte vore forslag, og der i den efterfølgende tid er kommet flere nye vogne af samme typer, har man overhovedet ikke foretaget ændringer, der har givet bedre pladsforhold for lokomotivpersonalet. Kun i et enkelt tilfælde i forbindelse med nybygning af litra MO har man delvis imødekommet foreningens ønske, der gik ud på en forøgelse af rummet med



Samnordisk kursus

Mandag den 20. august lægger man ud med det første samnordiske kursus. Det er henlagt til Morgedal Turisthotel, Telemark, Norge, og fra de nordiske lande samles 26 deltagere for at udbygge samarbejdet og kammeratskabet. Fra vor organisation deltager lokomotivførerne J. V. Christensen, Aarhus og P. Busk, Københavns Godsbanegård.

I 5 dage skal man bearbejde et omfattende materiale vedrørende arbejds- og tjenesteforhold for Nordens jernbanemænd.

Forretningsfører P. Madsen, Danmark, indleder med »Lønningsbestemmelser«. Herunder bestemmelser for ferie og sygdom.

Forbundsformand Backman, Finland, »Statstjenestemændenes pensionering i fremtiden«.

Forretningsfører Heggstad, Norge, »Arbejdstidsbestemmelserne«.

Studiesekretær Olle Gunnarsson, Sverige, »Samarbejdsudvalgene«.

Herudover bliver der to foredrag ved henholdsvis generaldirektør H. E. Stokke, NSB, og direktør Nils Langhelle.

Det første over emnet »Samordning af trafikmidlerne, herunder jernbanens stilling«, det andet over emnet »Det økonomiske samarbejde i Norden og dets betydning for transportvæsenet«.

For kursusedtagerne er tilrettelagt en udflugt og ved elskværdig imødekommenhed fra Norsk Hydro Elektrisk Kvælstofaktieselskab får de lejlighed til at bese selskabets anlæg i Rjukan.

20 cm i dybden. Det var dog ikke muligt at finde forståelse for alle 20 cm, men det lykkedes at få tilsagn om halvdelen heraf. Anderledes er det gået med førerrummene i vognene ved den elektriske drift. Her har man overhovedet ingen forandringer foretaget, skønt rummene i FS-vognene er så snævre, at det ofte er et problem at få anbragt stolen, så man samtidig kan betjene kontroller og bremsehåndtag. Vi har foreslået nedlægning af 2 siddepladser i passagerafdelingen for på denne måde at give førerrummet en nogenlunde størrelse og en facon, som giver føreren chance for at kunne vende sig i rummet. Det er stadig vor opfattelse, at dette indgreb overfor antal pladser for passagerer kan foretages uden større gene for publikum, som alligevel ikke udnytter pladsforholdene i S-togene i forhold til antal siddepladser, men altid søger hen til den vogn der vil være nærmest ved udgangsstationen.

Indenfor stort set alle fag der kræver siddende stilling under arbejdets udførelse, søger man stadig at forbedre forholdene, så arbejderen kan indtage en naturlig stilling. Så han eller hun frit og uhemmet kan foretage de nødvendige bevægelser og ikke for hurtigt trættes, fordi en unaturlig stilling må indtages. Det må være muligt at vise samme hensyn overfor lokomotivpersonalet, som er naglet til den samme plet under hele tjenesten. Smerter i lår og ben er i dag en almindelig lidelse for de mennesker, der skal benytte de omtalte stole og førerrum. Kanten af stolene skær op i lårene, og inden man er kommet langt ud på strækningen, begynder benene at snurre, hvorefter de bliver helt døde. Denne lidelse skyldes alene den korte afstand mellem stol og kontroller. En afstand som betinger, at et menneske af normal højde og drøjde ikke kan sidde ligefor, men må indtage en skrå stilling for overhovedet at kunne være i nærheden af betjeningshåndtagene.

Med litra MY indførte vi en amerikansk type til de europæiske baner. En type med mange nye tekniske finesser, men også en type, hvor der er taget hensyn til den mand, som skal betjene lokomotivet. Her er gyldigt bevis på, at man andre steder, ikke alene viser interesse for selve trækraftens værdi og betydning for banerne, men også hvad man samtidig kan forbedre og modernisere for personalet. MY-rummene er derfor et eksempel som burde følges op ved fremtidig bygning af lokomotiver og motorvogne til Danske Statsbaner, og man burde tillige lade teknikkerne udarbejde ændringsforslag til allerede leverede køretøjer, så forholdene også kan forbedres her. Der, hvor der er tale om kun at skulle flytte en skillevæg, som f. eks. tilfældet er i vognene ved S-togsdriften, kan det ikke være behæftet med større udgifter eller tekniske vanskeligheder, medens der selvsagt kan være andre og større problemer, der hvor motorerne ligger umiddelbart bag førerrumsskottet. Problemerne kan dog ikke være uovervindelige, og med lidt god vilje skulle sagen nok kunne klares. Lad os i denne forbindelse erindre om de nye typer diesellokomotiver som Danske Statsbaner agter at bygge og som så vidt vides er udarbejdet på tegnebrættet. Vi går ud fra, at disse lokomotiver er udstyret med et moderne førerrum, hvor der både er plads til lokomotivføreren og den nødvendige og behagelige stol.

Tjenestemand – Folkepension

Nedenstående interview med folketingsmand Peter Jørgensen, Aarhus, har vi modtaget fra Den socialdemokratiske Provinspresse.



Den skarpe reaktion i tjenestemandskredse på folkepensionsforslaget har naturligvis vakt opmærksomhed også hos politikerne. Men med den enighed, der konstateredes ved forslaget anden behandling i folketinget, er det nok tvivlsomt, om der ændres noget i bestemmelserne vedrørende tjenestemændenes forhold til folkepensionen. Afgørelsen falder i september måned.

Alligevel bliver der spænding om slutopløbet, da man må forudse, at tjenestemandsovergangsplanerne vil gøre et sidste forsøg på at overbevise folketingsudvalget om betydningen af at ændre tjenestemændenes relationer til folkepension — altså en revision af bestemmelsen om, at tjenestemændene skal yde folkepensionsbidrag uden at oppebære folkepension, og af planen om, at fremtidig ansatte tjenestemænd skal indrulleres under folkepensionen. Det sidste har dog kun form af en henstilling til overvejelse i lønningskommissionen.

Men det er på de to punkter, tjenestemændene opponerer, fordi man aner vidtgående konsekvenser for tjenestemandens stilling overhovedet.

Man tager sorgerne på forskud.

Vi har bedt en af de folketingsmænd, der — selv tjenestemand — har fordybet sig i dette problem, om at fremsætte sit syn på tingene. Det er Peter Jørgensen, Aarhus, indvalgt i folketinget i 1950 af socialdemokratiet.

— Jeg ved meget vel, at der med den nu bebudede nyordning af tjenestemændenes ansættelsesvilkår i pensionsmæssig henseende røres ved noget meget centralt i hele forholdet mellem det offentlige og dets tjenestemænd, siger Peter Jørgensen, men det forekommer mig, at de nærmest opskræmte kommentarer, der har lydt fra flere tjenestemandsgupper, er af noget iltom karakter. Det er ligesom man vil tage sorgerne på forskud. Lad os nu vente og se, om der overhovedet bliver noget at være ked af. Det er jo ikke de nu ansatte tjenestemænds vilkår, der berøres, herom er alle enige. Det er alene de fremtidiges, og nyordningen skal jo tilrettelægges i lønningskommissionen, hvori sidder dygtige repræsentanter for tjenestemændene. Det er en given ting, at vi lægger ikke navn til et system, der vil forringe den enkeltes vilkår i forhold til nu, og gør man sig endelig forhåndsbekymringer om mindsket tryghedsfølelse i ansættelsesforholdet, synes jeg, man må betænke, at tjenestemændene har opbygget stærke og indflydelsesrige organisationer, som det giver tryghed at have i ryggen. Foruden at tjenestemændene vel ikke kan undgå at kaste et sideblik til de økonomiske fordele, som eksempelvis ingeniørgruppen har opnået ved kontraktansættelse.

Det er ikke muligt at sige, i hvilket omfang en indskrænkning eller ophævelse af den nuværende pensionsret vil påvirke tjenestemandsbegrebet, men det er indlysende, at da den statsgaranterede pension er tjenestemandsstillingens grundpille, vil et lovindgreb, som berører dette vitale punkt, kunne udløse virkninger, der indebærer en omkalfatring af det bestående tjenestemandssystem. Men sådan noget sker ikke på en studs. Det kræver dybtgående overvejelser, som det vel næppe er muligt at tilendebringe, før folkepensionen træder i kraft den 1. oktober 1957.

Regulativerne til revision.

— De pegede på kontraktansættelse, Er det mon gennemførligt for større grupper?

— Det er vel en af de ting, vi må se på, hvis det kommer så vidt. Men jeg vil her gerne pointere, at sideordnet med de lønkomensationer, som tjenestemanden tilkommer ved at blive folkepensionist, må der ske en revision af de regulativer, som nu håndhæves overfor tjenestemændene fra det offentlige side, og som man ikke har i det private erhvervsliv. Tjenestemandspiligt kan ikke opretholdes i uændret form, når tjenestemandshederne beskæres. Her melder sig straks nye problemer.

— Men så er der folkepensionsbidraget. Hvad siger De til det?

— At det skal ses i sammenhæng med hele folkepension-sagens udvikling. Så ville måske meget klares. Jeg forstår jo godt, at tjenestemændene gør indsigelse. Men lad os trække vejret et øjeblik.

Se, da *Strøm* i efteråret kom med sit forslag (det socialdemokratisk-radikale) var tjenestemændene heller ikke folkepensionsberettigede, men de var i dette forslag *fritaget* for at svare bidrag. Nu fulgte hele det politiske spil. Der blev nedsat et folketingsudvalg, og her forhandlede man fra november til april uden faktisk at komme af stedet. Venstre og konservative stillede en mangfoldighed af spørgsmål, som naturligvis måtte undersøges og besvares, og først den 16. april forelå de sidste svar, specielt om bidragsbetalingen. Den 25. april mødte derpå venstre og konservative op i udvalget med et udarbejdet forhandlingstilbud overfor socialdemokratiet og de radikale. Dette var en stor begivenhed, da man i en reformlovgivning af så banebrydende karakter måtte lægge vægt på at samle bred parlamentarisk tilslutning. Der opstod en helt ny situation, eftersom man i realiteten forlod regeringsforslaget og faldt over på den mellemproportional, der kunne afstikkes på grundlag af det venstre-konservative udspil, nemlig en overbygning af aldersren-

ten kombineret med en generel folkepensionsydelse. Med andre ord: Aldersrenten kom ind i billedet, mens regeringsforslaget var baseret på opbygning af en selvstændig folkepension over en 6-årig periode.

Hvorfor tjenestemændene skal bidrage.

Vi må fastholde dette med aldersrenten, for heri ligger hunden begravet med hensyn til tjenestemændenes bidragspligt. Man argumenterede som så, at når tjenestemændene hidtil har bidraget til aldersrenten, så er der ikke noget urimeligt i, at de fortsætter med at bidrage, selvom aldersrenten kaldes folkepension, bliver noget højere og udvides til en større ordning. Denne argumentation drog tilmed næring af, at oppositionen tvang finansministeren til at nedsætte bidraget fra 1½ til 1 pct., for desto større betydning fik det, at kredsen af bidragydere blev så stor som mulig.

Uden betydning var det næppe heller, at venstres ordfører ved behandlingen i folketinget den 9. maj af tjenestemandsløven havde bundet sig stærkt til tjenestemændenes fortrinsstilling som følge af pensionen, idet *Arnth Jensen* her erindrede om, »at tjenestemandsstillingen indeholder goder, som ikke er nemme at vurdere i penge. Tjenestemændene er ikke udsat for arbejdsløshed og kan altså spare kontingent til arbejdsløhedskassen. De får sygeløn, og ikke mindst får de efterløn gennem pensionsordningen, som enhver kan se i øjeblikket ligger over, hvad man egentlig havde ventet sig — det må man holde sig for øje . . . «

Sådan sagde venstres ordfører, fortsætter Peter Jørgensen, og dette synspunkt fulgtes op i det venstre-konservative forhandlingstilbud af 25. april, hvor de to parter lagde sig fast på, at *alle* skatteydere skulle udrede 1 pct. af den skattepligtige indkomst i bidrag til folkepension.

Jeg vil også tro, at en anden faktor har øvet indflydelse på den holdning, oppositionen valgte at indtage, nemlig *Thorkil Kristensens* stillingtagen. *Thorkil Kristensen*, der jo i borgerlige kredse har et vist gehør, fremtrådte fra første færd som decideret modstander af folkepensionen, og han har ved flere lejligheder krævet forholdet mellem tjenestemændenes pensionsbidrag og pensionernes størrelse taget op til revision ud fra det synspunkt, at tjenestemændene betaler for lidt og staten for meget. Selvom *Thorkil Kristensens* meninger ikke er lige velsete blandt hans egne, har han en position udadtil, som de to borgerlige partier må tage hensyn til.

Løbet er kørt.

Jeg har nævnt alt dette, for at man skal forstå, hvorledes det politiske handlingsforløb kan blive underkastet påvirkninger af forskelligste art, således at resultatet bliver helt anderledes end udgangspunktet. Men jeg føler dog trang til at gøre opmærksom på, at *Kampmann* i folketinget beklagede, at hans oprindelige finansieringsforslag ikke kunne gennemføres. Adspurgt af *Thorkil Kristensen* sagde finansministeren, at hvis der ikke kunne tilvejebringes de fornødne besparelser, så havde han ikke noget imod at vende tilbage til forslaget om et 1½ pct.s ikke-fradragsberettiget bidrag. Men heri mener jeg nu ikke, at man kan lægge forhåbning

om samtidig at få tjenestemændene fritaget. Det løb er kørt.

— *Finder De* — alt taget i betragtning — det er rimeligt, at tjenestemændene skal svare bidrag uden at kunne få folkepension?

— Det er nu ikke rigtigt, at tjenestemandsstanden som helhed er afskåret fra folkepension. En halv snes procent af tjenestemændene menes at kunne komme i betragtning, ligesom tilfældet har været med aldersrenten, men for de resterende 90 pct. er det naturligvis en forringelse, og før jeg svarer på, om jeg finder det urimeligt, må jeg forbeholde mig at afvente, hvad der kommer ud af lønningskommissionens arbejde, da det naturligt henhører under denne kommission at tage dette forhold med ind i sine overvejelser.

— Men hvad så med folketingsmedlemmerne? De kan jo få folkepension, skønt de har en af staten pristalsreguleret pensionsordning. Er det rimeligt?

— Ja, man har talt om, at det er en skønhedsplet på forslaget, og jeg skal ikke påstå, at der ikke er noget her, som må rettes. På den anden side kan man vel ikke forlange, at en folketingsmand, der kun er valgt på en kort tid og derfor ikke kan få pension, også skal afskæres fra folkepensionen? For de medlemmer derimod, som sidder i tinget en årække og kan opnå højeste folketingspension, vil det være en økonomisk favør at kunne oppebære folkepension ved siden af. Det er et problem, man må se på i udvalget inden tredje behandling. *B. J.*

Statsbanernes driftsindtægter og -udgifter april kvartal 1956

Statsbanernes driftsindtægter og -udgifter angives følgende:

I forhold til april kvartal 1955 er indtægten af personbefordringen, ca. 64,6 mill. kr., faldet med ca. 2,7 mill. kr., indtægten af godsbefordringen, ca. 44,9 mill. kr., steget med ca. 7,5 mill. kr. og forskellige andre indtægter, ca. 9,2 mill. kr., faldet med ca. 0,4 mill. kr.

Alt i alt er driftsindtægterne, ca. 118,7 mill. kr., steget med ca. 4,4 mill. kr.

De egentlige driftsudgifter, ca. 121,6 mill. kr., er steget med ca. 4,0 mill. kr. Der er en stigning på ca. 3,4 mill. kr. på udgiften til lønninger som følge af de pr. 1. april 1956 udbetalte nye løntillæg ifølge særlig lov samt forhøjelse af reguleringstillæget pr. 1. oktober 1955 og 1. april 1956.

Udgiften til vedligeholdelse af anlæg (herunder også rullende materiel og færger m. m.) er faldet med ca. 0,7 mill. kr.

Driftsresultatet, et underskud på ca. 2,9 mill. kr., er herefter ca. 0,4 mill. kr. bedre end i april kvartal 1955.

Udgifterne til afskrivning og forrentning er steget med ca. 1,3 mill. kr. til ca. 15,1 mill. kr., hvorefter det endelige regnskabsmæssige resultat bliver, at der er et underskud på ca. 17,9 mill. kr. mod ca. 17 mill. kr. i april kvartal 1955.

Til imødegåelse af en forventet større arbejdsløshed efter den 2. verdenskrig blev bl. a. også udførelsen af jord-, bro- og afvandingsarbejderne for anlæg af 2. spor for Falsterbanen på strækningen fra Orehoved til Nykøbing Fl. optaget på arbejds- og socialministeriets beredskabsliste, og ved lovanordning af 31. maj 1944 blev der givet bemyndigelse til at erhverve de for anlæggets udførelse nødvendige arealer m. v., hvilket i det væsentlige har fundet sted i årene 1944—47. Udførelsen af anlægget var påregnet igangsat umiddelbart efter krigens ophør, hvor man måtte forvente en væsentlig forøgelse af toggangen, men på grund af de uafklarede forhold angående Gedser—Warnemünde overfartens genåbning blev arbejdet i 1946 stillet i bero indtil videre.

I sommeren 1951 blev imidlertid Gedser—Grossenbrode ruten åbnet, og med den stadige udbygning af denne overfart er toggangen på Sydbanen efterhånden blevet så intensiv, at togforsinkelser ikke har kunnet undgås, hvilket i særlig grad skyldes den manglende krydsningsmulighed på det særligt lange stationsinterval (ca. 9,2 km) mellem Vordingborg og Orehoved. Etableringen af den ovenfor nævnte krydsningsstation på Masnedø har derfor meldt sig som en nærliggende løsning af trafikproblemet, og efter at jord-, beton- og sporarbejdet for dette anlæg

er blevet fuldført i efteråret 1955 og foråret 1956, har krydsningsstationen nu kunnet tages i brug den 18. juli i år.

Krydsningssporet, der er vist skematisk på fig. 2, ligger på hovedsporets vestre side og med ca. 700 m nyttelængde; det ligger ca. 3,8 km fra Vordingborg station og ca. 5,4 km fra Orehoved station på 2,5 og 2 ‰/100 stigning mod Storstrømsbroen. Gennem vigesporet i et i nord udfor km 123,46 i det retlinede hovedspor indlagt sporskifte 1 : 11 er krydsningssporet ført mod syd parallelt med og i 4,7 m afstand fra hovedsporet for atter at tilslutte dette gennem et i 700 m kurven udfor km 124,32 indlagt medkrummet sporskifte 1 : 11 umiddelbart nord for Storstrømsbroen. De tilladte hastigheder for hovedsporet og krydsningssporet er 100 km/t henholdsvis 50 km/t.

Det ved ibrugtagningen af Storstrømsbroen i september 1937 for en forventet større udflugt til broen i den første tid efter indvielsen etablerede »Masnedø trinbræt« blev nedlagt fra sommerkøreplanen f. å. dels af sikkerhedsmæssige grunde i forbindelse med den ny krydsningsstation, dels fordi benyttelsen af trinbrættet, der i øvrigt passerer af statsbanernes rutebil Vordingborg—Maribo flere gange daglig, efterhånden var blevet ganske forsvindende.

Sikringsanlæg i forbindelse med Masnedø krydsningsstation

Ved afdelingsingeniør Wessel Hansen, signalvæsenet.

Etableringen af Masnedø krydsningsstation medførte bl. a. det spørgsmål, om udgiften til sikkerhedstjenesten på stationen kunne bringes ned under det, der ellers må regnes med ved stationer af tilsvarende karakter.

Efter at Danske Statsbaner havde besluttet sig til at forsøge fjernstyring af landstationer på den fynske hovedbane, lå det nært at lade Masnedø fjernstyre fra Vordingborg station. Fjernstyring af en krydsningsstation på enkeltsporet bane er betydelig lettere at gennemføre end fjernstyring af en tilsvarende station på dobbeltsporet bane, men ved fjernstyring må man tillige have automatiske strækningssikringsanlæg (linieblok), og på dette område viste forholdene sig overordentligt vanskelige på strækningen Vordingborg—Orehoved.

Årsagen til vanskelighederne var, at statsbanerne — som følge af den store driftsforstyr-

rende brand på Lillebæltsbroen den 26. juli 1946 — har foretaget gennemgribende sikkerhedsforanstaltninger på alle større broer for at hindre større brandskader. Disse foranstaltninger har på Storstrømsbroen praktisk taget umuliggjort sporisolationer, og følgelig kunne man ikke udføre automatisk linieblok på sædvanlig måde.

En undersøgelse viste, at enkelte andre europæiske lande i flere tilfælde havde været i samme situation (dog af andre årsager), og at der derfor fandtes en færdig konstruktion, som kunne anvendes til benyttelse ved automatiske strækningssikringsanlæg: *hjulakseltællere*. Derfor bliver — på strækningen Vordingborg—Orehoved — sikkerheden for, at kun ét tog ad gangen findes mellem togtølgestationerne, tilvejebragt ved hjælp af hjulakseltællere, der er indrettet sådan, at relæsystemer bringes til at tælle antallet af aksler, som kører ind på og ud

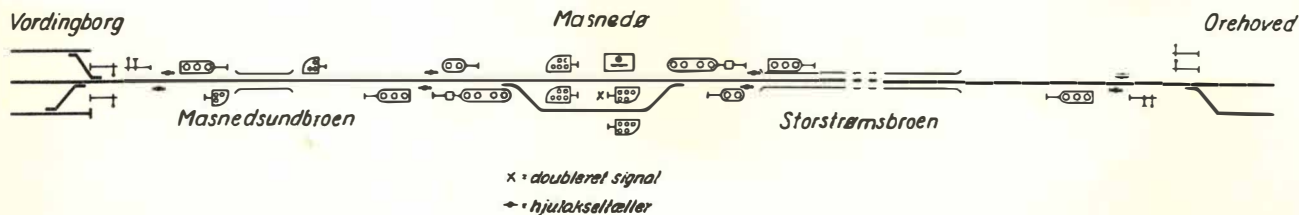


Fig. 3.

af et sporstykke, idet toget magnetisk påvirker apparater i sporet. Relæsystemerne angiver altså, at sporstykket er fri, når der ikke er registreret aksler.

Fig. 3 viser skematisk sikringsanlæggenes omfang på strækningen Vordingborg—Orehoved.

Den nye krydsningsstation forsynes med et relæanlæg, som dels kan lokalbetjenes fra et rum i relæhuset, dels kan fjernstyres fra Vordingborg. I anlæggets første tid vil der udelukkende blive tale om lokalbetjening, idet fjernstyrings- og hjulakseltælleranlæggene ikke er færdigopstillede.

Rejseliv i Spanien

Af lokomotivfører Juul Madsen, Korsør.

H. C. Andersen har i en af sine rejsebeskrivelser i begejstrede vendinger beskrevet den epokegørende revolution, jernbanens tilblivelse betød for datidens mennesker, som ellers kun af transportmidler kendte diligencer og apostlenes heste. Jeg husker hans beretning om en rejse mellem Dresden og en anden by i Tyskland, hvor toget opnåede den svimlende hastighed af 45 km i timen, og jeg lader tankerne rulle tilbage til første halvdel af forrige århundrede, og lader fantasien frembringe et billede af, hvordan beretningen må ha' ombølget befolkningen med eventyrets uvirkelige skær.

Vi, som lever i det 20. århundredes forjagede, tempoombølgede virvar af luksuriøse kommunikationsmidler, fatter dårlig nok rækkevidden af denne udvikling. Vi skænker den faktisk ikke en tanke, men råber kun på mere fart og større luksus.

Kontrasten, mellem det 19. og 20. århundredes jernbanevæsen, virker derfor besynderlig, uvirkelig og lammende på rejseminded mennesker, når de ved Pyrenæerne stifter bekendtskab med RENFE, som er en forkortelse af »Red Nacional de los Ferrocarriles Espanoles«, hvilket vil sige de spanske statsbaner.

At rejse med tog i Spanien er en kunst, som er krydret med ingredienser, der stiller det største krav til tålmodighed, forsagelse, fysisk robusthed og tilsidesættelse af alle fine fornemmelser. Strabadserne kalder på sportsmanden i én, men ryster til gengæld de rejsende sammen i et demokratisk fællesskab af usnobbet inderlighed, som forsøder de anstrengende lidelsers mangfoldighed på en legendarisk måde.

Der findes ganske vist på hovedstrækningerne nogle skinnende, forkromede, rustfrie superamerikanske luksustog; men de findes i en mængde som en loppe i en høstak og tæller derfor ikke med, når man skal afspejle et billede af de primitive forhold, hvorunder jernbanedriften praktiseres på den pyrenæriske halvø. De er for det første usædvanlig dyre, og for det andet er det næsten en håbløs opgave at forsøge at skaffe billetter til disse tog.

Med blåøjet naivitet vil turisten, som i alle vest-europæiske lande, stille på banegården en halv time før togets afgang i forvisningen om, at man bare kan okkupere en plads, hvor som helst der er en plads ledig. Men det er kun første gang, man er så godtroende, for der er aldrig ledige pladser. De er solgt på forhånd, og når alle pladser er solgt, kan der ikke komme flere med. Den uheldige eller ulykkelige må med vemod se toget forlade stationen.

Er man nu så heldig at træffe en spanioler, der taler lidt tysk eller engelsk — hvilket er meget sjældent under disse himmelstrøg — vil han forundret høre på ens beklagelser og ryste opgivende på sit mørkmankede hoved over den mærkelige indstilling andre mennesker har til rejselivet. Han fortæller om RENFE's informations- og billetkontor, som aldrig findes på stationen, men inde midt i byen. Det er en tvingende nødvendighed, at man opsøger RENFE så snart, man ankommer til en by dernede for at få ordnet sin vidererejse, og så kan man endda godt være udsat for, at alle pladser er solgt til togene 3—4 dage frem i tiden.

Dette dilemma kan ophobe uoverskuelige konsekvenser for den rejsende, som kun har 3 ugers ferie til sin disposition, da han enten må resignere på en mængde af de fremmedartede oplevelser eller simpelthen forbigå dem med skuffelsens spøgelse mejslet i bevidstheden.

En hvilken som helst, der ikke er særlig rejsevant eller har tilstrækkelig sprogfærdigheder, vil sætte sig til at fortvivle, når en betjent fra Francos milits venligt, men bestemt, betyder den indignerede turist, at man må forsvinde fra billetlugen, da man ikke har tid til at høre på alle hans harmfulde udgydelser.

Men er man i besiddelse af tilstrækkelig frækhed og mod, vader man lige ind i helligdommen bag den lukkede dør og bombarderer manden bag skranken med bedemandsagtige ordstrømme. Han er som alle spaniolere venlig, gestikulerende og smilende, og han kan selvfølgelig godt sætte sig ind i ens fortvivlede situation, men beklager meget, at han ikke er i stand til at hjælpe og slår talende ud med hånden, som kun kan opfattes som: Der er døren — farvel! Men beslutter opfattelsesevnen et op-

rør mod RENFE og dens middelalderlige driftsform, bliver man stående og gentager den samme remse utallige gange. Så megen stædig udholdenhed imponerer til sidst manden, og han fremtryller med en tryllekunstners behændighed nogle pladsbilletter, som ellers allerede var bestilt. Men så må man også, selvom man har første klasses billet, affinde sig med pladser på tredje klasse, da der ellers ikke er noget håb om befording.

Jernbanemateriellet er tilsyneladende fra før århundredeskiftet, og er i en miserabel forfatning, ligesom forbindelserne mellem de forskellige egne er lige så elendige som materiellet. Godsvognene ligner frønnet emballage, som årtier ælde og mangel på maling har bragt i en sådan tilstand, at de endog ville være ubrugelige til optændingsbrænde. Man ville finde det ganske uforsvarligt at indkoble disse iirkelige, forhistoriske prærievogne selv i de langsomste rangertræk i de øvrige vesteuropæiske lande.

Da der er kolossale afstande mellem seværdighederne i Spanien, må man være indstillet på at skulle tilbagelægge en dagsrejse, hver gang man sætter sig op i et tog. Det er en prøvelse, som stiller de største krav til den menneskelige kondition, fordi trængslen er ubeskrivelig og personvognene forfærdelige. Vognene er inddelt i første, anden og tredje klasse, men denne gradsbetegnelse må ikke sammenlignes med vores opfattelse af denne klassificering. Første klasse har ganske vist polstrede sæder, men affjedringen, eller mangel herpå, får vognene til at slingre eller hoppe som et skib i havsnød, og er ubetinget ingen nydelse.

Tredie klasse slår alle rekorder i primitivitet. Vognene er usandsynlig snavsede, og en modbydelig stank slår den rejsende i møde, når han træder ind i disse vogne. De er indrettet med dobbeltbænke med hårde træsæder og vinkelrette rygstød, og er altid overfyldt til bristepunktet med passagerer, kufferter, enorme tøjbylter og høns. Tredie klasse er nemlig ikke alene for laverestående væsener af menneskeracen, men også for dyr. Folk kommer slæbende med deres levende høns, som er bundtet sammen med en snor i benene, og smider dem op i bagagenettet eller ind under sæderne, hvor de, hvis de begynder at lave for megen halløj, får et ubarmhertigt spark engang imellem.

Varmen er ulidelig, for solens bagende stråler hviler med ubarmhertig styrke over de svedne landskaber i dette regnfattige land. Derfor stiger temperaturen i kupeen helt op i nærheden af det menneskelige smeltepunkt, for selvom alle vinduer er trukket ned, er togets langsommelig fart ikke nok til at præstere bare en ubetydelig svalende brise.

Men trods alle disse besværligheder har tredieklasserne alligevel deres egen charme, som lægger et lindrende tæppe af fremmedartede oplevelser over pinslerne. Man bliver draget ind i den særegne atmosfære, der hviler over den jævne, spanske befolknings hverdag på en åben og hjertelig måde.

Spaniolernes gæstfrihed, hjælpsomhed og imødekommethed er imponerende. De har temperament og et strålende humør, som i sammenblandet tilstand bliver en vidunderlig cocktail af blidhed, heftighed, sagtmodighed og flammende lidenskab. Alle nuancer af disse sindsstemninger bliver den rej-

sende beriget med under de daglange rejser. Her kender man ikke til reserverethed overfor andre medrejsende, man er fra første færd inddraget i et fællesskab som fælles lidelser altid betinger. Der bliver snakket, diskuteret og gestikuleret, og man dunker hinanden i ryggen eller på brystet, mens latteren runger.

På grund af den frygtelige varme er fordampningen fra legemet fantastisk, og som følge deraf er vinflaskerne det nødvendige rejseudstyr. Flasken går på omgang blandt de rejsende i kupeen med en selvfølgelighed som om der var tale om én samlet familie. Der er dog intet uhygiejnisk ved dette, for man holder flasken ca. 10 cm fra munden og lader den læskende stråle løbe ind i gabet. For de indfødte er denne drikkemåde indøvet, så den beherskes til fuldkommenhed; men for turisten er det meget besværligt og resulterer altid i oversprøjtet skjorte, hvilket frembringer den samme lystige glæde blandt de medrejsende, som en dansk snaps forårsager hos en dansker, når han får en udlænding til at tage et ordentligt synk.

Selvom man mangfoldige gange bander RENFE langt væk på rejser i Spanien, er der alligevel noget dragende, som gør, at man gerne vil udsætte sig for strabadserne endnu engang, for primitiviteten, som man møder den dernede i al sin styrke, er nemlig indtagende på en særegen måde.

Til medlemmerne

På kongressen i maj måned d. å. vedtoges en kontingentforhøjelse på 1,00 kr. pr. medlem pr. måned fordelt med 50 øre til feriehjemsfonden og 50 øre til afdelingerne.

Kontingentforhøjelsen skulle ifølge vedtagelsen træde i kraft fra 1. juli 1956, men det var på dette tidspunkt ikke muligt for bogholderkontoret at få de nye satser indarbejdet i bogholderimaskinerne, og dette vil derfor først ske pr. 1. oktober.

For at overholde kongressens beslutning og for at afdelingerne kan få, hvad der tilkommer dem, vil der derfor ligeledes pr. 1. oktober blive foretaget en éngangsafkorting på 3,00 kr. pr. medlem.

Det forhøjede administrationstilskud til afdelingerne vil første gang blive udbetalt for juli kvartal 1956, hvilken udbetaling finder sted i sidste halvdel af september måned.

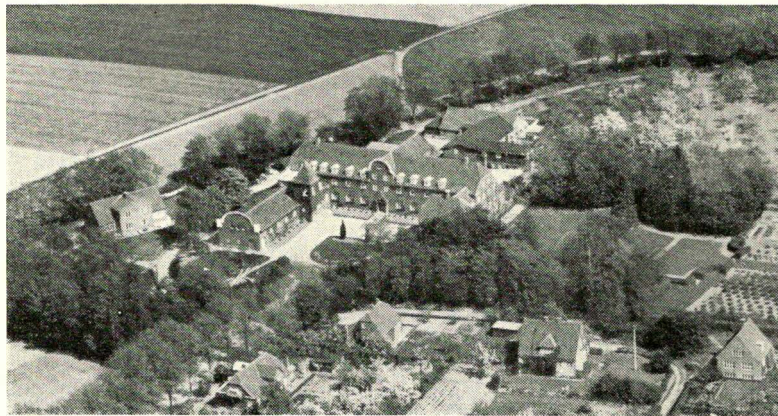


Landsoplysningsudvalget

Fællesrejsen til Tyskland

Landsoplysningsudvalget meddeler, at den planlagte fællesrejse til Nord-Tyskland og Harzen er aflyst på grund af manglende tilslutning.

Højskolerne i Roskilde og Esbjerg



Luftbillede af
Roskilde Højskole.

Arbejderbevægelsens to højskoler i Roskilde og Esbjerg — forbereder sig nu atter på den 6 måneders vinterskole. Nogle få sneunge arbejdere vil få chancen for at udvikle og dygtiggøre sig gennem et højskoleophold. Højskolernes problem er imidlertid, at vore unge intet kendskab har til højskolen i almindelighed, og slet ikke til arbejderbevægelsens egne. For hundrede år siden grundlagte bønderne højskolen, vækkede de unge for ideen — og skabte historie. Vi kunne måske gøre det samme, men der må slås på tromme.

Højskolernes mål er først og fremmest at gøre ungdommen aktiv og interesseret i det, der sker omkring den, og det søges nået ved den måde undervisningen og livet på skolen er lagt til rette på.

En ny skoleform.

De to skoler er ikke en kedelig gentagelse af barneskolen med bedagede, alene-vidende lærere og løftede pegefingre. Vi tror ikke, at voksne aktiveres ved at blive behandlet som skolebørn. Sko-

lernes arbejdsmetoder er helt igennem baseret på elevernes medvirken, og former sig som et kammeratlig samarbejde mellem lærere og elever — vi siger du til hinanden og drøfter sagerne på lige fod.

Katederet er afskaffet til fordel for gruppen. Eleverne opdeles tit i smågrupper, som får forelagt nogle spørgsmål til besvarelse, og alle deltager i debatten. Ingen tvinges naturligvis til at optræde, men lysten til at være med melder sig uvilkårligt i den tvangfri atmosfære. Kammeraterne har jo ikke større forkundskaber end du selv.

Se selv og prøv selv! Man lærer ikke bare ved at læse og høre, men lige så meget ved at se. Derfor anvendes også film og billedbånd i undervisningen, ligesom grammofon og båndoptager ikke mindst i sprog- og musiktimerne er af stor værdi. Båndoptageren er også et fortrinligt hjælpemiddel, når der øves i dansk og foreningskundskab. Men først og fremmest lærer man ved selv at prøve. Når det gælder f. eks. foreningskundskab må man prøve selv at være dirigent, foredragsholder og diskussions-



Esbjerg
Højskole
med
kollegierne
i forgrunden.



Esbjerg Højskoles skolebygning.

deltager, og man lærer at tage kritikken fra kammeraterne bagefter og selv at kunne kritisere uden at såre.

Elevernes selvstyre.

På begge skoler er eleverne i høj grad medbestemmende i skolens anliggender. Det er kun naturligt i en tid, hvor arbejderbevægelsen går så stærkt ind for demokratiet på arbejdspladsen. Eleverne vælger selv sin tillidsmand og talrige udvalg, der har til opgave at tage sig af forskellige sider af livet på skolen. Et sportsudvalg arrangerer højskolemesterskaber i bordtennis, håndbold, volleyball, løb o. s. v., ligesom de inviterer de lokale klubber på klø i diverse sportsgrene. Et trivselsudvalg sørger for, at eleverne selv retter de små misstemninger, der eventuelt måtte opstå. Redaktionsudvalget redigerer skolens lokale avis, og festudvalget har til opgave at sætte kolorit på lørdagsaftenerne og vore andre festlige komsammer. Når årets store fester, solhverv og fastelavn, løber af stabelen, er hele skolen i sving med udsmykning og forberedelse af underholdning.

Gennem de aktiviserende undervisningsformer og ikke mindst gennem elevernes selvstyre, forfølger de to skoler deres formål: at tilskynde til en aktiv, demokratisk livsform.

Den ny *Esbjerg Højskole*, som stod færdigbygget i 1955, ligger på et højdedrag nord for byen med direkte indgang til den smukke Vognsbølspark. Skolebygningen rummer en foredragssal, der tillige er biograf, en gymnastiksal, spisestue og opholdsstue. På 1. sal er der 5 klasseværelser og et stort, lyst bibliotek, og i kælderen badstue med tørluftsbad og et hobbyværksted. I en bygning for sig ligger arbejdsstudielokalet, som er det eneste af sin art i Europa. Eleverne bor i 4 frit liggende kollegier med 25 enkeltværelser og 6 dobbeltværelser i hvert. Der er en forstue med håndvask og garderobe til hvert

værelse, og de fleste har altan. I hvert kollegies stueetage er der opholdsstuer med tekøkken og med døre ud til solterrassen, i kælderen vaske-, stryge- og tørrerum.

Roskilde Højskole ligger på en bakketop lidt nord for byen. En gammel lindealle fører op til den statelige rødstensbygning, omgivet af 6 tønner land park og frugthave og med udsigt over den skovkransede Roskilde fjord. Alle skolens lokaler er samlet i én 3-fløjet, 3-etages bygning, overalt kunstnerisk udsmykket, navnkundigst foredragssalens frescomalerier: »Massernes vandring mod lyset«. Spisesalen rummer scene, hvor vinterens dramer udspringer. I dagligstuen fremlægges landets førende aviser, der er radio og antenne til fjernsyn, (der lejes ved særlige anledninger). Skolen har 4 klasseværelser, gymnastiksal med badmintonbane, 6000 binds bibliotek omfattende allernyeste fag- og skønlitteratur. Der er plads til 74 elever i 37 dobbeltværelser. Adgang til flisevaske- og -baderum med varmt vand og særlige lokaliteter for tøjvask, tekøkken og en butik med dertil hørende fornødenheder.

Tillidsmandskursus

På foreningens tillidsmandskursus i tiden 3.—10. september på feriehuset deltager følgende: lokomotivførerne B. V. Olsen, Hgl., O E Søltoft, Næ, J. Ourø-Jensen, Næ, S. A. Martinsen, Kb., E. Høftoft, Kb., E .P. R. Jensen, Kø., P. A. L. Jørgensen, Od., R. U. Andersen, Sdb., H. Ørnstrøm, Pa., N. P. Juncher, Fa., E. Larsen, Svg., H. Halbro, Ar., K. E. Friis, Ar., S. K. Jensen, Ab. og P. J. J. Busk, Gb., elektrofører V. Egaa Andersen, Av., lokomotivfyrbøderne K. M. Nielsen, Gb., H. E. Jørgensen, Kø, B. K. Christensen, Kø., K. H. J. Bergholtz, Ge., B. V. Pedersen, Ro., F. Hansen, Od., S. E. Schou, Aa., C. Jensen, Pa., J. Aa. R. Eriksen, Sdb., L. Willumsgaard, Es., W. A. Jensen, Ar., B. N. Christensen, Ar., L. S. Andersen, Str., F. Christensen, Fh., og R. G. Holm, Fa.

Fra Dansk Lokomotivmands-Forbund deltager motorførerne C. Christiansen, Hj. og G. Larsen, Ns.

Gruppeledere bliver lokomotivførerne J. V. Christiansen, Ar., G. A. Rasmussen, Gb. og S. Sune-son, Gb.

Der er tilrettelagt en række foredrag således:

Forsvarsminister Poul Hansen: »Danmarks stilling inden for A-pagten.«

Faktor G. Olsen: »Den tekniske side af DLT.«

Sekretær K. B. Knudsen: »DLF's organisatoriske forbindelser.«

Hovedkasserer K. Svendsen: »Aktuelle problemer.«

Professor Ad. Stender-Pedersen: »Sovjetunionen efter Stalin.«

DLF's formand E. Greve Petersen: »Normeringslovene.«

Afdelingsingeniør E. Risbjerg Thomsen: »Motoriseringen ved DSB.«



Opmærksomhed frabedes

Opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Fritz Hansen, lokomotivfører, Aalborg.

Al opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum frabedes venligst, er udrejst.

Poul Ørbech, lokomotivfører, København Gb.

Opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

A. V. Jørgensen, lokomotivfører, Lunderskov.

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit 40 års jubilæum frabedes venligst.

H. A. Christiansen, lokomotivfører, Fredericia.

Opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes. Er bortrejst.

K. K. Pedersen, lokomotivfører, Kalundborg.

Al opmærksomhed på mit 40 års jubilæum den 5. september frabedes venligst.

A. A. C. Pedersen, lokomotivfører, Aarhus.

Opmærksomhed i anledning af mit 40 års jubilæum den 4. september frabedes venligst.

A. J. Iversen, lokomotivfører, Nyborg.



Lokomotivfører (11. lkl.) *J. A. Mathiesen*, København Gb., R. af D. pr. 13-7-56.

Uansøgt forflyttelse pr. 15-8-56.

Lokomotivførerne (11. lkl.):

H. N. Hansen, Helgoland, til København Gb.

J. A. E. Nielsen, Helgoland, til København Gb.

Forflytninger efter ansøgning pr. 15-8-56.

Lokomotivførerne (11. lkl.):

C. A. Kaarup, Vejle H, til Randers.

H. M. P. Nielsen, Padborg, til Vejle H.

Afsked

Lokomotivfører (11. lkl.) *A. E. E. Salling*, Aarhus, afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (30-9-56).

Lokomotivfører (11. lkl.) *A. F. V. Petersen*, Struer, afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-10-56).

Dødsfald

Lokomotivfører *H. O. Olsen*, Randers, er afgang ved døden den 10-8-56.

Pensioneret motorfører *H. P. Carlsen*, Korsgade 12 A, 2. th., København N., er afgang ved døden.

Jubilæer

Søndag den 26. august kan lokomotivfører *S. W. Nielsen*, Jyllandsgade 3, 1., Aalborg, fejre 40 års jubilæum som lokomotivmand ved DSB.

Jubilaren har med kort afbrydelse ved forfremmelsen som lokomotivfyrbøder udført sin lokomotivmandsgerning her fra Aalborg.

Nielsen har altid været typen på en reel og god kammerat og har altid omfattet lokomotivmandens pligter med respekt for de ansvar, der påhvilede ham. På strækningen har motorvognene særlig haft jubilarens interesse.

Afdelingen takker for den gode interesse, du altid har omfattet rørelserne indenfor DLF, og den ønsker dig hjertelig til lykke med ønsket om god sundhed i kommende år.

C. A. Jespersen.

Mandag den 3. september kan lokomotivfører *F. Hansen*, Hasserisgade 7, 3., Aalborg, fejre sit 40 års jubilæum ved DSB.

Jubilaren har med kun én måneds afbrydelse i Kalundborg udført sin tjeneste som lokomotivfyrbøder og lokomotivfører her fra Aalborg. På dagen kan jubilaren med tilfredshed se tilbage på 40 års ansvarsfuld og veludført tjeneste på damplokomotivet — med ikke så få år som kørelærere, der sikkert af flere unge kolleger vil blive husket på dagen.

Hansen er meget vellidt, ikke alene blandt medansatte og kolleger, men er også velkendt indenfor sportkredsene, hvor man endnu erindrer jubilaren, da han kastede glans over Aalborg brydersport.

For den vågne interesse for lokomotivmændenes rettigheder siger afdelingen tak for svundne år med held og lykke i årene fremover.

C. A. Jespersen.

Lokomotivfører *A. J. Iversen*, Nyborg, kan den 4. september fejre 40 års jubilæum.

Iversen begyndte sin jernbanetilværelse på værkstedet i Nyborg, blev den 1. juli 1917 forfremmet til lokomotivfyrbøder i Gedser, den 2. april forflyttes han tilbage til Nyborg, udnævnes den 1. april 1936 til lokomotivfører med station i Masnedsund, kommer tilbage til Nyborg den 1. maj s. å. Iversen har som lokomotivmand med undtagelse af de korte afbrydelser altid været i Nyborg, hvor han ved sit ukuelige humør, slagfærdighed og gode kammeratskab har skaffet sig mange venner, hvad jubilæumsdagen sikkert vil vise.

Afdeling 19 ønsker hjertelig tillykke med jubilæet, med tak for tiden der er gået og held og lykke i fremtiden.

S. A. J.

Lørdag den 9. september d. å. kan lokomotivfører *K. K. Petersen*, Lundemarken, Kalundborg, fejre sit 40 års jubilæum for sin ansættelse ved DSB.

K. K., som Petersen bliver kaldt i daglig tale, begyndte sin løbebane ved DSB i Korsør, blev lokomotivfyrbøder i Kalundborg i 1917, hvor *K. K.* har været siden, bortset fra en kort periode i 1936 ved udnævnelse til lokomotivfører i Gedser.

I alle disse år her i Kalundborg er *K. K.* blevet kendt som en god og pligtopfyldende lokomotivmand.

Vi her i afdeling 13 vil gerne føje vor lykønskning til de mange andre, du uden tvivl vil modtage i dagens anledning og sige tak for den tid, der er gået, og held og lykke i tiden fremover.

T. G. B. O.

NYE ADRESSER

Lokomotivførerafdeling:

Struer: Formandens navn og adresse rettes til:

E. Tandrup, Ølbyvej 40, 2. tv.

MEDLEMSLISTEN

Optaget som ekstraordinært medlem pr. 1-8-56.

Pensioneret lokomotivfører C. C. L. Hansen, Hellested
By pr. Haarlev.

Pensioneret lokomotivfører N. P. Wejrup, Bredalsgade
6, Nyborg.

Statsbanepersonalets Sygekasse

Jernbanelæge J. Munch, 8 A lægedistrikt, Dr. Olgas-
vej 2, er bortrejst fra 13/8—22/9 1956 incl.

Hans praksis varetages i nævnte tidsrum af læge
Kjeld Rode, Nylandsvej 76.

Konsultationstid: Kl. 13—14, torsdag dog kl. 17—19
og lørdag kl. 11—12.

Jernbanelæge A. Gleerup, (3. A lægedistrikt) Islands
Brygge 5, København, er bortrejst fra 19/8—15/9 d. å.

Hans praksis varetages i nævnte tidsrum af lægerne
Grønvold, Islands Brygge 15, konsultation 12—13, lør-
dag 10—11, fredag tillige 18—19, John C. Rasmussen,
Islands Brygge 17, konsultation 10—11, torsdag kun
16—18 og lørdag 13—14, og Vadmand, Islands Brygge
17, konsultation 13—14, mandag kun 17—19 og lørdag
10—11.

FFB-bøgerne overgår sig selv

Naturligvis er fem år ikke noget rigtigt jubilæ-
um, men man skulle næsten tro, at Forlaget Fremad
har jubilæumsfestivas i tankerne, når man ser den
nye, 5. årgang af *Fremads Folkebibliotek*, som star-
tes nu den 1. september.

Ikke blot mødes der op med den, man fristes til
at sige sædvanlige, flotte nordiske forfatterbuket,
men serien startes med intet mindre end en inter-
national bestseller, amerikaneren *Willard Motley's*
»Lev stærkt — dø ung«, der udsendes i to store,
smukke bind til FFB-priser, der som sædvanlig er
nede på en fjerdedel af hvad bøger ellers koster
herhjemme.

Med denne roman, der hører til efterkrigsårenes
mest omtalte internationale værker, indleder FFB
så at sige en ny æra, hvor hele verdenslitteraturen
åbnes for FFB-læserne.

»Lev stærkt — dø ung« fortæller om den unge
Nick Romano's liv, fra han som dreng oplever nogle
få lykkelige år, til han kommer ud i et uføre, der
ubønhørligt fører til at han bliver morder — *Nick*
Romano ctr. samfundet! En hård bog om livet i de
amerikanske storby-skyskraberes skygge. En bog,
der også har bud til os i vort ellers så fredelige land,
hvor ungdomskriminalitet mere og mere trænger
sig frem på avisforsiderne. »Lev stærkt — dø ung«
vil blive læst og diskuteret mere end de fleste bøger,
der udsendes herhjemme!

En anden FFB-bog man straks glæder sig til, er
Palle Lauring's historiske roman »I denne Nat«,
hvor hele det blodrige og intrige fyldte Spanien på
Filip d. 2.s tid rulles op for læseren.

Et andet stort dansk forfatternavn, *Tom Kri-*
stensen, indrulleres med »Vindrosen« i rækken af
FFB-forfattere og desuden bringer 5. årgang bøger
af *Knud Andersen* (Sømandsromanen »Brænding«)
og *Hans Mølbjerg*, der præsenteres med den strå-
lende præmieroman, »Gården«.

Færingerne kommer nu også med i FFB — det
er *William Heinesen* med den sprællevende skil-
dring af Færøerne under 2. verdenskrig, »Den sorte
Gryde«.

Igen i år finder vi nabolandenes bedste i FFB:
Norge med Helge Ingstad's forrygende Alaska-ro-
man »Klondyke Bill« og *Sverige med Vilhelm Mo-*
berg's dramatiske trekant-roman »Mands Kvinde«,
og endelig *Dagmar Edquist's* spændende »Affæren
Ingegerd Bremssen«, i sin tid en af Sveriges største
kriminalgangsuccesser.

Disse 10 bind er uden tvivl ikke alene på højde
med tidligere FFB-serier, men synes ovenikøbet
bedre, hvor utroligt dette end kan lyde for dem, der
har fulgt denne moderne billigbogserie fra dens
succesfyldte start i 1952.

Faktisk er det jo også lidt af et mirakel, at FFB
således stadig kan føje nye trin til stigen opad —
man kan vist roligt fastslå, at FFB nu er en fast in-
stitution i vort hjemlige kulturliv, hvor en sådan
billig bogserie har været efterlyst i mange år. Det
er glædeligt, at det netop er arbejderbevægelsens
eget forlag, der har kunnet gennemføre udgivelsen
af så værdifuld læsning, til penge der kan tages af



snart sagt enhver pengepung, selv hvor der ellers boghandlerne og hos FFB's mange hundrede bog-ombud på arbejdspladserne. Det er nok klogt at skynde sig — der bliver rift om FFB igen i år!

Der er, fortjent, sagt mange smukke ord om FFB, men det allervigtigste er dog, at der hermed er givet titusinder af hjem mulighed for at skaffe sig en egen bogsamling.

Spændende, underholdende læsning og tilmed oplevelser, der giver én et og andet at spekulere på! Mon ikke købet af en FFB-bog er en af de bedste anvendelser man kan tænke sig for en af vore få overskydende »femmere«?

Vi tror, at FFB vil fejre en ny, stor succes med sin 5. årgang, der som sædvanligt kan fås både hos

oghandlerne og hos FFB's mange hundrede bog-ombud på arbejdspladserne. Det er nok klogt at skynde sig — der bliver rift om FFB igen i år!

Er der FFB-bogombud på din virksomhed — hvis ikke bør du tage fat og hjælpe til med at sprede kendskabet til virkelig god boglæsning blandt dine kolleger.

Skriv ind og få vort righoldige materiale og alle oplysninger om Fremads Folkebibliotek, Nørrebro-gade 54, København N.

— Bliv din virksomheds kulturelle tillidsmand, skriv endnu i dag!

Det bedste I CYKLER OG RADIO

V. Petersen
Jyllandsgade 22
Fredericia
Tlf. 1033

LANDBOMEJERIET

FREDERICIA

TLF. 1558 og 1559

FÆLLESBAGERIET A/S

Fredericia . Tlf. 602

Køb altid Brød fra Fællesbageriet

FREDERICIA KUL-KOMPAGNI A/s

Loehr og Holmelund

... vi sælger varme

Telefon
170-888
4 linier

Den folkelige Forsamlingsbygning
(lige overfor Landsoldaten)
Store Bal-
og Selskabslokaler
Agnes Petersen . Fredericia . Tlf. 85

Pedersen & Nielsen
Indehaver: Louis Nielsen
Danmarksgade 6, Fredericia
Leverandør til
Brugsforeningen

Fredericia Mejeri

Anbefaler sig med

Gothersgade 14

1. Kl.s Mejeriprodukter

Hotel LANDSOLDATEN

FREDERICIA

altid bedst — derfor billigst

»LA BELLA«

Gothersgade 15
Fredericia, Tlf. 598
v. Doris Sørensen

Blomster- og Kranseforretning anbefales de ærede Medlm.

Køb hos

ANNONCØRERNE

Ekvipér Dem i

London-Magasinet

FREDERICIA

Fra kvist til kælder
når maling det gælder

Neergaards bedst

Telf. 165 . Struer

Aut. installatør

Henry Bertelsen

Tlf. 691-191 . Giro 48003
Østergade 5 . Struer

FREDERICIA KUL- OG BRANDEHANDEL A/S

KUL- OG KOKS-IMPORT

Forhandler af Fredericia Gaskoks



KULPLADS OG KONTOR:
VESTHAVNEN
TELEF. 955

Thomas Hansen's Bageri

bringes i velvillig Erindring
Brødet bringes overalt i Byen

Danmarksgade, Struer, Tlf. 308

For Synet en Vinding,
køb Brillen hos Sinding!

✳ STRUER . Tlf. 119

A/s Struer Kulimport

Telf. 777

P. WEILING

Struer . Tlf. 93

anbefales alt
i moderne
Blomsterbinderi

BOGTRYKKERIET

Nørrebrogade 5, Fredericia
A. Petersen . Tlf. 1014

Alle Arter Tryksager til smaa Priser
Festsange - Telegrammer

Ougaard & Jensen

Danmarksgade 21 A
Fredericia
Telefon 332

Alt i herre- og drengetøj

NYBO

STRUER

- et godt Sted at handle

Frisørsalonen

Jyllandsgade 9 . Struer

anbefales
Gustav Jensen

Farve- bøtten

Tapet . Malervervarer . Rullegardiner
v. Holger Häuser

Danmarksgade 23 . Fredericia . Tlf. 1337

»Moselunds« Rugbrød

Tlf. 309

anbefales

I Sol og Pløe
gaa eller køre Brug

Skotøjsbørsens Fodtøj

Struer - Telf. 109



STAR

PILSNEREN
MED EKSPORTSMAG

BRYGGERIET STJERNEN

Tag Kager med hjem fra *Clorius*

Spec.: Fødselsdagskringler
Prøv mine Kræmmerhuse
Tlf. Kalundborg 187

Fineste Kød, Flæsk, Paalæg

Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44

Tlf. Kalundborg 161 Leverandør til Feriehjemmet

Er Lyset i Uorden

da ring til Kalundborg 520

KJÆR CHRISTENSEN . aut. Installatør

Leverandør til Feriehjemmet

A. M. JØRGENSEN

Kleinsmed. Aut. Gas- og Vandmester. Centralvarme, Bad, WC, Pumpeanlæg
Sct. Jørgensbjerg 25
Tlf. Kalundborg 71

KALUNDBORG KULKOMPAGNI

Aktieselskab

Tlf. TRETEN

M. H. Iversen

Mode- og Manufakturforretning

Kalundborg - Tlf. 82

Leverandør til Feriehjemmet

N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

Slagtermester **Børge Rasmussen**

Kød- og Paalægsforretning

P. Palludansvej 4, Tlf. Kalundborg 1343

Altid 1ste Kl. Varer . Hjemmelavet Paalæg

Fiskehus Nr. 1

Poul Nielsen

Tlf. Kalundborg 659

Altid friske Torske-
og Rødspættefilet'er
samt Fiskefars
Leverandør til Feriehjm.

Murermester og Cementvarefabrikant,

anbefaler sig med alt
Murerarbejde, Terrasso-
arbejde, Hævefliser,
Flagstangsfodder m. m.

Chr. Schrøder

Tlf. Kalundborg 360

OTTO NIELSEN

Malermester

Tlf. Kalundborg 447

AAGE NIELSEN Slagtermester

Kød- og Paalægsforretning

Kordilgade 10, Kalundborg, Tlf. 173

Leverandør til Feriehjemmet

Spis **Kalundborg Margarine**

Th. Jørgensen. Telefon 90

Daglig friskkøret. Leverandør til Feriehjemmet

Beiers **TAPET & FARVER** Tlf. 254

SKIBBROGADE 3, KALUNDBORG

Leverandør til Feriehjemmet.



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