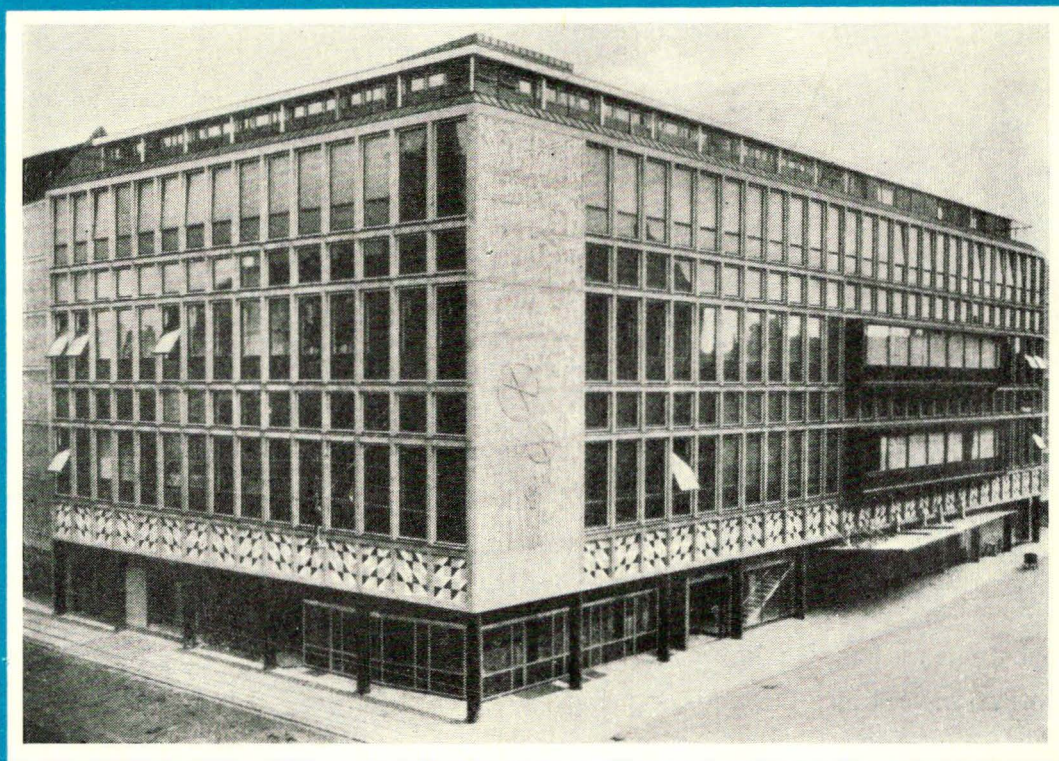


DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

NUMMER 11 · 5. JUNI 1957 · 57. ÅRGANG



Husk jernbaneorganisationernes egne forsikringsforeninger

FIONETTE

Regnfrakker

Ligeså **UUNDVÆRLIG**
jernbanen er for trafikken er



Statsanstalten for Livsforsikring

Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V

Har De tonen?



Den friske, milde læskedrik fra Tuborg

HB

forbrugernes
egen
virksomhed

HOVEDSTADENS BRUGSFØRENING



Vesterbros Ligkistemagasin

Chr. F. Christensen
Enghavevej 31
Telefon: Eva 1404

Begravelse og Ligbrænding
besørges paa bedste
og billigste Maade

Søn- og Helligdage privat: Hørdumsgade 37, Telefon Eva 5193

Uden Udbetaling



Som Tjenestemand kan De købe Herre- og Damekonfektion, Kjoler, Dreng-, og Pige-tøj paa vor populære

10 Maaneders

FAMILIE-KONTO

J. ALBERTSEN

NØRRE FARIMAGSGADE 68-70

Husk: Den høje Stue

Linie 5-7-14-15-40 til Frederiksborggadekrydset

Uniforms-skrædderi, målkonfektion, skrædderi
Spørg om vort ny kontosystem

I. B. Schilder

Nørregade 7
København K

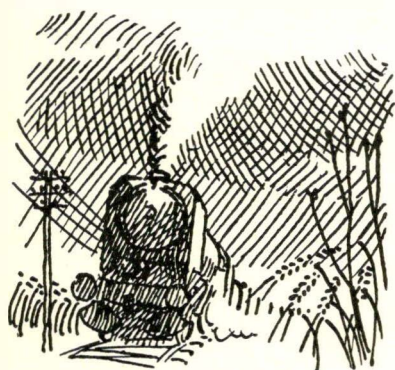
SPAR BRÆNDSEL
OG OPNÅ EN BEHAGELIG
KONSTANT TEMPERATUR
MED

Danfoss

**TERMOSTATISKE
RADIATORVENTIL**

Tal med Deres varmeinstallatør –
han ved alt om radiatorventilen!

- * Sparer brændsel
- * Giver konstant temperatur
- * Er regulerbar
- * Sikrer mod frostskaeder



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE
NR. 11 - 57. ÅRGANG
5. JUNI 1957



Indhold:

Formandsmødet	163
Nordisk nyt - Arsmøde hos svenske lokomotivmænd	164
Diesellokomotiver til NSB	165
Halsskov-Knudshovedruten	167
Ny arbejderbeskyttelseslov i Norge	171
Automatiseringens følger skal drøftes	172
Samling om løsning af boligproblemet	173
Reelle tilbud	173
Ekspertes bag ny færdselsbog ..	173
Under DLF	174
Tak	174
Personalía	174
Dødsfald	174
Medlemslisten	174
Statsbanepersonalets Sygekasse .	174
Byttelejlighed	174

Forsidebillede:

Folkets Hus, Enghavevej, København. Ud- som indvendigt præget i stil helt i pagt med tidens udvikling på bygeområdet.



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.*

Formandsmødet

Ved mange lejligheder er vort feriehjem rammen om foreningens mødearrangementer, og formandsmødet danner ingen undtagelse herfra. Den 31. maj samledes afdelingsformændene og foreningens hovedledelse til drøftelse af organisationsarbejdet med tilknytning til det nutidige og med formandens oplæg til linie i det fremtidige.

Som helhed blev mødet udtryk for en opslutning om hovedbestyrelsens arbejde for udvikling af lokomotivmandsstandens interesser, og tillidsmændene styrkede dermed forudsætningerne for arbejdets videreførelse.

Uundgåeligt måtte arbejdet i lønningskommissionen, og dertil ønsket om en revision af vore tjenestetidsbestemmelser, beslægtet sin del af tiden for mødet, idet man jo med forventning ser hen til en afslutning af kommissionsarbejdet, selvom man nok med den politiske udvikling efter folketingsvalget med nogen skepsis ser på, hvilken indflydelse det kan have på en ny tjenstemandslov, ikke mindst når den siddende regering nødvendigvis skal gennemføre besparelser på statens budget, besparelser som kan komme til at berøre tjenstemændene, og som også kan gøre en kommende tjenstemandslov ringere, end man egentlig havde næret forhåbninger om. På den anden side har man heller ikke interesse i at forcere loven frem med den økonomiske situation in mente, eller med tanken tilbage på loven af 1946, som tiden ved dens vedtagelse allerede var løbet fra.

At diskutere enkeltheder i kommissionsarbejdet var naturligtvis ugørligt, men det er ingen hemmelighed, der siver ud, når det siges, at kommissionen har færdigbehandlet lovens første og tredje del, og at man nu er igang med anden del, det afsnit af loven, der påkalder mest opmærksomhed og agtpågivenhed, nemlig de lønningsmæssige forhold. Den nugældende lønningslov omfatter et meget stort antal lønningsklasser, og man tilsigter med den nye lov en forenkling af disse, og det er vel forventeligt, at flere lønningsklasser slås sammen, så man får betydeligt færre i forhold til loven af i dag.

Med hensyn til tjenestetidsbestemmelserne er der jo forlods af lønningskommissionen stillet i udsigt, at der vil blive nedsat et udvalg til behandling af dette spørgsmål, hvor det jo, ikke mindst for lokomotivmændenes vedkommende, er påkrævet, at der foretages revision af bestemmelserne, som efterhånden, med den nuværende efterlevelse af dem, er ved at være en svær prøvelse.

Nok er man på lige fod med øvrige lønmodtagere stærkt interesseret i en arbejdstidsforkortelse, men specielt for lokomotivmændenes vedkommende er forholdene omkring vor ubekvemme arbejdstid af mere presserende karakter, idet kørselsfordelingernes opbygning tvinger manden ud i en rastløs jagen ud og hjem, og om igen, med en kort hviletid, som ofte ligger på tidspunkter af døgnnet, hvor hjemmet ikke tilsikrer manden den fornødne ro. Det er klart, at lokomotivmanden ser hen til, at det før nævnte udvalg ser dagens lys snarest muligt.

Naturligvis knytter der sig mange forskellige problemer til gennemførelse af en tjenstemandslov, og det var dertil lidt vanskeligt at komme ind på en dybtgående analysering af dem ved



Årsmøde

hos svenske lokomotivmænd

Svenska Järnvägsmannaförbundets lokmannadistriktet holdt den 11.-12. maj årsmøde, og for første gang deltog repræsentanter for motorvogns-, lokomotor- og skinnebusførere, som ved årsskiftet overgik til lokmannadistriktet.

Mødets deltagere diskuterede livligt aktuelle lokomotivmandsspørgsmål, og man vedtog enstemmigt følgende udtalelse:

»Årsmødet hilser med tilfredshed overgangen til lokmannadistriktet af motorvogns-, lokomotor- og skinnebusførere, som fandt sted med årsskiftet.

På givne anledning vil årsmødet udtale, at lokomotivmændene ikke akcepterer udtalelser og skridt som foretages i lokomotivmandsstandens navn fra andre organisationer end Svenska Järnvägsmannaförbundets, til hvilket forbund landets 7600 lokomotivmænd og førere af motordrevne jernbanekøretøjer er tilsluttet.

Ved de i 1957 forestående forhandlinger med civildepartementet om advancementsforhold forventer årsmødet, at lokbitræde-standen samt reservepersonalet for motorvogns- og skinnebusførerne anbringes i en rimeligere lønstilling, end det er tilfældet nu.

Årsmødet vil også fremføre sin erkendelse til statstjenestemandskartellet for dets indsats under de nyligt afsluttede forhandlinger om statstjenestemændenes lønninger.

I spørgsmålet om arbejdstiden forudsætter årsmødet, at den af rigsdagen besluttede almindelige forkortelse af arbejdstiden i fuld udstrækning også skal komme jernbanepersonalet til gode, ikke mindst under hensyn til dets uregelmæssige arbejdstid og enerverende sikkerhedstjeneste.

Styrelsens beretning godkendtes. Som følge af afgang samt motorvogns-, lokomotor- og skinnebusførernes overgang foretoges en del ændringer i ledelsen.

De nordiske lokomotivmandsrepræsentanter ved mødet var M. Heggestad, Norge samt Karl Hansen og K. Svendsen, Danmark.

formandsmødet, specielt når der faktisk foreligger så lidt om kommissionsarbejdet, som der gør, udadtil.

Ved en betragtning af forhandlingsretten for de respektive etatsorganisationer i forholdet over for de bestemmende myndigheder synes det klart, at det kunne gavne disse organisationer, om der skete en yderligere forenkling af forhandlingsapparatet ved at gå op i en højere enhed, og for vor egen etats vedkommende kan man så følge den af formanden på mødet fremkastede tanke op om en sammenslutning af *alle* jernbaneorganisationerne. Tanken er ikke øjeblikkelig realisabel, men den er hensigtsmæssig at fremlægge til behandling med løsning på længere sigt for øje. I den henseende er det jo sundt at fundere fra bunden, og formanden fulgte da den tanke op, om man ikke skulle skride til en sammenslutning af fører- og fyrbøderafdelinger, som der tidligere har været stillet forslag om på en kongres, hvilket ikke mindst udviklingen af motordriften giver anledning til og den stærke indskrænkning i medlemstal, der sker for visse lokomotivfyrbøderafdelinger, som end ikke opfylder de lovmæssige fordringer for opretholdelse som selvstændig afdeling.

Tanken om en samling af jernbaneorganisationerne er for så vidt ikke ny, der har været talt herom i adskillige år, men tiden synes at understrege nødvendigheden af, at spørgsmålet – om end ikke ukritisk – nøje overvejes, så det ikke kommer bag på os en skønne dag, hvor vi stilles over for realiteter.

Lokomotivmændene vil gerne være på hat med udviklingen og vil også gerne være med til at skabe den, og formandsmødet viste da også, ved anerkendelse af foreningens arbejde for medlemmerne på det oplysningsmæssige område, at man her er helt og fuldt enige i, at de beløb, der gives ud til dette formål, er givet godt ud, og der var derfor en betydelig interesse for et af formanden fremsat forslag om, at foreningen skulle købe naboejendommen »Klintebo«, som af ejeren er blevet tilbudt foreningen til købs, idet man på den måde kan få anledning til opfyldelse af de nærede ønsker om opførelsen af en bygning med foredragssal og studiekredslokaler i tilslutning til feriehjemmet. Samtidig ville købet af ejendommen med tilliggende areal på 5 tønder land sikre ro og idyl omkring feriehjemmet.

Afdelingsformændene havde naturligvis en række problemer af mere lokalt præg til drøftelse, uden at det dog bibragte indtrykket af, at de ikke nærede interesse for de store retningslinier, og enhver tvivl herom blev i hvert fald betaget een under de smådebatter, der jo uundgåeligt følger efter et mødes afslutning, og man bliver i alt fald bestyrket i nytten af at ofre forholdsvis store beløb på oplysning og uddannelse, sådan som det foregår med studiekredse i afdelingerne, medlems- og tillidsmandskursus på feriehjemmet og det oplysningsarbejde iøvrigt, som formidles gennem landsoplysningsarbejdet, idet de små diskussioner gruppevis eller mand og mand imellem viser en forbavsende god forståelse af såvel de fagmæssige som de samfundsmæssige problemer, der kommer til at berøre tillidsmandens arbejde.

Selvom formandsmødet ikke har beslutningsdygtig karakter, og man derfor blot kan debattere tingenes tilstand og skitsere linier, så var mødet på mange måder gavnligt ikke mindst for kontakten mellem afdelingsformænd og hovedledelse.

Diesellokomotiver til NSB

Utdannelse af lokomotivpersonale på dieselelektriske lokomotiver

Ved en lille højtidelighed på den store svenske virksomhed NOHAB i slutningen af april overtog chefen for Norges Statsbaner, generaldirektør H. E. Stokke, det første diesellokomotiv af en serie på 14 stykker, som NOHAB skal levere NSB. Efter omhyggelige prøvekjørsler har det vist sig, at lokomotivtypen er i besiddelse af de egenskaber, som er nødvendige for en økonomisk og driftssikker togfremførsel.

I forbindelse med overtagelsen af dette diesellokomotiv kan det nok interessere at se, hvorledes vore norske kolleger mener, det uddannelsesmæssige grundlag bør være for det personale, som skal betjene diesellokomotiverne, og vi bringer derfor efterfølgende i sin helhed en artikel herom af vor norske kollega Knut Sæthre i »Lokomotivmands Tidende«.

»Gjennomføringen av Generaldirektør Stokkes »Vekk-med-dampen«-program er nå i ferd med å bli en realitet, idet det nå etter hvert skal settes inn 14 dieselelektriske lokomotiver i trafikken, 6 stykker fra første ruteendring og de øvrige etter hvert, på strekningen mellom Otta på Dovrebanen og Mo i Rana på Nordlandsbanen, og senere til Saltdal, når det tekniske linjebrydd på Dunderlandsbanen er brakt til opphør.

Og det var ikke noe for tidlig – for å si det på trønsk – idet det også i dette tilfelle er gått fram etter en prioritet som virker noe bakvendt på den almindelige tjenestemann. Over de strekninger som nå skal moderniseres hva trekkkraften angår, har nemlig rekkefølgen vært at det først er sørget for modernisering av stasjoner og nyanskaffelser av gods- og personvogner, og nå altså lokomotiver, og planer om en utbedring av skinnegangen som større akseltrykk og hurtigere kjøring betinger. Den omvendte rekkefølge skulle etter min oppfatning være mere naturlig og riktig, selv om jeg er klar over at det forlanges at det skal vises noe av de investeringer som foretas, såsom pene stasjoner med fine ekspedisjonslokaler, moderne stålvogner med liggestoler osv., med andre ord, noe å vise fram til presse og publikum, og ikke å forglemme de bevilgende myndigheter. Sett ut fra rent jernbaneøkonomiske syn, burde denne modernisering vært skjedd i omvendt rekkefølge, nemlig først å bringe skinnegangen i en slik forfatning at den tåler det akseltrykk som en modernisering av trekk-kraftparken vil forlange – så gå til anskaffelse av nye lokomotiver og så til slutt gods- og personvogner og istandsettelse av stasjoner, ekspedisjonslokaler m. v. Jeg er fullt klar over at denne rekkefølge til en vis grad må tilpasses stedlige trafikkbehov og andre forhold som måtte tilsi dette, men hovedprincippet som her er skissert burde vært fulgt for å sikre den størst mulig avkastning av de investeringer som blir foretatt.

Vekk-med-dampen-programmet blir det første større støt som settes inn for å få bedret driftsbud-

sjettet for de dampdrevne baner som står bakerst i køen for elektrifisering. Og det er da også helt på det rene at det vil oppnåes betydelige innsparinger på alle felter av lokomotivdriften ved dieseleringen. Dette gjelder både de rene driftsutgifter og de personalebesparelser som oppnåes innen alle grupper av lokomotivdriften, idet dieseldriften vil bety en utpreget forenkling av servicetjenesten under lokomotivenes opphold i lok.stall, ved siden av at all underveis-service faller bort. Slik de dieselelektriske lokomotivene er oppbygget vil også revisjonene faktisk foregå mens det er i drift, og hva det betyr av innsparing i forhold til damplokomotivenes samlede driftsutgifter blir helt klart når vi vet at det gjøres regning med at de 6 første diesel-lokomotiver som settes i drift, vil medføre at 50 hovedrevisjoner av damplok. pr. år faller bort.

Det er også Hovedstyrets forutsetning at D. El.lok.ene skal betjenes som El.lok., og vi kan vel like godt ut fra disse perspektiver betegne »Vekk-med-dampen«-programmet som et »Vekk-med-mannen«-program, idet besparelsene for det vesentligste vil skje på dette område.

Opplæringen av det foreløpige nødvendige antall lokomotivpersonale er nå på det nærmeste avsluttet og distriktet skulle ha nok folk opplært til å betjene de lokomotiver som kommer i første omgang. Opplæringen er skjedd etter en plan som er utarbeidet med forhandlingsutvalget i herværende forening, og som avviker en del fra Hovedstyrets forslag til opplæringsplan, idet denne ikke var i samsvar med den plan det tidligere var oppnådd enighet om.

Den nye kursplan omfatter opplæring av alt personale til betjening av samtlige diesel-aggregater som distriktet har, og er oppbygget med et grunnkurs som en felles utgang for de senere spesialkurs for de forskjellige aggregater.

Planen gjengis, og fullt ut for D.El. lok. og motorvogner for sammenligningens skyld.

A. Grunnkurs.

Kurset skal omfatte: *Motorlære – Elektrisitetstlære – Transmisjoner* (elektrisk – hydraulisk – mekanisk).

Dette kurs varer i 6 dager.

B. Spesialkurs for hvert av de trekkaggregater vedkommende skal opplæres på.

a) Spesialkurs for dieselelektriske lok.

1. Orientering på lokomotivet, 3 dager.
2. Teori, gjennomgåelse av skjemaer for elektrisk del. Bremses og varmeanlegg samt feilsøking, 6 dager.
3. Praktisk kjøring, 3 dager.
4. Før hver enkelt godkjennes som fører av D.El.lok. skal han kjøre i tog med denne lok.type i 7 dager sammen med instruktør. Kurset varer i 19 dager.

- b) Spesialkurs for motorvogner.
 1. Motorvognenes oppbygning maskinelt, 2 dager.
 2. Teori. Motor, gjennomgåelse av skjemaer for elektrisk del. Bremses og varmeanlegg samt feilsøking med ekskursjoner i motorverksted, 12 dager.
 3. Tjeneste i motorvognstall (smøring, daglig vedlikehold), 3 dager.
 4. Øvelseskjøring på de forskjellige vogn typer, 15 dager.
 Kurset varer i 32 dager.
- c) Spesialkurs for dieselhydraulisk lok.
- d) Spesialkurs for traktorer.
- e) Spesialkurs for motorvogner til ekspresstogsett.

Forskjellen mellom denne plan og Hovedstyrets forslag består i en forandring av fagene i grunnkurset og et helt nytt punkt 4 i spesialkurset for D.El.lok., og enn videre at all opplæring på dieselmateriell nå er samlet i én plan.

Ifølge Hovedstyrets forslag skulle altså en fullstendig opplæring av en lokomotivfører til selvstendig å betjene et D.El.lok. ta 18 dager, og det gjelder vel å merke personell som ikke tidligere har hatt hverken praktisk eller teoretisk opplæring på dieselmateriell og som er i aldersklassene opp til 60 år.

Det sier seg selv at personalet ikke uten videre kunne godta denne reduserte opplæringsplan, og det ble da også oppnådd enighet om å utvide kurset med 7 dagers kjøring med instruktør -- før godkjenning kunne finne sted.

Det er på det nåværende tidspunkt muligens for tidlig å kunne si noe bestemt om at opplæringen på D.El.lok. fortsatt er tilfredsstillende, for selv med denne utvidelse tar opplæringen bare 25 dager, og det er etter min mening for kort tid til at personalet kan bli dus med materiellet. Denne antakelse bestyrkes også ved en sammenlikning av kursene på D.El.lok. og motorvogner, hvor det vil fremgå at det sistnevnte er av 13 dagers lengre varighet. Denne opplæring har stort sett vært tilfredsstillende, og selv om det skal gjennomgås og læres flere typer, er dog hovedprinsippet på disse i dag praktisk talt det samme, hvilket skulle tyde på at D.El.lok.-opplæringen er noe snau. En sammenlikning med opplæringsplanen for dieselaggregater ved de Danske Statsbaner viser også, i enda større grad, at den opplæring vårt personale får ikke kan sies å være helt god.

Den danske plan er nemlig langt mere omfattende både på det teoretiske og det praktiske felt og gir personalet der helt andre forutsetninger og kunnskaper (spesielt på det dielelektriske område) enn hva tilfelle er hos oss -- før de gis opplæring på D.El.lok. På tross av dette er kursets varighet 24 dager, hvorav 4 dagers instruksjon med gjennomgåelse av motor og strømskjema og hele 20 dagers kjøring med instruktør, før eksaminasjon og godkjenning kan finne sted. Denne plan er for øvrig heller ikke godkjent fullt ut av våre danske kolleger, idet den forutsetter at personalet i de 24 dager kurset varer, skal tilegne seg den teoretiske viten ved selvstudium av det materiell som blir utlevert.

Til lærebok brukes en fullstendig maskinlære for denne lokomotivtype, utarbeidet av General Motors.

Det er en kjensgjerning at både myndighetene og publikum vil forlange at den kjempeinvestering som innkjøpene av de 14 D.El.lok. er, skal resultere i billigere og sikker drift av de baner hvor de blir satt inn i trafikken.

For å oppfylle dette krav må det være innlysende at det er minst like viktig å gi personalet som skal betjene de nye lokomotivene, en fullgod opplæring, som er det er å gå til anskaffelse av selve lokomotivene. Å spare på dette felt vil gi seg utslag som hverken jernbanen eller personalet er tjent med.

Konkrete forslag i denne forbindelse må være at kjøring med instruktør etter endt teoretisk kurs utvides betydelig, og at NSB går til anskaffelse av General Motors maskinlære for D.El.lok. til undervisningen, og som personalet må få beholde etter endt kurs, i motsetning til hva tilfelle er nå, hvor svarteboka (fra NOHAB) må leveres tilbake.

Et forslag som er utgått fra Utdannelseskommiteens innstilling for kommende landsmøte, er å beholde fyrbøterne på lokomotivet, idet det er en kjensgjerning at det er de eldste fyrbøtere og altså de som står for tur til å bli ansatt lokomotivførere som vil oppnå tjeneste i tog hvor lokomotivene blir satt inn i første omgang. Derved vil de få en praktisk erfaring som vil være av uvurderlig betydning når de selv skal opplæres til betjening av disse lokomotivene. Det er nemlig helt på det rene at jernbanen i dag -- helt mangler muligheter for å plasere de overflødiggjorte fyrbøtere i produktivt arbeid hverken i verksted eller stall. «

Kortlægning af transportproblemerne

Transportforholdene her i landet utvikler sig efter de forhåndenværende søms politik, og endnu har ingen instans været i stand til at sætte ind, så der gennemføres en hårdt tiltrængt sanering af transportmidlerne i hensynet til en rimelig og fornuftig anvendelse af dem, et forhold, der ville spare samfundet for anseelige beløb.

Nu synes det imidlertid -- ifølge meddelelser i dagspressen --, at der skal ske noget, idet en kreds af trafikfolk, teknikere og økonomer overfor trafikministeren har fremsat forslag om oprettelse af et trafikforskningsinstitut. Man finder, at der gennem et sådant institut -- hvor man bl. a. kan samle det arbejde, der foregår spredt over en række læreanstalter -- med videnskabelige undersøgelser af dels person- og godtransportproblemer, dels investerings-, valuta- og beskatningsproblemer, kan belyse disse og udnytte undersøgelserne ved planlægningen af hele samfundets økonomi.

Der peges bl. a. på tre vigtige hovedopgaver:

1. Spørgsmålet om vej- og gadetrafikkens hurtige og sikre afvikling.
2. Trafikudviklingens sammenhæng med og betydning for byudviklingen, hvor et samarbejde mellem trafikfolk og byplaneksperter vil have den største betydning.
3. De enkelte transportformers driftsøkonomi og deres samfundsmæssige betydning.

Halsskov-Knudshovedrutens forhistorie og tilblivelse

Ved banechef Sv. Thorning Christensen.

Trafik-flaskehalsen ved Storebælt har været en kilde til megen ærgrelse for trafikanterne; men med den nye automobilfærgerutes ibrugtagning, og i forbindelse dermed adgangen til forudbestilling af plads, er taget et skridt, som, selvom en bro over bæltet ikke i en fremtid overflødiggøres, dog skyder spørgsmålet væk fra en øjeblikkelig realisering. Fra »Vingehjulet«s spalter bringer vi banechefens indlæg om rutens tilblivelse.

Til forståelse af Halsskov-Knudshovedrutens tilblivelse og den kapacitetsforøgelse, den vil medføre, kan det formentlig være nyttigt at få et begreb om størrelsen og arten af trafikken over Storebælt.

Betragter man udviklingen i jernbanetrafikken (målt i vognakselkm) dels på statsbanenettet som helhed, dels på Storebæltsoverfarten, i forhold til trafikken i 1930-31, vil der deraf ses, at medens antallet af vognakselkm for hele landet er steget med ca. 50 pct. fra 628 mill. i 1930-31 til 931 mill. i 1955-56, er antallet af overførte vognakslers steget med ca. 140 pct. fra 371.000 til maksimalt 897.000 i 1952-53. Stærkt medvirkende til denne stigning, som navnlig er sat ind efter krigen, er naturligvis de mange internationale tog. Efter åbningen af Gedser-Grossenbroderuten i 1951 er en væsentlig del af disse tog overført til denne rute, og vi ser da også virkningen på Storebælt i form af en mindre nedgang i de overførte vognakslers der. Af Storebæltskommissionens sekretariat er forsøgt opstillet visse prognoser, hvorefter antal overførte vognakslers skulle stige til 1,7 mill. i år 1980, altså en fordobling i forhold til 1953.

For bilernes vedkommende er der en tilsvarende udvikling, men endnu mere udpræget, idet antallet af indregistrerede biler er tredoblet fra ca. 110.000 i 1930-31 til ca. 324.000 med udgangen af 1955, hvorimod antallet af overførte biler i samme tidsrum er næsten 9-doblet fra ca. 65.000 til ca. 575.000. Det er her påfaldende, at indtil 1949-50 har de to kurver fulgtes nogenlunde ad, og at det er i de

sidste år, at overførselen over bæltet er steget så stærkt. En medvirkende årsag har været de transiterende biler til og fra de skandinaviske lande, men efter stikprøver har de dog kun repræsenteret ca. 12 pct. af det samlede antal personbiler. En nærliggende og rimelig forklaring synes det vanskeligt at få øje på. Brokommissionens foreløbige prognose går ud på, at en overførsel af 1 mill. biler pr. år må forventes i 1965 og af 2 mill. i 1980, men en betragtning af fig. 2 gør det sandsynligt, at disse tal vil nås forinden.

Jernbanetrafikkens fordeling over årets måneder i de sidste normale år før krigen 1938 og i årene 1949 og 1956 er i grafisk form og udtrykt i vognakslers fremstillet i fig. 2 for person-, post- og rejsegodsvogne og i fig. 3 for godsvogne. Diagrammet for personvognene viser en meget naturlig variation gennem året med et maksimum i ferietiden juli-august, men når godsvognene i efterkrigsårene til forskel herfra og fra 1938 udviser en nedgang i de to sommermåneder, må det bemærkes, at denne nedgang sikkert i væsentlig grad er kunstig og skyldes restriktionerne, idet det på grund af kravet om overførsel af biler ikke har været muligt at tilfredsstille behovet for overførsel af godsvogne.

Overførselen af biler i de samme 3 år fremgår af fig. 4, hvor ordinatorerne angiver antallet pr. uge. Det ses, hvorledes kurverne for 1938 og 1949 slynger sig imellem hinanden uden større udsving, medens kurven for 1956 hæver sig langt herover. Spidsbelastningerne for dette sidste år ved påske, store-

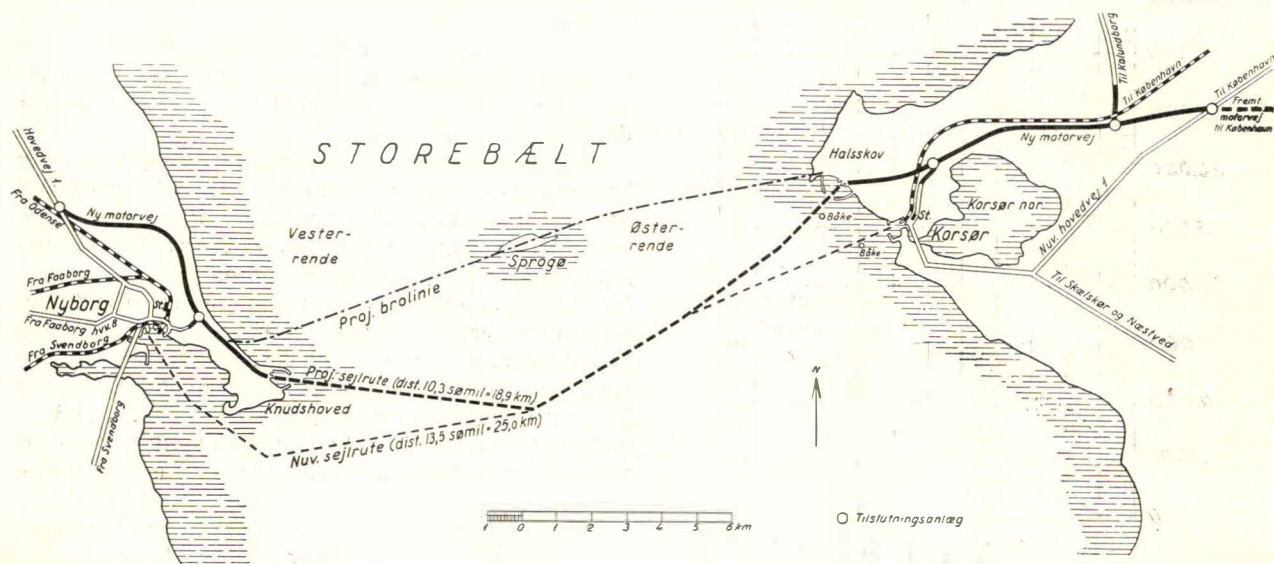


Fig. 1. Ny bilfærgerute Halsskov-Knudshoved med skitse-mæssig antydning af de nye motorvejsanlæg nord om Korsør og Nyborg.

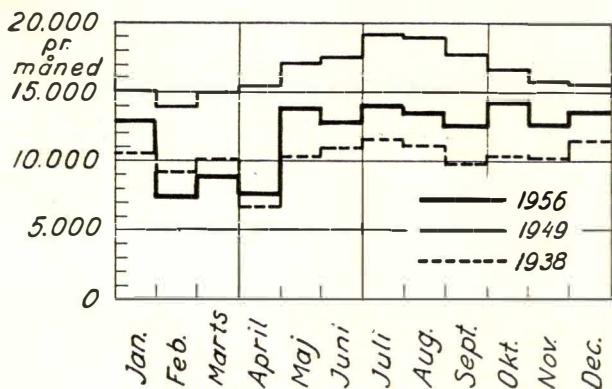


Fig. 2. Overførte person-, post- og rejsegodsvognsaksler på Storebælt pr. måned i årene 1938, 1949 og 1956.

bededag, pinse, i hele juli måned og ved juletid tegner sig klart med en top på næsten 21.000 overførsler pr. uge i juli mod kun 5000 i februar. Forløbet dag for dag i juni, juli og august fremgår af fig. 5, som viser netop den variation gennem ugen med en mindste overførsel midt i ugen og maksimum ved week-enden, som man på forhånd måtte vente. Det er imidlertid ikke alene inden for årets måneder og ugens dage, at der er en sådan karakteristisk variation, det gælder også for døgnets timer. Diagrammet på fig. 6 angiver antallet af overførte biler i retning Korsør-Nyborg pr. time i gennemsnit for lørdage i juli 1954. Tilstrømningen af biler i tiden

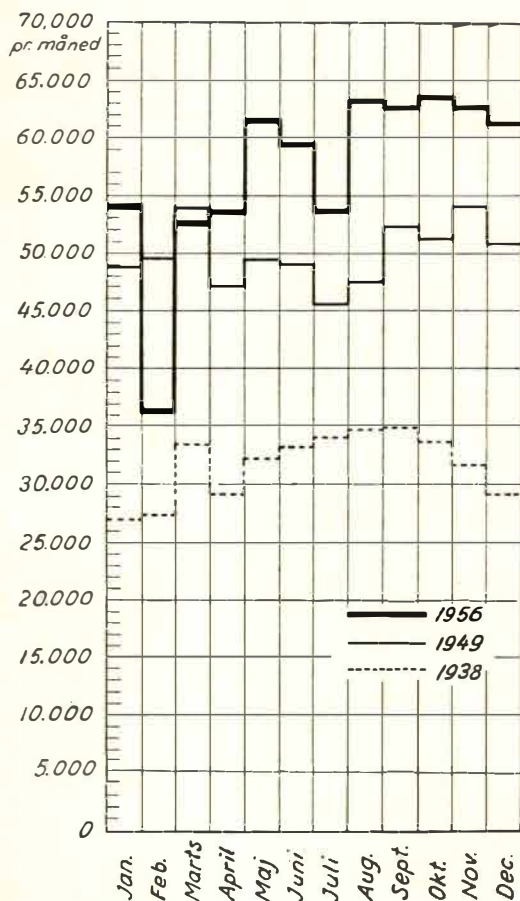


Fig. 3. Overførte godsvognsaksler over Storebælt pr. måned i årene 1938, 1949 og 1956.

kl. 10-20 svinger mellem 80 og 150 pr. time, og det kan til sammenligning nævnes, at de tilsvarende tal for 1949 var 40 og 70. I nattetimerne var der kun tale om et forsvindende lille antal overførsler.

Den største vanskelighed året igennem byder påsketrafikken og herunder særligt overførselen i retning Nyborg-Korsør på 2. påskedag, hvor tilstrømningen erfaringsmæssigt er mest koncentreret. Diagrammet på fig. 7 viser tilstrømningen og overførselen af biler 2. påskedag 1957, og man kan heraf aflæse det beklagelige faktum, at der trods indsættelsen af ialt 13 færger har været en længste ventetid i eftermiddags- og aftentimerne på ca. 7½ time og en kø på indtil 1700 biler. Den største tilstrømning har ligget i timen kl. 12-13 med ca. 440 biler i timen. I overførselen har bilfærgerne sejlet i så tæt tur som muligt, og der udover har jernbanefærgerne deltaget i det omfang, de har kunnet afses hertil.

Samtlige diagrammer viser klart vilkårene for driften af en færgeoverfart som Storebæltsoverfarten. Det er nogenlunde ligetil og en lønnende forretning at indsætte en færge, der i årets gode måneder og døgnets lyse timer befordrer, hvad dens kapacitet kan dække, men det er ulige vanskeligere og mindre lukretivt at tilrettelægge en færgedrift, der skal afvikle såvel sommerens og højtidernes trafiktoppe som de spredte biler i en barsk vinternat.

Aflastningsmuligheder for Korsør-Nyborg færgeruten.

En første og nærliggende tanke er at forøge kapaciteten ved at indsætte særlige fartøjer, som er indrettet til befordring af biler, men som ikke skal anløbe færgelejerne og derfor på de aktuelle tider kan hjælpe med til at tage spidsbelastningerne. Man har bl. a. haft opmærksomheden rettet på de under krigen byggede særlige landsætningsfartøjer for bl. a. tanks, men tanken har vist sig ganske urealistisk, dels fordi ekspeditionstiden i havnene og dermed den samlede overfartstid ville blive meget lang, dels fordi sådanne fartøjer slet ikke ville byde passagererne de fornødne pladsforhold og bekvemmeligheder.

Som en nødhjælp under spidsbelastningerne har man indsat isbryderen »Holger Danske« i overfarten, men nogen større forøgelse af kapaciteten har dette selvsagt ikke givet.

Afgørende for statsbanernes overvejelser over Storebæltsoverfartens fremtid har det imidlertid været, at sejladsen på den nuværende overfart efter de søfartskyndiges opfattelse anses for at ligge navigationsmæssigt så nær det maksimalt mulige og trafikalt forsvarlige, at det er ret begrænset, hvad man yderligere tør planlægge af færgesejladser på de to havne, bl. a. under hensyn til, at besejlingen af Korsør havn sker ad en 1,3 km lang, gravet rende og af Nyborg havn gennem en grundet fjord. Endvidere er kørselsforhold og parkeringsmuligheder inden for havne- og stationsområderne ganske utilfredsstillende.

Man har derfor – med det i begyndelsen af 50'erne stadig stigende krav om overførselsmulighed som baggrund – ganske naturligt stillet det spørgsmål, om man ikke burde tage helt nye ruter i betragtning.

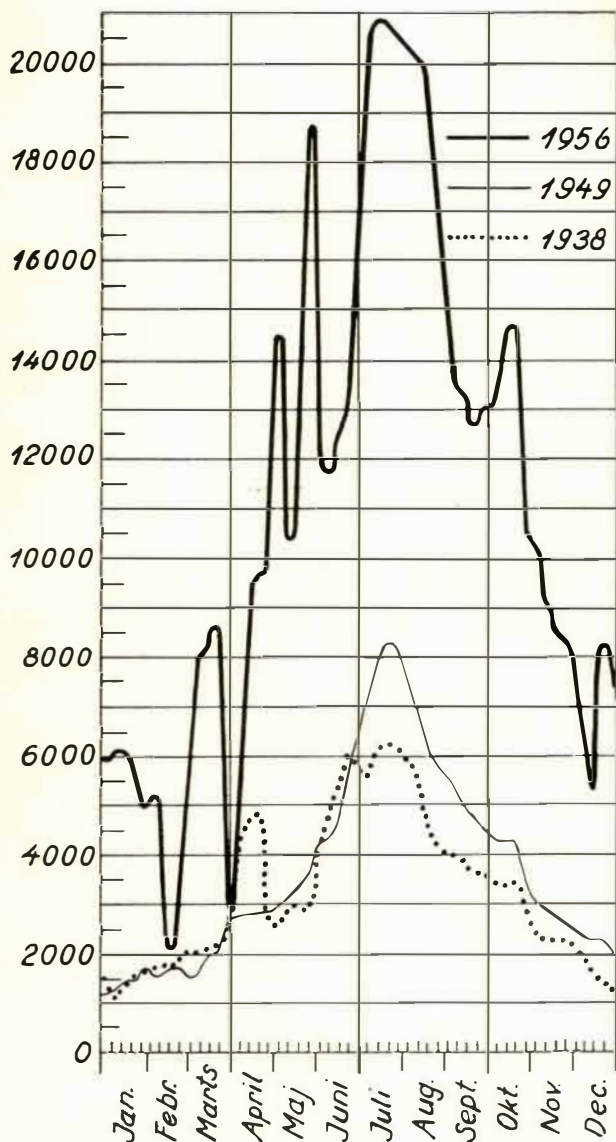


Fig. 4. Overførte biler over Storebælt pr. uge i årene 1938, 1949 og 1956.

For jernbanevogne og biler til og fra det sydlige udland er aflastningen allerede i fuld gang med den i 1951 åbnede, rent foreløbige færgerute Gedser-Grossenbrode. Overfartstiden er imidlertid omkring 3 timer, og det er først med ibrugtagningen af Rødby-Fehmernruten med en overfartstid på 50 min., at en Østersøroute vil få den rigtige værdi i det internationale trafiknet.

Med aflastningsmuligheder er imidlertid i første række tænkt på indenlandske ruter. På fig. 8 er med isokroner vist rejsetiderne fra København til Jylland for Hundested-Grenå-ruten og som eksempel på andre ruter for den foreslåede Røsnæs-Hourute i forhold til rejsetiderne for Halsskov-Knudshoved-overfarten. Det vil ses, at der med de gjorte forudsætninger er en besynderlig tidsgevinst på indtil $\frac{1}{2}$ time for et bælte fra Århus mod nordvest ved benyttelse af Houruten og på $\frac{1}{2}$ -1 time for Nordjylland over Hundested-Grenå. Da Halsskov-Knudshovedruten allerede vil give en tidsgevinst på ca. 20 min. i forhold til Korsør-Nyborgruten, og da de lange færgeruter aldrig vil kunne give den hyp-

Biltrafikken i juni, juli og august på Storebæltsoverfarten.

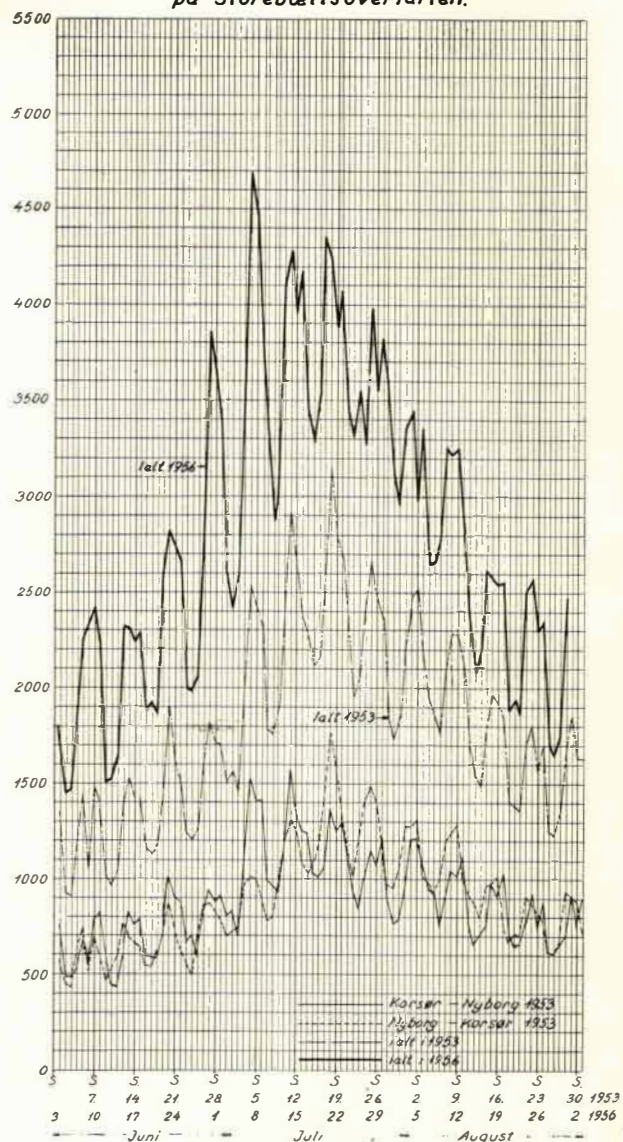


Fig. 5. Overførte biler over Storebælt dagligt i juni, juli og august måneder 1953 og 1956.

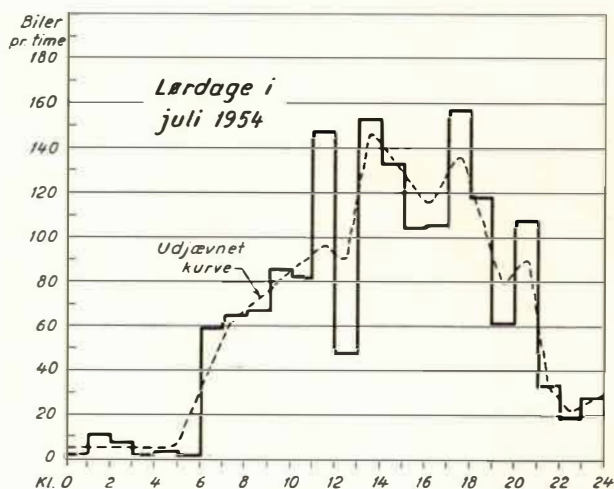


Fig. 6. Overførte biler i retning Korsør-Nyborg pr. time i gennemsnit på lørdage i juli 1954.

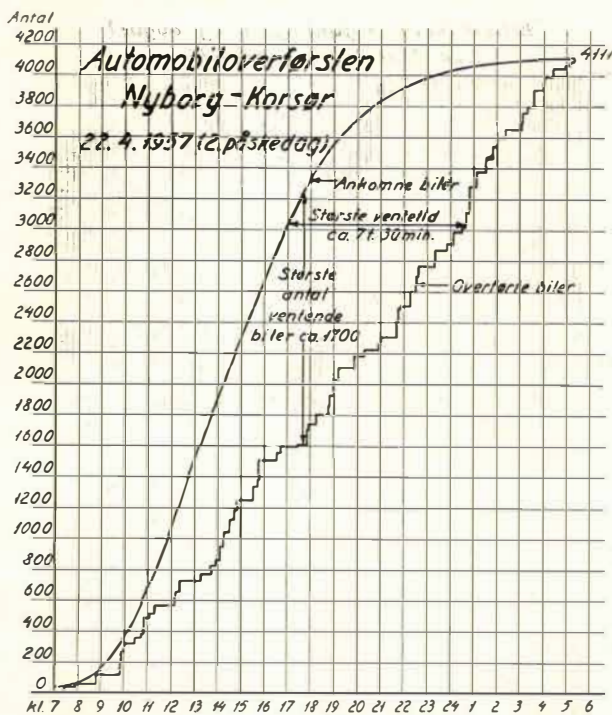


Fig. 7. Overførte biler i retning Nyborg-Korsør på 2. påskedag 1957.

pige sejlads og som følge heraf tillige vil betinge en noget længere ventetid i land ved afgang, må det, når der er tale om stortrafik med udprægede spidsbelastninger, være tilladt kun at tillægge sådanne ruter sekundær betydning. At de på den anden side kan være af stor værdi for en mere regelmæssig til-

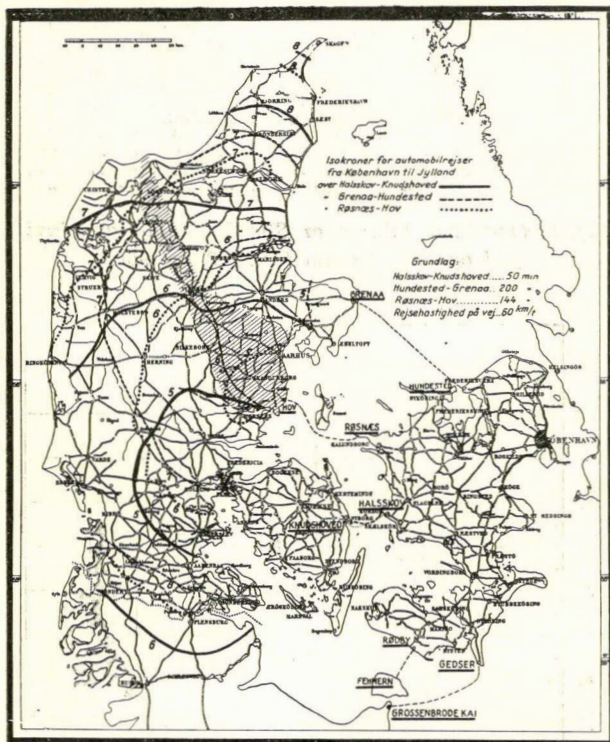


Fig. 8. Isokroner for rejser i bil fra København til Jylland. Inden for det skraverede område er rejsetiden kortest over Røsnæs-Hov og nord derfor kortest over Hundested-Grenaa.

bagevendende trafik, er givet, og statsbanernes bestræbelser for en udbygning af Kalundborg-Århus overfarten viser da også, at man er klar over dette forhold.

Halsskov-Knudshovedruten.

Den aflastningsrute for Korsør-Nyborgoverfarten, som statsbanerne efter indgående undersøgelser standsede ved, er da Halsskov-Knudshovedruten, som nu tages i brug. Den væsentligste del af overførselen af motorkøretøjer vil blive henlagt til den nye overfart, men bilfærgen »Hejmdal« vil dog fremdeles besejle bilfærgeløjerne i Korsør og Nyborg havne. Overførselen af jernbanevogne vil i sin helhed forblive på Korsør-Nyborg overfarten.

Selv om den nye overfart således vil blive hovedruten for overførsel af biler, er det dog ikke tanken at fjerne al sådan overførsel fra jernbanefærgerne, idet dette ville kræve et urimeligt stort beredskab af bilfærger ved den nye færgerute. Det er hensigten at udnytte det beredskab, man har ved jernbaneoverfarten i det omfang, som overførselen af jernbanevogne tillader det, dels som reserve ved under kortvarig, stærk trafik (ferie, højtider, week-end o. lign.) at overflytte jernbanefærger til Halsskov-Knudshovedruten, dels som overførselsmulighed på tider af døgnet, navnlig om natten, med så lille trafik, at det ville være økonomisk uforsvarligt at besejle bilruten med en særlig bilfærg.

Ved etablering af den nye rute opnås ikke alene betydelige fordele for de motorkørende, men også bedre betingelser for jernbaneoverførselen, idet statsbanerne – som foran anført – i de senere år hyppigt har måttet give godsbefordringen uforsvarligt dårlige vilkår for at kunne imødekomme kravene fra den stigende biltrafik.

Den nye færgerute mellem Halsskov og Knudshoved ses på fig. 1. Den er 18,9 km lang mod Korsør-Nyborg overfartens 25,0 km, og der kan derfor opnås en formindskelse i sejliden på ca. 20 min. Det samlede anlæg omfatter i henhold til lovforslaget:

Færgehavne med færgeløjer m. v.	35 mill. kr.
Automobilfærgen	15 » »
Vejanlæg	38 » »
	<hr/>
	88 mill. kr.

I hver af de to nye færgehavne er der anlagt 2 færgeløjer, deraf 1 med dobbeltklap i hver havn for todækkerfærgen »Halsskov«, og anlægget omfatter i øvrigt rummelige parkeringspladser med servicestationer, og der er i hver havn opført hovedbygninger med restauration.

Det vil på nuværende tidspunkt være almindelig kendt, at der på den nye overfart indføres en pladsbestillingsordning, hvorefter man vil kunne bestille plads.

Lovforslaget om Halsskov-Knudshovedruten blev forelagt i folketinget den 18. februar 1954 af daværende minister for offentlige arbejder Carl Petersen. Loven blev stadfæstet den 11. juni 1954, og på knap 3 år er de meget omfattende havne- og vejanlæg blevet fuldført.

Ny arbejderbeskyttelseslov i Norge

Den nye arbejderbeskyttelseslov som nylig blev vedtaget af det norske storting indebærer en række fremskridt og forbedringer, og følger for så vidt den samme hovedretning, som vi kender fra den modsvarende sociallovgivning i Sverige og Danmark. Vi skal her give en kortfattet orientering om de vigtigste nye bestemmelser i den norske lov.

Arbejdstiden.

Fra 3. februar 1957 trådte den nye bestemmelse om 42-timers arbejdsuge for rundtursarbejdere i kraft. Bestemmelsen har særlig betydning for kemisk industri og papirindustri for elektriske kraftværker. I motiveringen blev der blandt andet henvist til resultatet af undersøgelserne foretaget af danske medicinske sagkyndige. Forøvrigt blev der lagt vægt på, at det kontinuerlige skiftarbejde medfører sådanne ulemper, at de arbejdere der måske modvilligt må akceptere en sådan arbejdstidsordning, bør få dette kompenseret ved nedsættelse af arbejdstiden i forhold til andre arbejdsområder. For elektrokemisk industri, hvor helkontinuerlig skiftarbejde er mest udbredt, blev der yderligere peget på, at der kan konstateres en produktionsstigning på 126 procent fra 1939 til 1954, en stigning der blandt andet også må tilskrives, at der er sket en forøgelse af produktionen pr. arbejder.

I forbindelse med lovens behandling blev det fra flere sider kritiseret, at det var gået så langsomt med betænkningen fra arbejdstidskommissionen, som har haft en række forslag om generel nedsættelse af arbejdstiden til behandling. Kommissionens indstilling foreligger nu, og den går ud på et tillæg til arbejderbeskyttelsesloven, der indebærer overgang til 45-timersuge fra 1. januar 1960, gennemført i to etaper. Det er i hovedsagen den samme reform der er foreslået i den svenske rigsdag.

Den nye lov indeholder også visse ændringer, når det gælder overtidsarbejde. Den maksimale overtid bliver i stedet for 30 timer 25 timer i 4 på hinanden følgende uger og ikke over 250 timer i kalenderåret, mod før 300 timer. Det er fastsat i loven, at der i almindelighed bør konfereres

med tillidsmændene, før overarbejde iværksættes.

Lægekontrol m. v.

Af betydning er endvidere de nye bestemmelser om lægekontrol, der blandt andet har til hensigt at få indført bedriftslægeordninger i lang større udstrækning end hidtil. Bedriftslægeordningen har i årene efter krigen fået stor betydning i arbejdslivet i Norge, idet henimod 180.000 arbejdere er under lægekontrol. Lokaler og boliger for arbejderne er bygget i større målestok end tidligere. Norsk folkehjælp har uddannet over 20.000 arbejdersamariter. Det organiserede sikkerhedsarbejde ligger også inden for rammen af samarbejdsudvalgenes virksomhed, og mange af disse udvalg har vist stor interesse i bestræbelser på dette område. Flere større statsetater har også vist interesse for sikkerheds- og velfærdsindretninger for personalet. Således har Norges statsbaner i de senere år oprettet 53 sikkerhedsudvalg med 331 sikkerhedsrepræsentanter. Også ved andre etater er der oprettet udvalg for at tage vare på arbejderens sundhed og sikkerhed.

Beskyttelse mod arbejdsulykker.

I den nye arbejderbeskyttelseslov er der gennemført en udvidelse af de bestemmelser, der tilsligter at forebygge arbejdsulykker. Herom indeholder lovens kapitel 2, § 5, blandt andet følgende: Arbejdsgiveren skal sørge for, at virksomheden er sådan indrettet og vedligeholdt, og at arbejdet er tilrettelagt og udføres på en sådan måde, at arbejderne er beskyttet mod ulykker så godt som det efter forholdene er muligt. Kraftmaskiner, transmissioner, arbejdsmaskiner, løfteindretninger, transportmidler og andre mekaniske indretninger skal have de nødvendige beskyttelsesindretninger og iøvrigt være forsvarligt udført, vedligeholdt og passet.

Der skal tages de forholdsregler, der er tiltrængt, for om muligt at

forebygge ulykker ved fald eller på grund af faldende genstande, ved elektricitet, stråler eller blændende lys, ved eksplosive, brandfarlige, varme, ætsende, giftige eller andre sundhedsfarlige stoffer.

Hensigtsmæssigt, personligt beskyttelsesudstyr skal stilles til arbejderens rådighed, hvor det med rimelighed kan kræves, og hvor der ikke kan tages andre forholdsregler for at opnå tilstrækkelig beskyttelse mod ulykker.

Valg af sikkerhedsrepræsentanter.

For at sikre gennemførelse af disse og andre bestemmelser i loven, skal der vælges sikkerhedsrepræsentanter på alle arbejdspladser med mere end 20 arbejdere og sikkerhedsudvalg på arbejdspladser med over 100 arbejdere. Sikkerhedsrepræsentanterne har ret og pligt til at henvende sig til arbejdsgiveren, når de finder, at der er fejl eller mangler ved beskyttelsesindretningen, eller at der bør indføres nye beskyttelsesforanstaltninger. Får de ikke svar inden for en rimelig tid, skal de underrette arbejdstilsynet om forholdet, og det samme gælder i de tilfælde, hvor arbejdsgiverens svar ikke findes betryggende nok for arbejderens sikkerhed. Ligeledes har arbejdstilsynets tjenestemænd pligt til at sætte sig i forbindelse med sikkerhedsrepræsentanterne ved inspektionerne. Sikkerhedsudvalget skal i sin virksomhed tage sigte på:

- A) at nyantagne arbejdere får vejledning om fare ved arbejdet og om hvordan disse farer kan undgås,
- B) at få rettet på forhold der kan medføre ulykker,
- C) at finde årsagen til ulykker og erhvervssygdomme og danne sig en mening om, hvordan disse kan forebygges, samt
- D) at drive oplysningsvirksomhed for at forhindre ulykker og lignende.

Beskyttelse mod uberettigede opsigelser.

En anden vigtig ny bestemmelse i loven giver ret til at blive genantaget i sådanne tilfælde, hvor det bliver påvist, at en arbejder har fået sin opsigelse uden saglig grund. Arbejdsgiveren har også erstatningspligt. Erstatningen skal som regel ikke

overstige halvdelen af arbejderens sidste års løn i virksomheden, men den kan gå op til sidste års løn, hvis vedkommende har været mindst 10 sammenhængende år i virksomheden og 3 års løn efter 20 års ansættelse i virksomheden. Videre er der kommet en bestemmelse om, at en sygemeldt arbejder ikke af den grund kan siges op i de 3 første måneder,

efter at arbejdsudygtigheden er indtrådt.

Fra fagorganisationernes side har man i forbindelse med revisionen af loven indskærpet, at tillidsmænd og medlemmer omhyggeligt må overvåge og kontrollere, at lovens forskellige bestemmelser til enhver tid bliver gennemført i praksis. Den nye lov træder i kraft fra 1. juli 1957.

Automatiseringens følger skal drøftes

Automatiseringens økonomiske og sociale følger af atomkraftens anvendelse indenfor den moderne industri skal drøftes på den næste internationale arbejdskonference, der arrangeres af ILO – den internationale Arbejdsorganisation – i Geneve i juni. Som diskussionsgrundlag har ILO's generaldirektør, David A. Morse, udarbejdet en rapport på baggrund af de erfaringer, man i dag har om disse højaktuelle spørgsmål.

Automatisering er i og for sig ikke noget nyt, fremhæver generaldirektør Morse. Det nye er visse ideologiske aspekter, der er fulgt med den sidste tids hurtige udvikling på området samt den omstændighed, at man ved automatikkens hjælp i dag faktisk kan klare opgaver, som tidligere var uløselige. Man kan udføre beregninger, som den menneskelige hjerne ikke kan foretage uden elektronhjælp, og disse beregninger ligger til grund for vigtige produktionsprocesser i dag. Man kan – ved hjælp af maskiner – håndtere materiale, der er for giftigt til, at at mennesker kan opholde sig i dets nærhed, og dette materiale kan være nødvendigt på visse stadier af bestemte produktionsprocesser. Det ideologisk nye er hele den tankegang, der munder ud i frygt for, at de maskiner, vi selv har skabt, tager ledelsen og »løber løbsk«, så at vi ikke mere kan kontrollere, hvad de foretager – samt den i dag eksisterende teoretiske mulighed for enhver videnskabsmand med fantasi til at konstruere en praktisk taget hvilken-somhelst maskine. Broen mellem teori og praksis er endnu usikker – det er her faren ligger, og det er her, det begyndende automatiseringens tidehverv skaber nervøsitet.

Angsten for maskinerne.

Angsten for maskinerne er en kendsgerning. Den har eksisteret, så længe maskiner har overflødig menneskelig arbejdskraft – angsten for arbejdsløshed og socialt kaos. Generaldirektør Morse er imidlertid på dette punkt temmelig optimistisk. Automatiseringen behøver hverken at medføre arbejdsløshed eller andre dårlige konsekvenser, når man blot i god tid indstiller sig på, hvad automatiseringen kræver. Når det gælder at modvirke arbejdsløshed, kræver den, at man fra arbejdsgivernes side klart og bevidst går ind for at omskole og nyuddanne arbejderne med henblik på de nye opgaver, som den automatiske fabrik vil stille. Kravene om faguddannelse bliver større – det må samfundet gøre sig klart

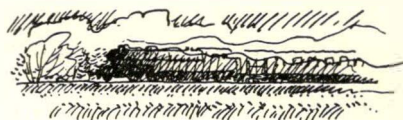
og i god tid indstille sig på at forbedre og forny fagskolerne. Også kravene til elementærundervisningen bliver større. Folk, der ikke kan læse, skrive og regne, vil ikke kunne klare de opgaver, der vil melde sig i forbindelse med de moderne fuldautomatiske fabrikker.

Store fordele.

Automatiseringen vil imidlertid trods alt føre store fordele med sig. Erfaringerne viser allerede, at automatiseringen, atomkraft i industrien og andre af vor tids udviklingsmomenter har medført en højere levestandard. Produktionen er blevet enklere og billigere takket være maskinerne, som også har skabt mulighed for hurtig industrialisering i de store, økonomisk underudviklede områder verden over. Den arbejdsløshed, der direkte bliver tale om, kan indirekte gennem omskoling til bedre og vanskeligere opgaver, forvandles til et interessantere arbejde og en bedre tilværelse. Maskinerne skaber nye arbejdsmuligheder og nye fag. Naturligvis vil der være tale om overgangsvanskeligheder – og det kan blive nødvendigt ikke blot at anvende omskoling men også at foretage omflytning af arbejdskraft.

Samarbejde.

Samarbejde er derfor under denne udviklingsproces mere påkrævet end nogensinde. Vor tids udvikling stiller særlig store krav om smidighed og samarbejdsvilje til både arbejdsgivere og arbejdere – mere end nogensinde tidligere, slutter generaldirektør Morse sin rapport. Det gælder om i fællesskab at indføre moderniseringer – automatisering, mekanisering o. s. v. – og efter fælles forhandlinger at forudse og imødegå de negative følger, som den i sig selv positive udvikling fører med sig. Man må åbent drøfte tingene og sørge for, at begge parter får deres del af den øgede fortjeneste, når den en dag kommer. Det gælder om at undgå unødvendige gnidninger og om at finde en løsning på de personlige problemer, der vil opstå i forbindelse med flytning af arbejdskraft m. m.



Samling om løsning af boligproblemet

Fornylig har bestyrelsen for Fællesorganisationen af almennyttige danske Boligselskaber, der omfatter 300 kooperative og almennyttige boligselskaber med en samlet boligmasse på omkring 100.000 lejligheder, vedtaget en udtalelse om boligproblemet, hvori det bl. a. hedder:

»Boligspørgsmålet er et af de vigtigste problemer i dagens debat. Dets rigtige løsning er af den største betydning, dels for sikringen af det nødvendige antal gode og billige boliger til den stadigt voksende befolkning, dels for at muliggøre en stabil beskæftigelse i den nødvendige nøgleindustri, byggeriet er.

Det sociale boligbyggeri, der som sit fornemste mål har at fremme et boligbyggeri, der sikrer den nuværende slægt gode boliger samtidig med, at der gennem dette ikke-profitsøgende byggesystem skabes muligheder for fremtidens byggeri, har med beklagelse set, at den i 1946 lagte linie for boliglovgivningen er blevet brudt og kalder til fornyet samling om løsning af det vigtige samfundsproblem.«

Det hedder videre i udtalelsen bl. a.: »Det er en misforståelse, når det fra visse sider påstås, at den hidtidige boliglovgivning er skyld i den økonomiske misere. De investeringer, staten har foretaget i byggeriet – derunder boligbyggeriet – er fornuftige pengeanbringelser, for hvilke der er fuld værdi.«

Efter at have peget på, at det formentlig bør sikres, at tilskuddet til huslejen bliver ydet i forhold til den enkeltes økonomiske forhold og ikke som generelle tilskud – og på spørgsmålet om større tilnærmelse mellem de to huslejeniveauer, slutter udtalelsen med at slå fast, at det af hensyn til en rolig og stabil udvikling er af yderste vigtighed, at boliglovgivningen indrettes på langt sigt, idet dette er en forudsætning for, at byggeriet kan planlægges rationelt og dermed billigt.

Reelle tilbud

For hver dag, der går, vokser oplysningsarbejdet i de faglige organisationer, og det ikke blot på de snævert branchefaglige områder. Det er lykkeligvis ved at være en selvfølge i mange forbund i dag, at der også er socialt og kulturelt betonedede emner på oplysningsprogrammet. Men det er ikke for meget sagt, at dermed er *ledermangelen*, altså manglen på dygtige ledere af de enkelte studiekredse, blevet akut i fagbevægelsen.

Så meget des mere grund er der til at gøre opmærksom på, at der tilbydes organisationerne bistand til afhjælpning af denne mangel. AOF afholder hvert år to studielederkursus, som netop sigter på – ikke at færdiguddanne, for det kan man ikke – men at give nuværende og kommende studieledere ideer til, hvordan man bedst tilrettelægger et gruppearbejde, så at deltagerne kommer aktivt med, hvilke studiematerialer man med fordel kan bruge og hvordan, hvilke variationer i arbejdsmåden der kan gøre kredsen levende og aktuel o. s. v.

På baggrund af den voksende interesse for oplysningsvirksomheden i fagorganisationerne indbyder AOF i år til lederkursus med emner, som direkte sigter på fagbevægelsens studieledere. Årets første kursus finder sted på *Roskilde Højskole* i tiden 23.–29. juni med *K. B. Andersen* som leder. Kursuset kommer til at bestå af »levende studiekredse« – det er dets »overskrift« – i bl. a. *udenrigspolitik* og *samfundøkonomi* med højskolelærerne *Henning Rasmussen* og *Robert Pedersen* som ledere. Det er hensigten med kursuset at gennemprøve og diskutere forskellige arbejdsmetoder på grundlag af nye studiematerialer til disse emner. I fællesforedragene vil studiekredsens pædagogiske og tekniske problemer blive fremlagt til almindelig drøftelse.

AOFs andet lederkursus holdes på *Esbjerg Højskole* i ugen 28. juli–3. august, og her bliver det *Erik Hauerslev*, der »kører løbet«. Dette kursus har fællesemnet »Arbejderne og den tekniske udvikling« og må siges at være af ekstra interesse for studiekredsledere i emner som fagforeningskundskab, økonomi, samfundslære, arbejdspsykologi, organisationskundskab etc. Formålet med kursuset er nemlig at trække de helt aktuelle sociale, økonomiske, faglige og menneskelige perspektiver frem i disse emner gennem gruppearbejde med *Ivar Nørsgaard*, *Henning Rasmussen* og *Otto Nielsen* som ledere og gennem en række fælles foredrag og diskussioner.

De to AOF-studielederkursus er altså *reelle tilbud* til den levende og moderne indstillede organisationsmand. Både han selv og hans organisation vil »tjene« på hans deltagelse. Deltagelsen i studielederkurserne koster kr. 140,00, heri inkluderet kost, logi, undervisning og studiematerialer, men ikke rejsen. Alle yderligere oplysninger kan indhentes hos AOF, Nr. *Farimagsgade 11, K. Byen 8778*. Tilmeldinger indsendes gennem fagforbundet til AOF.

Eksperter bag ny færdselsbog

Det er vist første gang, der står to så uomtvistelige eksperter bag en færdselsbog. Det drejer sig om *politinspektør E. Groes-Petersen* og *politikommisær P. C. Meldgaard Larsen*, der for nylig på *Forlaget Fremad* har udsendt en lille fiks bog, »Køreprøven«, som på en nem og overskuelig måde fører enhver, der står over for erhvervelse af førerbevis til bil, motorcykle eller scooter, ind i det krævede stof. Et væld af instruktive færdselsskitser tager næsten enhver tænkelig færdselssituation op til belysning; et klart og lettilgængeligt afsnit giver indblik i færdselens mysterier, og om selve motorernes indretning fortæller et andet interessant afsnit. Færdselsskiltfortegnelse og sagregister gør bogen nyttig ikke blot for dem, der ønsker at sikre sig et førerbevis men for alle trafikanter på hjul overhovedet. Således vil knallertkørere, der jo ikke behøver kørekort, kunne have stor glæde og nytte af bogens klare anvisninger på, hvordan man bedst og sikrest klarer sig i den stadig mere omsiggribende trafik på vore gader og veje.

»Køreprøven« har et moderne format, lige til at stikke i lommen, og koster trods det smukke udstyr kun kr. 7,35.



Tak

Hjertelig tak for al den venlige deltagelse, der blev udvist ved min mands, lokomotivinstruktør Carlo Knudsen, Fredericia, død og begravelse.

Karen Knudsen.

Ved vor kære fader, pensioneret lokomotivfører Anton Hansens død vil vi takke for deltagelsen. Tak for fanens tilstedeværelse og tak til afdelingsformanden for de smukke ord ved begravelsen.

Børnene i Fredericia.

Tak for venlig deltagelse ved vor kære mand og fader Aksel Fuglsangs død og begravelse. En særlig tak til lokomotivfører Aage Hansen for den smukke tale ved båren.

Mogens og Elly Fuglsang.



Forfremmelser til lokomotivførere (11. lkl.) pr. 1-6-57.

Motorførere:

- E. J. Nielsen, Århus, i København Gb.
- A. V. Nielsen (Bringsjord), København Gb., i København Gb.

Lokomotivfyrbøderne:

- J. A. R. Eriksen, Sønderborg, i Sønderborg.
- H. H. Jensen, Korsør, i København Gb.
- A. F. Mikkelsen, Struer, i København Gb.
- H. S. Søndergaard, Esbjerg, i København Gb.
- B. R. Hansen, Korsør, i Nykøbing F.
- H. Petersen (Reersø), Nyborg, i Helsingør.

Forfremmet til motorfører efter ansøgning pr. 1-5-57.

Lokomotivfyrbøderne:

- T. E. Tudborg, Struer, i Struer.
- H. K. Madsen, Struer, i Struer.

Forflytninger efter ansøgning pr. 1-6-57.

Lokomotivførerne (11. lkl.):

- B. S. Daugbjerg, København Gb., til Fredericia.
- E. K. Andersen, København Gb., til Fredericia.
- E. T. Svendsen, København Gb., til Randers.
- N. P. Søndergaard, Kolding, til Århus.
- E. H. Pedersen (Holm), Helsingør, til Korsør.
- H. C. Rasmussen, Nykøbing F., til Korsør.
- P. E. Poulsen (Maj), København Gb., til Randers.

Afsked.

Lokomotivførerne (11. lkl.):

- V. K. Pedersen, Herning, er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (30-4-57).
- V. J. J. Frederiksen, Århus, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30-6-57).
- J. P. L. Larsen, Korsør, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-8-57).

Dødsfald

- Pensioneret lokomotivfører M. F. Hansen, Århus, er afgået ved døden den 1-3-57.
- Pensioneret lokomotivfører O. C. G. J. Frandsen, København, er afgået ved døden den 18-5-57.
- Pensioneret lokomotivfører J. J. Nielsen, København, er afgået ved døden den 19-5-57.
- Lokomotivfører M. Carstensen, Nyborg, er afgået ved døden den 24-5-57.

MEDLEMSLISTEN

Optaget som ekstraordinært medlem pr. 1-6-57.

- Pensioneret lokomotivfører O. L. R. Hollænder, Erantivej 21 B, 2. th., Næstved.
- Pensioneret lokomotivfører J. E. Staberg, St. Annegade 44, 2., Helsingør.

Statsbanepersonalets sygekasse

Ved Statsbanepersonalets Sygekasse er foruden de hidtidige speciallæger i øjensygdomme antaget dr. Helge Jacobsen, Århus.

Dr. Helge Jacobsen afholder konsultation Frederiksgade 1, kl. 10½-14, lørdage kl. 9½-11.

Byttelejlighed

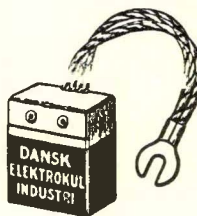
Nykøbing F.-København eller nordlige omegn.

God moderne 2½ vær. med centralvarme, badevær. og stor altan til fornuftig leje i Nykøbing F. ønskes byttet med tilsvarende i København eller nordlige omegn.

Henvendelse: Civilpolitibetjent O. Marcher, Gentofte politistation, Hellerup, tlf. Gentofte 1448 (lokal 26).

Dansk Maskinpakning A/S

Amaliegade 41
København
C. 12528



Klingseyvej 6, Kbhvn.
Telefon Damsø 3132



Hygiejnske Gummivarer
Katalog gratis

Amk. Gummivarer Industri
Vestergade 3 . København K
Tlf. Byen 4195

Weinrich Nielsens

Bageri og Conditori

anbefales



- i det lange løb vil De synes bedst om

ALBANI PILSNER

Besøg „Kurhotellet“

Nyborg Strand . Tlf. 112

Bevar
Beskyt
Forskøn
MAL!

Nyborg Tapet- og Farvelager

C. Østergaard Jensen

Nr. Voldgade 66 . Tlf. 283

A/s C. F. Schalburg

VINGAARDEN I NYBORG

Grundlagt 7. Juni 1817

**Nyborg Kulimport
og Nyborg Cichorietørreri A/s**

Telefon 15 og 23

NØRREGADES KIOSK

Nørregade 9 (Alfred Johansen) Telf. 261

Alt i Dag- og Ugeblade — Tobak og Spiritus

Bødtcher-Jensen

Kongegade, Nyborg, Tlf. 33

Bøger

Papir

Musik

Nyborg
JERN

Telefon 76

Drevsen & Nellemann

NYBORG - TELF. 25 og 189

Isenkram-, Støbegods-, Glas-, Porcelæn- og
Udstyrsforretning

**NYBORG DAMPVASKERI
OG TRI-RENSERI**

Kemisk Tøjrensning
Telefon 54

Cafe FÆRGE GAARDEN

Godt Madsted . Billige Priser . Tlf. Nyborg 582

I. KRUSE & BECH

Vand-

Gas- & Lysinstallationer

Telf. Nyborg 144, 381 - 1144

JOHS. WICHMANN'S

Træskoforretning

anbefales
d'Hrr. Lokomotivmænd

HJ. MARTENS EFT.

v/ Peter Christensen

Guldsmed Nørregade 6,
& Gravør Nyborg, Tlf. 369

WERNER HANSEN

Urmager og Guldsmed

Briller med Dobbeltglas
anbefales til Tjenestebrug.
Deres Sygekasse giver Tilskud.

Forlang!

Carlsminde

øl og vand

Forlang

KAFFE

fra P. M. BRUUN's Kafferisteri
(Ved A. M. Petersen)

Nyborg Ligkistemagasin

K. Jacobsen Snekermester

Besørger alt vedr. Begravelse el.
Ligbrænding. Grdl. 1897

v/ Slottet . Tlf. 171

Radio-Magasinet

Østfyns største Grammofon-
Pladelager

Nørregade 13 . Tlf. 1060

HJORTSHØJ CHRISTENSENS Tandteknik

NYBORG - TELF. 920

C. Knackstredt

Tlf. Nyborg 550

Spec.: Kranse, Buketter,
Planter og Potte-Kultur

Direkte Salg fra Drivhus

Ingen Butiksleje
derfor billigste Priser

RICHARD LEHN

1. Kl. Herreekvipering Tlf. Nyborg 68

Til daglig og Fest
»BORGERFORENINGEN«

Tlf. NYBORG 1313 *altid bedst* H. Nicolaisen

N. Urban Sørensen

Nyborg

Telf. 111 2 L.

Altid 1ste Kl. Varer

Det er altid
TOP-tid

ØSTJYDSKE BRYGGERIER AKTIESELSKAB



Jensen & Nielsen

Kirkegaardsvej 1, Aarhus, Tlf. 1379

Stort
Udvalg i
Grav-
monumenter

Aktieselskabet

AARHUUS PRIVATBANK

Aarhus

København

Fisk - Vildt - Fjerkræ

PRØVEN

FR. ALLE 139 . TLF. AARHUS 253 22

Knud

BRØGGER Special Optiker

Aarhus - Østergade 28 - Tlf. 2 4768

S. Bendtsen & Co.s Eftf.

Skræderforretning

Ryesgade 27, Aarhus

Telefon

Aarhus 3720

Leverander
til DSB

RADIO-THYGESEN

Rådhuspladsen 1 . Aarhus . Telefon 21011

Førende Specialforretning i

RADIO - GRAMMOFONPLADER - FJERNSYN

Sig det med Blomster

★
Paa saa Timer
overalt i Verden

P. B. VAHL

Fr. Alle 149, Aarhus, Tlf. 5150



**Diesel-elektriske
lokomotiver og motorvogne**

J. Lauritzens Kulforretning A/S

KUL . KOKS . BRIKETTER . BRÆNDELSOLIE

Esbjerg

Telf. 3900

Marketenderiet

*i Centralværkstederne
og Godsbanegaardens
Lokomotivremise
anbefales*



Driftsudvalget

ERIKSEN & CHRISTENSEN

AKTIESELSKAB

ESBJERG