

# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

NUMMER 13 · 5. JULI 1957 · 57. ÅRGANG



Den gensidige Uheldsforsikringsforening for de danske Statsbaners personale

**FIONETTE**

Regnfrakker

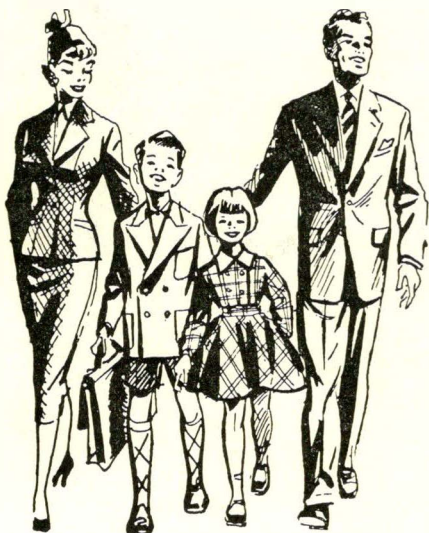
Ligeså **UUNDVÆRLIG**  
jernbanen er for trafikken er



**Statsanstalten for Livsforsikring**

Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V

## Uden Udbetaling



Som Tjenestemand kan De købe Herre- og Damekonfektion, Kjoler, Dreng-, og Pigetøj 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

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

Begravelses og Ligbrænding  
besørges paa bedste  
og billigste Maade

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

**Dansk Maskinpakning A/s**

Amaliegade 41  
København  
C. 12 528



Klingseyvej 6, Kbhvn.

Telefon Damsø 3132



**SIGI**  
Hygiejnske Gummivarer

Katalog gratis

Amk. Gummivarer Industri

Vestergade 3 . København K  
Tlf. Byen 4195

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

**I. B. Schilder**

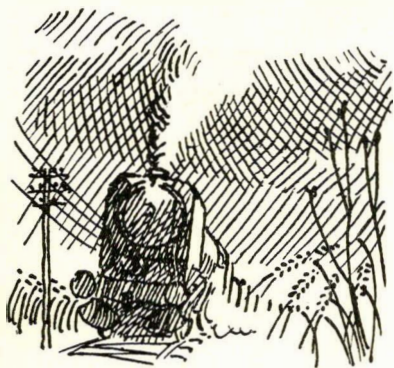
Nørregade 7  
København K

Støt vore  
ANNONCØRER

L. A. Jørgensen  
Rosengaarden 13

**BOGTRYK**

Tlf. Byen 1502  
København K



**DANSK LOKOMOTIV TIDENDE**  
NR. 13 - 57. ÅRGANG  
5. JULI 1957



*Indhold:*

Statsbanernes rutebilvæsen . . . .	195
Nordisk nyt . . . . .	196
Formandskifte i Jernbane- foreningen . . . . .	197
Europas fællesmarked en trussel	197
Kooperationen fremskaffer bo- ligindskud . . . . .	198
Nordisk Andelsforbund . . . . .	198
Jernbaneskolen . . . . .	198
Kundskab - Hjælp . . . . .	199
Jernbaneforeningens delegeret- møde . . . . .	203
Fra medlemskredsen . . . . .	204
Hr. G. A. Rasmussen . . . . .	204
Danske Jernbaners Afholdssel- skab . . . . .	204
DSB driftsindtægter og -udgifter	204
Jernbanesperantistkongres . . . .	205
Vejen til den billige bog . . . . .	205
Under DLF . . . . .	206
Personalia . . . . .	206
Byttejvlighed . . . . .	206
Turistsektionen . . . . .	206

*Forsidebillede:*

*En stille, solfyldt stund på  
København H.*

(Foto: lkf. E. G. Nygaard, Kbhv. Gb.)



*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.*

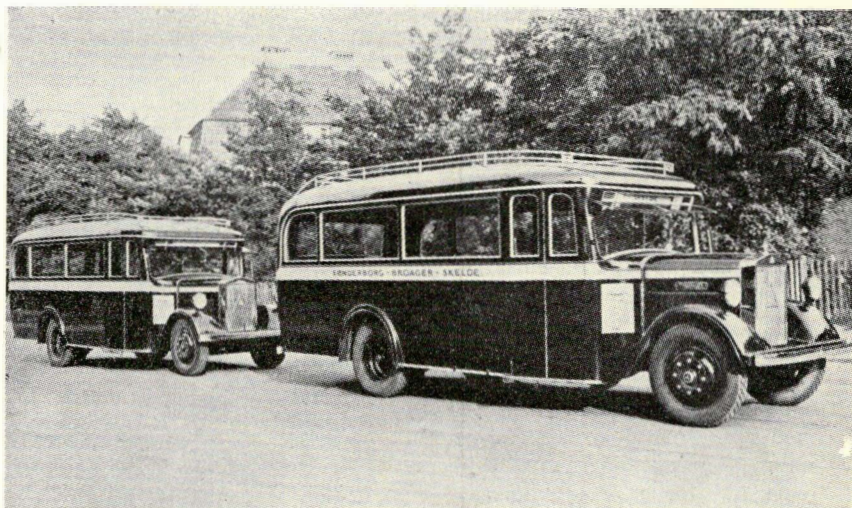
## *Statsbanernes rutebilvæsen*

Som bekendt er det ikke blot på skinnevejen, at statsbanerne formidler sin transportvirksomhed. Også landevejen er inddraget gennem et vidtspændende net af omnibusruter landet over, og netop i år - den 1. juli - er det femogtyve år siden, at statsbanerne satte ind på dette felt, der i forhold til de fra start lagte planer, er nået videre end det mål, man dengang satte. Når statsbanerne gav sig i kast med rutebildrift, var bevæggrundene hertil det stigende antal private rutebilruter, som påførte banerne en særdeles mærkbar konkurrence.

Ved overvejelserne, om hvordan man mest hensigtsmæssigt kunne føre de tænkte planer ud i livet, anlagdes det princip at overtage eller oprette ruter, som løb parallelt med statsbanelinier, eller som gik mellem købstæder, hvor også statsbanerne havde forbindelser med tog. Videre havde man opmærksomheden vendt mod underskudsgivende banestrækninger for at afløse disse med den mere rentable rutebildrift.

Det vakte dengang - som i dag - betydelig modstand fra visse kredse, at statsbanerne skulle have koncession på rutebildrift. Det højt priste private initiativ skulle - som i dag - ikke have noget af et statsligt initiativ i landevejstrafikken. Dengang - som i dag - var der efter disse kredses opfattelse ingen ret til for statsbanerne at sætte ind for at bevare sin centrale stilling som transportfaktor. Statsbanerne kunne for de motorkørende skyld rådne op.

Omend vilkårene for statsbanerne er ulige i forhold til den løssluppenhed, der præger transportmarkedet, så er det alligevel muligt for statsbanernes rutebilvæsen at se tilbage over en periode med en indsats, der i høj grad bærer lønnen i sig selv. Rutebilnettet blev forholdsvis hurtigt opbygget, idet man i 1933 overtog eller oprettede 32 ruter. 1934 kom yderligere 18 ruter til. Sommeren 1939 havde statsbanerne koncession på i alt 72 ruter



### Arbejdstidsnedsættelse i Norge

Den norske regering har offentliggjort dele af den betænkning, en kommission har udarbejdet i anledning af overvejelserne om en almindelig arbejdstidsnedsættelse i Norge. Målsætningen er at bringe arbejdstiden pr. uge ned på 45 timer i to tempi, idet arbejdsugen fra begyndelsen af 1959 skal ned på 46½ time og på 45 timer fra 1960.

Arbejdsgiverne går imod forslaget, og arbejderrepræsentanterne betragter forslaget som første skridt på vej til 40 timers arbejdsuge.

### NSB's driftsbudget

Det norske storting har behandlet indstillingen om NSB's driftsbudget, og det blev til en lang debat på baggrund af statsbanernes store underskud, som man for det kommende budgetår har beregnet til 153 mill. kr. I den forbindelse drøftede man omstilling til nye trækraftformer, nedlægning af trafiksvage strækninger, nedskæring af personalestyrken, forhøjelse af billetpriser m. m. Der har været en faktisk nedgang på 0,8 pct. i godstrafiken og 0,9 pct. i persontrafiken.

### Brandforsikring

Norges Jernbanefunktionærers gjensidige Brandkasse har afholdt ordinær generalforsamling, og af beretningen fremgik, at medlemstallet er øget til 24.956 og at den samlede forsikringssum udgør 1.010.000.000 kr. Medens præmieindtægten har været 784.653 kr. er der blevet udbetalt erstatninger til et beløb på kr. 195.916.

### LO i Sverige

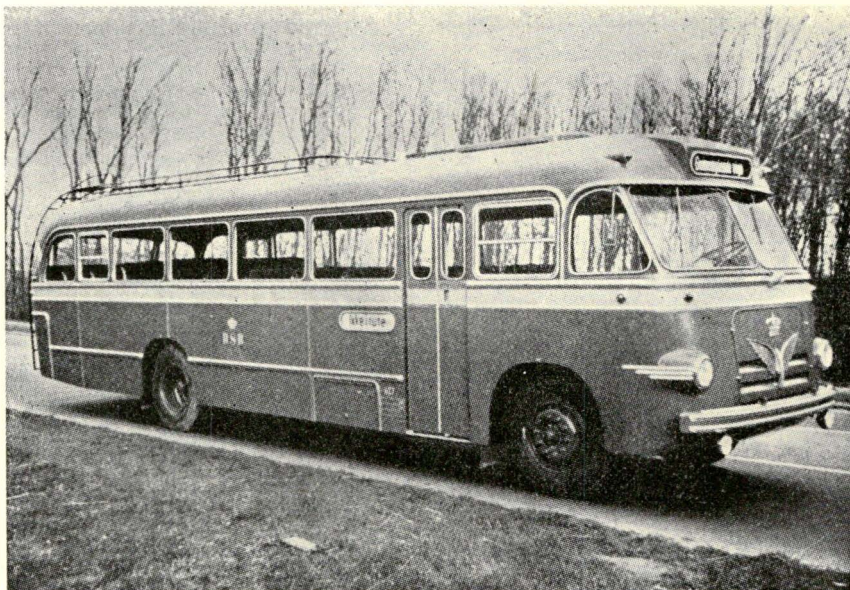
Den svenske landsorganisation LO har øget sit medlemstal med ca. 20.000 i 1956, og den samlede medlemsstyrke udgør nu over 1,4 millioner. Langt det største forbund tilsluttet LO er det svenske metalarbejderforbund med over ¼ million medlemmer. Til sammenligning tjener, at DSF i Danmark har 705.000 medlemmer.

med en samlet vejlængde på 2993 km. Krigsårene i begyndelsen af fyrrerne bragte stilstand, men efter krigens ophør og til nu er udbygningen af rutenettet skredet frem, og antal ruter er 139 med en samlet vejlængde på 6088 km – fællesstrækninger er dog medregnet så mange gange som de trafikeres af antal ruter. Også udover landets grænser strækker rutenettet sig med Europabus-ruterne, som et flertal af de europæiske jernbanestyrelser i 1951 enedes om at etablere.

Rutebilerne er i de 25 år gennemgået ændringer i takt med den tekniske udvikling, og hvilken forskel i størrelse og komfort – fra tyvernes stive, lidt kantede benzinvoerne og til nutidens behageligt duvende, strømlinede dieselmotorvoerne. I begyndelsen anvendtes udelukkende benzinkøretøjer, medens det for 95 pct. vedkommende i dag er dieselmotoren, der leverer drivkraften. Størrelsesmæssigt er forskellen 45–55 siddepladser mod tidligere 20. Statsbanerne har i dag omkring 530 rutebiler, og til at holde hele »væsenet« i gang beskæftiges ca. 1050 mand.

Økonomisk har rutebilsdriften gennem de mange år været relativt god, men den stærkt stigende motorisering med ibrugtagning af knallerter, scootere, flere og flere biler osv. sætter sit præg, og ligesom for jernbanerne mærkes landevejstrafikkens konkurrence nu også for rutebilerne – stats- og privatdrevne i flæng.

Jubilæumsønsket skulle derfor blive, at de ansvarlige smøger ærmerne op og lægger et energisk arbejde i frembringelse af den hårdt tiltrængte sanering af transportvæsenet, således at samfundet sikres den mindst mulige omkostning med den bedst mulige udnyttelse af trafikmidlerne. Dette ønske kan passende adresseres til den regering, der, hvis den har agt, da også i dag har magt at sætte ind til at skabe orden i transportvæsenet her til lands.



# Formandsskifte i Jernbaneforeningen



Vi har tidligere her i bladet lykønsket Jernbaneforeningens nye formand og budt ham velkommen til et frugtbringende samarbejde inden for jernbaneorganisationerne og vil her gerne udtale vor hjerteligste tak til Jernbaneforeningens afgående formand, overtrafikassistent M. S. Lyngesen, for mange års godt samarbejde.

At Lyngesen på Jernbaneforeningens delegeretmøde ville afgå som formand, kom ikke overraskende, idet Lyngesen for lang tid siden havde bebudet, at han ikke ønskede at modtage genvalg.

Lyngesen har været formand for Jernbaneforeningen i 7 år og havde forinden været medlem af Jernbaneforeningens hovedbestyrelse fra 1942 og næstformand i foreningen fra 1946.

Lyngesen var lige fra starten af sin organisationskarriere sit ansvar bevidst og tog med ildhu fat på arbejdet for at højne og hævde tjenstemændenes interesser.

I besiddelse af en udviklet retfærdssans, sund vurdering af de foreliggende problemer samt en fantastisk arbejdskraft gjorde man så rigeligt brug af ham, at man til tider måtte forbavses over, at han kunne stå for denne belastning.

Både Centralorganisation II, Lønningsskmissionen og de mange udvalg og virksomheder, han kom ind i, havde tillid til hans indsigt i organisationsproblemer, og de opnåede resultater viser tydeligt, at han var en handlingens mand, hvis ord havde vægt på steder, der betød noget.

Selv om man således skulle synes, at de mange officielle tillidshverv gav ham nok at bestille, havde han dog altid tålmodighed til at beskæftige sig med enkeltmands problemer, og det er ikke få, der skylder ham tak for et godt råd og hjælp i en kritisk situation.

Var der begået uret mod nogen, følte Lyngesen et personligt ansvar for den pågældende og skyede intet besvær for at bringe den, uretten var gået ud over, oprejsning.

Mange nye problemer har meldt sig i Lyngesens formandstid, men trods det krævende arbejde har han altid værnet og vogtet om tjenstemændenes interesser og lod sig aldrig slå ud af et muligt nederlag, idet hans tro på et endeligt sejrresultat var usvækket.

Når Lyngesen nu trækker sig tilbage fra Jernbaneforeningens ledelse, kan han gøre det med en rolig samvittighed og overlade sin efterfølger at videreføre arbejdet.

Den hyldest, Lyngesen fik på Jernbaneforeningens delegeretmøde, viser fuldtud tilfredsheden og påskønnelsen af hans virksomhed i Jernbaneforeningens tjeneste. Også lokomotivmændene skylder Lyngesen tak for mangt og meget, og selv om Lyngesen jo ikke træder ud af det aktive organisationsarbejde, vil vi alligevel her takke ham for det gode samarbejde, som altid har bestået Jernbaneforeningen og Dansk Lokomotivmands Forening imellem.

## Europas fællesmarked en trussel mod Latinamerika?

*De latinamerikanske landes regeringer frygter bl. a., at europæiske investeringer nu dirigeres til koloniområder.*

Hvilke virkninger vil et eventuelt europæisk fællesmarked få på de latinamerikanske landes økonomi? Spørgsmålet er blevet drøftet af FN's økonomiske Kommission for Latinamerika på et møde i La Paz. I den rapport, som de latinamerikanske lande har ladet udarbejde til mødet, udtales der frygt for, at de latinamerikanske markeder vil blive udkonkurreret, ligesom der er ne risiko for, at europæiske investeringer nu dirigeres fra Latinamerika til de europæiske landes kolonier.

Rapporten opregner alle de områder i Afrika, Stillehavsområdet og i de øvrige dele af verden, hvor de europæiske frihandelslande har deres interesser, og rapporten redegør derefter for den europæiske plan om i en femårsperiode at investere en kapital svarende til henved 580 mill. dollars i disse ikkeselvstændige områder som en slags erstatning for, at deres markeder åbnes for frihandelsområdets varer. Disse penge skal ifølge planen gå til sociale og økonomiske reformprogrammer. De europæiske lande vil oprette en særlig investeringsfond, hvor igennem pengene skal fordeles. Det er bl. a. meningen, at Frankrig til denne fond skal yde et beløb svarende til 200 mill. dollars. Fra anden side vil de franske kolonier gennem fonden yderligere få 312 mill. dollars. Man regner med, at den tyske indsats vil blive lige så stor som den franske, og fra latinamerikansk side ser man heri en trussel mod den omfattende tyske investeringsvirksomhed, som i øjeblikket finder sted i Latinamerika, især i Argentina og Brasilien.

Som støtte for deres betænkeligheder nævner de latinamerikanske lande, at visse varekategorier allerede før den sidste verdenskrig vandt stærkt terræn i Europa på bekostning af latinamerikansk eksport. Det gælder f. eks. kaffe og bomuld.

Når det europæiske fællesmarked indføres, er det sandsynligt, at de latinamerikanske eksportører vil blive stillet i skyggen, mens alle døre står åbne for de amerikanske varer, som under beskyttelse af frihandelsområdets toldbestemmelser kommer i en betydeligt mere konkurrencedygtig stilling. Rapporten understreger, at vanskelighederne yderligere vil øges, hvis investeringerne i produktionsmaskiner og i økonomiske projekter, der er af afgørende betydning for hele handelen, dirigeres fra Latinamerika til de nævnte privilegerede områder.

Man har dog også taget visse formildende omstændigheder med i betragtning. Konkurrencen om det europæiske marked mindskes ved, at de afrikanske landes produktionskapacitet i lang tid har ligget betydeligt under Latinamerikas. Bortset fra kaffen bliver det ikke muligt for de afrikanske producenter i fuld udstrækning at udnytte det europæiske marked. Hertil kommer, understreges det i rapporten, at selve de industrielle ekspansionsmuligheder i Latinamerika er blevet betydeligt større end i Afrika. Til slut nævner rapporten muligheden af, at de europæiske lande selv træffer forholdsregler til at hindre, at handelen med Latinamerika rammes på en alt for ufordelagtig måde af den nye udvikling.

## Kooperationen yder unge håndsrækning ved fremskaffelse af boligindskud

Boligstøtteleven af 1955 medførte en fordobling af den procentdel af de samlede byggeomkostninger, der af indflytterne i det nye sociale og almennyttige byggeri skal betales i form af indskud. Dette betyder, at de, der i de kommende år flytter ind i byggeri, finansieret under 1955-loven, formentlig skal betale 2.000–3.000 kr. i indskud – og fremover måske endnu mere.

Indenfor boligkooperationen har man længe været klar over, at mange lejere ville have meget store vanskeligheder med at fremskaffe beløb af denne størrelsesorden, navnlig i betragtning af, at mange af indflytterne er unge, nygifte, der samtidig har mange andre udgifter i forbindelse med bosættelsen.

I et af arbejderbevægelsens ungdomsorganisationer, boligselskaberne og Det kooperative Fællesforbund nedsat udvalg har man gennem nogen tid beskæftiget sig med dette problem, og resultatet har været, at *Arbejdernes Landsbank* nu har taget initiativet til etablering af en låneordning kombineret med en forudgående opsparring.

Ordningen, der minder en del om sparekassernes bosættingslån, skal baseres på et nøje samarbejde med boligselskaberne. Disse kan henvise de mennesker, der skrives op til lejlighed, til banken eller en af dennes filialer, og hvis man, medens man venter på, at der skal blive en lejlighed ledig, præsterer en regelmæssig opsparring her, er banken villig til, den dag lejligheden bliver klar til indflytning og visse, nærmere bestemte betingelser er opfyldte, på rime-

lige vilkår at yde et lån for den resterende del af indskudet – eventuelt således, at banken yder et lån på op til det dobbelte af, hvad der er sparet op.

Ordningen gælder foruden for København også byerne Århus og Odense, hvor banken har filialer. Når bankens filial i Esbjerg åbnes, og det vil formentlig ske omkring nytår, vil ordningen også komme til at gælde for denne by.

Der føres for tiden forhandlinger med Danmarks Sparekasseforening om etablering af en lignende ordning for sparekassernes vedkommende.

## Nordisk Andelsforbund sindbillede på målet for nærmere økonomisk samarbejde i Norden!

Nordisk Andelsforbund, der er en fællesorganisation omfattende brugsforeningerne i Nordens fem lande, afholdt i tilslutning til sin årlige generalforsamling et stort festmøde i Riddersalen på Kronborg, hvor ministre fra de nordiske lande talte over emnet *Forbruger i Norden*. Blandt talerne var minister *Bertel Dahlgaard*, der bl. a. udtalte:

»Nordisk Andelsforbund, med det omfattende nordiske samvirke, forbundet er et udtryk for, er jo i virkeligheden et sindbillede på det, der er målet for alt nærmere økonomisk samarbejde mellem Nordens lande, hvadenten det drejer sig om nordisk fællesmarked, eller det drejer sig om løsning af specielle produktions- og investeringsopgaver.

Målet er en mere rationel udnyttelse af de økonomiske kræfter til fælles gavn, det vil sige til højnelse af levestandarden.«

Iøvrig har Nordisk Andelsforbund i 1956 haft en omsætning på 303 mill. kr. med en bruttortjeneste på næsten 4 mill. kr. Omkring 10 millioner mennesker forsynes gennem 20.000 brugsforeningsbutikker med kaffe, krydderier, tørret og frisk frugt, te, ris, kakao, frø og mange andre varer, som fællesforeningerne gennem Nordisk Andelsforbund har indkøbt på verdensmarkedet.

I årets løb omsatte Nordisk Andelsforbund 22.939 tons kaffe svarende til ca. 400.000 sække – og andelsforbundet er således Europas største kaffeimportør.

## Jernbaneskolen

Instruktion til motoruddannelse: 16.–20. august og 16.–19. september.

I Århus: 28.–31. august og 25.–28. september.

Motorkursus: 20. september–23. oktober med eksamen 24.–25. oktober og

13. november–16. december med eksamen 17.–18. december.

I Århus: 2. oktober–4. november med eksamen 5.–6. november og

7. november–10. december med eksamen 11.–12. december.

# Kundskab – Hjælp

I kampen mod sygdomme benytter videnskaben utallige medikamenter for derigennem at styrke det menneskelige legeme. Således benytter vi igennem vor organisation oplysning i kampen mod uvidenheden.

Hvorfor disse to ting her i denne artikel sidestilles, er ud fra den betragtning, at lige så skadelig sygdommen er for mennesket, er uvidenhed for en organisation. Skal man have en handlekraftig og dygtig ledelse, er betingelserne også en oplyst og interesseret medlemsstab, der er i stand til at styrke og vejlede ledelsen på en sådan måde, at denne altid ved, den har medlemmernes interesse og forståelse bag sig.

For at dette ikke blot skal være forhåbninger, men realiteter, må denne oplysning være organiseret, og derfor er der inden for DLF oprettet landsoplysningsudvalget, hvis ledelse er overdraget J. V. Christiansen.

For at få en fast ramme om oplysningsarbejdet, startedes i sin tid tillidsmandskurser, hvor tillidsmanden kan dygtiggøre sig, og i år afholdtes det 9. med et deltagerantal på 37, lokof. og lokofb., der er inddelt i 4 grupper. A. Tjenestemandsforhold. B. Fagforeningskundskab. C. Internationale problemer. D. Tillidsmanden og samfundet. Et kursus, der i realiteten strækker sig over fire år, hvor der begyndes i gruppe A, og slutes i gruppe C. Her mener man at have dækket det videre behov for selvstudium. Rammen om disse kurser er som i tidligere år den bedst tænkelige, nemlig vort feriehjem, der med sine smukke omgivelser og gode pladsforhold er det ideelle sted til afholdelse af vore tillidsmands- og medlemskurser.

Selve programmet for gruppearbejdet ser således ud: Fra kl. 8,30 til 11,30 arbejdes der i grupperne, derefter en middagspause til kl. 14,00, så tages der fat igen med foredrag til kl. 16,00, hvorefter der fortsættes med arbejdet i grupperne, og efter aftensmaden samles man til foredrag.

Lad os tage den enkelte gruppe og begynde ved A., hvor tjenestemandsforhold diskuteres, her har man for-

inden løst enkelte pensionsopgaver og udfyldt en sygeliste som hjemmeopgave. Disse bliver gennemgået, og de fejl der eventuelt findes, bliver rettet således at kursisten vil være i stand til, når han kommer hjem at vejlede sine kolleger og ellers selv være i stand til at kunne klare disse problemer.

Endvidere bliver følgende emner behandlet: DLF's historie, lønningsbestemmelser, tjenestetidsregler, mødekultur og mødeteknik.

For yderligere at give de kursister der er i gruppe A. indblik i den etat vi tilhører, havde landsoplysningsudvalget fået to af administrationens folk til at holde foredrag, nemlig sektionsingeniørerne H. P. Hansen og G. Mortensen, der havde valgt emnerne kørselsfordelinger og køreplaner. Her skal kort gengives sektionsingeniørernes foredrag.

H. P. Hansen talte om kørselsfordelinger: »Det er ikke altid let at tilrettelægge en ny kørselsfordeling, da der er mange ting, der skal tages i betragtning. Det der sker er, at vi

fra trafikken modtager de gamle køreplaner med de rettelser, man ønsker foretaget i den nye plan. Man tager da de nye tider og indfører dem på graferne, hvilket er et vanskeligt arbejde, da man ikke har det rette overblik for kørslen frem i tiden. Det første udkast kan vi som regel kassere, men disse forhåndsundersøgelser er en nødvendighed for det rette samarbejde mellem trafikken og maskintjenesten.

I januar begynder allerede den første planlægning. For 1. Dc.s vedkommende drejer det sig om 133 sæt i damptur og 163 i motortur. Rangement er det sidste man kan begynde at arbejde med, da stationerne først skal have gennemgået de nye planer, før der kan gives endelig besked om, hvordan de ønsker rangeringen tilrettelagt. Når vi modtager ændringerne, der kan have et så væsentligt omfang, at så godt som hele den gamle planlægning bortfalder, kan der nemt begås fejl. Thi trafikken har ikke altid det fornødne kendskab til maskinløbene, og derfor kan der let opstå problemer med at få maskinerne til at følge turene.



*Generaldirektør  
P. E. N. Skov  
behandler  
aktuelle  
trafikproblemer.*

Som sektionsingeniør er jeg interesseret i at dampmaskinerne så vidt muligt følger det samme personale.

Dertil skal siges, at problemet er en del lettere hvad angår MO og MY løbene, da det for så vidt kan være lige meget, hvilken MO eller MY den enkelte mand får at køre med. Et andet problem er, at ikke alle tog vedblivende kan køres fra det samme depot, og man skal her sørge for en omlægning, som mindst muligt rammer personalet på det pågældende depot, der bliver berørt, men man må gøre sig klart, at motoriseringen vinder mere og mere indpas, og der sker herved en overflødiggørelse af lokomotivfyrbødere.

Ikke alene maskinløbene og inddragne tog, men også tjenestetidsreglerne må tages i betragtning; thi vi vil altid sørge for at turene bliver så gode som muligt; men da kunderne skal betjenes på bedste måde, kan det ske, at der indlægges tog med en skrap køretid, hvad vi bliver nødt til at se bort fra.

Efter H. P. Hansen talte G. Mortensen, hvis foredrag omhandlede tilrettelægning af køreplaner.

»I dag har man ikke alene togene der kører herhjemme at tage i betragtning, men også den udenlandske trafik, derfor samles alle europæiske trafikaleksperter en gang om året,

hvor man drøfter planlægningen af kørslen for de internationale tog, og på en af disse konferencer blev man enige om i 1934 at lade en blå vogn, som den blev kaldt, køre fra København til Paris, uden at passagererne skulle skifte undervejs; men der måtte dog betales en pladsbillet på 5 kroner. Desværre tog det al for lang tid inden denne vogn nåede sit bestemmelsessted, da der skulle ombøjes mange gange undervejs. Når man tager billedet af i dag, kan man let se den forandring der på dette område er sket til fordel for kunderne.

Ikke alene togene tages med i konferencen, men også takst og tariffierne tages i betragtning. I 2. Dc. har vi to udprægede internationale tog, nemlig 2910-2930, som har en stor betydning for landet, og som må være af en sådan kapacitet, at vi kan betjene vore udenlandske kunder så hurtigt som muligt.

Kørselsfordelinger udarbejdes i 2. Dc. som i 1. Dc., men der er dog flere ting der adskiller 1. fra 2., nemlig de store afstande. Vi har ikke i 2. Dc. udpræget stjerne kørsel, men tillige har vi en halv snes større eller mindre depoter, som vanskeliggør tilrettelæggelsen. Det er nemlig vor mening at nedlægges af de små depoter ikke må ske for hurtigt; men

at der tages så meget som muligt hensyn til personalet.

Efter disse udmærkede foredrag blev ordet frit, og der udspandt sig mange livlige debatter.

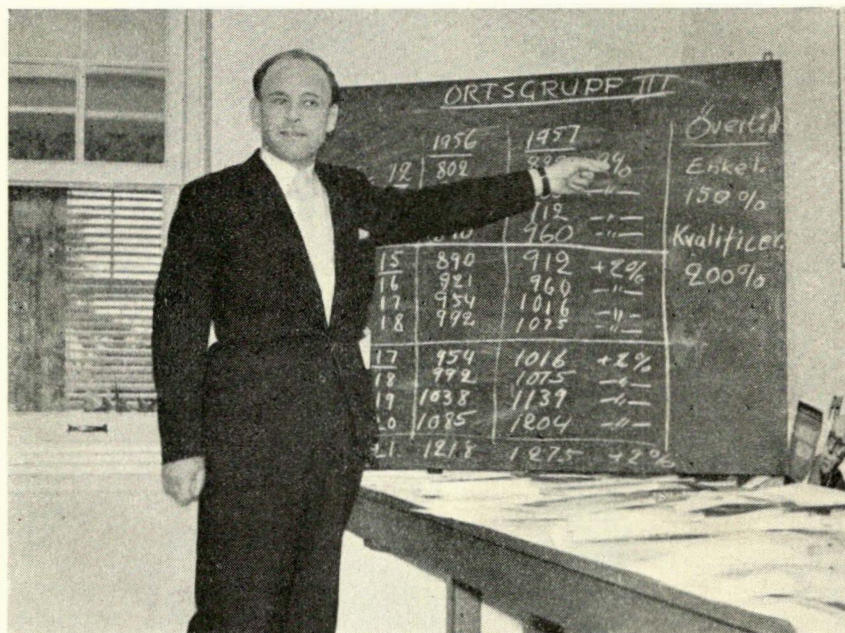
Lokomotivmanden har altid været en lille smule videbegærlig og mente det kunne være rart at få at vide, hvordan to af administrationens folk ser på de her afholdte kurser, og vi tillader os derfor at spørge om hvilken betydning sektionsingeniørerne tror det har, at tillidsmanden deltager i et tillidsmandskursus, hvortil H. P. Hansen svarede: »Jeg har det indtryk, at de kurser der her afholdes, er af stor betydning for tillidsmanden, at han her får kendskab til sine ordrer og bestemmelser og samtidig et indblik i administrationens arbejde, og det må være af stor betydning, at personalet får denne indsigt for at få forståelsen af det arbejde, administrationen har ved tilrettelægningen, at arbejdet fuldt kan værdsættes.»

G. Mortensen: »Jeg kan helt tilslutte mig H. P. Hansen, men vil gerne tilføje, at man igennem landsoplysningsarbejdet er medvirkende til at tillidsmanden ikke bliver ensrettet, men får et større udsyn, som jeg tror, administrationen kan have gavn af, derfor må vi også se at få den fulde forståelse af det arbejde, som et sådant kursus indebærer.»

Selvfulgelig deltog alle kursisterne til foredragene, men inddelingen af foredragene i forhold til grupperne er ment som en retningslinie i den planlægning, som der er og altid må være, når sådanne kurser afholdes, nemlig at stille disse op i forhold til gruppernes arbejde.

De tre andre grupper har også deres hjemmearbejde forinden de møder til kurset, nemlig en indledning, som de i timen skal læse for gruppen, hvorefter den bliver diskuteret. Denne indledning skal holdes i foredragsstil og må ikke strække sig over 25 minutter. Betingelsen for at dette kan lade sig gøre er, at kursisten er inde i sit stof.

Af andre foredrag, som havde interesse for alle kursisterne, skal nævnes: kontorchef C. Jensen, der talte om statsbanepersonalets sygekasse. Her havde man vel indstillet



O. Anfinsen, sekretær i Norsk Lokomotivmandsforbund, gav i klare tal oplysning om kollegers forhold i Norge.



sig på et foredrag med en mængde tørre tal, men det blev ikke tilfældet. Selve emnet har en stor betydning for tillidsmanden, da han ofte bliver stillet over for at skulle besvare spørgsmål angående ydelser fra sygekassen. C. Jensen havde gjort stoffet så interessant, at tiden ikke kunne slå til. Efter en kort historisk oversigt, gennemgik foredragsholderen ydelserne og på hvilken måde disse gives. Bestyrelsen er alene ansvarlig for kassen og som sådan ikke pligtig til at betale i tilfælde af tilskadekomst i tjenesten, da statsbanernes administration overhovedet ikke har nogen indflydelse på sygekassen. Vi har inden for sygekassen fået en del klager over, at der forlænges ekstra gebyr, når lægen tilkaldes inden for tidsrummet 18,00-20,00, men det er nu engang en aftale mellem lægerne og sygekassen, at de kan beregne sig et ekstra gebyr for tilkaldelse inden for dette tidsrum, og det må medlemmet selv betale. Konsulterer man en fremmed læge, ydes der en godtgørelse på  $\frac{3}{4}$ , hvis det er tilskadekomst betales hele godtgørelsen. Specialbehandling skal man søge om forinden man gør brug af den, da man kan risikere ikke at kunne få tilskud, og det er en selvfølge, at ens egen læge anbefaler specialbehandlingen. Sygekassen betaler også for indlæggelse af 15 måneder inden for tre år. Endvidere betales hele indlæggelsen, når det drejer sig om specialbehandling for hals, øre og næse.

For ophold på Skelsbo og Hald betales der et tilskud på 10 kr. daglig, Filadelfia dog kun 9. For tandbehandling ydes der efter specificeret regning, dog ikke til kunstige tænder og brobehandling. Til briller ydes der et tilskud på 15 kr. årligt. Massage og lysbehandling betaler kassen hele udgiften. Der kan gives tilskud til pleje i hjemmet inden for en kort frist.

Den 1. januar 1957 opnåedes der en overenskomst mellem Island, Norge og Sverige, således at der kan gives hjælp i disse lande, hvis man bliver syg og skal indlægges, dog skal man huske at underrette den lokale sygekasse senest 14 dage efter indlæggelsen. Og til slut et par enkelte be-

mærkninger angående udfyldelse af regningerne, da medlemmerne ret ofte begår en forsømmelse, at udfylde regningerne med tydelig navn, adresse og nummer. Til orientering kan oplyses, at der i sygekassen er 37.000 ubemidlede og 4000 bemidlede medlemmer.

Foruden foredrag og arbejde, var der også tid til at dyrke kammeratskabet, hvad der har en ikke ringe betydning til at få større indblik i de forskellige depoters forhold.

Vort feriehjem er en skøn plet, som vel nok snart de fleste lokomotivmænd har konstateret; men lad mig lige nævne, at vi har fået en høj, som kaldes flaghøjen og på hvis top der er anbragt en blå vimpel med vore initialer DLF.

For at holde grupperne intakt med foredrag, der skal belyse den enkelte gruppes arbejdsområde, havde man inviteret to af vore broderfolks lokomotivmænd til feriehjemmet, for at beskrive deres forhold, O. Anfinsen, Norge og Andersen, Sverige, der i deres interessante foredrag kort skitserede aktuelle organisationsproblemer i deres hjemlande. (Bogen arbejds- og tjenesteforhold for Nordens jernbanemænd giver et fyldestgørende indblik i disse forhold).

For gruppe C, der beskæftigede sig med internationale problemer,

var N. Alsing Andersens foredrag, udenrigspolitisk oversigt af stor betydning. Referatet er hentet fra Sjællands Posten, der dagen efter foredragets afholdelse bragte dette.

Der er begrundet håb om, at forhandlingerne mellem stormagterne kan føre frem til en magtbalance mellem de to parter, vest og øst, men ingen blok er stærkere end det svageste land i blokken, og her ud fra må vi vurdere situationen sagde N. Alsing Andersen, AIC, da han holdt sit foredrag om den udenrigspolitiske situation for deltagerne i lokomotivmændenes tillidsmandskursus. Der blev lyttet med stor interesse, da Alsing Andersen fremsatte sin fortrinlige oversigt over den udenrigspolitiske og militære udvikling siden sidste krig, hvor han blandt andet i sin indledning pegede på det dilemma, den militære tekniske udvikling havde bragt landene i: Skal de holde deres oprustning inden for de kendte konventionelle rammer eller foretage det store spring ud i det uvisse. Også Danmark vil blive stillet over for problemet, om vi skal acceptere den nye teknik. Ikke mindst Sovjet er kommet i et dilemma, fordi denne udvikling falder sammen med en indenrigspolitisk omvæltning med decentralisering og en mere liberal kapitalistisk linie. Derfor har Sovjet



Anerkendende smil møder indlederen i gruppen. Fra v. til h. M. K. Nielsen, Gb., P. K. Christensen, Gb., L. S. Andersen, Str., F. J. Hansen, Od., Traczyk, Pa. og N. S. G. Christensen, Rd.

pludselig erklæret sig villig til luftinspektionen med henblik på atomoprustningen. Det var Alsing Andersens opfattelse på grundlag af den historiske erfaring, at et stærkt militært apparat indebærer den største mulighed for en fredelig løsning, idet det har vist sig, at det er den militære og økonomisk svage, der i desperation går til angreb. Der er derfor ikke så stor frygt, da USA og Sovjet er lige stærke i militært henseende, men problemet var nu, at det kostede for meget. Den omstændighed, at ingen føler sig som den svage part, skaber grundlag for forhandlinger.\*

Den udmærkede redegørelse gav anledning til en livlig debat, hvor man drøftede spørgsmål som Østtysklands stilling og FN's betydning.

I den sidste gruppe var der i år prøvet noget nyt, som man må håbe landsoplysningsudvalget vil fortsætte med, nemlig de forelæsninger, der blev afholdt i gruppe D, det viste sig at være en af de mest interessante måder at undervise på. Til disse forelæsninger havde vi generaldirektør P. E. N. Skov og fra de samvirkende fagforbund S. A. Anderson tilligemed vor formand Greve Petersen. Disse forelæsninger omhandlede samarbejdsudvalgene.

Det er ikke muligt indenfor denne artikels rammer at gøre rede for alt hvad hver enkelt omtalte i sin forelæsning, dog skal her gengives P. E. N. Skovs forelæsning, hvor generaldirektøren sætter sig blandt kursisterne og på lige fod med disse diskuterer samarbejdet inden for vor etat.

Denne forelæsning var af stor betydning, da vi her fik lejlighed til at uddybe vore problemer, uden at skulle tage hensyn til, at det var generaldirektøren vi havde over for os, men derimod en medansat. P. E. N. Skov mente, at der i blandt personalet og administrationen havde været den opfattelse, at samarbejdet var blevet disse påtvunget, men trods dette har det vist sig, at interessen stadig er stigende og administrationen har erkendt den fordel, det indebærer, at komme i kontakt med personalet. Ligeledes er det vel også fra personalets side erkendt, at ved sam-

arbejdet er man med til at skabe en rentabel forretning.

Tingene skal drøftes, og der har arbejdslederne deres ansvar. De må sørge for at gøre personalet interesseret på en sådan måde, at disse føler sig medansvarlige. Det er vel sådan, at personalet ikke kan være interesseret i at tage fat, hvis ikke forholdet mellem administration og personale er intakt. Jeg erkender, at skal DSB's effektivitet udnyttes inden for rationaliseringen, må man have en tilfreds medarbejderstab, tilligemed skal man huske på, at vi indtager en plads i samfundet, og det er vor pligt at være medvirkende til at skabe de fordele, der kan skabes til gavn for hele befolkningen.

På mange områder kan det virke noget ubehageligt, at rationaliseringen griber ind på visse arbejdsområder, men der står ingen steder, at det skal være behageligt. Skulle jeg ønske noget, må det være lidt mere interesse fra organisationernes repræsentanter, så vi kan få den fornødne forståelse for den modernisering, vi påtænker og denne forståelse kan kun opnås, hvis de lokale samarbejdsudvalg bliver mere sammentrængt, således at vi kan få manden i marken med.

Samme dags aften holdt generaldirektøren et foredrag med titlen: aktuelle trafikproblemer, hvor han redegjorde for den videre udvikling inden for DSB.

Som i de foregående år havde vi inviteret gæster med fra følgende organisationer: lokomotivfører H. Jensen, Dansk Lokomotivmands Forbund, trafikassistent E. M. Jensen, Jernbaneforeningen, pakhusformand N. M. Andersen, Dansk Jernbane Forbund, redaktør Roger Nielsen, Fællesorganisationen DSB og Chr. Rasmussen, Dansk Postforbund.

Som afslutning på kurset blev der som tidligere år afholdt en kammeratlig sammenkomst den sidste aften, hvorunder tillidsmanden fik lejlighed til at vise sine evner på de skrå brædder.

Jeg har i dette referat fra tillidsmandskurset 1957 forsøgt at give en oversigt over selve retningslinien i kurset, for at man her kan se, at tillidsmanden ikke holder ferie i den

tid, kurset varer, og at de penge, der her gives ud må være til gavn for vor organisation på en sådan måde, at vi får en vågen og dygtig stab af tillidsmænd, der er i stand til at viderebringe de retningslinier medlemmerne ønsker afstukket til hovedbestyrelsen, da denne skal hente sine impulser fra afdelingerne.

Disse indlæg og foredrag, der her er ganske kort skitserede, kan jo selvfølgelig uddybes, såfremt der fremsættes ønsker derom. Det er jo netop formålet med vort blad, at man herigennem kan uddybe aktuelle problemer, men af hvilket format og art, det skal være, afgøres af medlemmerne ved at benytte bladets spalter.

Til slut skal her gengives et interview med generaldirektøren, da han den 24. maj havde holdt sit foredrag, hvorunder jeg spurgte om hans syn på de kurser, der her afholdtes, og svaret var en retningslinie, som vi skal håbe må blive videreført i fremtidens samarbejde mellem administrationen og personalet. Generaldirektøren udtalte:

»Jeg tror, at det er af stor betydning, at have en interesseret medarbejderstab, og at de diskussioner, vi her har ført, er frugtbringende for begge parter, da man forsøger at kende hinandens vanskeligheder og derigennem nå frem til en forståelse. Forståelsen betyder uhyre meget inden for en virksomhed, hvis man vil have noget virkeligt ud af den. Hvis hver part for sig kører frem med skyklapper på over for den andens vanskeligheder, bliver resultatet kun, at man kommer til at stå over for hinanden som to møllestene, der arbejder og arbejder, men ingen vegne kommer. Virkelige resultater opnås kun, hvis man har lært at trække på samme hammel, derfor kan den ene godt gå til højre og den anden til venstre, når blot de begge går fremad.«

E. C. L. Christiansen.

# Jernbaneforeningens delegeretmøde

I det skønnest tænkelige sommervejr afholdt Jernbaneforeningen den 15.–16. juni 1957 sit ordinære delegeretmøde på kurhotellet »Nyborg Strand«. Den store sal var smukt pyntet med blomsterdekorationer samt de nordiske landes flag og Jernbaneforeningens bannere.

Formanden, overtrafikassistent M. S. Lyngesen, åbnede delegeretmødet med velkomsthilsen til gæster og delegerede.

Som gæster var mødt repræsentanter for Sverige, Norge og Finland og de med Jernbaneforeningen samarbejdende organisationer i Danmark. Endvidere borgmester C. E. Bjerring, Nyborg, personalechef L. Buus-Pedersen samt Jernbaneforeningens tidligere formænd, billetkasserer P. From Hansen og stationsforstander L. Mortensen.

Borgmester Bjerring takkede på byens vegne, fordi Jernbaneforeningen havde henlagt sit møde til Nyborg Strand, og for de nordiske gæster takkede stationinspektør Pellika, Finland, for indbydelsen til at overvære Jernbaneforeningens delegeretmøde.

Endvidere havde maskinarbejder Hjalmar Jensen, Fællesorganisationen D. S. B., overtrafikassistent H. Hørsholm, Danske Privatbaners Kontorforening, og F. R. Kristensen, Centralorganisation II, ordet for at takke for indbydelsen på egne og øvrige indenlandske gæsters vegne.

Den af hovedbestyrelsen foreslåede forretningsorden blev enstemmigt godkendt, og formanden erklærede derefter mødet for åbnet.

Efter at delegeretmødet havde valgt præsidium, aflagde formanden beretning om foreningens virksomhed gennem de sidste 3 år og kom herunder navnlig ind på lønningskommissionen, pristal og lønregulering, stedtillæg, lønforhandlingerne i 1956, overarbejdsbetalingen med meget mere.

Formanden sluttede sin beretning med at stille følgende forslag til udtalelse fra delegeretmødet:

»Jernbaneforeningens delegeretmøde godkender den af hovedbestyrelsen i den forløbne periode førte politik, og fremhæver, at foreningen fortsat bør samarbejde med statsbaneledelsen om fremme af hensigtsmæssige rationaliseringsforanstaltninger, der tager sigte på at øge statsbanernes muligheder for at kunne konkurrere med andre transportvirksomheder, og som tilgodeser personalets rimelige ønsker om forsvarlige tjenesteforhold.

Delegeretmødet henstiller til den nye hovedbestyrelse, at den sammen med andre jernbaneorganisationer arbejder for en koordinering af den offentlige trafik under hensyntagen til den på trafikområdet skete udvikling, og for, at der i hvert fald bydes statsbanerne rimelige konkurrencevilkår ved smidige takstdannelser og påkrævede lempelser af afskrivnings- og forrentningsbestemmelser.

Mødet opfordrer de i lønningskommissionen repræsenterede politiske partier, administrationer og organisationer til – inden april 1958 – at søge skabt politisk og økonomisk grundlag for en ny tjeneste-

mandslov med opfyldelse af de af foreningen rejste hovedkrav om gennemførelse af ligelønsprincippet, modvirkning af den stedfundne nivellering, en forsvarlig lønmæssig placering af de forskellige kategorier, herunder ikke mindst dem, der i særlig grad er ramt af de senere års lønudvikling, og med gennemførelse af en pensionsordning, der tager fornøden hensyn til tjenestemandsforsørgsforholdets særlige kår og krav.

Forskellige politiske kræfter har længe arbejdet på en ødelæggelse af pristalsreguleringen, og et nyt indgreb er nu en kendsgerning. Der er her tale om en mod tjenestemændene rettet særlovgivning, mod hvilken delegeretmødet fremfører en skarp protest, ligesom det tager afstand fra foranstaltninger, der ensidigt pålægger fastlønnede eller grupper af sådanne økonomiske byrder.

Delegeretmødet har bemærket den agitation, der føres for at afskaffe tjenestemandsbegrebet og finder på grund af situationens alvor, at den kommende hovedbestyrelse bør overveje tilvejebringelse af de til en eventuel situation nødvendige pengemidler, og at Jernbaneforeningen sammen med andre organisationer indenfor statstjenestemændenes, Centralorganisation II, fortsat arbejder for en styrkelse af Fællesrådet for danske Tjenestemand- og Funktionærorganisationer, således at denne toporganisation i stadig højere grad kan varetage de fastlønnedes fællesinteresser.«

Ordstyreren takkede for den aflagte beretning og overlod derefter denne samt udtalelsen til debat.

I diskussionen om beretningen var stort set alle deltagerne enige om, at hovedbestyrelsen havde udført et godt og påskønnelsesværdigt arbejde, men oversignalmester P. E. Nielsen fandt dog den stillede udtalelse noget udæskende og stillede forslag om nedsættelse af et udvalg til at omredigere udtalelsens tekst.

Oversignalmester P. E. Nielsen forslag om nedsættelse af et udvalg blev sat under afstemning og blev forkastet med alle stemmer mod forslagsstillerens.

Efter at formanden havde svaret deltagerne i diskussionen, blev beretningen enstemmigt godkendt.

Hovedkasserer H. A. Christensen fremlagde og gennemgik derefter Jernbaneforeningens regnskaber for de forløbne 3 år og kommenterede forskellige regnskabsposter. En enkelt post i regnskaberne blev af en af de delegerede ønsket nærmere uddybet, og efter at hovedkassereren havde redegjort for forholdet, blev regnskaberne enstemmigt godkendt.

Til behandling på delegeretmødet var endvidere fremlagt en del forslag, der nærmest må karakteriseres som værende af teknisk art; dog forelå et forslag, der tog sigte på, at hovedbestyrelsen skulle arbejde på at søge opnået fribefordring på 1. klasse i fuldt omfang ved en opnået levealder af 50–55 år for de personalekategorier, der tidligere har haft ret til fribefordring på daværende 2. klasse (nuværende 1. klasse).

Forslagsstilleren var ikke selv til stede på delegeretmødet, men havde fremsendt en skriftlig motivering, der oplæstes af formanden, som samtidig udtalte at forslaget ikke var realisabelt. En taler

udtalte sympati for forslaget og henstillede, at hovedbestyrelsen ved given lejlighed søgte spørgsmålet løst, men formanden mente ikke, man kunne forpligte hovedbestyrelsen i så henseende, og delegeretmødet afviste derefter enstemmigt forslaget.

Første dags møde blev derefter afsluttet og mødet genoptaget søndag morgen kl. 9.

Det indledtes med oplæsning af navnene på de nyvalgte hovedbestyrelsesmedlemmer, hvorefter et nedsat udvalg vedrørende udtrækning af rejsestipendier aflagde beretning og meddelte, hvilke af Jernbaneforeningens medlemmer der havde fået bevilget hver 300 kr. i rejsestipendier.

Man gik derefter over til det punkt på dagsordenen, der vel utvivlsomt var hovedbegivenheden på dette delegeretmøde, nemlig valg af formand, og M. S. Lyngesen udtalte under dette punkt, at det længe havde været hans agt at gå som formand for Jernbaneforeningen, når lønningsloven, var gennemført, men han havde imidlertid måttet erkende, at arbejde som formand for Jernbaneforeningen, CO II og FTF var for meget for en enkelt mand, og han havde derfor anmodet hovedbestyrelsen om at ville fremkomme med forslag til ny kandidat til formandsposten.

Informerede endvidere delegeretmødet om, at grundlaget for at kunne fortsætte som formand for CO II, indtil lønningskommissionen er færdig, er bragt i orden. Udtalte, at der altså nu skal vælges ny formand for Jernbaneforeningen og foreslog på hovedbestyrelsens vegne overtrafikassistent Erik Svendsen, København, der derefter blev valgt med akklamation.

Den nyvalgte formand udtalte en tak til Jernbaneforeningens delegeretmøde for den ære og tillid, man havde vist ham ved at vælge ham til M. S. Lyngesens efterfølger, og udtalte endvidere sin glæde over den smukke form, hvorunder han var valgt og som afgjort var et solidt rygstød for en ny formand. Den nye formand udtalte derefter en varm tak til Lyngesen for veludført arbejde inden for Jernbaneforeningen. M. S. Lyngesens beslutning om at ville trække sig tilbage har vakt stor beklagelse i vide kredse, sagde formanden, og uanset at Lyngesen har lovet under andre former fortsat at stille sig til rådighed for statstjenestemændene og de fastlønnede, skal jeg alligevel gentage denne beklagelse her.

Som et synligt bevis på medlemmernes anerkendelse af Lyngesens virksomhed som formand gennem 7 år overrakte den nye formand derefter Lyngesen en check til anvendelse efter eget ønske.

Lyngesen takkede bevæget for de venlige ord og den flotte gave.

Overassistent R. Vildrik overrakte Lyngesen et gavekort som tak for det udmærkede samarbejde med Københavns Kommunalforening.

På de udenlandske gæsters vegne takkede telegrafist Wessel Hansen, Norge, for den udviste gæstfrihed, og lokomotivfører K. Svendsen takkede på de indenlandske gæsters vegne for samværet og gæstfriheden, og forretningsfører P. Madsen, Dansk Jernbane Forbund, overrakte såvel den afgående som den tiltrædende formand smukke blomsterhilsener.

## Hr. G. A. Rasmussen

Det var en smuk tanke, du fremsatte i bladet fra den 20. maj angående dampmændene, der bliver sat udenfor af MYerne, men mon ikke du glemmer pionererne fra motordriften, dem som dampmændene dengang spyttede efter og forbød os at have stue sammen med, da vi lugtede.

En del af motormændene gik til lyntogene og kørte Danmark rundt hver dag med 120 km i timen; på daværende tid en stor hastighed med dårlig signalgivning, andre blev kørerlærere, men hvad har vi fået ud af det – ikke en øre.

Nu ser vi meget yngre kolleger blive forfremmet til MY, ja, nogle endda som aldrig har gjort praktisk motortjeneste, til en igennem flere år prøvet maskine, ja, mon den i det hele taget kan brække ned? – i modsætning til lyntogene og motorvognene, som havde kroniske børnesygdomme i flere år. Det skal vel nok give skuffelse og bitterhed!

C. Høbo.

## Danske Jernbaners Afholdsselskab

Nylig har Danske Jernbaners Afholdsselskab holdt sit årsmøde, der denne gang var henlagt til Århus.

På mødet trådte selskabets mangeårige formand, togfører M. K. Thomsen, Fredericia, tilbage, idet han ikke ønskede at modtage genvalg. Til ny formand valgtes trafikassistent K. Zederkof, Struer. Zederkof har været medlem af hovedbestyrelsen siden 1949 og har her virket som ungdoms- og oplysningsleder, indtil han i 1956 valgtes til hovedkasserer. Efter at han nu er blevet formand er i stedet overbanemester W. T. Thannel, Struer, valgt til hovedkasserer. Til nyt hovedbestyrelsesmedlem indvalgte banearbejder L. T. Ryvænge, København.

## Statsbanernes driftsindtægter og driftsudgifter 1956/57

I forhold til 1955/56 er indtægten af *personbefordringen*, ca. 272,4 mill. kr., faldet med ca. 5,1 mill. kr.

Indtægten af *godsbefordringen*, ca. 179,1 mill. kr., er steget med ca. 9,9 mill. kr., og indtægten af *postbefordringen* og forskellige *andre indtægter*, ca. 55,4 mill. kr., er steget med ca. 8,3 mill. kr.

Alt i alt er driftsindtægterne, ca. 506,9 mill. kr., steget med ca. 13,1 mill. kr.

De egentlige *driftsudgifter*, ca. 536,1 mill. kr., er steget med ca. 21,3 mill. kr.

Af stigningen falder ca. 19,4 mill. kr. på lønkonti og skyldes de pr. 1. april 1956 udbetalte nye løntillæg ifølge særlig lov og forhøjelse af regulerings-tillæget pr. 1. april og 1. oktober 1956 samt forhøjelse af ekstrarbejderlønninger på linie med stigningerne i privaterhvervene.

Brændselsudgiften har været ca. 0,9 mill. kr. mindre end året før, medens udgiften til vedligeholdelse af anlæg, rullende materiel og færger er steget med ca. 1,0 mill. kr.

Driftsresultatet, et underskud på ca. 29,2 mill. kr., er herefter ca. 8,3 mill. kr. dårligere end i fjor.

Det samlede regnskabsmæssige resultat af driften under medregning af afskrivning og forrentning, der er steget med ca. 1,7 mill. kr., bliver, at der i 1956/57 er et underskud på ca. 89,1 mill. kr., medens der i 1955/56 var et underskud på 79,1 mill. kr.

Nedenstående angiver statsbanernes indtægter og udgifter i finansåret 1956/57. Til sammenligning er anført tilsvarende tal for finansåret 1955/56:

	April — marts 1956/57	1955/56	Afvigelser
Personbefordr. . .	272.340.000	277.480.000	÷ 5.140.000
Gods- og kreaturbefordr. .	179.130.000	169.260.000	9.870.000
Postbefordr. . . .	20.410.000	20.310.000	100.000
Andre indtægt. . .	34.980.000	26.740.000	8.240.000
<b>Indtægter ialt . .</b>	<b>506.860.000</b>	<b>493.790.000</b>	<b>13.070.000</b>
<b>Driftsudgifter . .</b>	<b>536.060.000</b>	<b>514.740.000</b>	<b>21.320.000</b>
<b>Driftsoverskud . .</b>	<b>÷ 29.200.000</b>	<b>÷ 20.950.000</b>	<b>÷ 8.250.000</b>
Afskrivning . . .	19.010.000	21.260.000	÷ 2.250.000
Forrentning . . .	40.850.000	36.940.000	3.910.000
<b>Statens tilskud til driften . . . .</b>	<b>89.060.000</b>	<b>79.150.000</b>	<b>9.910.000</b>

## Jernbane-esperantisternes internationale kongres i Rijeka blev en strålende succes

Allerede med de festligt udsmykkede stationsbygninger med Esperanto-flag og store påskrifter: »Sporene forbinder landene, Esperanto folkene«, henledes de rejsendes opmærksomhed på, at de havde nået kongreslandet. I Rijeka i Jugoslavien afholdtes jernbane-esperantisternes 9. kongres, i hvilken der deltog 459 jernbanefolk fra 14 forskellige lande. Danmark var repræsenteret af 25 danske jernbanemænd. Den første aften var bekendtskabsaften og fandt sted i en skyskraber i Susak, og ved kongressens åbning overrakte dens protektor, Blagoje Bogavac, generaldirektør for de jugoslaviske jernbaner, sin personlige hilsen til deltagerne. Blandt de øvrige talere var Rijekas borgmester.

På kongressen blev det konstateret, at man i udlandet, og ikke mindst i f. eks. England, gør betydeligt mere ud af Esperanto, end tilfældet hidtil har været her i Danmark. Dog er Danmark blandt de lande, i hvilke man ekspederer telegrammer på Esperanto på lige fod med telegrammer på andre fremmede sprog. Det blev besluttet, at IFEF, jernbanemændenes internationale Esperanto-sammenslutning, ville afholde sin næste kongres i Århus i maj 1958.

Blandt de arrangementer, der var foretaget for at underholde kongressen om aftenen, bør særlig fremhæves de jugoslaviske folkedanse, der med deres farverige fremmedartethed begejstrede alle, ikke mindst nordboerne, og heldagsudflugterne til

øen Rab og til de verdensberømte grotter i Postonja var uforglemmelige oplevelser.

Det jugoslaviske postvæsen havde i anledning af kongressen indført et særligt poststempel, og reportere fra Zagreb radio overværede kongressen for at samle stof til referater af og udsendelser om kongressen og Esperanto-bevægelsen. Disse udsendelser fandt sted både på Esperanto og jugoslavisk. To lokale aviser, den jugoslaviske »Novo list« og den italiensksprogede »La voce del popolo«, havde hver dag journalister til at overvære kongressens møder, og der udkom daglig artikler om kongressen og dens arbejde.

Efter en pragtfuld og oplevelsesrig uge skiltes de mange kongresdeltagere. Mange bekendtskaber var indgået, og man skiltes i forventning om et behageligt gensyn i Danmark i maj 1958.

## Vejen til den billige bog

I en sjælden grad er Forlaget Fremads ovenud populære billigbogserie, *Fremads Folkebibliotek*, et strålende eksempel på godt samarbejde mellem bogens verden og arbejdspladsernes folk. Da FFB startede for fem år siden, var der mange kulturpessimister, der regnede med, at denne billigbogserie som tidligere sådanne forsøg kun blev en døgnflue – men de svundne år har bevist, at FFB tværtimod var en særdeles livskraftig bogserie.

Årsagerne hertil er nok mange: forfatterens interesse i, at deres bøger blev tilgængelige for et langt bredere publikum end ellers, forlagets evne til at finde frem til bøger, som tilfredsstillende både kravet om kvalitet og underholdning, muligheden for gennem virkelig rationel tilrettelægning at holde priser, der var sensationelt lave for sådanne bøger, et smukt bogudstyr, der har gjort, at FFB-bøgerne let måler sig med den øvrige danske bogproduktion.

Og dog tror vi, at det allervigtigste var, at bøgerne blev tilgængelige gennem FFB's bogombud på arbejdspladserne. Bogen rykkede ind på arbejdspladsen, og masser af mennesker benyttede sig af dette nye kulturelle gode: uden besvær at kunne sikre sig en ny spændende og værdifuld bog smukt indbundet for omkring en 5-kroneseddel om måneden.

1. september starter Fremads Folkebibliotek sin 6. sæson – igen med 10 værdifulde bind til samme lave pris som i fjor, hvilket vil sige, at man sikrer sig en god bog for samme pris, ja, mindre end en pakke cigaretter koster.

På rundt regnet 1.500 arbejdspladser har FFB i dag en repræsentant, der kan tilbyde kollegerne gode bøger af blivende værdi. Glædeligvis er der også mange af vort fags arbejdspladser, der har benyttet sig af denne nye mulighed.

Vi vil gerne stærkt opfordre alle vort fags arbejdspladser og vore afdelinger til at sørge for, at vi overalt får en aktiv kultur- og boginteresseret fagfælle til at melde sig som medarbejder i FFB's arbejde for at sprede kendskabet til gode bøger.

Skriv til *Fremads Folkebibliotek, Nørrebro-gade 54, København N.* – gør det meget snart, så sørger FFB for, at man får tilsendt alle oplysninger.



### Tak

Alle, som i anledning af min 60 års fødselsdag glædede mig og viste mig opmærksomhed, bedes herigennem modtage min foreløbige hjerteligste tak.

Kai Svendsen.

### Opmærksomhed frabedes

I anledning af mit 40 års jubilæum ønskes ingen opmærksomhed.

O. H. Ottzen, Århus.



Forfremmelser til lokomotivførere i 7. kl. efter ansøgning pr. 1-6-57.

Lokomotivførere (11. kl.):

- J. C. Buus, København Gb., i København Gb.
- K. H. M. Christiansen, København Gb., i København Gb.
- C. G. J. Loving, København Gb., i København Gb.
- E. V. Villumsen (Lyø), København Gb., i København Gb.
- H. H. Nielsen (Stille), København Gb., i København Gb.
- O. P. Jørgensen, København Gb., i København Gb.

Forfremmelse til elektrofører (13. kl.) efter ansøgning pr. 1-6-57.

Lokomotivfyrbøder:

- K. J. P. Gotfredsen, København Gb., i Enghave.

Tildelt hvervet som depotforstander efter ansøgning i følge opslag pr. 1-7-57.

Lokomotivførere:

- A. J. F. Sandberg, Slagelse, i Slagelse.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 6-6-57.

Lokomotivførerne (11. kl.):

- A. G. Sørensen, København Gb., til Helgoland.
- H. C. Fischer, København Gb., til Helgoland.
- P. V. M. Rasmussen, København Gb., til Helgoland.

Forfremmelser til lokomotivførere (11. kl.) pr. 1-7-57.

Lokomotivfyrbøderne:

- K. Birkelund, Kalundborg, i København Gb.
- W. L. Andersen, Århus H, i København Gb.
- M. J. Sørensen, Næstved, i København Gb.
- J. Nielsen (Strandgård), Næstved, i København Gb.
- N. T. Lajer, Århus H, i København Gb.
- P. O. Fischer, Gedser, i København Gb.
- P. E. Pedersen (Meinertsen), Korsør, i Helsingør.

Ansæt som lokomotivfyrbøder pr. 1-7-57.

Lokomotivfyrbøderaspiranterne:

- F. R. Rasmussen, København Gb., i København Gb.
- C. O. Søder, København Gb., i København Gb.
- C. G. Madsen, København Gb., i København Gb.

Afsked.

Lokomotivførerne (11. kl.):

- L. H. C. Olsen, Nyborg, er afskediget på grund af svagelighed med pension (30-6-57).
- A. C. N. Salling, Esbjerg, er afskediget på grund af svagelighed med pension (30-6-57).

Lokomotivfyrbøder:

- H. F. Larsen, København Gb., er afskediget efter ansøgning (31-5-57).

Dødsfald.

Pensioneret lokomotivfører K. E. Nielsen, Abyhøj, er afgået ved døden.

Lokomotivfører F. G. Jensen, Århus, er afgået ved døden den 21-6-57.

### Byttelejlighed

København-Esbjerg.

Enke efter tjenestemand ved DSB søger bytning København-Esbjerg. Har 2 vær. mod. lejlighed med centralvarme, bad, maskinvaskeri, 2 altaner. Leje 122 kr. mdl. Lignende lejlighed ønskes.

Ruth Pedersen, Caprivej 2, 4. tv., Kbhvn. S.

Næstved-København.

Tilbydes: Stor 2-værelses lejlighed med centralvarme, maskinvask og elektrisk rulle. Leje 124,00 kr. pr. md. varme incl.

Ønskes: 2-værelses lejlighed i København. Alt har iøvrigt interesse.

Eventuelle svar bedes sendt til: Overbetjent K. Kryger, Krusågade 14, 2. tv., København V.

Evt. telefonbesked på Luna 4140 bedst mellem kl. 10,00-14,00.

### Turistsektionen

Skal De ud at rejse til efteråret, er det på høje tid, at De begynder planlægningen.

D. J. T. har til efteråret følgende ture:

Østrig rundt: 10.-24. august.

Den store alpetur: 25. august-6. september.

Den klassiske Italiensrejse: 3.-16. september.

Jugoslavien rundt: 4.-21. september.

Loire slottene og Auvergne: 5.-18. september.

Solskinsøen Mallorca: 6.-21. september.

Italien med Sicilien: 6.-23. september.

Paris-Rivieraen: 8.-21. september.

Vinhøstrejse til Rhinen: 8.-17. september.

Spanien rundt: 15. september-5. oktober.

Det evige Hellas: 4.-24. oktober.

Sæt Dem derfor ned og skriv et par ord til os - adresse: Sølvgade 40, København K. - og vedlæg 30 øre i frimærker, så sender vi Dem vort rejseprogram for 1957, hvor de finder en nærmere beskrivelse af ovennævnte ture.

Måske finder De i programmet noget, der passer for Dem!

Til Sydens varme og Norges sne, rejsen De finder hos D. J. T.

Danske Jernbanemænds Turistorganisation,  
Sølvgade 40, København K.

Weinrich Niensens  
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

<sup>A/s</sup> 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-, Støbogds-, Glas-, Porcelæn- og  
Udstyrsforretning

**NYBORG DAMPVASKERI  
OG TRI-RENSERI**

Kemisk Tøjrensning  
Telefon 54

*Cafe* **FÆRGEGAARDEN**

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 **KAFFE**

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

*Forlang!*

**Carlsminde  
øl og vand**

**Nyborg Ligkistemagasin**  
K. Jacobsen Snekermester  
Besøger alt vedr. Begravelse el.  
Ligbrænding. Grdl. 1897  
v/ Slottet . Tlf. 171

**Radio-Magasinet**  
Østfyns største Grammofon-  
Pladelager  
Nørregade 13 . Telf. 1060

**HJORTSHØJ CHRISTENSENS Tandteknik**  
NYBORG - TELF. 920

**C. Knackstredt**  
Tlf. Nyborg 550

Spec.: Kranser, Buketter,  
Planter og Potte-Kultur  
Direkte Salg fra Drivhus  
Ingen Butiksløje  
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

ØSTIYDSKE BRYGGERIER AKTIESELSKAB



**Jensen & Nielsen**

Kirkegaardsvej 1, Aarhus, Tlf. 1379

Stort  
Udvalg i  
Grav-  
monumenter

Aktieselskabet

**AARHUUS PRIVATBANK**

Aarhus

København

Arbejder Spare- og Laanekassen for Aarhus og Omegn  
de Mezasvej 1 Østergade 4 Tordenskjoldsgade 37  
Tlf. 30333 Tlf. 26255 Tlf. 68166

*Fisk - Vildt - Fjerkræ*

**PRØVEN**

FR. ALLE 139 . TLF. AARHUS 25322

*Knud*

**BRØGGER** Special Optiker

Aarhus - Østergade 28 - Tlf. 24768

**S. Bendtsen & Co.s Eftf.**  
Skræderforretning  
Ryesgade 27, Aarhus

Telefon  
Aarhus 3720  
Leverandør  
til DSB



**Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger**

Hovedkontor: Njalsgade 15, København  
Telefon 4015

**RADIO-THYGESEN**

Raadhuspladsen 1 . Aarhus . Telefon 21011

Førende Specialforretning i  
RADIO - GRAMMOFONPLADER - FJERNSYN

*Sig det med Blomster*

**P. B. VAHL**

✱  
Paa faa Timer  
overalt i Verden

Fr. Alle 149, Aarhus, Tlf. 5150

VOGNFABRIKKEN  
**SCANDIA**  
AKTIESELSKAB  
R A N D E R S

**Marketenderiet**

*i Centralværkstederne  
og Godsbanegaardens  
Lokomotivremise  
anbefales*

★  
Driftsudvalget



AKTIESELSKABET

**DANSK SVOVLSYRE- OG SUPERPHOSPHAT-FABRIK**