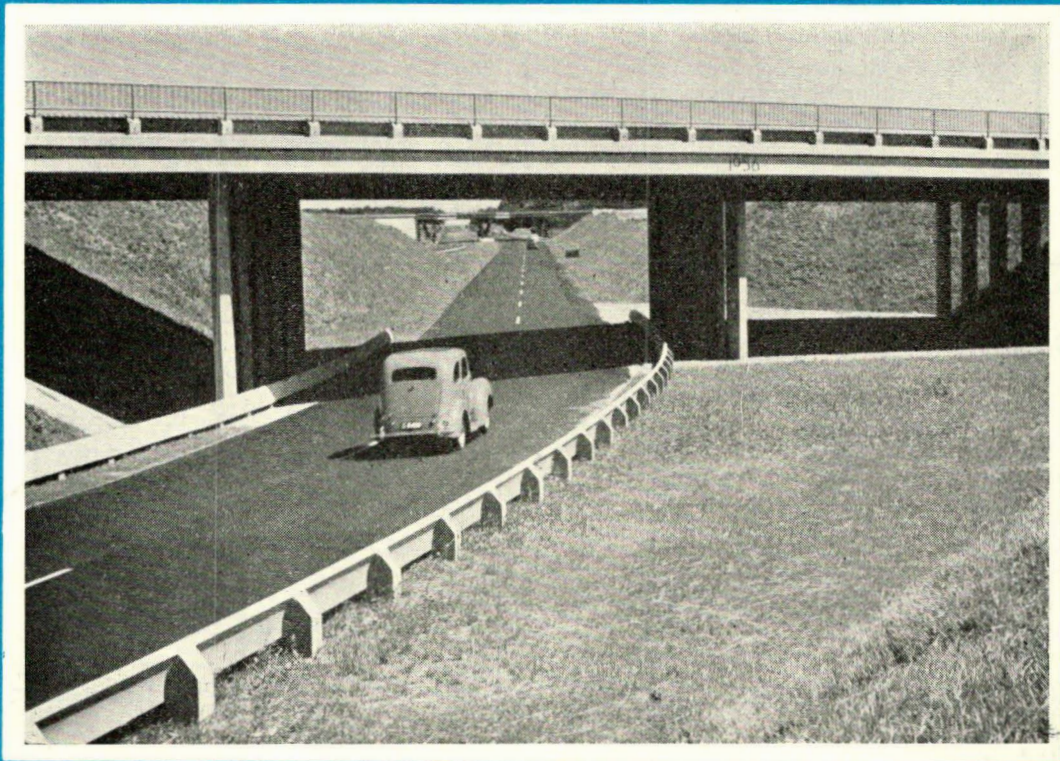


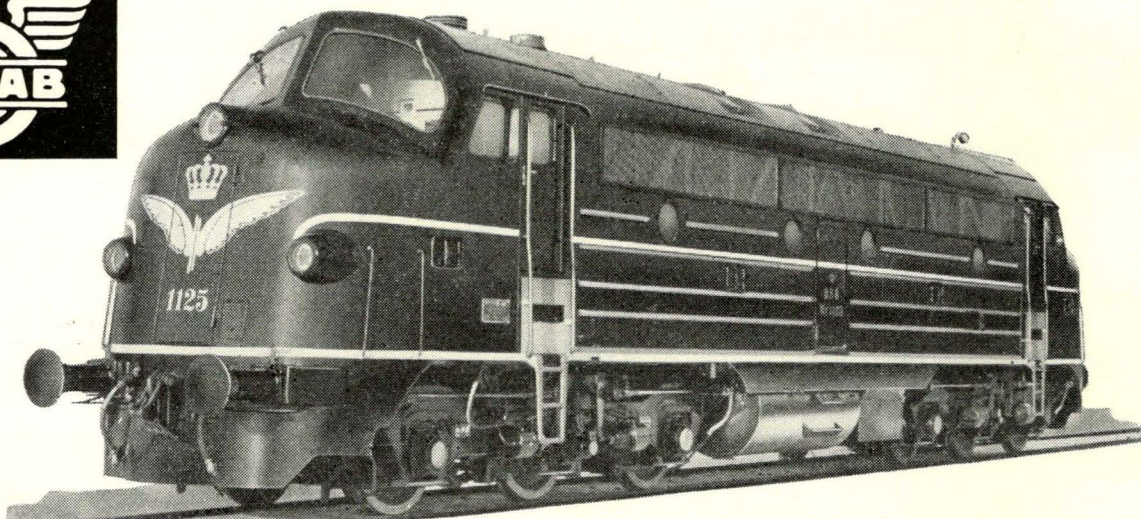
DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

NUMMER 19 · 5. OKTOBER 1957 · 57. ÅRGANG



Statsbanepersonalets priv. gens. Hjælpekasse (Vejlekassen)



Ny leverance af NOHAB-GM lokomotiver

NOHAB leverede den 16. august i år til DSB det første dieselelektriske lokomotiv i den nyeste bestilling på 20 lokomotiver.

NOHAB-GM lokomotivernes store popularitet kan tilskrives deres tilpasning til trafikbehovet og driftsikkerheden, hvilket giver store besparelser og rationel drift.

Nogle tekniske data:

Max hastighed 133 km/t

» trækraft 18 ton

Totalvægt 106 ton

NYDQVIST & HOLM AKTIEBOLAG, TROLLHÄTTAN

Har De tonen?



Den friske, milde læskedrik fra Tuborg

HB forbrugernes egen virksomhed
HOVEDSTADENS BRUGSFØRENING

FIONETTE

Regnfrakker

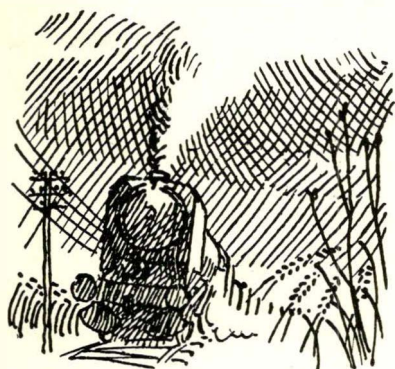
SPAR BRÆNDSEL
OG OPNÅ EN BEHAGELIG
KONSTANT TEMPERATUR
MED

Danfoss

**TERMOSTATISKE
RADIATORVENTIL**

Tal med Deres varmeinstallatør –
han ved alt om radiatorventilen!

- ✧ Sparer brændsel
- ✧ Giver konstant temperatur
- ✧ Er regulerbar
- ✧ Sikrer mod frostskafer



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE
NR. 19 - 57. ÅRGANG
5. OKTOBER 1957



Indhold:

Bemandingssspørgsmålet	291
K. Johansen død	292
Farvel til dampen	293
Nordisk kursus 1957	295
Fra medlemskredsen	298
Nyt arbejdsområde	298
I samfundets tjeneste	298
I morgen er vi 68 000 flere	299
Foredragsaften	299
Jugoslavien	300
Under DLF	301
Personalialia	301

Forsidebillede:

*Fra vejanlæggen, som fører til
færgehavnen ved Knudshoved.*

Foto:

Lokomotivfyrbøder Villy Olsen,
Odense.



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.

Bemandingssspørgsmålet

Udviklingen af trækraften ved jernbanerne med indførelse af elektrisk drift eller dieseldrift skrider hastigt fremad under bestræbelserne på at nedbringe driftsudgifter og rejsetid; men omlægningen fra damplokomotiv til andre trækraftformer giver i starten vældige anskaffelsesomkostninger, der imidlertid viser sig at være en fordelagtig investering, som indtjener anskaffelsen på forbavsende kort tid.

Driftsudgifternes nedbringelse falder i al væsentligt på to konti: kraftstofforbrug og personale. Hertil kommer en række andre områder, der dog betyder mindre i forhold til de to nævnte.

Blandt disse besparelser har vi som personaleorganisation en ganske særlig interesse i kontoen »personale«, det vil sige betjeningen af trækraften, fordi indsættelse af elektriske og diesel-lokomotiver verden over fremkalder det problem, om bemandingen af dem skal være én eller to mand.

Enmandsbetjening af trækraften herhjemme er imidlertid ikke en nymodens foreteelse – tværtimod. Siden motorvognenes fremkomst i midten af tyverne har disse kun været betjent af én mand, men der er efterhånden – og særligt med de nye diesel-lokomotivers fremkomst – foregået en afgørende ændring i de forudsætninger, vi mener er grundlaget for betryggende fremførsel af tog.

Da man i sin tid gik over til enmandsbetjening var tjenestetilrettelægningen for personalet nemlig mindre skrap end nu, og det til trods for, at arbejdstidsnormen dengang var som i dag. Samtidig har man, presset af stærk konkurrence fra øvrige trafikmidler, indsat større og kraftigere maskinenheder, øget togbelastningen og skærpet køretiderne, så det ofte falder vanskeligt at overholde planen.

Denne udvikling karakteriserer en uafbrudt rationalisering med gradvis afvikling af damplokomotiverne, medens den for mandskabet har ændret arbejdsrytmen fra en jævn rolig til en enerverende form, hvor der piskes af sted med blot kortest tilladelige ophold mellem tjenesterne. Bag dette ligger kendsgerningen, at nu – med de store diesellokomotivers indsættelse – fastlægges løbet for disse efter en til grænsen af det muligst søgt udnyttelse for at få den største besparelse frem.

Da General Motors planlagde og konstruerede sine diesellokomotiver, havde man næppe anelse om, at disse lokomotivers fortræffelighed engang skulle bjergtage eksperter i fremstilling af maskinløb og kørselsfordelinger ved statsbanerne, så disse forglemmende verden omkring sig så bort fra, at det var mennesker, som skulle betjene disse nye maskiner.

Maskinen gik forud for mennesket.

Som den mand der på fabriksvirksomheden dag ud og dag ind står og stirrer på de snurrende maskindele foran sig, så agtpågivenheden efterhånden sløves, sådan skal også virkningen af tjenestetilrettelægning for personalet afstedkomme et usikkerhedsmoment, som end ikke kan fratages med indførelse af alle mulige tekniske sikkerhedsforanstaltninger.

Vor og naturligvis også statsbanernes interesse er den størst mulige sikkerhedsmargin, og manden på maskinen, der er i for-

K. Johansen død



Den 23. september d. å. afgik en velkendt skikkelse i vor organisations historie, pensioneret lokomotivfører K. K. O. Johansen, København, ved døden.

Hermed sattes punktum for et menneskes livsbane, kendetegnet ved mange års interesseret og aktiv deltagelse i vor forenings arbejde. Johansen kunne næste år være fyldt 80 år og havde således en lang pensionisttilværelse bag sig, men de senere år var tunge for ham og hans familie, plaget som han var af alvorlig sygdom.

I årene, hvor Johansen var i aktiv tjeneste, beklædte han mange tillidshverv og var således medlem af bestyrelsen for kreds II 1915–1919, sekretær for forretningsudvalget 1919–1920 og sekretær for hovedbestyrelsen 1921–1927. Fra 1929–1931 var han formand for kreds I. Som formand for Hjælpefondens repræsentantskab sad han fra fondens oprettelse i 1914 og indtil han trådte tilbage i 1933.

Johansen deltog ivrigt i arbejdet på alle fronter, hvor der blev stridt for lokomotivmændenes interesser, og een af disse optog ham særligt, nemlig foreningens ferie- og rekreationshjem, som han omfattede med stor kærlighed. Med forventning så han hen til den dag, sæsonen begyndte, og så gik turen til Røsnæs. De seneste år forhindrede sygdommen ham dog i at tage afsted.

Æret være hans minde!

reste frontlinie, skal lige så lidt som noget andet liv belastes med den risiko, som ligger i tilsidesættelse af grænsen for, hvad mennesker kan yde sikkert, når hensigtsmæssige hvileperioder ikke tilgodeses et arbejde, så anspændende som lokomotivtjenestens.

Det er derfor betegnende, at man i adskillige andre lande, hvor trækraften også er enmandsbetjent sætter to mand på, når der for eksempel køres med hastigheder på op imod 100 km og derover. Heri ligger et fingerpeg om, hvor langt man bør gå uden at slække på sikkerheden og den rejsendes tryghedsfor-nemmelse.

Problemet er ikke et særkende for Danmark. Det er lige så aktuelt mange andre steder, og der, som her, er argumenterne fra organisationerne byggende på samme grundlag som vort, men mere eller mindre præget af geografiske og andre forhold.

Hele spørgsmålet har været genstand for langvarig behandling i International Transportarbejder Forbund, hvor man nu har udarbejdet en rapport efter at have indhøvet oplysninger hos en lang række medlemslande. Denne rapport kommer under debat ved en konference i Frankfurt a. M. om en halv snes dage.

Arbejdet med spørgsmålet gennem ITF tager sigte på at finde et fælles grundlag til formulering af de krav, man bør stille for indførelse af tomandsbetjening helt eller delvis på køretøjer, der hidtil har været enmandsbetjent; men naturligvis er dette ikke så ligetil en sag på grund af, som allerede nævnt, visse forskelligheder landene imellem. Det er imidlertid ønskeligt, om der kunne opstilles et internationalt grundlag med en række hovedpunkter og i nogen grad hensyn til nationale »særheder«.

Realiteter er altid vanskeligt fremkommelige, når alt for mange blandes op i en sag; men det er formentlig gavnligt, netop på dette felt, at der oparbejdes en aktion på bred international basis af personaleorganisationer, ikke mindst i betragtning af, at landenes jernbanestyrelser har et internt samarbejde på en række områder, som tænkeligt kan foranledige udveksling også af personaleproblemer som her. Disse styrelser skal i hvert fald vide, at der arbejdes intenst på at lave ændringer i principperne for enmandsbetjening.

Det er i denne forbindelse interessant at få underretning om, at der i Australien og på New Zealand er indgået overenskomst mellem myndighederne og organisationerne om, at der skal være tomandsbetjening af diesellokomotiver.

Som allerede omtalt her i bladet har spørgsmålet også været behandlet i Nordisk Jernbanemands Union på grundlag af en af foreningen udarbejdet oversigt over forholdene vedrørende ud-dannelse og bemanning i Norden.

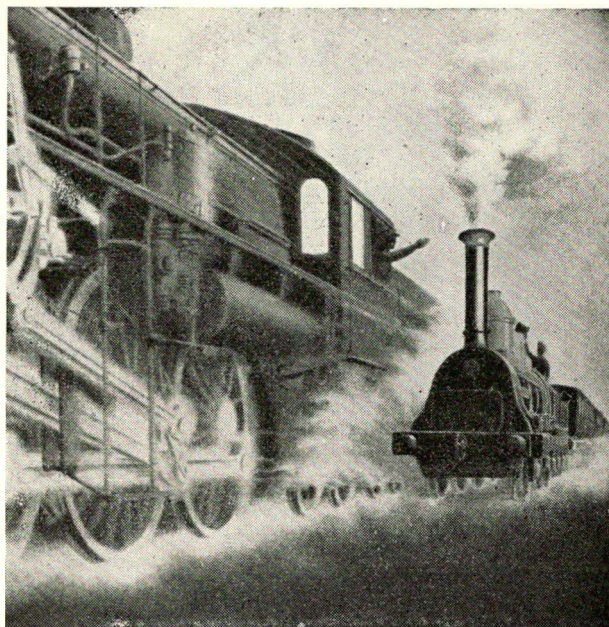
De mange synspunkter må som før nævnt sammenfattes, og dertil skal fremskaffes en fællesnævner, hvilket forhåbentlig kan ske uden store vanskeligheder, thi med den igangværende udvikling og tjenestetilrettelægning finder vi, der er grund til at råbe vagt i gevær for at ikke besværgelserne mod de i offentlighedens øjne lidt kummerlige driftsresultater skal presse citro-nen til sidste dråbe. Det er nemlig ikke let at aktivisere perso-nalet, når det presses til sin ydeevne, og nok har bedring af driftsresultaterne sin pris, men den ligger ikke der, hvor kravene til sikkerheden er størst.

Farvel til dampen

Jernbanemands ord om sin ungdoms kærlighed, damplokomotiverne, som vil blive fortrængt fra skinnerne og ende på museum

Fra »Social-Demokraten« bringer vi følgende artikel af Jernbanemuseets leder, trafikkontrollør E. L. Parbøl. Det er morsomt at læse, hvad en ikke-lokomotivmand mener om »dampens« mere og mere tilbagetrukne tilværelse.

Plakat fra DSB's 100 års jubilæum 1957 – en talende illustration til 100 års udvikling på damplokomotivets område – 10 år efter synger dette sin svanesang.



Med den mere og mere tiltagende fremtrængen af nye former for energi og kraft, som gør sig gældende i nutiden, må man vel se i øjnene, at dette også vil være tilfældet indenfor jernbanernes område.

Da dampmaskinen blev opfundet af James Watt i 1782, åbnede der sig nye og uanede muligheder for menneskenes brug for kraft til at drive først og fremmest køretøjer og senere, efterhånden som udviklingen skred fremad, også kraft til industrielt brug, pumpeværker og meget andet. Jernbanen som sådan havde man vel kendt i mange år, men drivkraften her var som regel heste og i minere ofte mennesker – drenge, der i de snævre og mørke minegange måtte trække de tungt belæssede tipvogne med de i minernes dyb brudte kul.

Først efter Trivithicks i 1803 opfundne damplokomotiv og senere George Stephensons og alle de andre i disse år gjorde frembringelser på dette felt af mekanikkens område, bevirkede, at der kom fart i bygningen af det, som vi i vore dage forstår ved jernbaner og dermed også af damplokomotiver.

Hvad disse sidste har præsteret i kraft og virke i de siden da snart forløbne halvandet hundrede år, lader sig vel næppe beskrive efter fuld fortjeneste. Men alle og enhver, der er lidt kendt med samfundets struktur og virksomheder i dette tidsrum,

er klar over, at uden jernbanernes tilstedeværelse var udviklingen ikke gået så hurtigt frem.

Med de to jernstrenge i ubrudt forbindelse mellem byer indbyrdes, mellem landsdele og mellem fremmede riger, ja, endog mellem verdensdele, kunne man nu på en forholdsvist let måde og med en for menneskene indtil da uhørt hastighed komme i kontakt med hverandre. Hvor jernbanen rykkede frem på jomfruelig eller øde jord – til eksempel i Nordamerika i 60'erne eller 70'erne i forrige århundrede – fulgte menneskene med og tog ophold. Byggede sig boliger på land og by og skabte initiativ og levende og udbyttegivende virksomheder. Varer og gods af mange arter transporteredes fra sted til sted og fra land til land ved damphestens mellemkomst og skabte derved forretning og trivsel og gav mulighed for arbejde og brød til flere mennesker.

Jernbanerne var sammen med tidens andre tekniske opfindelser i høj grad med til at skabe det samfund, som vi finder i dag. Og i alle disse år indtil nu var drivkraften på jernbanerne dampen – dampmaskinen – damplokomotivet.

Hvem har ikke som dreng drømt om at blive lokomotivfører, blive den mand, der styrede de mange hundrede hestekræfter ved et greb på maskinens regulator. Hvor ofte har man ikke stået på en jernbanebro med den

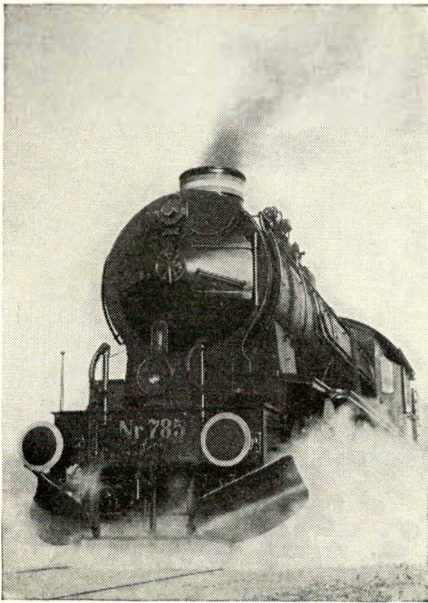
hensigt, netop i det øjeblik, hvor et togs opvæltende røg- og dampmasser ombølgede en, så man følte en mærkelig spænding og fryd derved.

At ens moder havde en varm velkomst parat, når man kom hjem med det fine matrostøj mere eller mindre plettet og tilsodet for ikke at tale om ansigt og hænder, er en anden sag.

Hvor var det spændende på en station at se lokomotivfyrbøderen fylde det åbne fyrrum med kul, medens flammerne lyste rødt, og en sand fryd var det at se dampen hvæse ud af sikkerhedsventilerne, medens hjulene »spillede« rundt på skinnerne.

Hvor husker man den dag, da man som lille dreng fik sit første legetøjs-tog foræret af sin far, og man løb rundt i stuen og bevægede armene som stempelstænger, medens man samtidig »fut fut'ede« af sine lungers fulde kraft. Man var i det øjeblik både lokomotiv og lokomotivfører.

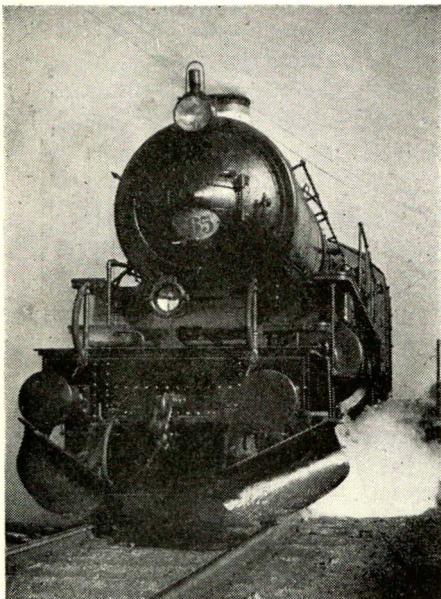
Lokomotiverne selv har ifølge teknikkens fremskridt tid efter anden skiftet udseende. Fra de første dages maskiner med de græshoppelignende stempelstænger og ringe trækraft som hos Helleys »Puffing Billy« og andre og til vore dages strømliniede kæmpemæssige maskiner med mange aksler og hjul samt styrke, der måles i hundreder af hestekræfter samt endvidere hastigheder, der ville have været utrolige for første lokomotivfolk, er der en overordentlig stor forskel. Men mændene på maskinerne er



de samme. Det er folk som af kærlighed til jernbanernes damp og svingende hjul har ønsket at blive lokomotivmænd, undertiden endog gennem flere generationer.

De har stået på maskinerne om sommeren med heden fra ildstedet forfra og solen brændende i nakken, og om vinteren med den samme varme forfra og så dertil regn eller sne eller frostkulde bagfra. De har kørt i godt vejr og i dårligt vejr, men altid holdt deres maskiner, som det var en del af deres eget. Der har været korpsånd over lokomotivfolkene.

De følte – som ret er –, at det var ærefuldt og tillige ansvarsfuldt at være lokomotivmand, og de uheld, som af og til uundgåeligt sker, hvor



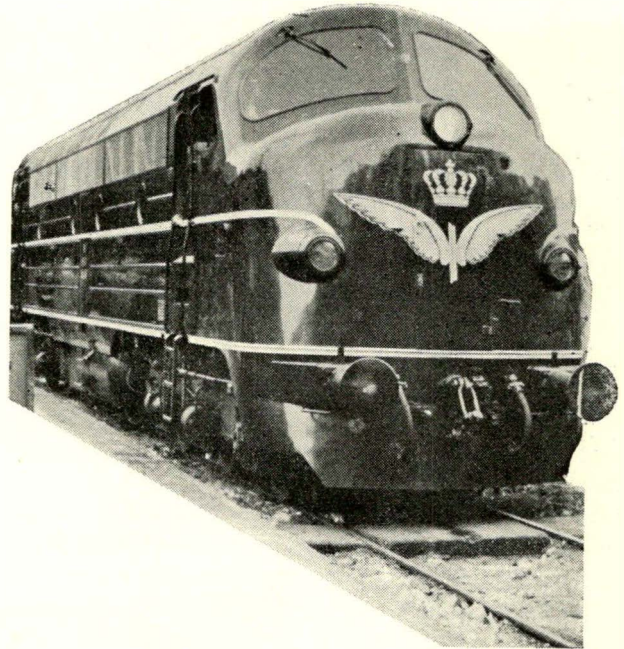
jernbaner kører, har i meget ringe grad haft lokomotivmandens fejlgreb til årsag.

Men nu ser det ud til, at nye energiformer rykker frem. Deres navne er olie og elektricitet eller endog atomkraft. Måske billigere i anvendelse, måske bedre i drift og i hvert fald renligere. De gamle dampheste går nu lidt efter lidt ud af billedet. Men mindet om dem og deres mænd vil aldrig glemmes indenfor jernbanemændenes rækker.

Den tid er måske ikke så fjern, hvor vi, som fra vor barndom har set

disse store maskiner med deres rødhvide bånd om skorstenen, hvoraf røgen væltede ud og med deres hastigt bevægende stempelstænger og roterende hjul fare gennem landskabet, nu må søge dem i jernbanemuseets remise.

Her står de sidste af den store og brogede flok og hviler sig efter den lange arbejdsdag. Hvad tænker de på de gamle maskiner? Kan hænde det er rigtigt, hvad Hans Hartvig Seedorff skrev i sin jubilæumskantate i 1947:



*»Der står i remisen en grå mastodont,
et veltjent lokomotiv.*

*Men det ejer sin ungdoms blå horisont
og det veed, det har levet et liv.*

*Det er opslidt og træt, sat på stald,
skiftet ud; –*

*men når togene sættes i gang,
får de slukte lanterner et lyttende blik,
det er skinnernes, skinnernes sang ..!*

*Og den gamle i mørket slår portene op.
Der ligger det korngrønne land
så smukt og så frit, som han såe det engang
fra et bakkedragts bølgende rand.*

*Og broerne lyser . . En færge gør fart
og lyntog jager afsted!*

*Han sender dem alle det sejrlige smil,
som smiles af den, der var med!«*

Nordisk kursus 1957

*Jernbanefolk er vi alle her
Hilser det nordiske sammenvær
Jernbanefolkenes fælles sag
dyrker vi nu i vennelag*

Det lille uprætentiøse digt, der vises over disse linier, kom – sin lidenhed til trods – til at virke som en ramme om dette års nordiske kursus. Det vil vel, når alt kommer til alt, af kendere blive betragtet som en ufaglært »rimesmed«s første forsøg på kunstens trange vej, men – alle dets eventuelle fejl og mangler ufortalt, digtet havde netop det i sig, der ligesom gav det en vis form for kunstnerisk værd, det fortalte på en enkel og ligefrem måde, hvorfor vi i det hele taget har noget der hedder »nordisk samarbejde«.

Når dertil endvidere kom, at de fire små linier var tillagt en fyndig og iørefaldende melodi, vil alle sikkert kunne forestille sig, at »ram-

dette kursus. Der må større bredde i arbejdsprogrammet, og der må et mere dybtgående udsnit af medlemskredsen med på deltagerlisterne, der som disse kursus skal bringes fra begyndelsesstadiet over i en kraftig og ekspansiv udviklingslinie.

Når derefter dette er sagt, må man vel også medgive en vis ret til de der påstår, at den første anlagte linie i kursus, må videreføres indtil alle fire nordiske lande har haft værtskabet. Eller med andre ord, der må være en vis rimelighed i en slags første kursusrunde.

Det sidst fremførte argument grunder sig i den kendsgerning, at det er NJU's sekretariat, der har afstukket de linier, hvorefter kurserne skal af-

25.–31. august i Folkeferiebyen ved Middelfart. Feriebyen, som dette sted i almindelighed forkortes til, er beliggende i en smuk egn af vort lille land. Ca. 3 km fra Middelfart på et svagt skrånende terræn, direkte ned mod Fænøsund; kunne man her præsentere de nordiske gæster for et stykke Danmark, der altid vil være et besøg værd, selv for vi andre, mere blaserte, hjemmefødninge.

Som nævnt – rammen om kursus var den skønnest tænkelige, og herimod skulle der egentlig ikke kunne rettes nogen kritik, og dog! Som dansk lokomotivmand kan det sikkert ikke undre nogen, at man gik og fik den tanke: hvorfor har man dog ikke benyttet vor perle af et



men« om kursus blev sunget, nynnet og fløjtet, ved enhver given lejlighed.

Nordisk kursus var denne gang henlagt til Danmark, og det blev i år de danske organisationers opgave, at søge videreført de linier i opbygningen, vore norske kammerater gav det første kursus af denne art, der, som det måske vil erindres, blev afholdt i Telemarken i Norge i august måned 1956.

Den der skriver disse linier, havde som deltager i sidste års kursus lejlighed til, her i bladet at give en omtale af, hvorledes det første nordiske kursus var opbygget, en omtale der dengang blev ledsaget af en ret kraftig kritik af arbejdsgangen og arbejdsrytmen i kursus.

Lad det være sagt med det samme, den kritik, der her i bladet blev rettet mod nordisk kursus 1956, vil næsten slavisk kunne overføres også til

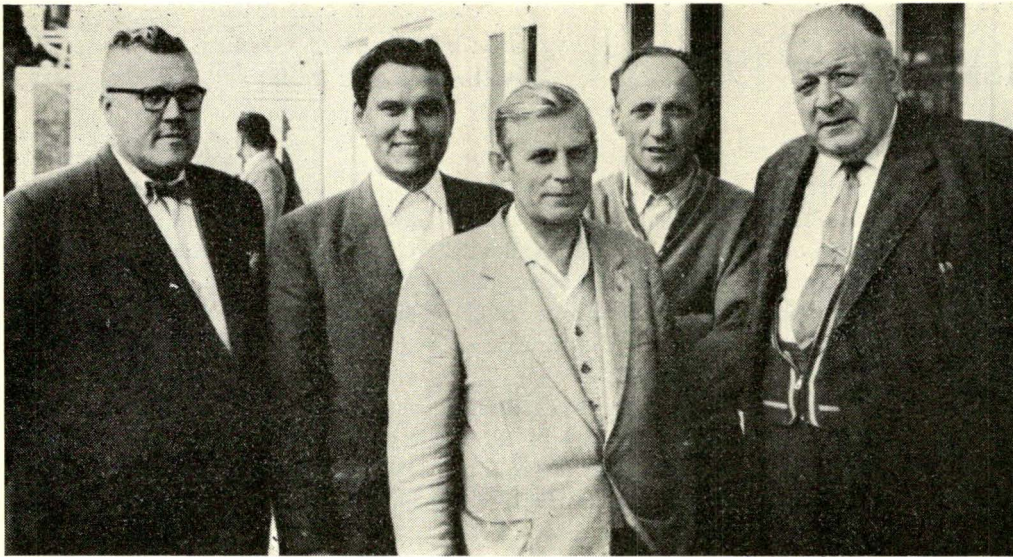
holdes, og der er vel intet unaturligt i, at denne forud afstukne ramme holdes, indtil alle fire lande har haft kursusarrangementet.

Men – der må vel også være plads til et lille »men« her – de engang afstukne kursusrammer, hvor faste disse end er afstukne, må der vel være en vis form for elasticitet, således at man kan få det bedst mulige ud af de forhåndenværende forhold. Det skal derfor fremkomme her som et ønske – måske er formen for dette ønske et hjertesuk – lad deltagerne i kursus få program, opgaver m. v. ud så betids, at hver enkelt forlods kan få lejlighed til at tilrettelægge sin personlige indsats. Kursus vil vinde umådelig meget alene herved.

Men tilbage til en omtale af dette års kursus, der blev afholdt i dagene

feriehem til dette kursus? Vort smukke feriehem på Røsnæs er jo kendt langt udenfor lokomotivmændenes egen kreds, som noget ganske særegent. Den, der ferierer her år efter år, har mange gange truffet »jernbanefolk« fra vore nordiske brødrefolk, der har taget den lange rejse til Røsnæs blot for at overbevise sig selv om, at rygtet, de har hørt, talte sandt.

Som nævnt før, der kan i og for sig ikke rettes kritik mod den ramme, feriebyen kom til at danne om nordisk kursus 1957. Men, når et sådan kursus blandt andet har til formål, overfor deltagerne at manifestere sammenholdets betydning, såvel nationalt som internordisk (og her i



Gruppenledere ved kursus.

Fra venstre til højre: Egil Halvorsen, Norge, Olle Gunnarsson, Sverige, K. V. Andersson, Finland, J. V. Christiansen og N. M. Andersen, Danmark.

videre betydning, også internationalt), ville der så ikke for de danske arrangører have været en kærkommen anledning til at vise, hvad sammenholdet indenfor en talmæssig lille organisation har kunnet føre til? Mon ikke et ophold på Røsnæs ville have haft en slags anskuelsesundervisningspræg, overfor de nordiske tillidsmænd, man ville jo på denne måde dagligt kunne fortælle sammenholdets betydning uden store ord. Hver sten, hvert et lille blomsterbed fortæller her, hvad kammeratskab og enighed kan indebære.

Arbejdsgangen på kursus var delt op i tre hovedafsnit: foredrag, forelæsninger og gruppearbejde.

Der var ialt fire forelæsninger, nemlig: a. lønprincipper og kollek-

tivaftaler for jernbanemænd, b. tjenestemandspension og folkepension for nordens jernbanemænd, c. tjenestetid, fridage, ferie og sygefravær, og d. samarbejdsudvalg, produktionsnævn etc.

Forelæsningsrækken var delt mellem de fire lande således, at Sverige forelæste over punkt a., Norge over b., Danmark over c., og sluttelig Finland over punkt d.

Foredragene på kursus varetoges af henholdsvis finansminister Viggo Kampmann og generaldirektør P. E. N. Skov.

Kampmanns foredrag, der havde titlen »Staten og tjenestemændene«, var stærkt aktuelt, på baggrund af den siddende lønningskommission, hvis afsluttende arbejde vil kunne

ventes indenfor det kommende år.

Finansministeren tog sit udgangspunkt i den hetz, der i forbindelse med diskussionen om folkepensionen, havde været ført mod tjenestemændene. Det er paradoksalt, udtalte Kampmann, at samtidig med den førte kritik af tjenestemandstillingen som sådan, og ikke mindst den kritik, der er ført mod de sociale goder, tjenestemændene har opnået gennem deres organisationer, da søger de, der fører kritikken, at opnå arbejdsvilkår og lignende, der er lig de forhold, tjenestemændene arbejder under.

Kampmann understregede stærkt i sin tale, at den førte kampagne mod tjenestemændene, var nøje knyttet sammen med skattediskussionen her-



Med alvor og interesse lytter kursisterne til foredragesholderens udredning.

hjemme. Det er her således, at visse borgerlige partier i forblommede vendinger, giver udtryk for den opfattelse, at dersom tjenestemændenes antal nedskæres, da vil skatterne også falde. Den førte kritik gør sig gældende, såvel overfor stat som kommune, og man syntes ganske at overse den kendsgerning, at det ikke er tjenestemændene, der laver lovene; de har jo blot den lidet misundelsesværdige opgave at administrere de af folkettinget vedtagne love.

Finansministeren sluttede sin interessante tale med en omtale af forholdene i forbindelse med lønningslovskommissionens arbejde, og han udtalte her, at det ikke var ham muligt på nuværende tidspunkt at sige noget om, hvorvidt tiden rent økonomisk var gunstig for en ny tjenestemandslov. Et var i forbindelse hermed dog sikkert, nemlig at forholdet tjenestemændene og den øvrige del af befolkningen imellem, gjorde det nødvendigt at vi fik en ny lov. Ingen tjenestemand er tjent med, at diskussionen om hans forhold fortsætter, så lad os derfor få den ny tjenestemandslov snarest, sluttede finansministeren.

Generaldirektør Skovs foredrag havde titlen: »Jernbanernes plads i den moderne trafik«. Generaldirektøren indledte sit foredrag med at slå fast som en kendsgerning, at også fremtiden ville have brug for jernbanerne. Vi er på mange områder fuldt ud konkurrencedygtige med andre transportmidler, og efterhånden som banernes modernisering bliver gennemført, vil konkurrenceevnen blive endnu mere udtalt.

Videre i sit foredrag omtalte generaldirektøren den forskelsbehandling, der er banerne og andre transportmidler imellem. Til eksempel er banerne pålagt selv at udrede alle udgifter til anlæggelse, vedligeholdelse og sikkerhed, medens tilsvarende udgifter ved landevejstransport er pålagt det offentlige. En privat bilejer skal jo, for eksempel ikke i sine udgiftskonti tage hensyn til, hvor meget det koster med indførelse af sikkerhedsforanstaltninger, såsom politi, trafikfyr o. s. v., det er der andre der sørger for. Ved banerne kræves der effektive sikkerhedsforanstaltninger,

som banerne selv må udrede udgifterne til.

Et andet forhold, der er værd at lægge mærke til, gør sig også gældende. Dersom et automobil kan betragtes som erhvervsnødvendig, da kan visse beløb af afskrivningen her til fradrages på selvangivelsen, hvilket jo reelt vil sige, at den øvrige del af befolkningen må være med til at betale et sådant køretøj.

Angående mulighederne for, hvad fremtiden ville bringe, understregede Skov, at trafikkoordinering ville være nødvendig. Der er selvsagt behov for alle de kendte former for trafik, og ingen kunne i længden være tjent med en ødelæggende konkurrence. Banerne ville her stadig kunne hævde sig ved transporter over længere strækninger, ligesom den rene bytrafik også naturligt ville blive ad skinnevejen, enten dette så ville blive den nu kendte S-togs trafik, eller der ville komme undergrundsbaner. Derimod måtte man se i øjnene som en kendsgerning, at trafik over kortere strækninger vil gå væk fra banerne, her vil busserne med deres mulighed for trafik så at sige fra dør til dør, absolut have de største fordele.



Den gemytlige musikpædagog, Egon Ankerstjerne, Århus, stod for ledelsen af sangrepertoiret ved kursus.

Generaldirektøren sluttede sit foredrag med at sige, at dersom blot banerne ville kende deres besøgstid, da ville der i mange år ud i tiden være brug for den transportkapacitet disse indebærer, og som udtryk herfor, måtte man se de store moderniseringsbestræbelser, der for tiden udvises.

Udover det meget arbejde på kursus, der er omtalt indtil nu, var der også i kursusprogrammet indføjjet en udflugtsdag.

Som det vil ses af de spredte indtryk fra kursus, der her er givet, var der ikke mangel på arbejdsstof, der var tværtimod nok at tage vare på hele tiden, og således skal og bør det også være.

Det vil måske i forbindelse hermed være fristende at spørge om, hvilken betydning, der kan tillægges disse kurser, idet mange jo altid er tilbøjelige til at ville opveje udgifter og indtægter med hinanden.

Lad det være sagt med det samme, så tydeligt at intet kan misforstås: oprettelsen af nordisk kursus er en gevinst for det nordiske samarbejde, der vel næppe kan overvurderes. Men, som indledningsvis nævnt, der må arbejdes kraftigt på de fremtidige kursers udviklingslinie, dersom de store forhåbninger, man stiller, skal kunne indfries.

Det må derfor stærkt håbes, at man får kurserne lagt ind i en – skal vi sige – fællesnordisk bane, hvor det bedste af erfaringer på det oplysningsmæssige område fra alle fire deltagerlande, så at sige sammenblandes til et hele. Der vil herved opnås mulighed for at kurserne udover deres egentlige formål, også vil kunne give impulser til de respektive organisationers eget oplysningsarbejde, hvilket igen vil give sig udslag i, at kurserne får indflydelse på det brede område, der vel må være det egentlige ønske. Man vil, ved at samordne kursusplanen på en fællesnordisk basis, kunne opbygge kurserne således, at hvert enkelt kursus bliver en afsluttende helhed, hvilket vil være af betydning, dersom så mange som overhovedet muligt skal have mulighed for at komme i betragtning som kursister.

j. chr.

Nyt arbejdsområde

I DLT nr. 18 skriver lokomotivfører K. H. Gjørtsvang, at undertegnede synes at være uvidende om avancementsmulighederne for Jernbaneforeningens medlemmer til det 63. år. Det anføres dog, at disse avanceringer er på samme station, altså i samme arbejdsområde. Jeg vil gerne oplyse Gjørtsvang om, at vi i den afdeling, jeg er formand for, har et medlem, der avancerede til 7. lkl. i en alder, der er lig den, der fremhæves som værende gældende for Jernbaneforeningens medlemmer. Min uvidenhed synes altså at være stærkt begrænset.

Forøvrigt synes dit indlæg at ligge under daglig vande, idet du slår om dig til højre og venstre mod dine kolleger, Gjørtsvang, men du gør det uden at ramme. Mine indlæg i DLT er skrevet for at fremhæve et skævt forhold, som du og jeg formentlig ikke er uenig om, bør rettes, og det var mit håb, at andre medlemmer havde taget ideen op og skrevet artikler, der fremhævede de specielle forhold, der var og er gældende i deres afdelinger, forhold som jeg ganske naturligt ikke kan være så godt inde i som dem. Det skuffer mig derfor, at du ikke havde andet at fremføre end det, jeg var klar over i forvejen, Gjørtsvang, men jeg tror heller ikke, det er rigtigt. Skytset skal blot rettes den rigtige vej.

Jeg nærer absolut ligeså stor sympati for 60-årige ved motordepoter, som ved alle vore øvrige depoter, der ikke har fået avancementsmuligheder til 7. lkl. Jeg mener ikke, det kan være rigtigt, at staten brutalt lukker døren for disse veltjente medarbejdere. Der må kunne findes en udvej, men det haster, for der er hver måned medlemmer der runder aldersgrænsen. Jeg mener dog stadig, at problemet er størst for vore medlemmer, der er beskæftiget ved damptjenesten, og som ikke når motoruddannelsen. Damptjenesten går jo længere og længere tilbage, for hver gang vi får et nyt motor-køretøj. Det er bittert at se disse kammeraters ansigt, når de i alderen op mod 60 år er henvist enten til reserven eller til en rangermaskine. Der er du, Gjørtsvang, trods alt bedre stillet.

At motortjenesten så afgjort kræver sin mand fuldt ud, er jeg klar over, men jeg må have lov at tro på, at de gamle pionerer bedre kan fremføre disse forhold end jeg, det skal blot gøres på rette måde.

Lad os ikke drage den indsats foreningens ledelse har gjort i tvivl. Det er for dristigt at fremhæve, at der ikke er gjort nok, når man ikke begrundet dette, for mig, store postulat. Den indsats vor ledelse har gjort gennem årene er beundret og værdsat langt ud over lokomotivmændenes rækker, og det må derfor være vor opgave at opildne vor ledelse til at fortsætte, men det skal være i enighedens og sammenholdets ånd, er det ikke det, er det intet værd.

Lad mig slutte med at udtrykke det inderlige ønske, at det omtalte problem for alle vore ældre kammerater er løst på en tilfredsstillende måde, når lønningskommissionen er færdig i 1958.

Det skal være jer vel undt.

G. A. Rasmussen.

I samfundets tjeneste

I Politiken for søndag den 15. stod en artikel, hvori der argumenteredes mod den misundelse, der ofte fremkom mod statstjenestemændenes pension, der henvistes i artiklen til, at det var også en del af tjenestemandslønnen, da mange, som søgte ind til etaterne, kunne have tjent mere i det private erhverv.

For mit vedkommende var forholdet således. Efter endt militærtjeneste fik jeg 10. september 1897 arbejde som maskinarbejder hos Smith, Mygind & Hüttemeier på Nørrebro i København.

Jeg havde inden min soldatertid indgivet ansøgning til statsbaneværkstedet i Århus.

Først i juni 1898 fik jeg meddelelse fra statsbanerne, at jeg var antaget som maskinarbejder på Nyborg jernbaneværksted.

Jeg viste daværende overværkfører Hommel denne meddelelse, hvortil han svarede: Det synes jeg ikke De skal, De kan jo tjene meget mere her end ved statsbanerne.

Jeg bemærkede hertil, at det udelukkende var for at få en pensionsgivende stilling, jeg ønskede forandringen.

Overværkføreren tilbød mig da at komme på fast månedsløn og tilføjede: Vi skal i nær fremtid have en del montører til Rusland, der kan De komme med, det er noget, der giver penge. Jeg fastholdt imidlertid min tagne beslutning og meldte mig til tjeneste på Nyborg statsbaneværksted 15. juni 1898.

Da jeg meldte mig på kontoret, blev der spurgt efter, hvor meget jeg havde fået i timeløn. 35 øre var mit svar. Er De gal mand, blev der svaret, her får De ikke mere end 28 øre, hvilket jeg lod dem forstå, at jeg var indforstået med. Den højeste timeløn i København var den gang 40 øre.

Efter 1½ års aspiranttid i værksted og lokomotivremise blev jeg den 1. november 1899 ansat som lokomotivfyrbøder med en månedsløn på 75 kr. ÷ 5 pct. afdrag til pensionskasse og 2 pct. til sygekasse, en dengang ikke så lidt mindre indtægt, end det frie erhverv kunne have givet.

Alle mine kolleger og medansatte på daværende tidspunkt kunne sikkert fremvise samme forhold.

Med tak for optagelsen

C. L. Christiansen,
pensioneret lokomotivfører,
Fredericia.

I morgen er vi 68000 flere!

Efter endt gennemlæsning af artiklen med ovennævnte navn forstår man så udmærket redaktionen af DLT. Den mener, at dette blads læsere bør kende lidt til nogle af de i virkeligheden hårde betingelser, hvorunder menneskene lever i almindelighed og den samlede menneskehed på vor gamle jord i særdeleshed. I sandhed får man af artiklen at vide, hvor grelt det står til. Med tal og henvisninger til enkelte steder på jorden, hvor det er særligt graverende, opulles perspektiver af en art, der umiddelbart kan få een til at spørge, om også vi skal sige: Efter os kommer syndfloden! Selv med artiklens nævnte forskeres (dr. Warburg og dr. Burke) forsikring om, at

yderligere udnyttelse af såvel jordens som havets rigdomskilder måske lover mulighed for, at helt op til 135 milliarder mennesker vil kunne leve på vor jord, så kan man alligevel ikke undgå at mærke at vist ubehag ved tanken om, at grænsen for det tilfældige menneskeantal så hastigt nærmer sig.

Men måske stammer ubehaget mere fra tanken om, at vi allerede i dag med et befolkningsantal på kun 2,4 milliarder har vanskeligheder med at mætte alle, det til trods for den enorme rigelighed af alt til menneskets behov, der vitterlig er til stede. Dette er nemlig en kendsgerning, ellers ville man jo ikke kunne mene, at helt op til 135 milliarder kan mættes.

Man må altså indrømme, at vanskelighederne er der, og at disse uhyggeligt forværres med det enormt stigende daglige fødselsoverskud. Hvad gør så de, der skal forklare misæren? De gør, som den i artiklen nævnte Robert Cook, og som det er blevet gjort af så mange andre før i lignende tilfælde, den lille og for dem bekvemme ting at springe over, hvor gærdet er lavest. I herværende tilfælde siger man, at fødselsoverskudet er for stort, ergo må det skæres ned, og det kan gøres ved planlagt regulering.

Man siger det uden at antyde, hvem der skal være dommer i denne sag, hvem der skal være avlsmennesker. Noget sådant må det jo blive. Og sidst, men ikke mindst, man foreslår dette uden først at møde med en udtømmende forklaring på hvad årsagen er til den nuværende nød og elendighed, og hvorfor netop denne igen er årsagen til det enormt stigende fødselsoverskud.

Selv Malthus, hvis lære om befolkningens tryk på livsforholdene med støtte af lønlæren og senere af analogien, sprang over, hvor gærdet var lavest. Han gjorde det sikkert ikke bevidst, men kom alligevel til det, fordi han ikke tilstrækkeligt tog hensyn til det enkelte menneske, lod kendsgerningerne ligge og byggede sin lære op på en forud antaget teori. I dag står vi som fremhævet i artiklen, 123 år efter Malthus død og ser, at han har taget fejl og samtidig med, at man spørger, hvorfor hans lære har kunnet vare så længe, så spørger eller søger man efter oplysning, der kan vise nye veje til fjernelse af misæren.

I denne forbindelse vil jeg meget gerne over for dem, der vil søge videre oplysning i denne sag, anbefale at læse en bog af amerikaneren Henry George, »Fremskridt og Fattigdom«, der kan lånes på alle landets biblioteker – da den på en enestående måde klarlægger problemet. Modsat Malthus lære, der har kunnet holde så længe, fordi den passede ind i den kristne tro, passede endnu bedre ind i magthavernes og de besiddendes kram ved siden af de for små i samfundet at se tilforladelig ud, så vakte Henry Georges lære ubehag i de kristnes rækker, gik direkte imod magthavernes og de besiddendes kram og var mindre letfattelig for de små i samfundet. Derfor blev hans lære holdt nede af de besiddende og lagt til side af de små til meget stor skade for den videre samfundsudvikling.

Han udgav sin bog »Fremskridt og Fattigdom« i år 1880, og nu næsten 80 år efter er den mere aktuell end nogensinde, så aktuell, at man kan tvivle

på, hvorvidt den samlede menneskehed kan komme godt fra det uden at tage hensyn til hans lære. Han byggede sin lære op på kendsgerningernes grund, gik ud fra det enkelte menneske og klarlagde, hvad der var enhver sit og hvad der var fælles. Med dette og naturen som udgangspunkt påviste han, hvordan ikke alene levestandarden skulle hæves, men hvorfor den skulle hæves, om ikke vor kultur skulle blive den næste i rækken af de mange kulturer, der allerede var gået til grunde på vor gamle jord.

Den overmåde tankevækkende artikel slutter med at sige, at det at hæve levestandarden på jorden vil være et middel mod menneskers ubegrænsede formering, og det vil være sand menneskelighed og den bedste fødselskontrol, men jeg vil gerne føje til, at er det *eneste middel*, det er den *eneste* sande menneskelighed og det er den *eneste* sikre fødselskontrol.

Til sidst vil jeg gerne takke redaktionen for artiklens fremkomst i DLT. Det kan kun være gavnligt at give medlemmerne kendskab til sådanne alvorlige ting. I skyggen af disse vil som regel egne og små bekymringer over så meget blegne, men samtidig vil der også føles et voksende medansvar.

Med forventet optagelse af herværende indlæg også en tak.

A. J. J.

Foredragsaften

torsdag den 17. oktober 1957 kl. 19.30

i »Folkets Hus«, Enghavevej 40

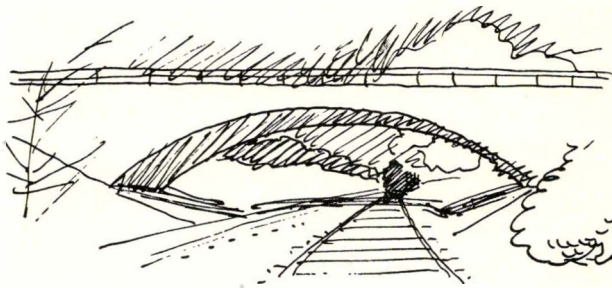
De københavnske afdelingers oplysningsudvalg indbyder samtlige medlemmer og pensionister med damer samt venner og bekendte til en aften med politiadvokat Aage Lotinga. De senere års tiltagende kriminalitet blandt storbyens børn og unge mennesker vil her blive belyst af en, der har haft problemerne på nærmeste hold. Der vil blive lejlighed til at stille spørgsmål. Har nogen et problem, da tag det med denne aften og få svar på det.

Oplysningsudvalget kan ikke kraftigt nok anbefale alle at møde op denne aften. Der er noget her, der har bud til os alle.

Alle medlemmer og pensionister i hele distriktet er hjertelig velkomne.

P. u. v.

Poul Busk.



Jugoslavien

Man møder orientens indflydelse i en blanding af armod, romantik og eventyr

Jugoslavien har åbnet sine porte mod vest. Et fremmedartet og broget stykke Balkan er efter mange års eremittilværelse atter blev tilgængeligt for vestlige turister. Først afskar krigen turister fra at besøge landet, og da Jugoslavien officielt i 1945 tilsluttede sig Kominform-blokken, var det i tre år et jerntæppeland. Endnu er Jugoslavien fortunlet efter springet væk fra Moskva, – det er som en terrier, der ryster vandet af sig efter en rigtig vandgang, og der skal mange år og mange penge til for at komme helt på benene. Det er hårde tider for befolkningen, – end ikke de øverste ledere lægger skjul på det, men alle kan se, at det går fremad for hvert år, der går.

Og hvad kan Jugoslavien så byde en fremmed turist? Næsten alt, hvad hjertet begærer. En storslået og afvekslende natur, et myldrende, fremmedartet folkeliv, gode hoteller, førsteklasses mad, og først og fremmest er Jugoslavien gennemgående et billigt land for danske turister.

Den mest vesteuropæiske del af Jugoslavien er vel den dalmatiske kyst og Slovenien. Slovenien byder på de mere traditionelle turistattraktioner som alpelignende bjerge, smukke søer og den storslåede Postonja-grotte med sine underjordiske huler og kilometerlange gange. Den dalmatiske kyst er mere fremmedartet og malerisk. Mod nord – tæt ved Triest – finder man tornerosebyen Opatija med den jugoslaviske riviera. Her er en vidunderlig subtropisk natur, der fuldt ud kan måle sig med den franske riviera. Og på eet punkt er den franske riviera i hvert fald udkonkurreret, og det er med priser! På et af de fineste luksushoteller kan man formedelst ca. 25 kroner i døgnet få et stort værelse med altan samt alle dagens måltider. Hvor i Europa kan man i dag leve som en fyrste for 25 kroner i døgnet?

Længere mod syd ligger Split med det store Kejser Diokletions palads, der dækker 30.000 kvadratmeter. Mod Adriaterhavet er Split omgivet af talrige yndefulde og dekorative øer med en rig og frodig vegetation. Fra Split kan man sejle med damper langs kysten til Dobrovnik, en tur på 10 timer, og overalt passerer man skønne, små øer, uberørt af turismen.

Dubrovnik er perlen blandt de dalmatiske byer, men den er også den mest turist-prægede by i Jugoslavien. Den er omgivet af en middelalderlig, massiv bymur, og der findes mange skønne, gamle bygningsværker, hvoraf Franciscanerkirken og kunstgalleriet er de mest berømte. Her i kunstgalleriet findes malerier af Tizian, Raphael og andre af renaissanceens store mestre. Rejser man ind i landet, nærmer det store eventyr sig. Man mærker, at orientens store indflydelse gør sig gældende.

Hver dag byder på nye, strålende oplevelser, og folkelivet udfolder sig så malerisk som ingen andre steder i Europa. Jugoslaviens ledere opfatter det langtfra som en ros, at fremmede synes, at landet er det mest pittoreske i Europa. Det gør sikkert og

solidt kål på charmen. Det bedste eksempel finder man i Serajevo. Indtil 1945 arbejdede alle Serajevos håndværkere i bazarkvarteret under åben himmel. Alle forretninger havde stude i det fri, og varerne blev falbudt under larm og tummel, til stor fornøjelse for såvel de handlende som for turisterne. Men de handlende har nu pænt måttet trække sig tilbage fra fortovet. Mange af de gamle, vaklende bazarbygninger er revet ned for at give plads til moderne forretningsejendomme. En sporvejslinie er oprettet ind til centrum af bazarkvarteret. Den orientalske må give plads for den vestlige kultur.

Før krigen bar alle muhamedanske kvinder sorte slør for ansigtet, folderige gevanter og snabelsko. Det er nu forbudt at bære slør, og Allahs døtre har åbenbaret sig som moderne vestlige Evaer iført spadseredragter og højhælede sko af sidste parisermodel.

Men Serajevo er stadig værd at besøge. Som byen ligger udbredt for een, – på kuplede høje, med snehvide, slanke minereter og sine hundreder af moskeer, er den en af Europas smukkeste og ejendommeligste byer. Om aftenen kan man høre Muezzinens klagende råb: »Allah – ahil – Allah« fra minereternes top, og man ser, hvorledes hundreder af skæggede, gamle mænd myldrer ind i moskeerne for at bøje sig mod Mekka. Det er tilladt udlændinge at bese Serajevos største og smukkeste moske, Begova-Dzamija. I den smukke, rosenprydede forgård springer snesevis af små kildevæld, hvor muhamedanske mænd og kvinder vasker deres fødder, før de barfodede betræder den hellige moske.

Indvendig er den vældige kuppel dækket af arabesker og skriftsteder fra koranen. På gulvene ligger kostbare, farvestrålende tæpper, og over for indgangen i retning mod Mekka er anbragt en mægtig stenblok, der tjener som alter.

Går man udenfor alfar vej og rejser mod den albanske grænse, til Makedonien, vil man se landsbyer, uberørt af århundreder, og på et så primitivt stude, som man kun finder det i Orienten. Menneskene bor i lerstampede hytter, kvinderne henter vand ved landsby-brønden i smukke, ornamentprydede krukker af ler. Og om aftenen samles mænd og kvinder på landsbyens torv for at danse Kolo, den specielle jugoslaviske ringdans, som danses over hele landet i talrige variationer. Her i Makedonien har Kolo'en nået sin højeste udvikling. Den danses til tonerne af fløjte og tamburin samt dystre trommehvirvler. Vindunkene går fra hånd til hånd, – musikkens rytme hidser det makedonske temperament. Snart danses vilde tyrkiske knivdans, snart vugger alle kroppe langsomt til tonerne af en sørgmodig, ældgammel folkemelodi, toner så fremmedartede, at et vesteuropæisk øre dårlig kan fatte dem. Alt dette er natur, og disse danse og folkesange vil naturligvis blive bevaret – men som kunst, ikke som natur.

Amerikaniseringen har holdt sit indtog i Jugoslavien. Først og fremmest i Beograd. På gaderne ser man reklamer efter bedste amerikanske mønster. I trolleybusser, biografer og på tændstikæsker pranger he-men, og pin-up-girls reklamerer for transpirationsmidler, pudder og badedragter. Fra friluftstauranternes højttalere vræles de sidste amerikanske slagere ud over det jitterbug-dansende publikum. »Seven lonely days«. Beograd mangler kun tyggegummiet for at ligne en hyggelig amerikansk provinsby, for en storstad er byen kun for de indfødte. Ganske vist findes der et par skyskrabere, som Beograds borgere er meget stolte af, men tager man blot 5 minutter fra centrum med en trolleybus, kommer man ud i en stationsbyidyl med lave huse, gadekær, høns, ænder og grise. I sig selv er Beograd dog en smuk by med brede boulevarder efter fransk mønster og store, smukke parker. Og der udfolder sig et rigt liv i hovedstaden. Særligt efter kl. 7 om aftenen bevæger en tæt strøm af mennesker sig ned ad strøggaderne. Både de indendørs og udendørs restauranter har godt besøg, skønt man roligt kan sige, at den menige jugoslav ikke har mange penge til luksus. Budgettet er nemlig stramt. Gennemsnitsarbejderen har en månedlig indtægt på ca. 10.000 dinarer, omregnet i danske penge ca. 250 kroner. For en skolelærer f. eks. er indtægten ca. 8.500 dinarer og for en departementschef ca. 15.000 dinarer. Skal man sammenligne eksistensmulighederne for en byboer i Jugoslavien og en i Danmark, må man naturligvis se på, hvad der kan købes for en dinar, og ikke på, at dens omvekslingsværdi er ansat til godt og vel 2 øre. Mad for eksempel er gennemgående billigt. Brød koster således ca. 30 dinarer, kød af bedste kvalitet ca. 230 dinarer, fedt 200 dinarer og sukker 175 dinarer pr. kg. Smør er dog dyrt med 500 dinarer for et kg. En god landvin fås for 200 dinarer, cigaretter af eget fabrikat 45 dinarer for 20 stk. Men den menige jugoslav er en kaffesøster, og det kan vælte ethvert budget. Et kilo kaffe koster nemlig 2.500 dinarer. På en restaurant må man betale 75 dinarer for en kop. Men det er til gengæld også kaffe, der får en danskers hjerte til at hoppe op i halsen!

Tøj er også dyrt, og det undrer mig, at jugosianerne har råd til at være så velklædte, som de er. En herrecottoncoat løber nemt op i 12-14.000 dinarer, en habit ca. 20.000 dinarer, en sommerkjole af let stof 7-8000 dinarer, nylon- og perlonstrømper 1.500 dinarer. Man forstår godt, at de jugoslaviske piger er grædefærdige, når de har ødelagt et par strømper. Det er ikke morsomt at betale 35 kroner for et par nye.

Det er således let at se, at det daglige liv er dyrt for almindelige mennesker. Men det er ikke noget nyt for befolkningen, og der er ingen tvivl om, at den har det bedre nu end før krigen. De høje priser skyldes bl. a., at der nogle år var tørke over hele landet, hvilket fremkaldte misvækst. Endelig har det jo også stor betydning, at henimod en trediedel af nationalindkomsten må bruges til militærudgifter.

Naturligvis må en fremmed være indstillet på små fortrædeligheder. Således vil enhver turist møde større sprogvanskeligheder end i de traditionelle rejselande. Og specielt i Serbien og i Makedonien er det vanskeligt at finde folk, som taler fremmede

sprog. Men som regel findes der altid en, der kan et par brokker tysk eller fransk. Engelsk derimod tales og forstås kun af ganske enkelte. Man skal heller ikke tage det alt for højtideligt, hvis ens tog kører en time før eller senere, end det står i køreplanen. Man kan let vente ½ time i en restaurant for at få et glas øl – men det er jo ikke noget nyt – og man skal ikke forvente at få serveret dansk smørrebrød eller bøf. Men den, som tager genvordighederne i den rækkefølge, de kommer, bliver også rigeligt belønnet.

Dette fremmedartede land med sit brogede folkeliv – en cocktail af øst og vest – vil være som et eventyr for de fleste. Men længe vil det ikke vare, før Jugoslavien ligner det øvrige Europa. Kom hurtigt og oplev alle disse forunderlige, spændende ting. Gå på opdagelse i de små landsbyer, fisk foreller i en sølvklar, brusende flod, oplev de vuggende fiskerbåde med de to lysende petroleumslamper på det blanke Adriaterhav, eller tag en klatretur i de uendelige bjergkløfter, hvor vandfald styrter ned over siderne. Kom, før be-bop og boogie-woogie helt har afløst de indsmigrende serbiske toner og rytmisk øphidsende makedonske folkesange. Kom og oplev Balkan i al sin primitivitet og storslåede natur.



Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst. Er bortrejst.

H. C. Petersen (Holbæk), lokomotivfører, Helgoland.



Forfremmelse til lokomotivinstruktør i 7. ukl. (dampdriften) efter ansøgning ifølge opslag pr. 1-10-57.

Lokomotivfører (11. ukl.):

P. M. Frandsen, Fredericia, i Fredericia.

Forfremmelse til lokomotivfører i 7. ukl. efter ansøgning ifølge opslag pr. 1-10-57.

Lokomotivfører (11. ukl.):

A. Petersen, Helgoland, i København Gb.

H. P. M. B. Hansen, København Gb., i København Gb.

B. A. K. Jensen, København Gb., i København Gb.

J. A. Andersen, Helgoland, i København Gb.

V. Wedel, København Gb., i København Gb.

A. Christensen (Tunø), København Gb., i København Gb.

H. R. Ottosen, Helgoland, i København Gb.

A. K. Andersen, København Gb., i København Gb.

C. E. T. Pedersen, Korsør, i Korsør.

L. Boldt, Korsør, i Korsør.

Overgået til MY-tjeneste efter ansøgning ifølge opslag pr. 1-10-57.

Lokomotivfører:

N. J. I. Hansen, Korsør (kørelærer i dampdriften).

Forflyttelse efter ansøgning pr. 20-9-57.

Lokomotivfører:
M. Pedersen, Kolding, til Lunderskov.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-10-57.

Lokomotivfører:
I. Frederiksen, København Gb., til Langå.
H. Petersen (Reersø), Helsingør, til Kolding.

Lokomotivfyrbøder:
E. C. L. Christiansen, København Gb., til Kalundborg.

Dødsfald blandt pensionister.

Pensioneret lokomotivfører J. L. H. Grønning, Odense, er afgået ved døden den 25-7-57.
Pensioneret lokomotivfører K. K. O. Johansen, Rødding-gade 6, 2., København V., er afgået ved døden den 23-9-57.

MEDLEMSLISTEN

Optaget som ekstraordinært medlem pr. 1-10-57.
Pensioneret lokomotivfører A. E. Engtorp, Ring-gade 98, 1. tv., Struer.

Ligeså **UUNDVÆRLIG**
jernbanen er for trafikken er



Statsanstalten for Livsforsikring

Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V

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

I. B. Schilder Nørregade 7
København K

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

Dansk Maskinpakning A/s

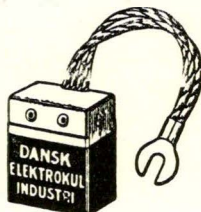
Amaliegade 41
København
C. 12528

Vesterbros Ligkistemagasin

Chr. F. Christensen
Enghavevej 31
Telefon: Eva 1404
Begravelser og Ligbrænding
besørges paa bedste
og billigste Maade
Søn- og Helligdage privat: Hørdumsgade 37, Telefon Eva 5193

Støt vore
ANNONCØRER

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



Klingseyvej 6, Kbhvn.
Telefon Damsø 3132



SIGI
Hygiejniske Gummiwaren
Katalog gratis
Amk. Gummivare Industri
Vestergade 3 . København K
Tlf. Byen 4195

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

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-, Støbogs-, Glas-, Porcelæn- og
Udstyrsforretning

**NYBORG DAMPVASKERI
OG TRI-RENSERI**

Kemisk Tøjrensning
Telefon 54

Cafe FÆRGEGAARDEN

Godt Madsted . Billige Priser . Tlf. Nyborg 582

Støt vore
ANNONCØRER

JOHS. WICHMANN'S
Træskoforretning

anbefales
d'Hrr. Lokomotivmænd

Forlang!

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.

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 . Telf. 1060

HJORTSHØJ CHRISTENSENS Tandteknik

NYBORG - TELF. 920

C. Knackstredt

Tlf. Nyborg 550

Spec.: Kranse, Buketter,
Planter og Potte-Kultur
Direkte Salg fra Drivhus

Ingen Butlksleje
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



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

Rymsgade 27, Aarhus

Telefon

Aarhus 3720

Leverandør

til DSB

RADIO-THYGESEN

Rådhuspladsen 1 . Aarhus . Telefon 21011

Førende Specialforretning i

RADIO - GRAMMOFONPLADER - FJERNSYN

Sig det med Blomster

✱ Paa faa Timer
overalt i Verden

P. B. VAHL

Fr. Alle 149, Aarhus, Tlf. 5150

FRICHS

J. Lauritzens Kulforretning A/s

KUL . KOKS . BRIKETTER . BRÆNDELSOLIE

Esbjerg

Telf. 3900

Jensen & Nielsen

Kirkegaardsvej 1, Aarhus, Tlf. 1379

Stort
Udvalg i
Grav-
monumenter

Aktieselskabet

AARHUS PRIVATBANK

Aarhus

København

Arbejder Spare- og Laanekassen for Aarhus og Omegn
de Mezasvej 1 Østergade 4 Tordenskjoldsgade 37
Tlf. 303 33 Tlf. 26255 Tlf. 6 81 66

Aarhus Amtstidende



Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger

Hovedkontor: Njalsgade 15, København
Telefon 4015

VOGNFABRIKKEN

SCANDIA

AKTIESELSKAB

R A N D E R S

Marketenderiet

*i Centralværkstederne
og Godsbanegaardens*

Lokomotivremise

anbefales



Driftsudvalget

ERIKSEN & CHRISTENSEN

AKTIESELSKAB

ESBJERG