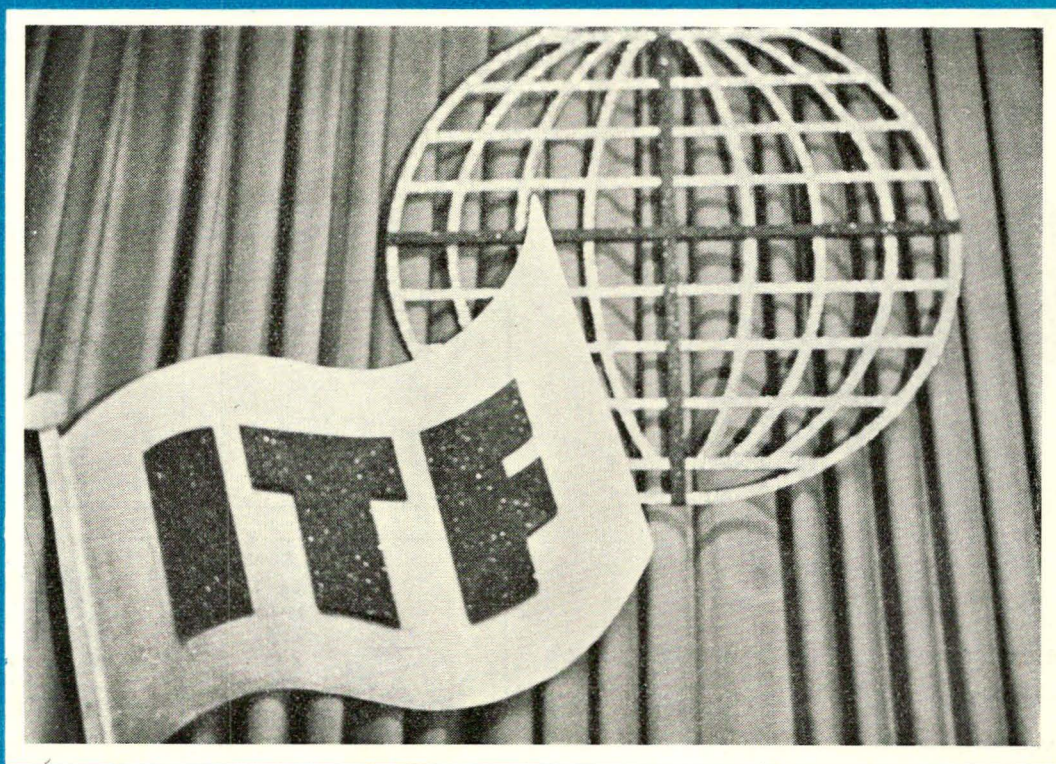


DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

NUMMER 21 · 5. NOVEMBER 1957 · 57. ÅRGANG



Statsbanepersonalets priv. gens. Hjælpekasse (Vejlekassen)

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 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

Har De tonen?



Den friske, milde læskedrik fra Tuborg

HB

forbrugernes
egen
virksomhed

HØVEDSTADENS BRUGSFØRENING



Vesterbros Ligkistemagasin

Chr. F. Christensen
Enghavevej 31
Telefon: Eva 1404

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

Begravelse og Ligbrænding
besørges paa bedste
og billigste Maade

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

I. B. Schilder

Nørregade 7
København K

Støt vore
ANNONCØRER

BOGTRYK
L. A. Jørgensen
Rosengaarden 13
Tlf. Byen 1502
København K



Klingseyvej 6, Kbhvn.
Telefon Damsø 3132



Hygiejnske Gummivarer
Katalog gratis

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

Dansk Maskinpakning A/S

Amaliegade 41
København
C. 12528



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE
NR. 21 - 57. ÅRGANG
5. NOVEMBER 1957



Indhold:

| | |
|---|-----|
| Mennesket først | 323 |
| Charles Lindley død | 324 |
| Kampen om det sorte guld | 325 |
| Kender du det? | 326 |
| CERN | 327 |
| Vesttysklands lokomotiver slås ud af kulpriserne | 328 |
| København, Wien, Frankfurt a. M. retur | 330 |
| Fra medlemskredsen | 332 |
| Turlister | 332 |
| Nyt arbejdsområde | 332 |
| Foredragsaften | 332 |
| DJT | 333 |
| Kære »Lanterne« | 333 |
| Lokomotivpersonalets Hjælpesfond | 333 |
| Under DLF | 334 |
| Personalialisten | 334 |
| Medlemslisten | 334 |
| Statsbanepersonalets Sygekasse . | 334 |
| Statsbanepersonalets Andels- boligforening | 334 |

Forsidebillede:

*ITF symbol ved jernbanekonferencen
i Frankfurt a. M.*



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.

Mennesket først!

I et tidligere nummer af DLT har vi beskæftiget os med bemanningen af diesellokomotiver ved statsbanerne, idet vi understregede nødvendigheden af, at omstændighederne toges i agt i forholdet sikkerhed ved togfremførsel på baggrund af den skrappe tjenestetid, større togbelastning, skærpede køretider o. s. v. Vi pegede samtidig på den tendens, der med disse lokomotivers fremkomst er til at sætte maskinen foran mennesket.

Disse spørgsmål har senest været genstand for en indgående behandling på international basis, idet International Transportarbejder Forbund har afholdt en tredages konference i Frankfurt a. M. med deltagelse af jernbanemænd fra en lang række lande.

Bemanningen af el- og diesellokomotiver var et af hovedpunkterne på dagsordenen, og som diskussionsgrundlag havde man en grundig udarbejdet rapport af formanden for det engelske lokomotivmandsforbund. Rapportens grundlag hvilede igen på indhentede oplysninger fra mange lande.

At gå ind på detaljerne i den omfangsrige rapport vil føre for vidt, men konklusionen af debatten nedfældedes i en udtalelse, der fik enstemmig tilslutning fra konferencedeltagerne.

Som almindeligt princip går man ind for, at lokomotiverne bør bemannes med to mand, og det anbefales de tilsluttede forbund i de respektive lande omsorgsfuldt at overvåge alle omstændigheder og forudsætninger ved bedømmelse af enmandsbetjeningen.

Principperne i den almindelige retningslinie for at kunne diskutere enmandsbetjening sammenfattede konferencen således:

- De bedste sikkerhedsanordninger bør anvendes.
- De stærke fysiske og psykiske krav til førerne skal tages i agt gennem en reducere af arbejdstiden.
- Gennem specielle foranstaltninger bør alle forringelser – opstået som følge af personalereduktion og ringere avancementsmuligheder – elimineres.
- Uddannelsen af lokomotivpersonalet og periodisk undersøgelse af deres helbred skal ofres den største opmærksomhed.
- Førernes øgede ansvar skal komme til udtryk i arbejdets vurdering.
- Distancer, togenes karakter, sammensætning og hastighed skal tages i agt såvel som landets topografiske og klimatiske forhold.
- Der bør gøres forskel i tjeneste, som falder om dagen og om natten.
- For at kunne have hånd i hanke med eftervirkningerne af enmandsbetjening bør træffes aftaler på langt sigt om dens indførelse eller udvidelse.

Man kan dårligt tænke sig, at der kan være glemt noget væsentligt med disse punkter, og som en naturlig afrunding af den opstillede »grundlov« er tilbage at sørge for, at det berørte personale får sin berettigede andel i de besparelser, som muliggøres

Charles Lindley død



Den 12. oktober, nogle dage før han ville være fyldt 92 år, er en af de mest markante skikkelser i international fagbevægelse afgået ved døden, nestoren i svensk fagbevægelse, Charles Lindley.

Som ung sømand havde han i 1880'erne sit hjem i England nogle år og var her med til at stifte de engelske sømænds og fyrbøderes union. I 1894 vendte han tilbage til Sverige og gik i gang med at organisere sømænd og havnearbejdere, og han var den drivende kraft ved stiftelse af det svenske transportarbejderforbund. I 1896 var han en af dem, der var med til at danne sammenslutningen af skibs-, havne- og flodarbejdere, forløberen for International Transportarbejder Forbund.

I mere end 50 år udførte Charles Lindley et vældigt aktivt arbejde for ITF. Han var medlem af generalrådet og eksekutivkomiteen i mange år og indtog posten som vicepræsident og senere som præsident gennem den vanskelige periode i tiden 1933 og til hans udtræden af aktiv gerning i 1946, men indtil hans dages ende bevarede han interessen for og tog levende del i udviklingen inden for den organisation, hvor han selv havde lagt et stort arbejde, og han var en populær skikkelse ved alle ITF's kongresser, som har været afholdt siden anden verdenskrigs afslutning.

En skikkelse, af større betydning i international fagbevægelse, end man umiddelbart regner med, er ikke mere, men hans virke vil i fremtiden være uudslettelig indføjjet i international fagbevægelses annaler.

Æret være hans minde.

gennem erstatning af damplokomotiver med el- eller diesellokomotiver, ligesom de almindelige tekniske fremskridt og automation i første række må tjene til at øge de arbejdende menneskers velstand.

Ved en kritisk vurdering af de opstillede punkter er der ting, som der kan være særlig anledning til at trække lidt frem i forgrunden – reducering af arbejdstiden og vurdering af arbejdet.

Den tjenestetilrettelægning, vi præsenteres for herhjemme, stiller i realiteten store fysiske og psykiske krav til manden på lokomotivet, og naturligt er derfor en kompencering af dette gennem en reducedet arbejdstid. Men – i en ikke alt for fjern fremtid skal vi kunne regne med en generel arbejdstidsforkortelse for lønmodtagerne i almindelighed – i virkeligheden vil således det specielle, berettigede krav om reducering for føreren være nul og nix i forholdet til andre, når disse uden særlige fysiske og psykiske krav er på linie. Man kan nok tage sig anledning til at fundere over dette spørgsmåls indrangering i de rette baner.

Nok så ligetil er vurdering af arbejdet og mulighederne for gennem dette at honorere ansvaret. Dette ansvar er til den ende i første række sikkerhedens krav og disses efterlevelse, men dernæst ansvaret for lokomotivets kostbare maskinelle og tekniske installationer. Disse ting er til at tage og føle på, medens tanken uvilkårligt går til andre maskinerier – land- som søværts – med tilsvarende kapacitet eller endog mindre, men hvor vurderingen af arbejdet er mere rundelig end tilfældet er for statsbanernes kostbare, rullende materiel.

Der er næppe tvivl om, at organisationen vil komme til at kæmpe hårdt for sine berettigede krav, men enhver mulighed skal søges udnyttet for at gennemføre de principper, der er resultatet af et godt samarbejde på bred international basis.



I midten en japansk lokomotivfører, der deltog i konferencen sammen med sin tolk.

Kampen om det »sorte guld«

Danmark med til at bryde de internationale olietrusters monopol

Lastet til randen med olie, og mens maskinerne rystede hele skibet i et forsøg på at udnytte hver eneste hestekraft, prøvede det lille 600 tons tankskib »Rose Mary« i sommeren 1951 at flygte fra et bevæbnet engelsk krigsskib, som hurtigt halede ind på det mindre fartøj. »Rose Mary« var chartret af en dristig schweizer, *Jean Arnet*, som her – mens hele verden spændt fulgte med – gjorde et forsøg på at bringe olien frem på europæiske markeder uden for olieselskabernes kontrol. Oliens var hentet i Persien, hvor englænderne netop var gået giip af store oliekluder ved nationaliseringen, og de var derfor fast besluttet på at hindre, at andre skulle få lejlighed til at bringe olien på markedet.

Og selvfølgelig måtte schweizeren blive taber i det ulige spil. »Rose Mary« blev ført til Aden, og dermed sluttede et moderne eventyr, der handlede om den den nådeløse kamp om »det sorte guld«, hvor hovedrollerne blev spillet af de internationale, monopol-kapitalistiske olieselskaber og en nutidens David, hvis slynge intet kunne stille op mod den stærke Goliath.

Danmark med i kampen.

På baggrund af denne begivenhed er der så meget mere grund til at betragte de resultater, en anden schweizer – *Gottlieb Duttweiler* – har opnået i sin kamp mod de urimelige profitter, de internationale olieselskaber oppebærer, og som er særlig aktuelle for Danmark, idet man i dagspressen for nylig har kunnet læse, at *Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger* har købt en aktiepost i det olieraffineri, som *Gottlieb Duttweiler* påtænker at bygge ved Emden i Vesttyskland.

For nogle år siden stiftede *Duttweiler* olieselskabet *Migrol*, hvorved det lykkedes ham at nedbringe olie- og benzinpriserne væsentligt i sit hjemland. Han arbejder snævert med det uafhængige, amerikanske selskab »*American Independant*«, der fra sine kilder i *Kuwait* leverer råolien, som hidtil er blevet raffineret ved nordtyske virksomheder, for endelig at blive fragtet til Schweiz i egne flodskibe.

De internationale selskaber har gjort, hvad de kunne, for at skade *Duttweiler* i hans forehavende og har lagt så stærkt et pres på de nordtyske raffinaderier, at disse nu nægter at forarbejde hans olie. Som svar herpå har han taget initiativ til oprettelse af et selvstændigt raffinaderi, hvis produktion vil kunne påbegyndes i 1960, og hvor *F. D. B.* er medindehaver sammen med »*American Independant*«, en gruppe uafhængige vesttyske tankstationsejere samt vesttyske automobilejere, som man håber at få interesseret i foretagendet, således at de ved at købe mindre aktier kan blive medindehavere.

Hvis det som planlagt lykkes at nedsætte benzinprisen i Vesttyskland med 7 pfennig pr. liter, vil det få stor indflydelse på hele det vesteuropæiske marked. Man kan i så fald sige, at de store olieselskaber faktisk har gravet en grav for sig selv ved at tvinge *Duttweiler* til at bygge sit eget raffinaderi,

idet det har været nødvendigt for ham at udforme sine anlæg efter så stor en målestok, at han ikke længere kan indskrænke sig til det schweiziske marked.

Økonomisk diktatur.

De store olieselskaber er altså kommet i søgelyset, og det er måske på sin plads at betragte baggrunden for det initiativ, der er taget mod olietrusterne.

I 1955 aflagde *ECE – FN's økonomiske kommission for Europa* – en rapport, der afslørede den amerikanske oliepolitik overfor Europa. Det fremgik af rapporten, at de amerikanske olietruster konsekvent hindrede en billigørelse af olien og oppebar tårnhøje profitter. F. eks. udgjorde fortjenesten ved det amerikanske olieselskab *Amraco's* udvinding i 1952 1,4 \$ for hver tønde råolie, der blev solgt til en pris af 1,75 \$. Endvidere påpegedes det i rapporten, at Amerika havde en direkte interesse i at bevare de høje priser på den mellemøstlige olie, idet et prisfald her ville medføre en stigning i den amerikanske import til stor skade for den hjemlige olieproduktion.

Fra England forelå der sidste år et eksempel på de store olieforetagenders forretningspolitik, idet det kom til offentlighedens kendskab, at selskaberne søgte at underlægge sig fordelingen af benzinen helt ud i detailhandelsnettet.

De første skridt i denne retning tog man for nogen tid tilbage ved at tvinge de enkelte automobilværksteder til kun at sælge eet benzinmærke. Indtil da var ca. en fjerdedel af Englands 28.000 servicestationer knyttet til benzinselskaberne med aftaler, mens det nu drejer sig om ca. 90 pct. På længere sigt er det de store selskabers agt at tiltvinge sig ejendomsretten til servicestationerne, og som et foreløbigt middel binder man de enkelte ejere til sig ved aftaler – ofte under trusel om leveringsstandsninger. Til gengæld yder selskaberne tankstationerne særlige rabatter på leverancerne. De prisstigninger, som benzinprisen i England har gennemgået siden 1953, og som motiveredes med stigende omkostninger, svarer netop til de rabatter, der ydes. Det er altså de engelske forbrugere, der betaler olieselskabernes monopolpolitik.

Når olie bliver til sprængstof.

Ikke mindst det moderne samfunds store afhængighed af olien er skyld i, at de store selskaber har haft held til at føre deres politik. Et bevis på vor afhængighed så vi under Suezkrisen. Suezkanalen – en smule vand, som ikke fylder meget på verdenskortet – blev lukket, og straks fik det vidtgående følger for den europæiske industri.

I bevidstheden om, at olien hidtil har været årsag til megen ufred og direkte krig – ikke mindst i Det mellemste Østen – har den internationale kooperation ført en stædig kamp mod monopolerne, selv om den ikke har kunnet skabe nogen endelig løsning. For eksempel forelagde man for 11 år siden

et konstruktivt forslag om en retfærdig administration og fordeling af jordens olieforekomster for FN's økonomiske og sociale råd med Det mellemste Østen som udgangspunkt, men denne plan blev ikke vedtaget.

En ny plan er senere blevet skitseret af lederen af den amerikanske oliekooperation, *Howard Cowden*, idet han peger på, at en løsning må tilvejebringes, inden en ny krise bryder ud eller – hvilket han anser for højst tænkeligt – oliekilderne i Det mellemste Østen bliver nationaliserede. En international organisation under FN skulle fremme et effektivt samarbejde om oliefrøbringelsen og samtidig medvirke til, at de forarmede arabiske folk får del i de rigdomme, som olieproduktionen afkaster, men som i dag forbeholdes nogle få enerådende olie-scheiker.

En vej er banet.

Olien har fornylig – omend indirekte – været årsag til en krig i Det mellemste Østen. Ganske vist er der nu fred, men truslen om nye uroligheder hviler latent over området, og bryder de ud i lys lue, kommer det til at mærkes i hvert eneste led af de vesteuropæiske samfund. Det synes urimeligt, at millioner af menneskers fremtid skal hvile i hænderne på internationale olietruster, for hvem de menneskelige hensyn intet betyder, hvis de forretningsmæssige interesser står på spil.

Det nye raffinaderi i Emden er det første effektive modtræk mod deres eneherredømme, og det er glædeligt, at dansk kooperation gennem F. D. B. har påtaget sig et medansvar for løsningen af et af vor tids mest brændende samfundsmæssige problemer.

Kjeld Olesen.

Kender du det?

Det er for så vidt en underlig verden, vi lever i. Alt er så fortravlet, og slagordet synes overalt at være: tempo – tempo, mere tempo endnu. Overalt ser vi mennesker, der farer afsted som forvildede dyr foran en klapperkæde, alle jagter alle, og ingen synes rigtig at vide, hvorfor pokker de har så travlt.

Der har i den forløbne sommer, som tilfældet har været i gud ved hvor mange somre forud – været afholdt adskillige kongresser og møder, hvor kloge – og sikkert velmenende – eksperter har lagt hovederne i blød for at finde ud af, hvad der egentlig er i vejen med det moderne menneske. En kendsgerning er det jo desværre, at efterhånden som vi rent materielt får det bedre, da synes samtidig evnen til at leve livet at blive ringere. Vi farer rundt som fluer i en flaske for at nå alt det, vi mener skal nås, og så har vi det faktisk ligesom hunden, der altid, halsende og gøende, farer efter de forbikørende automobiler; den ved såmænd heller ikke, hvad den skulle stille op med bilen, dersom den en dag skulle være så heldig at nå denne.

Eksperten indenfor lægevidenskaben har fundet ud af, at de ydre påvirkninger, vi mennesker udsættes for døgnet rundt i vor forjagede tilværelse, har en meget stor indvirkning, både på vort fysiske og psykiske velbefindende. Man har i forbindelse her-

med oprettet videnskabelige institutter rundt om i verden, der har til opgave at finde frem til midler, der skal kunne hjælpe vi arme stakler mod de nye angreb, der rettes mod vor forholdsvis skrøbelige habitus.

Som fællesbetegnelse for den nye samfundssyge bruger man det amerikanske udtryk: »Strees«.

Hvis vi er i strees, føler vi os ophidsede og syge, siger lægerne, og de fortæller videre, at denne tilstand kan forekomme i alle miljøer og absolut ikke er afhængig af, om man sulter som fattig eller har for meget af denne verdens goder.

Vi kommer alle i den daglige tilværelse ud for denne tilstand, nogle oftere end andre, men ingen af os undgår det. Manden, der er til eksamen, ham der søger et nyt job og er bange for et afslag, og mange andre kommer ud for en tilstand, hvor deres modstandskraft mod sygdomme af vidt forskellig karakter synes nedsat.

Fra vort eget daglige arbejdsområde kender vi sikkert alle de forhold, der vil kunne sidestilles med det her nævnte. Kollegaen, der forflyttes til et andet depot og derfor i lange perioder må indstille sig på en stor ændring af sin tilværelse, er i strees. Den hastige udvikling i moderniseringen på banerne med den deraf følgende ændring i arbejdsområderne: fra damp til diesel, stadig højere hastigheder, ændringen af signalerne o. s. v., alt er medvirkende til, at den enkelte udsættes for en pres, der vel ikke giver sig udslag med det samme, men senere, da vil vi nok få resultater at se, der direkte vil kunne henføres til de forhold, man tidligere har måttet leve under.

Strees er som sådan vel ikke nogen egentlig sygdom, men den tilstand, som udtrykket betegner, medfører en ændring i hormonproduktionen, der før eller senere vil kunne give sig udtryk i forskellige sygdomme såsom forhøjet blodtryk og mavesår eller med andre ord sygdomme, vi ikke er ukendte med indenfor lokomotivmændenes kreds.

De læger, der beskæftiger sig med de her nævnte forhold, mener at have visse hjælpemidler, der skulle sikre gode behandlingsresultater. Desværre er lægerne sikkert ikke i stand til at tage om ondets rod der, hvor resultatet ville være størst, det ville jo kræve en radikal ændring af hele samfundsmentaliteten. Ganske vist vil enhver læge jo hellere forebygge end helbrede, men skal en forebyggelse opnås her, da må vi sikkert alle give et drøjt nap med.

Hvad kan vi så gøre alle os, der står udenfor den akademiske og lægevidenskabelige kreds. Det er jo os, der så at sige har arbejdsbluserne på, og hidtil har man jo ment, at den arbejdende del af menneskeheden – altså de, der må tjene til det daglige brød ved håndens arbejde – var dem, der har det forholdsvis lettest. Ganske vist er der en arbejdsrisiko, der veksler fra fag til fag, men den mere alvorlige belastning, de såkaldte ledersygdomme, chefsygdommene om man vil, dem mente man jo ikke tidligere vi kunne få. Og så kommer lægevidenskaben pludselig og fortæller noget helt andet.

Det har vel sådan set aldrig været noget særsyn på vore hospitaler at se såvel arbejdsmanden som direktøren lidende af den samme sygdom. Men mon ikke man tidligere har været tilbøjelig til at be-

handle arbejdsmanden på en måde og direktøren på en noget anden. Eller med andre ord, man har vel nok taget en hel del hensyn – ved visse sygdomme – til det nervepres – »strees« – man mente direktøren havde at arbejde under.

Nu er vi altså også her blevet mere ligestillede, og det er så ganske afgjort sundt, thi derved skulle der vel være en chance for, at vi alle i fællesskab kan komme til at trække på den samme hammel.

Der er selvsagt ikke store muligheder for pludselig at stoppe hele det forbandede jag, tilværelsen af i dag er bygget op på. Dertil skal der – som tidligere nævnt – en mentalitetsændring, og en sådan opnås ikke fra dag til dag, der skal måske generationsskifter til, inden man når så langt. Men vi kan noget helt andet, vi kan prøve at sætte os ind i de problemer, der ligger i den daglige tilværelse, vi kan prøve, fremfor som hidtil i alt for udstrakt grad, at lade være med at betragte os selv som brikker i et spil, vi ikke selv har nogen indflydelse på.

Der er intet, der er så farligt for det personlige velbefindende som dette at negligere sit eget jeg. Ingen af os er selv sagt uundværlige, men det er så sandelig heller ikke til nogen nytte, hverken for den enkelte eller for samfundet, dersom vi går rundt og ligner et mindreværds kompleks.

Vi må derfor alle til at gøre os selv lidt mere interesseret i det, der foregår rundt om os, for først når forståelsen af, hvad det egentlig er, der foregår i samfundet, er blevet hvermandseje, da vil muligheden for at ændre dette samfund derhen, at det bliver værd at leve og virke i, være til stede.

Vi har gennem de sidste menneskealder gennemlevet en tid, der er blevet betegnet som industrialiseringens tidsalder, og vi har her set, hvorledes den arbejdende del af befolkningen har forstået at hævede sig fra den slavebundne tilværelse til den fri og delvis ubundne medborger, der kendetegner nutidens arbejdere.

Den næste udviklingstid – automatiseringen – står for døren, og vi har faktisk endnu ikke fået frigjort den enkelte for alle komplekserne. Hvorledes vil det så ikke gå, dersom vi går automatiseringens tidsalder imøde, slavebundne af gamle fordomme og med nerver så flossede som et gammelt nøgle uldgarn.

Det er derfor aldeles nødvendigt, at der i tiden fremover bydes på en oplysningskampagne af en sådan karat, at der bydes os alle muligheder for en frigørelse af det enkelte menneske. Sker det ikke, risikerer vi, at maskinerne og ikke mennesket bliver denne verdens herre, og alle vil sikket kunne forestille sig tilværelsen i et samfund, hvor mennesket kommer i anden række. Mon ikke der vil være brug for nervehospitaler en masse der?

Derfor – kender du det, at man sommetider ligesom føler sig sat uden for det hele? Kender du denne tomme fornemmelse af, at tilværelsen ligesom vokser dig over hovedet, alting synes af en sådan sværhedsgrad, at det kun kan ordnes af specialister? Du føler dig sat udenfor det hele i en sådan grad, at du selv er ved at give efter for det stadigt voksende krav om specialister, og hvad så?

Et samfund, der bygges på forholdsvis få specialister, vil blive et klassepræget samfund med en

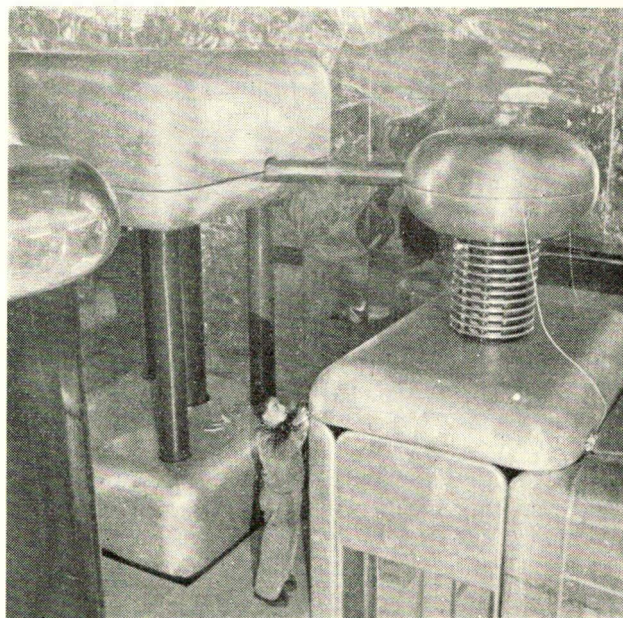
lille overklasse og en meget stor underklasse, og det kan der ikke være ret mange, der virkelig ønsker indført.

Derfor må vi, der står på tærsklen til en ny tidsalder, være med til at bygge overgangen således op, at de, der kommer efter os – vore børn – får et grundlag at bygge videre på, et grundlag, der sikrer dem en menneskeværdig tilværelse.

Derfor må vi, der lever i nutiden, standse lidt op i al jaget og stille os selv det spørgsmål: hvad jager du egentlig efter? Vi skal stadig arbejde, og vi må også gerne arbejde hårdt, vi skal blot være klar over selv, hvad det egentlig er vi laver. Alt det egoistiske og egensindige jageri indebærer intet positivt, der vil kunne bygges videre på. Et opgivende træk på skulderen heller ej. Vi må hver især søge at forstå, hvad det er videnskaben, lægerne, fysikerne o. s. v. skaber for os. Vi må gå ind i en personlig dygtiggørelse, der gør os værd til at modtage de goder, der bydes os. Gør vi det, vil fremtiden blive vor.

j. chr.

CERN



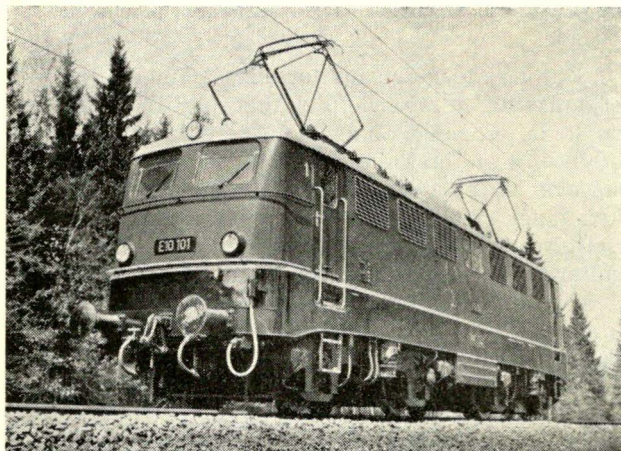
Det arbejde, der nu foregår i den europæiske organisation for kerneforskning (CERN), der har sit sæde i Genève, er den seneste etape i en fortsat udvikling af forskningsvirksomhed, der har strakt sig over en årrække. Hvis dette arbejde, der hverken tager sigte på eksplosiv eller kommerciel udnyttelse af atomenergien, får fremgang, vil det resultere i en bedre forståelse af universets grundlæggende kendsgerninger. Organisationen er oprettet under UNESCO's auspicer og er den første europæiske institution for samarbejde på dette felt, med en stab af videnskabsmænd og teknikere fra tolv medlemslande. To kæmpemaskiner, en cyklotron og en synkrotron, stiller enestående hjælpemidler til rådighed for Europa for undersøgelse af en næsten helt ny gren af kerneforskningen.



E 30 - elektrisk hurtigtog i Ruhr distriktet. Maksimalfart 120 km i timen.

Det lyder som et paradoks, men er en uomgæelig kendsgerning: kullandet Tysklands jernbaners store lokomotivpark er ved at blive slået ud af – kulpriserne. Den vesttyske forbundsrepublik må af hensyn til den nationale økonomi opretholde en stor kuleeksport, og man er i de senere år kommet i den situation, at tyske forbundsbaner til gengæld må importere betydelige mængder amerikanske lokomotivkul og til nærmest svimlende priser. Dette har givet et så alvorligt udslag på jernbanernes brændselsbudget, at man var tvunget til hurtigst muligt at skaffe kapital til investering i andre trækraftformer.

Et par tal vil illustrere udviklingen. For blot få år siden kunne Vesttyskland selv klare forbruget af lokomotivkul, som dengang kostede 65 D-mark pr. ton. Nu må man i stedet til Tyske forbundsbaner



E 10 - elektrisk lokomotiv til hovedstrækninger. Maksimalfart 150 km i timen.

Vesttysklands lokomotiver slås ud af kulpriserne!

Forbundsbanerne har i stedet planlagt omstilling til elektrisk drift, som vil koste milliard-beløb. Derfor kniber det med penge til Rødby-Femern ruten.

importere amerikanske kul, 18 pct. af det samlede kulforbrug til lokomotiver stammer fra U. S. A., og prisen er nu 102 D-mark pr. ton! Det er klart, at økonomien ikke kan bære en sådan prisstigning, og teknikerne har derfor opstillet et moderniserings- og et el-program, der skal kunne klare vanskelighederne, men som kræver investering af uhyre beløb. Det drejer sig om milliarder. Til gengæld skal elektrificeringen give en række fordele, som inden for en ret begrænset årrække skulle kunne slå igennem på regnskabet og med tiden endda give overskud.

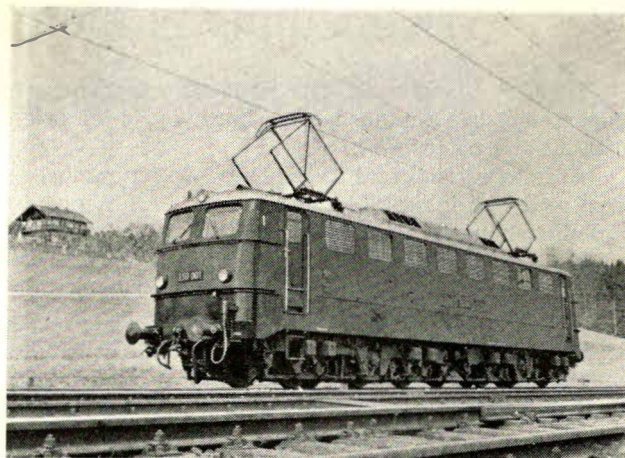
Fordelene er følgende: hurtigere toggang, en energimængde, der er flere gange større end den, kul udvikler, besparelser til mandskab, renere tog og færre eftersyn og reparationer.

Inden for de sidste tre år har tyske forbundsbaner ikke alene sat en store serieproduktion i gang af diesel-hydrauliske maskiner, V 200, der har omtrent samme trækraft som vore MY'ere, men også af fire typer el-lokomotiver, beregnet både til eksprestog, godstog og lettere trafik på sidebaner. Der blev bestilt ialt 364 el-lokomotiver, hvoraf et stort antal allerede er leveret, nemlig 115 lokomotiver af serie E 10, 69 af serie E 41 og 41 lokomotiver af serie E 50.

De fire nye typer.

E 30 består af en el-motorvogn med tog, samlet længde 186 m, vægt i tom tilstand 148 ton. Ved start yder motorvognen 3530 kw eller ca. 4800 hk, som i løbet af 49 sekunder eller 800 m's kørsel giver maksimalhastighed 120 km i timen. Dette el-tog er sat ind i Ruhr-distriktet i sommer. Toget har på hver side 14 døre, som kan betjenes enkeltvis eller er fjernstyret med trykluft, fire banemotorer på hver

Social-Demokratens jernbanemedarbejder, Børge Bach Sørensen, er nylig vendt hjem efter en studierejse, som gjaldt udviklingen i de vesttyske forbundsbaner, der nu 12 år efter krigen har genrejst sig til en imponerende institution. Her er nogle af hans indtryk fra rejsen.



E 50 – Vesttysklands stærkeste lokomotiv til tunge godstog. 6000 hk og maksimalfart 100 km i timen.

440 kwh og i vognene 226 siddepladser og 215 ståpladser. E 30-toget er 80 m langt og blev ved sommerkøreplanen indsat i nær- og lokaltrafikken Düsseldorf-Essen-Dortmund-Hamm. Atten E 30-tog kører nu på denne strækning og blev hilst med jubel af befolkningen, ikke mindst af de mange arbejdere i Ruhrs industriområder.

E 10 er et elektrisk hurtigtogslokomotiv, bygget af Krause-Maffei, München, og Siemens-Schuckert i samarbejde med forbundsbanernes ledelse i München, lokomotivfabrikkerne Henschel & Søn, Kassel, Krupp i Essen, AEG, Berlin, og Brown Boveri, Mannheim. E 10 fremstilles nu i serieproduktion af de tre lokomotivfabrikker. Det er fireakslet, vejer ca. 85 ton, maksimal hastighed 150 km i timen og har fire motorer med gummiring-fjederkobling. Leveringen af disse hurtige lokomotiver er begyndt i år som den første af el-ekspresmaskiner efter krigen.

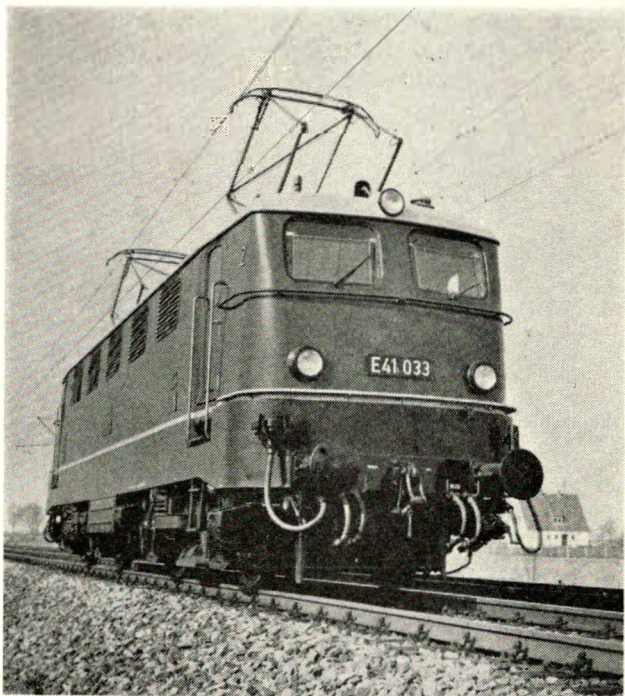
E 41 er et el-lokomotiv beregnet til lette hurtig- eller iltog og godstrafik på hoved- eller sidebaner. Konstruktionen skyldes Henschel & Søn og Brown Boveri i samarbejde med forbundsbanerne i München. Det er et fireakslet lokomotiv, maksimal fart 120 km i timen, yder 2400 kwh, har også fire motorer og af hensyn til sidebaner et akseltryk på 16,5 ton. Lokomotivet kan fjernbetjenes fra en styrevogn, således at det er anvendeligt i pendultrafik og kobles henholdsvis foran og bagest i toget. Det anvendes hovedsagelig i nærtrafikken omkring München, hvor elektrisk drift er mest udbredt.

E 50 er et tungt godstogslokomotiv, konstrueret af de samme som ovenfor nævnt, og det har især interesse til sammenligning med de danske MY'er. El-lokomotivet vejer 124–127 ton, maksimal hastighed 100 km i timen, næsten 20 meter langt med seks AEG-motorer på hver 750 kwh. anbragt på to treakslede bogier. Med sine mere end 6000 hk er det Vesttysklands stærkeste lokomotiv og kan fremføre godstog med den højest tilladte størrelse, 1600 ton, og på stigninger indtil 10 grader, uden at det er oppe på højeste ydeevne.

Ledende tyske jernbanefolk er af den opfattelse, at de meget betydelige beløb, dette elektrificeringsprogram kræver, tillige med, hvad Tyske forbundsbaner i disse år investerer i baneanlæg, nye stationer, broer m. v., må være årsag til, at lovgivningsmagten tilsyneladende nærer betænkelighed over anlægsudgiften til Rødby-Femern ruten.

I en senere artikel skal fortælles om det samlede, vesttyske elektrificeringsprogram, der er så omfattende, at det må forekomme som ønsketænkning, men ikke des mindre er ved at blive en realitet – og desuden, hvordan faktisk det meste af Europa nu også er ved at omstille til elektrisk jernbanedrift.

De romantiske damplokomotiver viger overalt for den kolde, tekniske energi.



E 41 – elektrisk lokomotiv til godstog og lettere hurtigtog på sidebaner. Maksimalfart 120 km i timen.

København-Wien-Frankfurt (M)-retur

Danske Statsbaner, Deutsche Bundesbahn og Österreichische Bundesbahnen kører og sejler præcist. Al ære og respekt.

Afgangen fandt sted kl. 9,40 med Italiensekspressen, hvori er indkoblet direkte vogne til Wien, og ankomsten hertil fandt sted næste dag kl. 12,39, et minut for tidligt efter køreplanen. Det aftvinger uvilkårligt respekt, og æren for en sådan præcision tilkommer jernbanemændene, der i de forskellige lande er beskæftiget ved såvel køreplanens tilrettelægning som ved det rent praktiske arbejde med fremførelse af internationale tog.

Wien, der ligger ved den efter sigende blå Donau, har en interessant og bemærkelsesværdig historie. Lad det dog først blive nævnt, at den blå Donau er vanskelig at få øje på. Det er ikke, når den passerer Wien, den er blå, thi går man over en af de mange broer, der fører over floden, og kigger ned i vandet, ser man en grågul masse flyde af sted, så det blå må findes andre steder, hvor Donau løber.

Det er tydeligt endnu at se på bygningerne i Wien, at der fandt svære gadekampe sted inden afslutningen af den sidste krig. Overalt hvor man går i byen, ser man ar og skrammer efter både let og svært skyts, og der vil utvivlsomt gå mange år, inden de sidste spor af kamphandlingerne er udsløttet.

Som nævnt har Wien og forøvrigt hele Østrig en interessant historie, og dets befolkning har været ude for hårde prøvelser i tidernes løb.

Landet dannede fra tidernes morgen overgangen mellem øst og vest, og en af hovedopgaverne var at holde tyrkerne stangen for at forhindre dem i at trænge længere frem i Europa. Tyrkerne var vist ikke bare gode børn at have med at gøre, men i 1699 lykkedes det at drive dem ud af Østrig og Ungarn, hvorefter denne alvorlige trussel mod hele den vesterlandske kultur efterhånden ophørte.

En stor part af nulevende østrigere er heller ikke gået ram forbi, det ville være urigtigt at sige.

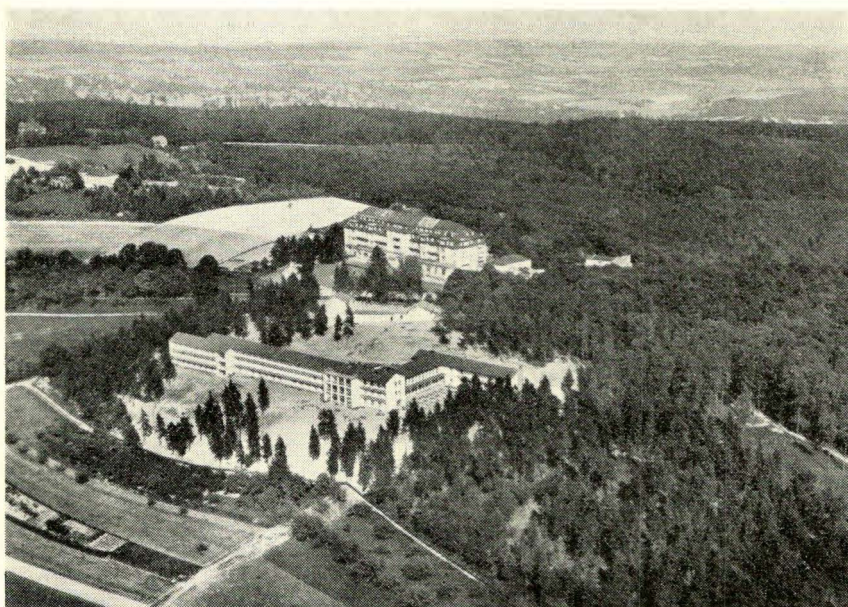
Først verdenskrig 1 efter hvilken kejserdømmet gik til grunde. Derefter de vanskelige mellemkrigsår med sult og elendighed i flere år efter krigens ophør. Så fulgte i begyndelsen af nittentredive de hårde indre kampe om den politiske magtstilling i landet, og kort før den anden verdenskrigs udbrud marcherede Adolf Hitlers soldater ind og nazificerede Østrig. En følge heraf blev landets deltagelse i verdenskrig 2, og efter nederlaget kom som en slutsten på de mange hårde prøvelser 11 års besættelse af fremmed militær, hvorfor det ikke er mærkeligt, at Wien ligesom giver en et indtryk af at være forfalden.

Det er dog ikke alle steder i byen, man får dette indtryk.

En interessant oplevelse er det for eksempel at bese de store boligkomplekser, som kommunen har ladet bygge til den jævne befolkning, som et led i kampen mod bolignøden. Den drivende kraft i dette byggeri, som forøvrigt blev startet allerede i 1924-25 var den nu afdøde verdenskendte socialdemokrat, Karl Seitz, som var Wiens overborgmester fra 1923, til han i 1932 blev fængslet af politiske modstandere af det socialdemokratiske parti.

Trods modgang og vanskeligheder fik Seitz sine byggeplaner igennem, og det er forståeligt, at de østrigske partifæller er stolte over at kunne vise dette bevis på ukuelighed og livsvilje frem til alle interesserede. Boligerne ligger frit med ideelle forhold for børnene til at tumle sig, og det er almindelig anerkendt, at byggestilen har været retningsvisende også for andre lande i Europa.

Der findes dog også andre bygninger i Wien af bemærkelsesværdig karakter, og den mest interessante er uden tvivl slottet Schönbrunn med det ualmindelig skønne parkanlæg.



En snes kilometer uden for Frankfurt a. M. ligger det tyske jernbaneforbunds ferie- og skolehjem »Haus Königstein« i pragtfulde omgivelser. På vedstående billede ligger feriehjemmet forrest og den bageste høje bygning er et lunge-tuberkulosesanatorium.

Opførelsen af dette slot blev påbegyndt i 1695 og var først fuldendt ca. 50 år efter, og den første, der flyttede ind, var Østrigs daværende regent, den navnkundige dronning Maria Theresia, som var en dame lidt ud over det almindelige.

Ifølge historien trådte hun slemt i nældeerne i sin udenrigspolitik, medens hun regerede, alt imens hun fødte 16 børn, så det er ikke mærkværdigt, at hun har fået prædikatet at være en aktiv og produktiv personlighed.

Slottet har forøvrigt også spillet en betydelig rolle i verdenshistorien. Napoleon havde to gange sit hovedkvarter opslået her, og det værelse han benyttede, bliver stadig vist frem for turister, som en attraktion. Det er ikke særlig overdådig udstyret, og Napoleons benyttelse af det har vist kun strakt sig over nogle enkelte nattetimer.

Den kendte Wiener-kongres, der blev afholdt i tiden fra september 1814 til juni 1815, var flere gange inviteret til fest på slottet, og der findes i et af værelserne et maleri af kongresdeltagerne samlet til en festlighed af en eller anden art.

Kongressen var samlet for at bringe orden i det kaos, som napoleonskrigen havde ført Europa ud i, men resultatet skal efter sigende ikke have været strålende, og førte ikke til nogle særlige resultater.

Danmark var på kongressen repræsenteret ved selve kong Frederik d. 6., og han fik af datidens referenter den karakteristik at være meget klog og forstandig. Senere tiders historikere har dog pillet ikke så lidt ved denne opfattelse. Ved at granske i arkiver og deslige har man fundet frem til, at den gode Frederik overhovedet ikke sagde så meget som en stavelse under hele kongressen, men muligvis er det derfor, han opnåede et så fint prædikat.

Turister fra hele verden kommer til Wien for at studere byen, og samtidig træffer man på overordentlig mange flygtninge fra landene på den anden side af jerntæppet. Østrig fortjener tak fra den øvrige frie verden for den gæstfrihed, der udvises overfor disse flygtninge, hvis eneste brøde består i at have en anden politisk opfattelse end magthavernes i deres eget fædreland.

Over Salzburg-München gik rejsen fra Wien til Frankfurt (M) for at tilbringe nogle dage på de tyske jernbanemænds nye feriehjem, og det blev en interessant oplevelse.

Hjemmet ligger i en lille by ved navn Königstein ca. 20 km fra Frankfurt i en af Tysklands skønneste bjergegne og benævnes forøvrigt »Haus Königstein«.

Det er kun tre år siden, det blev bygget og i udstyr med hensyn til værelsernes indretning, står det på højde med et første klasses badehotel.

Der er plads til 120 liggende gæster, men i spisesal og en dertil hørende restauration er der mulighed for at servere for det dobbelte antal, og det skal i den forbindelse nævnes, at hjemmet drives som en form for offentlig restauration, idet fremmede har adgang til restaurationen.

Udenfor spisesalen findes en stor solterrasse, hvorfra man har en pragtfuld udsigt til bjerge og dale, og her kan kaffen nydes efter måltiderne.

Foruden at tjene som feriehjem i sommertiden benyttes »Haus Königstein« om vinteren som skole

for tillidsmænd i det tyske jernbanemandsforbund, og der findes specielt indrettede lokaler til dette formål.

Til orientering kan anføres, at de tyske jernbanemænd for størstepartens vedkommende står tilsluttet den samme organisation, der i øjeblikket tæller ca. 430.000 medlemmer.

I årene før Hitler var de tyske jernbanemænd opdelt organisatorisk, som vi er det herhjemme, men efter krigen da det frie og uafhængige organisationsarbejde igen kom igang i Tyskland, opnåedes der enighed om det rent fornuftmæssige og rigtige i at danne en enhedsorganisation.

I nær forbindelse med undervisningslokalerne findes også et righoldigt bibliotek med tilhørende læsesal, som også kan benyttes af hjemmets gæster, og alt i alt er det forståeligt, at jernbanemændene er stolte over at eje dette herlige sted, hvor de for en rimelig pris kan holde ferie sammen med familien.

Ved en rundtur i Frankfurt (M) undgår man ikke at få en følelse af, at er der noget sted i Europa, der er amerikaniseret, så er det her. Ikke det alene, at det vrimler med onkel Sams sønner af forskellige våbenarter, men det tempo, der er over genopbygningen efter de voldsomme bombardementer under krigen, giver tydelig bevis for yanternes medvirken i byens genoprejsning.

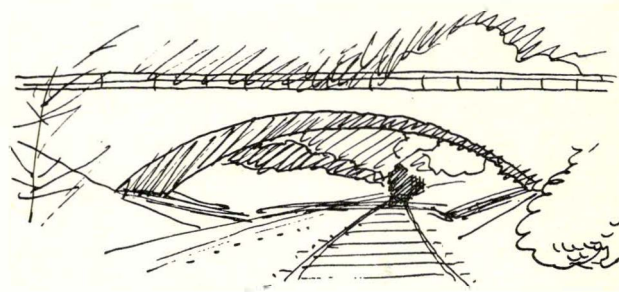
I det sidste år har der været meget tale om det tyske økonomiske mirakel såvel i dagspressen som andre steder, og det er jo en kendsgerning, at Tyskland i dag er en af de økonomisk stærkeste magter i Europa.

Den tyske arbejders nøjsomhed og evne samt vilje til at resignere, har i høj grad være medvirkende til det foreliggende resultat, men tysk fagbevægelse vil utvivlsomt inden for en overskuelig tid komme til at beskæftige sig med det problem, at skabe en mere retfærdig indkomstfordeling, befolkningsgrupperne imellem.

Kapaciteten af Tysklands produktionsapparat og landets råstofkilder må uvægerlig give mulighed for en høj levestandard for hele befolkningen.

Fra Königstein gik rejsen direkte hjem, og de mange gode indtryk og minder, der er samlet sammen på en sådan tur, kan man have fornøjelse og glæde af i tiden fremover.

S. Suneson.



Turlister

Så fik vi de nye turlister pr. 29. oktober 1957.

I Dansk Lokomotiv Tidende nr. 18 ser jeg, at det ikke er godt i 2. distrikt, og jeg må sige, at den rangertur, vi har fået her i Svendborg, ikke er god, det er en rigtig gang hakkelse. Kørselsfordelingen for 2 maskiner lyder således: En maskine fra kl. 5,00 til kl. 8,15 og fra kl. 9,45 til kl. 22,30. En maskine fra kl. 7,30 til kl. 11,30 og fra kl. 16,15 til kl. 20,15. Af disse tider er der lavet følgende ture: En tur fra kl. 5,00 til kl. 8,15 og fra kl. 18,00 til kl. 23,15. En dejlig tur, ikke? Vi har en tur, der begynder kl. 9,25 og slutter 23,15 med 50 min. hvil fra 14,45 til 15,35. Ikke sandt, en herlig tid at spise til middag på? Restauranterne serverer ikke middag efter kl. 14,00, så man kan altså ikke købe mad. Nuvel, vil DSB da forlange, at ens kone skal stille i remisen med mad. – Det bemærkes, at to af lokomotivførerne har mindst 20 min. gang fra remisen. Vi har to ture, der skal afløses kl. 18,00 og kl. 17,45, netop på et tidspunkt, hvor maskinen er ca. 1 km borte fra remisen (ved Ærøfærgeren). Den ene søndagsfrihed begynder lørdag kl. 20,50. Den anden søndagsfrihed, som vi kun har hver anden gang, begynder lørdag kl. 23,15. Er det søndagsfrihed? Fordi man er tjenstemand og går med gule knapper, kan een vel også gøre regning på at blive behandlet som andre dødelige med en regulær week-end. Særlig når det er pærenemt at lave både søndagsfrihed og overgangstur på mere passende tider. Det bemærkes, at vi har indgivet ændringsforslag, men vi har fået besked på, at depotforstanderens og afløserens tur er fastlagt og må ikke røres.

H. P.

Nyt arbejdsområde!

G. Rasmussen, Gb., har i foreningsbladet for den 5. oktober skrevet et indlæg, der vel skulle være et svar på mit indlæg for den 20. september, men det synes, som om Rasmussen er mest interesseret i at være personligt angribende over for mig, end at give saglige oplysninger.

Jeg efterlyste bl. a., hvorfor lokomotivpersonalet ikke har 63 års grænsen til avancement i lighed med Jernbaneforeningen. At vi har fået en mand på Gb. oprykket, som Rasmussen anfører, er jo ikke nogen ordning. Vi har forresten 2 mand på Helgoland, som er oprykket til 7. lønklasse trods det, at de pågældende havde passeret 60 års grænsen; og når man kan se bort fra 60 års grænsen for bemeldte 3 kolleger, hvorfor får vi så ikke en ordning fuldtud i lighed med Jernbaneforeningen. Det vil jeg gerne have svar på.

G. Rasmussen anfører blandt andet også, at mit indlæg ligger under dagligt vande, og at jeg slår om mig til højre og venstre mod kolleger, og at jeg gør det uden at ramme. Jeg udbeder mig svar på, hvad det er for kolleger, jeg slår om mig mod, da jeg ikke har nævnt andre end Høbo, og det kun i forbindelse med kørehastigheder. Ligeledes vil jeg gerne have svar på det af mig anførte om, at vi pio-

nerer gennem årene er gået fra det ene nye arbejdsområde til det andet, nemlig fra de små benzinvoagne over til dieselvejne af større og mere komplicerede typer. G. Rasmussen bedes svare mig på, at mit indlæg også her ligger under dagligt vande. Rasmussen er også vred over, at jeg ikke er tilfreds med foreningens indsats angående aldersgrænsen. Jeg spørger, er det nu kommet dertil, at man som medlem af foreningen ikke skulle have lov til at fremkomme med kritik af forholdene, når man mener, der er grund hertil. Jeg gør Rasmussen opmærksom på, at der i en lang årrække er trukket store vekslere på lokomotivførerne, bl. a. ved indførelse af eenmandsbetjening for motorvognenes vedkommende, og at der her er sket millionbesparelser på statsbanernes regnskab, og at man har lagt hele arbejdet over på een mand samt ansvaret i sikkerhedstjenesten. Det skulle derfor være en selvfølge, at ledelsen forlængst skulle have givet noget for noget.

En kendt industrimand har fornylig udtalt, at de af hans medarbejdere, som havde været længst i hans tjeneste, også havde første ret til at få del i de goder, virksomheden kunne byde på. Glædeligt ville det være, om vor øverste ledelse inden for banerne havde set sådan på det, så havde de andre strækingsførere forlængst opnået den honnør, de så længe har gået og ventet på. Den finansielle side af sagen kunne vel ikke bevirke hovedpine hos finansministeren, eftersom der var midler nok på de to sidste normeringslove til at rykke blandt andet 1200 politibetjente op til overbetjente. Vi forventer derfor, at man på den kommende normeringslov placerer lokomotivførerne i den lønklasse, hvor de hører hjemme ifølge den ansvarlige post, vi står på (1. risikoklasse).

K. H. Gjøltsvang,
lokomotivfører, Helgoland.

Foredragsaften

Torsdag den 21. november 1957 kl. 19,30 i »Folkets Hus«, Enghavevej 40, indbyder oplysningsudvalget inden for de københavnske afdelinger medlemmer og pensionister med damer samt venner og bekendte til en aften om aktuelle udenrigspolitiske problemer. For godt et år siden læste vi alle om Ungarn, i dag læser vi om Syrien, og det er vel de færreste af os, der forstår, hvad der ligger bag alt dette. Udvalget har derfor bedt sekretær Niels Alsing Andersen om at belyse disse problemer for lokomotivmændene.

I tilslutning til foredraget vil der blive vist en autentisk filmsoptagelse fra opstanden i Ungarn sidste år, som afslutning filmen »Dansen til friheden«, begge film velvilligst udlånt af Hjemmeværnet.

Efter foredraget vil der blive lejlighed til at stille spørgsmål.

Udvalget ser meget gerne medlemmer fra andre afdelinger deltage i denne aften.

Der er gratis adgang.

P. u. v.
Poul Busk.

Danske Jernbanemænds Turistorganisation

Prøv en vinterferie!

Der findes en del kolleger, som har prøvet og foretrækker en vinterferie med klar frost, sollyse dage og hvid sne under skiene. Har De ikke tidligere forsøgt Dem med en vinterferie i Norge eller Sverige, prøv, og De vil sikkert komme igen.

Sidste vinter havde vi på vore skirejser ca. 70 deltagere i alt, og med den stigende interesse for vintersport vil antallet sikkert stige igen.

Det tilrådes derfor at komme i god tid med anmeldelsen, da deltagerantallet, af hensyn til vore værtsfolk, er begrænset til nedenstående højeste antal på hvert hold.

Hvis et hold bliver overtegnet, vil der blive tilbudt de overskydende plads på et af de andre hold.

Vort nære samarbejde med vore broderorganisationer i Norge og Sverige har muliggjort, at vi kan arrangere skiture i det fineste højfjeldsterræn til meget fordelagtige priser. Ved velvilje fra de respektive feriehjemsorganisationer i NJT og SJT kan vi tilbyde følgende vinterferieophold:

Skiture i Norge.

Vi har i den kommende vintersæson fået lov til at disponere over en del pladser på NJT's ferie-hjem i Holu ved Ål station på Bergsbanen. Ferie-hjemmet ligger i udpræget højfjeldsterræn, dog beskyttet af granskove i de omkringliggende dalstrøg, så det selv under blæsende vejrforhold er muligt at være ude.

Under opholdet vi De få lejlighed til at være sammen med kolleger fra Norge og Sverige, og disse mere skivante kolleger vil være os behjælpelige med råd og dåd.

Vore hold afrejser fra *København H.* således:

Lørdage fra *København H.* kl. 20,35 med skiløberen, hjemkomst mandage kl. 9,29 med skiløberen.

Hold A 22/2 aften– 3/3 morgen (højst 25 deltagere)
Hold B 1/3 aften–10/3 morgen (højst 15 deltagere)
Hold C 8/3 aften–17/3 morgen (højst 25 deltagere)
Hold D 15/3 aften–24/3 morgen (højst 10 deltagere)

Pris ca. 150 kr., heri inkluderet busbefordring til og fra Ål station, frokost i spisevogn Oslo–Ål på udrejsen og madpakke eller aftensmåltid i spisevogn Ål–Oslo på hjemrejsen.

Anmeldelse udbedes

senest 1. februar 1958 for hold A og B.

senest 10. februar 1958 for hold C og D.

Hold E 15/2–24/2 1958.

For at kunne byde de deltagere, som har været flere gange på Holu, et nyt terræn, vil NJT forsøge at arrangere et vintersportsophold i ugen 16/2–23/2 1958.

Man vil søge at fremskaffe plads på et godt beliggende hotel til rimelig pris, der antagelig vil blive ca. 210 kr. for 7 dage med fuld pension.

Anmeldelse til dette hold udbedes senest den 15. januar 1958.

Skiture i Sverige.

Vi har ligeledes fået lov til at sende danske kolleger til SJT's ferie-hjem i Bjørkliden (ved Narvik).

Feriehjemmet i Bjørkliden er meget moderne indrettet med varmt og koldt vand og dush. Det er velkendt for sin smukke beliggenhed med ypperligt skiterræn lige uden for døren og som regel på denne tid af året smukt begunstiget af strålende sol. Der kan endvidere blive lejlighed til at foretage en udflugt ad den berømte malmbane til havnebyen Narvik.

Vore afrejser bliver fra *København H.* således: Fredage fra *København H.* kl. 21,07 til Stockholm.

Lørdage an. Stockholm kl. 8,40, vidererejse kl. 17,00.

Søndage an. Bjørkliden kl. 16,48, afrejse søndage kl. 7,22, hjemkomst mandage *København H.* an. kl. 17,48.

Hold 1 7/3 aften–17/3 aften.

Hold 2 14/3 aften–24/3 aften.

Hold 3 2/5 aften–12/5 aften.

Hold 4 9/5 aften–19/5 aften.

Pris ca. 160 kr., heri beregnet fuld pension fra ankomst til og afrejse fra Bjørkliden.

Anmeldelse udbedes senest 1 måned før de pågældende afrejsedage.

Anmeldelse bedes sendt til trafikkontrollør G. K. Roloff, Bernstorffsgade 18, *København V.*, hvorefter detailleret program med billetpriser for pårørende m. m. vil blive tilsendt.

Kære »Lanterne«

Ja, så er vi atter tilbage i hverdagens travlhed, hvor vi iler for at få vore »mænd« afsted til Gb., og hvor de ellers hører hjemme, til tiden. Jeg tør godt på fører- og fyrbøderkoners vegne sige tak for en dejlig dag, som vi sent skal glemme eller rettere sagt aldrig glemmer. Hele dagen, lige fra morgenkaffen til mokkaen på »Kildeskov«s pavillon efter den pragtfulde middag, har været for os, mange gange ensomme stoppe, vaske- og lappekoner og barneplejersker, en uforglemmelig dag. Jeg siger hermed »Lanternen« mange tak fra alle »konerne«, unge som ældre: uha – nej på den dag, når vi holder skovtur, er vi alle unge, og vi glæder os allerede til skovturen 1958. Lokomotivfyrbøderens kone.

Lokomotivpersonalets Hjælpfond

I henhold til hjælpfondens vedtægter uddeles i december understøttelser på 50–100 kr., der kan søges:

1. Af medlemmer.
2. Af pensionerede lokomotivmænd.
3. Af enker efter lokomotivmænd.
4. Af forældreløse børn under 18 år af de under 1. 2 og 3 nævnte.

Ansøgningsskemaer kan fås på foreningens kontor og må senest den 1. december være tilbagesendt til Lokomotivpersonalets Hjælpfond, Hellerupvej 44, Hellerup.

Ansøgere, hvem understøttelse bevilges, vil modtage underretning herom midt i december.



Tak

Hjertelig tak for venlig deltagelse ved min mand, lokomotivfører E. C. Poulsens bisættelse.

Hedevig Poulsen.

Præmiewhist

Afdelingerne 1, 2, 3 og 45 afholder præmiewhist for medlemmer med damer torsdag den 28. november kl. 19,30, »Folkets Hus«, Enghavevej. Der spilles om 1., 2. og 3. præmie samt præmie til den bedste dame. Iøvrigt henvises til opslagene på maskindepoterne.

Festudvalget.



Forfremmelse til lokomotivmester (7. lkl.) efter ansøgning ifølge opslag pr. 1-11-57.

Lokomotivfører (11. lkl.):

H. E. Andersen, København Gb., i Århus H.

Forfremmelse til elektrofører i 11. lkl. pr. 1-11-57.

Elektrofører (12. lkl.):

B. E. Andersen (Egholm), Enghave, i Enghave.

Forfremmelse til elektrofører i 13. lkl. efter ansøgning ifølge opslag pr. 1-11-57.

Lokomotivfyrbøder:

P. Davidsen, København Gb., i Enghave.

Forfremmelse til elektrofører i 13. lkl. efter ansøgning ifølge opslag pr. 1-12-57.

Lokomotivfyrbøder:

C. E. Jørgensen, København Gb., i Enghave.

Forfremmelse til motorfører efter ansøgning ifølge opslag pr. 1-11-57.

Lokomotivfyrbøderne:

H. Flyvbjerg, Ålborg, i København Gb.

A. N. Lajer, København Gb., i København Gb.

Forflytteiser efter ansøgning pr. 1-11-57.

Lokomotivførerne (11. lkl.):

F. J. Jørgensen, Helgoland, til København Gb.

V. K. Johansen, Helgoland, til København Gb.

L. S. B. Grønvall, Helgoland, til København Gb.

E. Hansen (Bogø), Helgoland, til København Gb.

B. M. Stokkendal, Helgoland, til København Gb.

S. G. Jensen, Helgoland, til København Gb.

J. J. Lorenzen, Helgoland, til København Gb.

H. K. M. Marbak, Helgoland, til København Gb.

K. E. Petersen, Helgoland, til København Gb.

P. R. T. Poulsen, Helgoland, til København Gb.

K. E. D. Koefoed, Helgoland, til København Gb.

Afsked.

Lokomotivførerne (11. lkl.):

H. N. Carlsen, Langå, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30-11-57).

N. P. Nielsen (Mørke), København Gb., er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-12-57).

A. N. Libner, København Gb., er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-12-57).

K. P. Søndergaard, Randers, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-12-57).

Elektrofører (11. lkl.)

L. Jensen (Laust), Enghave, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-12-57).

Dødsfald.

Lokomotivfører E. C. Poulsen, Odense, er afgået ved døden den 7-10-57.

Pensioneret lokomotivfører H. P. Pedersen, Fredericia, er afgået ved døden den 2-10-57.

Pensioneret lokomotivfører H. A. R. Folkenberg, København, er afgået ved døden.

Ordensdekoration.

Lokomotivfører (11. lkl.) O. G. D. Larsen, Padborg, R. af D. (13-9-57).

Navneændring.

Lokomotivfører A. K. R. L. Hansen, Århus, hedder nu Reimer Lund.

MEDLEMSLISTEN

Optaget som ekstraordinært medlem pr. 1-10-57.

Pensioneret lokomotivfører A. P. T. Rasmussen, Vendersgade 6, 2. th., Viborg.

Optaget som ekstraordinært medlem pr. 1-1-58.

Pensioneret elektrofører L. Jensen, Ærøvej 4, st. th., København F.

Statsbanepersonalets Sygekasse

Overlæge Johs. Kjølbye, Slotsgade 2, Kolding, er fratrædt som speciallæge i øjensygdomme ved Statsbanepersonalets Sygekasse.

Øjenlæge Emil Frandsen, der har overtaget overlæge Kjølbyes praksis, og som afholder konsultation samme sted og til samme tider som overlæge Kjølbye, er samtidig antaget som speciallæge ved sygekassen.

Statsbanepersonalets Andelsboligforening

Bestyrelsen består nu af:

Formand: overtrafikkontrollør F. K. Willumsen, Smakkegårdsvej 1 F, Gentofte.

Næstformand: overtrafikassistent E. Rolsted Jensen, Kajerødvej 75, Birkerød.

Kasserer: trafikassistent H. Meisner Sørensen, Kajerødvej 75, Birkerød.

Stationsmester A. Budde, Tranegårdsvej 71, Hellerup, og

trafikkontrollør P. Roland Christensen, Smakkegårdsvej 1 N, Gentofte.

Eventuelle henvendelser bedes rettet til formanden eller kassereren.

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

1/8 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

Drevesen & Nellemann

NYBORG - TELF. 25 og 189
Isenkram-, Støbegods-, 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!

Carlsminde

øl og vand

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)

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.: Kranse, Buketter,
Planter og Potte-Kultur
Direkte Salg fra Drivhus
Ingen Butkøje
derfor billigste Priser

Richard Lehn's Eftf.

NYBORG

Til daglig og Fest
»BORGERFORENINGEN«

Tlf. NYBORG 1313

altid bedst

H. Nicolaisen

N. Urban Sørensen

Nyborg

Telf. 111 2 L.

Altid færdig 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

Fisk - Vildt - Fjerkræ

PRØVEN

FR. ALLE 139 . TLF. AARHUS 2 53 22

Knud

BRØGGER Special Optiker

Aarhus - Østergade 28 - Tlf. 2 47 68

S. Bendtsen & Co.s Eftf.

Skræderforretning

Ryesgade 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



Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger

Hovedkontor: Njalsgade 15, København
Telefon 4015

VOGNFABRIKKEN

SCANDIA

AKTIESELSKAB
R A N D E R S

FRICHS

Marketenderiet

*i Centralværkstederne
og Godsbanegaardens
Lokomotivremise
anbefales*



Driftsudvalget



AKTIESELSKABET

DANSK SVOVLSYRE- OG SUPERPHOSPHAT-FABRIK