

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

NUMMER 3 · 5. FEBRUAR 1957 · 57. ÅRGANG



Statsbanepersonalets priv. gens. Hjælpekasse (Vejlekassen)

FIONETTE

Regnfrakker

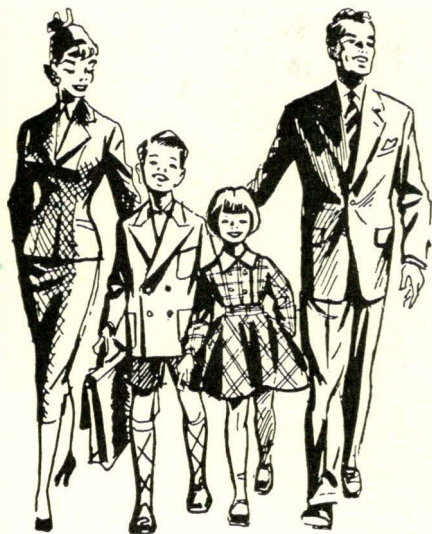
Ligeså **UUNDVÆRLIG**
jernbanen er for trafikken er



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

HOVEDSTADENS BRUGSFØRENING



Vesterbros Ligkistemagasin

Chr. F. Christensen
Enghavevej 31
Telefon: Eva 1404

Begravelse og Ligbrænding
besørges paa bedste
og billigste Maade

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

Dansk Maskinpakning A/s

Amaliegade 41
København
C. 12 528



Klingseyvej 6, Kbhvn.

Telefon Damsø 3132



SIGI

Hygiejniske Gummlvarer

Katalog gratis

Amk. Gummivarer Industri

Vestergade 3 . København K
Tlf. Byen 4195

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

I. B. Schilder

Nørregade 7
København K

A/s **Kulimporten Dania**



H. C. Andersens Boulevard 9, Kbhvn.
Central 3443



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE
NR. 3 - 57. ÅRGANG
5. FEBRUAR 1957



Indhold:

Pristallet	35
Nedlægning af svenske jernbane- linier	36
Rekordproduktion af opium	37
Fra medlemskredsen. En uheldig Andelselskabet havde næsten 9 milliarders omsætning	38
Produktionssamarbejde med Til- skærernes A/S og FDB	38
Nyt udseende	39
Statsbanepersonalets biblioteker ..	39
Bilen som bagage i toget	39
Et farende folk	40
En mærkelig verden	42
Grosserer A. Collstrops rejselegat	44
Genopbygning	45
DSB's regnskab	45
Samarbejdsudvalg	45
Humørpatrulje	46
Under DLF	46
Personalia	46
Nye adresser	46
Byttelejlighed	46

Forsidebillede:

Fra et jysk brunkulsleje.



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.

Pristallet

Påny offentliggøres et pristol, der udviser stigning, idet januarpristallet er steget 5 points til 427 og udløser dermed en ny reguleringstillægsportion med virkning fra 1. april i år. Antallet af reguleringstillægsportioner udgør herefter 43, en forøgelse i de sidste 10 år på 22 portioner eller mere end 100 procent. Med oktoberpristallet 1956 fik vi 4 points og sammenlagt med stigningen nu har vi et overskud på 3 points til næste portion, idet som bekendt regulering finder sted for hver 6 points.

*

I en kommentar til det nye pristol udtaler De samvirkende Fagforbunds formand, Eiler Jensen:

Som vi har mærket det på priserne, og som det nu er opmålt ved pristallet, er der igen en brav stigning. Produktionslivets ejere har ikke formået at holde priserne nede, og om de har gjort sig tilstrækkelige anstrengelser for det, kan man måske endog tvivle om.

Vi på arbejderside ønsker intet hellere end, at der ingen prisstigninger var. Ganske vist har vi en automatisk lønregulering, men den er kun en nødforanstaltning til at afbøde det værste ved prisstigningerne.

Af hensyn til borgerskabet er det værd at understrege, at vi arbejdere ved, at reguleringen i alt fald har følgende skavanker, for det første, at den altid kommer bagefter, at prisstigningerne er sket, for det andet, at lønregulering ikke sker nu, men først til 1. marts og for tjenestemændenes vedkommende 1. april og endvidere, at der denne gang, som tidligere gange, tilbagesår udækkede prisstigninger.

Jeg føler anledning til at sige dette på grund af den megen misforståelse, som udbredes, endog af og til fra politiske kræfter, som burde vide bedre besked. Det er et symptom, at hver gang vi nærmer os pristallets opmåling, og den kan befrygtes at indeholde stigning, taler visse kredse om bortskaffelse af den automatiske dyrtidsregulering, ja man går fra visse sider endog så langt, at man beskylder denne regulering for at være årsag til de prisstigninger, som er gået forud.

Lad det blive sagt igen, som vi sagde det under overenskomst-situationen, og det gælder både forslag om afskaffelse af reguleringen som forslag om såkaldte halv- og kvartautomatiske prisreguleringer, at vi er parate, men det bliver på bekostning af overenskomstvarigheden.

*

Husholdningsbudgettet, som danner grundlag for pristalsberegningen, viser, at de samlede udgifter er 187 kr. højere end for oktober og udgør 14 093 kr., når man tager hensyn til værdien af sparebeviser, og 14 269 kr. når man ser bort herfra.

Ifølge »Statistiske Efterretninger« er ændringerne i hovedgrupperne således, at udgifterne til fødevarer er steget med i alt 23 kr. Gruppen for kød- og flæsk viste en stigning på 10 kr., nemlig svinekød 7 kr., oksekød 1 kr. og tilberedte kødvarer godt 2 kr.; for kalvekød noteres en svag nedgang. Udgiften til fisk er gået op med 23 kr., navnlig torsk, men også sild og rødspætter viste en stigning. For kartofler, grønsager og frugt som helhed var der



Nedlægning af svenske jernbanelinier

I løbet af tiårsperioden 1955/56-1964/65 regner SJ's styrelse med, at der skal nedlægges et betydeligt antal kilometer (tusindtal) af de nuværende trafiksvageste linier, og at trafikken her skal overføres til landevejen. I samme tidsrum skulle persontrafikken ikke forandre sig nævneværdigt, og godstrafikken skal øges med 1 à 2 procent pr. år. Det er, hvad vi kan læse os til i Svenska Järnvägsmannaförbundets medlemsblad »Signalen«. Det fremgår videre, at statsrevisorerne i deres årlige beretning anfører, at SJ for bedre at kunne hævde sig i den skærpede konkurrence bør stræbe efter til rimelige priser at give de rejsende hurtige, bekvemme og præcise forbindelser. De nævner, at man kan sætte ind på trækraften, bedre vogne og bedre banelegeme. De fæstnede også opmærksomheden ved manglen på godsvogne.

Jernbanestyrelsen har tilstillet trafikdepartementet en investeringsplan for ovennævnte tiårsperiode. Det totale beløb efter 1955-priser er beregnet til 395 mill. sv. kr. Heraf går ca. 29 mill. til forstærkning af sporoverbygning, 40 mill. til lokomotiver og lokomotorer, 48 mill. til post-, rejsegods- og personvogne samt 60 mill. til godsvogne.

Føres disse planer ud i virkeligheden, skulle SJ kunne byde såvel pris- som kvalitetsmæssigt bedre transportservice end nu.

Indtil udgangen af budgetåret 1954/55 har forholdene for rutebil-driften været tilfredsstillende, men derefter har det høje lønniveau, høje køretøjs- og brændstofpriser samt øget konkurrence givet tilbagegang og skal foretagendet gøres lønnende, må der finde trafikomlægninger og inddragelse af ture o. s. v. sted.

Siden 1. juli 1955 har Svenska Järnvägerne ikke indkøbt nogen bil-linie; men i investeringsplanen for tiåret er der beregnet 500.000 kr. pr. år til erhvervelse af billinier.

en stigning på 12 kr., hvoraf 6 kr. falder på kartofler alene og 2 kr. på æbler, medens mindre nedgang endvidere er indtrådt for gulerødder, hvidkål, rosenkål og løg samt svesker; svag stigning bemærkes derimod for porrer, appelsiner og bananer. Det tilføjes, at alle poster i den her nævnte gruppe, med undtagelse af sydfrugter, beregnes med anvendelse af sæsonudjævnede priser. Sæsonudjævning anvendes også ved beregning af udgiften til æg, som herefter viser et fald på 5 kr., idet priserne er lavere end på samme tid i fjor. Yderligere skal nævnes, at der har været mindre stigninger i udgifterne til svinefedt, sødmælk, og ost samt hvedemel og wienerbrød.

For klæder, fodtøj og vask var der en opgang på i alt 24 kr., hvoraf 19 kr. falder på klæder alene; især uldne varer viste stigning. De resterende 5 kr. er fordelt med 4 kr. på fodtøj og 1 kr. på vask (blød sæbe).

Med hensyn til bolig er der på grundlag af den i oktober 1956 foretagne undersøgelse af huslejerne beregnet en stigning på 65 kr. Inden for gruppen brændsel og belysning har der været mindre stigninger vedrørende kul, danske koks samt gas og petroleum, i alt 4 kr.

Skatter og børnetilskud indgår med uændrede beløb, idet der kun foretages regulering af disse poster i forbindelse med beregningen af juli-pristallet. Kontingenter o. lign. er forøget med 1 kr. (sygekasse).

Anskaffelser og vedligeholdelse er 13 kr. højere end i oktober. Stigningen falder på møbler (9 kr.), hvidevarer (1 kr.) samt køkkenudstyr, især glas- og aluminiumsvarer (3 kr.). I udgifterne til spiritus, tobak og fortæring ude var der en opgang på 4 kr., fordelt med 1 kr. på spiritus (akvavit) og 3 kr. på fortæring ude.

Hygiejne og kulturelle udgifter viser en stigning på 12 kr., udgiften til tandlæge steg med 8 kr. og iøvrigt var der stigning vedrørende aviser, blæk, blyanter m. v.

Transportudgiften er forøget med 22 kr. Størstedelen skyldes de pr. 1. december 1956 gennemførte forhøjelser af sporvejs- og bybanetaksterne i København, men der var desuden mindre stigninger i udgifterne til hyrevognskørsel samt cykler og cykle-reparationer.

Restgruppen iøvrigt viser en stigning på 19 kr., hvoraf 11 kr. vedrører udgiften til fremmed hjælp i hjemmet.

Det vil af det foreliggende ses, at det er udgiften til bolig, der væsentligst har haft indflydelse på pristallets stigning.

Det pristal, som danner grundlag for regulering af lønninger for arbejdere, der omfattes af Lov af 13. april 1956 om afgørelse af de mellem visse organisationer af arbejdere og arbejdsgivere bestående uoverensstemmelser, samt for statens tjenestemænd, er det for januar og for juli beregnede detailpristal (med fradrag af sparebeviser) med priserne i juli 1914 som basis. Grænsen for udbetaling af nye portioner dyrtidstillæg til arbejderne nås ved pristallene 423, 429 o. s. v., medens der skal udbetales yderligere reguleringstillæg til tjenestemændene ved pristallene 424, 430 o. s. v. Stigningen i det lønregulerende pristal fra 419 i juli til 427 i januar vil således medføre udbetaling af 1 ny portion dyrtidstillæg, resp. reguleringstillæg fra 1. marts, resp. 1. april d. å.

Rekordproduktion af opium i 1955

Gennem smughandelen med narkotika forsynes millioner af mennesker trods omfattende internationalt kontrolarbejde

Den legale produktion af narkotika fremstillet af opiumvalmuer har været stadig stigende i de senere år, og især har efterspørgselen efter kodein været stor. Også den illegale produktion – der selv sagt er vanskelig at kontrollere – synes at være betydelig trods store, internationalt dirigerede anstrengelser for at holde den nede. I hvert fald kan man regne med, at der på ulovlig vis fremstilles tilstrækkeligt narkotika til dækning af flere millioner menneskers daglige behov.

Dette fremgår af en FN-rapport, som dækker året 1955 og bygger på oplysninger fra omkring 80 lande, der samarbejder gennem FN's narkotika-kommission, som forøvrigt nu har virket i 10 år. Den nedsattes i sin tid af FN's økonomiske og sociale Råd for at overtage de opgaver på dette specielle område, som tidligere var blevet varetaget af Folkeforbundet: kontrol med produktion og handel gennem lovlige kanaler og forsøg på at komme smughandelen og den illegale produktion tillivs. I øjeblikket arbejder FN på at samle alle eksisterende internationale aftaler herom under en fælles konvention. Teksten hertil er i det store og hele udarbejdet og ventes forelagt på en international konference i år eller næste år.

Der er allerede nået en hel del resultater gennem FN. Således har flere lande begrænset eller ligefrem forbudt tygning af coca-blade, og nu senest har Iran udstedt totalt forbud mod opiumsproduktion i landet. Hvad dette betyder, vil man forstå, når man hører, at 1,5 millioner mennesker i Iran er opium-narkomaner, og at der årlig dør 100.000 persere som følge af opium-misbrug.

Kodein vinder terræn, mens heroin forsvinder.

I løbet af 1955 skete der en samtidig stigning i produktionen af og efterspørgselen efter legalt fremstillede opiumspræparater, meddeler FN. Det gælder især kodein. Af de 88,5 tons opium, der produceredes i 1955 – iøvrigt den største produktion, FN har registreret i de forløbne 10 år – blev kun 4,5 tons anvendt direkte som opium, mens resten gik til fremstilling af andre præparater, først og fremmest kodein. Hvad heroin angår, er det ved helt at forsvinde ud af den legale handel, efter at stadig flere lande har indført forbud mod dette narkotiske middel på grund af faren for misbrug. Med hensyn til produktionen af coca-blade er det vanskeligt at angive nøjagtige tal, men man ved, at den ulovlige produktion er omkring 20 gange større end den legale.

Mens man takket være den interesse, som mange lande har vist for at holde narkotika-produktionen under kontrol, nu nøje kan følge den legale produktion og det lovlige forbrug, er det svært at danne sig et klart billede af smughandelens virkelige omfang. Centret for den ulovlige trafik er Orienten, og at dømme efter de narkotika-partier, der

i de seneste år er blevet beslaglagt, omfatter den ulovlige handel først og fremmest de såkaldte naturprodukter – d. v. s. narkotika fremstillet på grundlag af planter og da især opiumvalmuen.

Også syntetiske narkotika kan friste til misbrug.

De syntetiske narkotika forekommer imidlertid også i stigende udstrækning. Når myndighederne i mange lande oprindelig var meget interesseret i produktionen heraf, skyldtes dette, at man regnede med bedre kontrolmuligheder. Derfor har man eksperimenteret med fremstilling af syntetiske narkotika, der skulle have samme medicinske virkninger som de naturlige uden i tilsvarende grad at friste til misbrug. FN's narkotika-kontrol har eget laboratorium i Geneve, hvor der udføres et omfattende forskningsarbejde. Men hidtil har de syntetiske produkter vist sig at være lige så »farlige« som de naturlige. Råmaterialet til de syntetiske narkotika er i første række kultjære og petroleum.

Fra ITF's eksekutivkomite

I dagene 7.–9. januar behandlede en række vigtige spørgsmål ved møder i ITF's eksekutivkomite. Mødestedet var London.

I medfør af lovændring på kongressen i Wien 1956 valgtes 3 nye medlemmer til eksekutivkomiteen. Der skulle vælges 4, men man enedes om at udskyde valg af den sidste, en repræsentant for den afrikanske region, indtil generalsekretæren personligt havde forhandlet med de tilsluttede afrikanske forbund herom. De 3, som valgtes, var én repræsentant for den asiatiske region, én for den latinamerikanske og én for den nordamerikanske.

Der behandlede et antal ansøgninger om medlemsoptagelse, og følgende forbund godkendtes som medlemmer:

American Radio Officers' Association (radiotelegrafister),
Columbian River and Maritime Workers' Federation (havnearbejdere),
Railway African Union of Uganda (jernbanemænd),
Transport and Allied Workers' Union of Tanganyika (transportarbejdere),
Mauritius Bus Drivers' and Conductors' Union (buspersonale),
Dar-es Salaam Dock Workers' Union (havnearbejdere),
Malay Semen's Union of Penang (sømænd).

Man behandlede også spørgsmålet om oprettelse af et regionskontor i Afrika. Beslutning fattedes ikke, idet man vil afvente rapport fra et besøg, generalsekretæren skal aflægge i Afrika.

Med hensyn til den regionale virksomhed er eksekutiven af den opfattelse, at det er af vital vigtighed at få en regulær finansiel basis for dette arbejde, og det vedtoges:

at nedsætte et underudvalg, som skal udarbejde et budget for den regionale virksomhed og udarbejde en rapport, som skal tilstilles de ITF-tilsluttede forbund,

at meddele de tilsluttede forbund, at der ikke findes nogen anden mulighed end at placere den regionale fond på en permanent basis, og at eksekutiven venter, at de medlemsforbund, der er i stand hertil, regelmæssigt skal indbetale bidrag på mindst £ 3 pr. 1000 medlemmer til denne fond.

Der godkendtes, efter velfærdsfondens underudvalgs indstilling, følgende beløb af velfærdsfonden for søfolk til

det internationale sømandshotel i Antwerpen	£ 2500;
velfærdsarbejdet blandt sømænd i Holland	£ 2500;
velfærdsarbejdet blandt sømænd i Tyskland	£ 2500;
International Medical Radio Centre i Rom	£ 1000;
Dreadnought Seamen's Hospital, Greenwich	£ 500.

Komiteen drøftede begivenhederne i Ungarn, og den internationale fagbevægelses reaktioner overfor disse, specielt hvad angår forslaget om international boycott af russisk gods og service. Generalsekretæren gav en indgående redegørelse for ITF's foranstaltninger i denne forbindelse, og for de overvejelser der er foregået med andre sektioner af fagbevægelsen. Komiteen godkendte den rapport, som fremlagdes af sekretariatet.

fra **MEDLEMSKREDSSEN**

En uheldig

I DLT den 20. januar 1957 skriver den uheldige, at hans arbejdsleder overser ham som kultur- og dannelsesmenneske, ved at han foretrækker den raske sportsmand og dennes tilbedere – ja det er slem. Er den uheldige, som kalder sig kultur- og dannelsesmenneske ikke lidt for ømfindtlig med hensyn til hans egne gode egenskaber – for det er meget svært at tro, at den der er i besiddelse af kultur og fremstiller sig tillige som dannelsesmenneske kan fremkomme med en artikel, hvor det insinuerende er det fremragende.

Men da selve spørgsmålet – arbejdslederens personlige egenskaber er af overordentlig stor betydning på en arbejdsplads vil jeg gerne bede den uheldige om, at han her i DLT fremkommer med den opskrift, der kan fremtrylle den ideelle arbejdsleder.

Med hilsen C. A. Jespersen.

Andelsselskaberne havde næsten 9 milliarder omsætning i 1956

Den samlede omsætning inden for den danske andelsbevægelses virksomheder i 1956 er opgjort til 8.764 millioner kroner, altså knap 8,8 milliarder. Det er godt 4 pct. mere end i 1955. Tallet omfatter den samlede vareomsætning såvel i indkøbsforeninger, herunder brugsforeningerne, FDB, foderstof- og gødningsforeninger m. fl. som i produktions- og salgsforeningerne, herunder andelsmejerier, slagterier, ægsalg, kreatursalg, fiskesalg samt andelsforsikringsselskaberne.

For brugsforeningerne og FDB gælder det, at de har haft en fremgang i salget på ca. 5 pct., hvilket er mere end i detailhandelen i almindelighed, således at brugsforeningernes andel i detailhandelen, som andrager godt 12 pct., skønnes at være steget i det forløbne år.

Produktionssamarbejde mellem Tilskærernes A/S og FDB

Der er etableret et produktionssamarbejde mellem Tilskærernes A/S og Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger, der tjener som et godt eksempel på kooperativ strukturrationalisering, idet FDB har overtaget Tilskærernes skjorteproduktion, medens Tilskærerne på sin side har overtaget produktionen af varer, som FDB hidtil selv har produceret såsom damekonfektion og herrebenklæder.

Iøvrigt har Tilskærernes A/S i løbet af det sidste års tid været gennem en omfattende rationaliseringsproces, idet man dels har indført nyt maskineri, dels i snævert samarbejde med de beskæftigede har indført akkordsystem overalt på værkstederne.

Akkordsystemet har i forbindelse med rationel arbejdsplanlægning, ny maskinopstilling m. v. medført en produktionsstigning på 25–30 pct. foruden lønstigning for medarbejderne.

Som et eksempel på det snævre samarbejde, der er etableret mellem virksomhedens ledelse og medarbejdere kan det nævnes, at alle tidsstudier er foretaget af en ekspert fra virksomheden sammen med en af syerskerne, som er uddannet med dette for øje på virksomhedens bekostning.

78 millioner flyvepassagerer i fjor

På de regelmæssige flyveruter verden over transporteredes i 1956 ialt 78 millioner passagerer, og hver af dem blev gennemsnitlig fløjet 875 km, meddeler FN's Organisation for civil Luftfart – ICAO. Det svarer til, om man havde fløjet den samlede befolkning i Belgien, Frankrig og Schweiz fra Geneve til Lissabon. Antallet af flyvepassagerer lå i 1956 15 pct. højere end året forud og var fire en halv gang så stort som for ca. 10 år siden.

På baggrund af luftfartens vældige udvikling i de seneste år kan man beregne, at det samlede antal flyvepassagerer i 1958 vil ligge på over 100 millioner, og at det, inden vi skriver 1960, vil være mellem tre og fire gange større end i 1956 og 15 gange så stort som i 1946.

For 10 år siden lå det gennemsnitlige antal pasagerer pr. rutefly på 17, og gennemsnitsfarten var 248 km i timen. I dag er disse tal henholdsvis 28 og 320. Og udviklingsmulighederne vil være enorme, når de hurtige jetrutemaskiner tages i brug.

Nyt udseende

For tiden undergår en række fagblade en ændring, idet der på dette område som alle andre sker en udvikling, der skal følges op.

De samvirkende Fagforbunds blad er også gennemgået en modernisering efter tidens krav, og samtidig ændres dets navn til »LØN OG VIRKE«, fordi man med dette mener bedre at dække helheden inden for den store faglige landsorganisation, og fordi man ønsker at give bladet en større udbredelse. Der er således i modsætning til tidligere nu åbnet adgang til en abonnementsstegning, hvorefter bladet kan erholdes til en pris af 12 kr. pr. år. Bladets sideantal øges til 16 plus omslag, og dermed har man opnået mulighed for i større tal at bringe de aktuelle og interessante artikler, som altid findes i bladet, spændende over hele skalaen for de økonomiske og sociale problemer. Der er kun grund til at ytre tilfredshed med den ændring, der er sket med bladet, og der er ingen tvivl om, at dette er en almindelig opfattelse, og vi finder anledning til at lykønske til det heldige resultat.

Med indgangen til 1957 har Jernbaneforeningen udsendt sit blad »Vor Stand« i et helt nyt antræk.

Der er fuldstændig brudt med dets traditions-mæssige udseende, og det nye er blevet en god komposition med enkelt tilsnit. På bladets forside »slår« navnet os imøde fra en baggrund med fotografisk perspektiv. I et sus får man et indtryk af det pulserende jernbaneliv. Helhedsindtrykket er umiddelbart tiltalende, og omslagets lysegrønne farve nærer forhåbningen til bladets indhold. Vi gratulerer »Vor Stand« med forandringen, som giver bladet en fin, moderne ramme.

Omslagets tilblivelse skyldes banearkitekt Hjerding, hvis udkast sejrede i den konkurrence, der har været om en modernisering af bladets udseende.

Sjælland-falsterske Statsbanepersonales Bibliotek

Fra 1. maj d. å. fratræder:

Som bestyrelsesmedlemmer:

Trafikinspektør E. A. Lynge og
trafikkontrollør K. P. A. Hansen.

Som suppleanter:

Pensioneret rangerformand I. S. Juhl og
pensioneret ekspeditionssekretær T. E. Jensen.

Som revisor:

Stationsleder C. W. Bodenhoff.

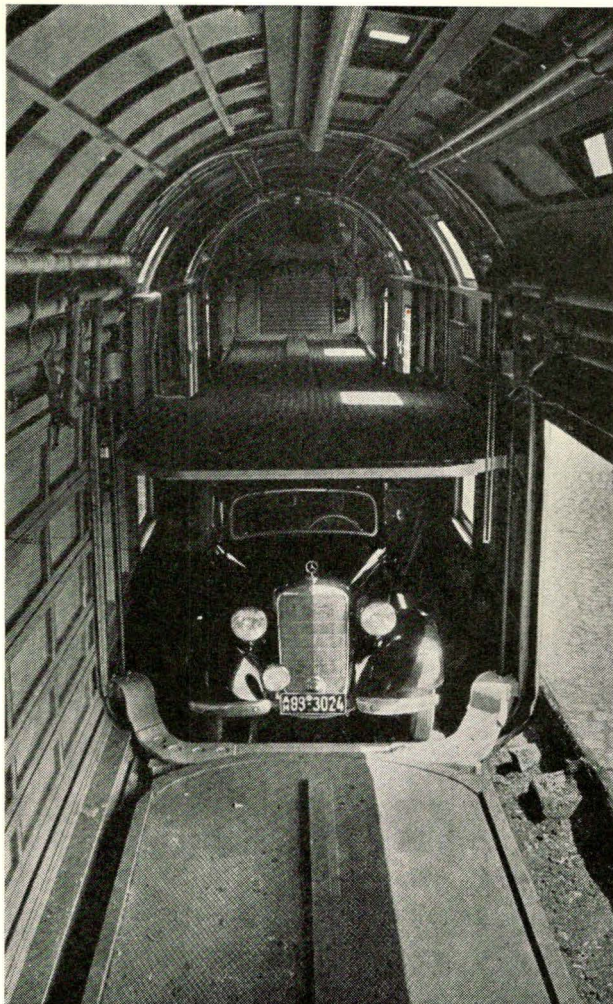
Som revisorsuppleant:

Trafikkontrollør M. H. Kotman.

Alle er villige til at modtage genvalg.

Eventuelle kandidatforslag, underskrevet af mindst 10 medlemmer, skal ifølge vedtægterne være bestyrelsen i hænde senest den 10. februar d. å. under Adresse: Københavns hovedbanegård. På forslaget må de opstillede kandidater have erklæret sig villige til at modtage valg.

Bilen som »bagage« i toget



Fra vognens indre: man ser øverste og nederste dælc, hvor en vogn er kørt på plads. Foran: drejeskiven der samtidig er elevator.

For nogle få dage siden præsenteredes for første gang i Danmark Tyske Forbundsbaners autovogn. Det foregik på Østerport station og er for så vidt ikke noget ganske tilfældigt. Det har nemlig i stor grad været danske turister, som har benyttet vognene, der er indsat på strækningen Hamburg-Basel. Omkring 45 pct. af den samlede belægning var danske vogne.

Vi har tidligere her i bladet (nr. 15, 1956) givet en omtale af vognen, hvis formål er at fritage automobilisten for strabadserne ved rattet over lange strækninger. Medens bilen sendes som »bagage«, rejser man selv i samme tog om natten sikkert, hurtigt og bekvemt i togets sove- eller liggevogne.

Autovognen, som er 26,8 m i længden og 2,825 m i bredden, har plads til 8 biler. De anbringes i 2 etager. Over en drejeskive køres ind i vognen, og med elevator bringes bilen til øverste etage.

Disse vogne har formentlig ikke større interesse herhjemme, hvor afstandene ikke er store. Der ville derfor næppe kunne forventes nogen stor søgning ved brug af dem, og der bliver en tvivlsom forrentning, når vognen koster henvend ½ mill. kr.



Et farende folk

De samvirkende Fagforbunds blad »Løn og Virke« har bragt nedenstående samtale med foreningens formand i anledning af DLF's optagelse i DSF, og vi benytter lejligheden til at gengive den her i bladet.

Når foreningstanken hos tjenestemændene opstod på et senere tidspunkt end hos de løst antagne lønmodtagere, siger Greve Petersen, må årsagen søges i, at forsikringsopgaven – ikke mindst arbejdsløshedsforsikringen, som dengang bidrog til øget tilgang til fagbevægelsen – ikke havde samme betydning for fastansatte tjenestemænd.

Men længe før stiftelsesdagen i 1899 havde flere lokomotivmænd alligevel syslet med tanken om en forening med faglige opgaver, fordi det på forskellige måder havde vist sig uheldigt, at der ikke fandtes et centralt organ til varetagelse af den enkelte eller hele personalets tarv. Men tanken herom fik først rigtig grobund, da banerne var blevet samlet under en fælles ledelse, og lokomotivmændene i samtlige landsdele havde fået samme maskinchef. Det skete i 1893, og da der samtidig fra norske og svenske kolleger blev sendt kontaktmænd, der skulle undersøge mulighederne for at få danske lokomotivmænd med ind i en nordisk sammenslutning, voksede ønsket om samling af lokomotivpersonalet i en organisation.

Organisationen omfattede ved starten i 1899 samtlige lokomotivmænd i Danmark, uanset om de var beskæftiget ved stats- eller privatbaner. Desværre måtte vi i 1903, for at opnå anerkendelse fra statsadministrationens side indgå på skilsmisse med vore kolleger ved privatbanerne.

Bortset fra denne adskillelse har Dansk Lokomotivmands Forening lige siden omfattet samtlige statsansatte lokomotivmænd, uanset stillingsbetegnelse.

Aspiranttid og uddannelse.

– Det er enhver drengs drøm enten at blive brandmand eller lokomotivmand. Hvordan er så mulighederne og betingelserne for det?

– Vore medlemmer begynder tilværelsen ved DSF som lokomotivfyrbøderaspiranter, og betingelsen er, at de er faglærte smede- og maskinarbejdere. Samtidig kræves tilfredsstillende helbred og at man naturligvis ikke er farveblind. Aspiranttiden varer i 2 år og omfatter 7 måneders værkstedsuddannelse, 2 måneders teoretisk kursus i sikkerhedsbestemmelser, signalreglement o. s. v. samt indøvelse i fyrbødergerningen hos to tildelte kørelærere.

Efter 2 års lokomotivfyrbødertjeneste kalder jernbaneskolen atter. Denne gang for at gennemgå et 3 måneders motorkursus, som omfatter praktisk og teoretisk indblik i dieselmotoren. Motoreksamen er en betingelse for den ansattes forbliven i tjenesten, ligesom eksamensresultatet her er bestemmende for hans placering i forfremmelsesrækken. Efter 3 års ansættelse skal han påny til uddannelse, denne gang i praktisk lokomotivfyrbødergerning.

Hermed slutter den skolemæssige uddannelse, men han må fortsat ved

selvstudium følge den udvikling, der finder sted inden for tjenesteområdet. Fra lokomotivfyrbøder sker forfremmelsen til lokomotivfører.

– Og hvordan ligger så lønforholdene?

– Som lokomotivfyrbøder oppebæres en begyndelsesløn på ca. 10–11.000 kr. årligt, alt efter stedtillæggets størrelse. Lønningen i den almindelige lokomotivførerstilling og for en del elektroførere ved S-togs-trafikken ligger på ca. 12–14.000 kr. Særlige lokomotivførerstillinger samt lokomotivinstruktører oppebærer 14–16.000 kr., og tilsvarende er gældende for lokomotivmestre. Når sidstnævnte stilling opnås, overflyttes den pågældende til Jernbaneforeningen.

– Hvorledes ligger arbejdsforholdene?

– Lokomotivmændene hører til det farende folk, siger Greven og smiler. (Greven er den populære betegnelse blandt medlemmer og venner, og det fortælles også, at han i sin tid har kørt på et godstog). Den unge mand, som vælger denne livsstilling, erfarer meget snart, at det er et krævende arbejde at stå foran på lokomotivet på alle tider af døgnet. Der skal en særlig fysik til, og de hjemlige forhold må indrettes efter de specielle tjenestetidsregler, han er underkastet. Møde- og afslutningstidene spreder sig over hele urskiven. Det ene døgn mødes kl. 1,30 om natten og sluttes i en anden by kl. 9,00 om formiddagen. Og efter nogle få ti-

mers hvil går det atter hjemad til familien. Næste dag afgang ved middagstid og hjemme hos sig selv ved midnatstid. Fremmede senge må anerkendes som ens egen, og den nødvendige hvile må opnås efter samme princip. En stor del af fritiden tildeles i andre byer, end der hvor familien er boende, og ca. $\frac{1}{3}$ af den månedlige tjeneste må påregnes at skulle udføres i nattetimerne. 48 timers arbejdsuge er gældende også for lokomotivmanden, men han må ofte udføre 12 timers tjeneste i et enkelt døgn og i mange tilfælde 10 timer uden afbrydelse.

Det ligger derfor ligefor, når organisationen gennem årene blandt andet har kæmpet hårdt på det område, der hedder velfærdsarbejde. Selvom det er begrænset, hvad der kan indrettes på en førerplads på et damplokomotiv eller en motorvogn, har man dog pligt til at fremkalde sådanne forhold, at personalet ikke trættes unødigt. Tilsvarende gør sig gældende for de opholds- og hvilerum, som tildeles personalet ved ankomst til fremmed depot. Og netop i de senere år er det ved fælles hjælp mellem administrationen og jernbaneorganisationerne lykkedes at finde frem til en betydelig bedre møbelmontering, end tilfældet har været tidligere. Vi har tillige fået oprettet enkeltværelser på stort set de fleste maskindepoter.

Samarbejdet med andre organisationer evt. industriforbund.

Måske undrer det nogen, at vi for eksempel ikke står tilsluttet Dansk Jernbane Forbund, og forklaringen herpå må søges i, at lokomotivmændene havde oprettet deres egen organisation, før de øvrige jernbanemænd blev samlet. Efterhånden er bevarelsen heraf stærkt traditionsbunden, uden dog at virke hindrende for et godt samarbejde med de øvrige jernbaneorganisationer, hvoraf der ialt findes 4. Een omfatter de såkaldte funktionærklasser (DJF), een omfatter embedsklasserne (Jernbaneforeningen) hvortil kommer Fællesorganisationen DSB, der organiserer værkstedspersonalet, der ikke fuldtud dækker begrebet tjenestemandstilling. Forhandlingsreglerne

for tjenestemændene åbner kun adgang for to forhandlingsberettigede organisationer ved hver etat, hvorfor man må gå i forbund for at kunne opnå anerkendelse. Selvom vi var en af de første tjenestemandorganisationer er vor forhandlingsret – formentlig på grund af at vi kun tæller 2.300 medlemmer – betinget af et forbundsskab med Dansk Jernbane Forbund og Jernbaneforeningen. Således har det været i det meste af den tid, organisationen har eksisteret. Disse forhold har til gengæld stort set aldrig givet anledning til gnidninger, og da fællesproblemerne behandles indenfor de fire organisationers sammenslutning, »Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg«, kan vi utvivlsomt fortsat bevare den nuværende ordening.

Noget andet er, om ikke udviklingen set på baggrund af den linie som er fulgt i tjenestemandsløve, tjenestetidsbestemmelser, sygeregler m. m., hvorefter der skabes generelle regler for samtlige tjenestemænd, betinger jernbanemændenes organisering i en større enhed under samme organisation. Administrativt er det både dyrere og besværligere med det eksisterende system, og industriforbundstanken må nødvendigvis vinde større indpas efter lignende princip som i Sverige. Betingelsen er til gengæld en usvækket vilje fra samtlige jernbaneorganisationer til at være med i arbejdet herfor og yde de ofre, som ikke kan undgås for at få fordelene af en større organisation.

Fællesrådet og DSF.

Et skal vi imidlertid være klar over. Vi løser ikke opgaven, såfremt den udvikling, som har taget sin begyndelse med oprettelse af Fællesrådet for danske Tjenestemand- og Funktionærorganisationer, skal fortsætte. Det er vel nogenlunde tilgiveligt, at der ved århundredskiftet endnu eksisterede ideen om, at tjenestemændene måtte være for sig, og arbejderne i privatindustrien for sig, men med tiden er det dog så tydeligt bevist, at intet andet end den honette ambition bærer ansvaret for adskillelsen.

I lønningsspørgsmål bygges tjenestemændenes forhold op efter de, der

bliver gældende for andre. Tjenestemandsgoderne, som der så ofte bliver talt om, bliver efterhånden goder for samtlige. En fælles linie – og en naturlig fælleslinie – med henblik på at nå det bedst mulige for alle, har været fulgt siden arbejderbevægelsens oprettelse og må nu kunne forenes i et fællesskab mellem arbejdere og tjenestemænd. Nye landssammenslutninger der ikke tager sigte på et meget snævert samarbejde med den bevægelse, der har fået fodfæste i alle de dele af samfundsmaskineriet som har betydning, kan alene kun blive af skadelig karakter.

Mærkeligt er det, at medens tjenestemænd (også fra embedsklasserne) kan bo i arbejdernes kooperative byggeselskaber, købe i Hovedstadens Brugsforening, og i det hele taget drage nytte af det, der er skabt af arbejderbevægelsen, ja endog have partikort i socialdemokratiet, så kan de samme mennesker ikke være i den landsorganisation, som er en uadskillelig del af hele arbejderbevægelsen.

Det var derfor ønskeligt, om den kommende tid kunne bringe nyt ind i dette forhold, så vi kunne opnå en bedre stabilitet i tjenestemændenes organisationsmæssige tilhørsforhold og kommé bort fra at foregøgle nogle, at kontoristen godt kan være organiseret i samme organisation som afdelingschefen og generaldirektøren, medens samme kontorist eller andre store faglige tjenestemandsgupper ikke kan være sammen med de grupper, hvorefter alle deres forhold iøvrigt indrettes.

Opgaver fremover.

Statsbanerne er vor arbejdsgiver og som sådan følger vi dens trivsel. Danmark er til gengæld ikke noget ideelt land for jernbanedrift. Det kunne gå i banernes barndom, hvor der stort set ingen konkurrence var, og hvor det var et betydeligt fremskridt med togforbindelse fra København til Roskilde og endnu bedre til Korsør eller længere væk. I dag presser både søvejen, landevejen og luftvejen for at hente DSB's kunder. Det kræver en ændring i driftsformerne og for lokomotivmændene betyder det ændringer på mange områder. Nyere og større diesellokomotiver er kommet

til landet og samtidig hermed er de mindre dampmaskiner udrangerede eller solgt til ophugning. Alene bliver der tilbage den store maskinkraft og en større udvidelse i anvendelsen af eenmandsbetjente køretøjer. Det giver til gengæld helt andre tjenesteforhold af strængere karakter, – den lette dag i månedens tjeneste forekommer sjældnere.

Nye tekniske forandringer i signal- og sikkerhedsreglementer belaster yderligere den der står for ansvaret for togets fremførelse. Vi hører derfor til dem, der med glæde ser hen til den dag, hvor en kortere arbejdstid bliver en kendsgerning, og vi håber samtidig, at staten snarest vil ned-sætte en kommission til revidering af vore tjenestetidsregler. Tiden er for disse som for så meget andet løbet forud. Tilsvarende er forlængst sket

med tjenestemandsløven. Denne har til gengæld været i kommissionsarbejde i de sidste 6 år, og skal man tro på rygterne, vil kommissionsbetænkningen kunne foreligge i løbet af 1958. Resultatet af arbejdet kendes således ikke endnu, men det vil nok være klogt ikke at stille for store forhåbninger. Til gengæld betinger de forandringer i vort arbejde, som har fundet sted siden sidste lovs ikrafttræden i 1946, at lokomotivmændene får en bedre lønmæssig placering de steder, hvor det ikke har været muligt at gennemføre det på de mellemliggende normeringslove.

Feriehjemmet.

Udover alt det organisatoriske og faglige har jeg hørt noget om, at foreningen også har påtaget sig andre opgaver.

– Ja, Feriehjemmet på Røsnæs ved Kalundborg er et særligt kapitel i lokomotivmændenes historie. Det er købt, udvidet og moderniseret i kraft af en særlig andelsfond, oprettet ved små midler over et langt åremål. Det er en perle for foreningen og foruden at høre til et af landets bedste private feriehem er det stedet, hvor den svagelige kammerat eller hans familie kan få en tiltrængt rekreation, foruden det i sommermånederne er det ideelle feriested. I de senere år har det tillige været muligt at tilbyde, dels et antal Østrup-drenge, dels et antal svagføre fra de dårligste kvarterer i storbyerne, København og Århus, et vederlagsfrit ophold på feriehemmet. Altsammen gennemført i kraft af medlemmernes vilje til at yde et bidrag.

H. I.

En mærkelig verden

Set fra skibet ligner byens aftenbelysning et nyt stjernebillede på firmamentet. Der er ligesom noget magisk ved alle de lysende øjne, der funkler derinde på kysten, og som får mig til, trods den kraftige gennemtrængende blæst, at stå på fordækket som et hypnotiseret individ, der hverken ænser stormens styrke eller de urytmiske, rullende bevægelser, som det oprørte hav bringer det store skib i. Ud af mørkets sorte mur kommer de frådende bølger ude fra Atlanten væltende ind gennem Gibraltarstrædet og hugger sine skumpiskede kamme imod skibets bredside, hvor de brydes og kaster kaskader af vand i vejret, som i forstøvet form regner ind over rælingen og afsætter nogle prikkende saltvandspærler på ansigtet. Men hvad gør det? Jeg står her som en krøsus på grænsen mellem to oceaner og føler alene ved tanken om denne kendsgerning en sit-

rende vellyst og måbende betagelse gennemstrømme mig.

Den krydrede fornemmelse af uigennemtrængelig mystik, der har hvilet over mig hele dagen, bliver efterhånden mere og mere sammensat og føles nu som en pirrende uro i hele organismen, der får det selvoptagne smil, der bestandig har ligget på mine læber, til at fortrække sig i en krampagtig grimasse.

De mørke konturer af kysten dukker langsomt op, og i aftenens dunkelhed anspænder jeg øjnene til det yderste for om muligt at danne mig et første indtryk af landet, men ser kun en lysende by og silhuetten af en høj, lodret klippe, som vel er en tre fire hundrede meter høj, og på hvis top et fyr udsender sine regelmæssige glimt. Det er det første, jeg ser af Nordafrika. Det er ikke ligefrem spændende, det er heller ikke romantisk eller eksotisk, men alligevel føler jeg en længselsfuld glæde ved at være det sorte fastland så nær, og tusindfoldige tanker, som det er umuligt at holde sammen på, bobler i uendelige bølger gennem hovedet.

Damperen svajer inde i havnen og glider derefter langsomt ind til kajen, som er et summende virvar af snavsede og lasede brune mænd. De overfalder én, endnu før man har sat benene på den afrikanske jord og river og flår i tøjet og kufferterne samtidig med, at de udstøder nogle uforklarlige lyde, som til sidst går over i fortvivlede hyl, når de ser, at deres anstrengelser ikke gør det mindste indtryk. De er selvbestaldede dragere og har en eventyrlig evne til at finde den længste vej til det nærmeste hotel, eller til at synke i jorden med hele den betroede bagage, så den letsindige og godtroende turist står tilbage med et par tomme hænder.



Nogle herlige arabertyper samlet i et orkester med mærkelige instrumenter.

Midt i mylderet dukker pludselig en 15 års araberdreng op. Et charmerende smil ligger på de fremstående læber, og de store, sorte øjne funkler i det åbne ansigt mod mig fremmede, der kæmper en fortvivlet kamp mod hele den sværm af pågående arabere, som har omringet mig. Han er som sendt fra himlen, og hans ord, som er løsrevne engelske gloser, lyder som den skønneste musik i øret. »You like hotel, I help you?« Jeg gør ham forståelig, at det er meningen, jeg vil videre til Tetuan endnu i aften, og han siger blot: »Yes, come . . .« Men de omkringstående arabere vil ikke sådan uden videre give slip på deres bytte. De følger os råbende et stykke vej, men da vejen er strålende oplyst og det tilsyneladende ikke anfægter min ledsager, forsvinder min utryghedsfølelse lidt efter lidt.

Drengen fører mig op til en brøstfædig rutebilstation, der af udseende og af den latrinduftende atmosfære minder om en tredje klasses kostald. Alt er optaget til den sidste bus, så der er ikke andet at gøre end at blive i Ceuta natten over. Men det er intet problem. Min trofaste følgesvend kender nemlig bedre indkvarteringsmuligheder end dem, et hotel kan byde på, og han får mig anbragt som adoptiv søn hos en privat familie, som er lige så europæisk som jeg selv.

Ceuta er den afrikanske by, der ligger Europa nærmest, og den ligner en hvilken som helst anden havneby under de sydlige himmelstrøg.

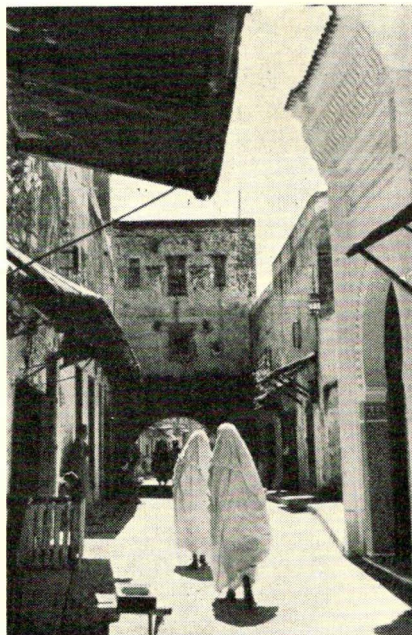
Man aner kun kontrasten mellem Europa og Orienten som en svag antydning, når man ser på det pulserende og farverige folkeliv i de rolige og smalle gader, der ikke kender det kaotiske færdselsmylder, som er fremherskende i spanske storbyer.

Nattens hvile gjorde godt. En fugls fløjlsbløde, magiske broncestemme trænger ind igennem persiennen og bringer sindet i en mild og behagelig stemning, der lover godt for dagens oplevelser.

Med blufærdigt sænkede øjenlåg serverer min værtinde morgenmåltidet, og et øjeblik efter kommer den frejdige araberdreng fra i aftes og vil ledsage mig til rutebilstationen. Han er iført et par flossede bukser og en laset skjorte, som engang for længe siden har været hvid. Han er usandsynlig snavset, og jeg griber mig i at tænke, hvor køn han kunne være, hvis han fik et stykke sæbe og blev iført en ren skjorte.

Dagen er lummerhed og det livsaligste solskin hviler over landet fra en skyfri himmel. Det ville være overdrivelse at betegne bussen som komfortabel, og det vil være uretfærdigt at betegne den som primitiv. Den er en blandet mellemvare, som befordrer en underlig blanding af menneskelige væsener. Maleriske arabersheiker med kunstfærdige burnus'er og turbaner på hovedet, og sækkelærredsklædte mænd, der er som skåret ud af det gamle testamente, sidder behageligt og flyder ud i sæderne, mens de tilslørede kvinder i deres hvide, folderige klædningsstykker må stå op. Når de bevæger sig i deres enorme tøjbylter mellem sæderne, er det ligesom al den indelukkede varme slipper løs, så man må gispe efter vejret i den kvalmende urene luft, der lægger sig som aske over ansigtet.

To spøgelses i en af de finere gader i Tetuan.



Solen brænder i ansigtet med en brutalitet, der får det til at ligne en karikatur af Storm P. Men hele det fremmedartede sceneri af uigennemtrængelig mystik, der omgiver mig, virker som opium på sjælen, så jeg med krampagtig stædighed formår at overvinde øjenlågenes evindelige fald.

Ørkenlandskabet, der drejer forbi udenfor, er øde som kedsommeligheden. Selv Rifbjergene, som skyder op af det vidtstrakte landskab i det fjerne, formår ikke at mildne det trøstesløse syn af intet-hed, der glider forbi øjnene.

Efter en kørsel, som er forekommet uendelig lang, ruller vi endelig ind i Tetuan. Det er en by med et fuldstændigt orientalsk præg, hvor der udfolder sig et fuldkomment østerlandsk liv. Ædle, smukke, karakteristiske skikkelser i maleriske gevanter går i deres slæbende tøfler rundt sammen med formløse tilslørede kvinder, hvis udseende og alder ingen kan danne sig en mening om, fordi deres øjne er det eneste, der ikke er indhyllet i klædningsstykkernes draperede utilnærmelighed. Denne kategori af menesker, som kun udgør en lille procentdel af befolkningen, må betragtes som den arabiske overklasse, for der er en forfærdelig afstand imellem dem og byens øvrige beboere, der lever i den dybeste armod og elendighed. At se på alle disse stakler fylder sindet med den dybeste rædsel. Det føles, som om alle hæslige tanker stiger op fra de slimede, uhumske gyders helvede og efterlader en følelse af fortvivlet afmagt. Deres skidne laser hænger på de skeletmagre legemer, så de ligner fugleskræmsler i et kirsebærtræ. Det er så oprivende, grusomt og frygteligt, at det næsten er umuligt at beskrive det ynkelige syn på en sådan måde, at andre mennesker blot tilnærmelsesvis kan danne sig et billede heraf.

Det er en mærkelig, forhistorisk verden, man bevæger sig rundt i. Man synes at opleve det hele i et mareridt, hvor mørkets dæmoner presser billederne frem i hurtigt skiftende formationer, som forhindrer tågen i at lette, så man igen kan vende tilbage til virkeligheden.

Overalt i det arabiske handelskvarter er en ulidelig stank af menneskelige uddunstninger og rådne fødevarer, og de smalle stræder og gyder flyder med en slimet vælling, som klæber til skosålerne, så man for hvert skridt tror sig opslugt af hængeynd. Her står grønthandlerne og faldbyder urter, vandmeloner, figner, ferskner og druer, som fluer og andre grådige insekter har bragt i opløsning, så det hele ligner en klæbrig masse af uappetitlig råddenskab. Andre handlende sidder i tillukket lige-gyldighed og krummer sig sammen bagved en interimistisk disk, der er belagt med stinkende kødstumper og spaltede dyreknogler, på hvilke fluerne sidder i tykke lag. Disse sorte, velnærede skabninger sidder i al deres ubevægelige ækelhed som klistret til kødet og gider dårligt nok flytte sig, når en bakteriefyldt luns skifter plads fra slagter til kunde.

Et stykke henne ad smøgen ligger opiumsrygende vrage i rendestenen eller op mod muren med stive blikke, som intet ser. Alt menneskeligt har giften pint ud af deres fornærede ansigter og lemmer med en sådan grundighed, at de ligner en uhyggelig samling balsamerede lig, som er tynget til jorden af en dommedagshandling.

Tiggende unger, som ikke er skabt til noget langt liv, løber halvnøgne rundt og vender deres materiefyldte øjne bedende mod mig. De er for hovedpartens vedkommende hærget af fattigdom, sygdom og elendighed. Mange har store, vædskende sår i hele ansigtet, som de allestedsnærværende fluer boltrer sig livligt i. De er født med syfilis eller andre veneriske sygdomme, der til sidst indhyller dem i blindhedens evige mørke.

Hjertet bliver tungt af al denne elendighed, og kravet om hygge vælter frem i hjernen som en tyk creme. Jeg finder en lille porthvælving, som fører ind i en lille smøge, der lige er snæver nok for min undselighed, og kommer over et lille torv hen til en gade, der munder ud i Plaza de Espagna, hvor kalifens palads ligger bag en mur flankeret af knejsende palmer. Lettelsen over at være sluppet ud af den forfærdende sump overvælder mig som en frisk brise. Jeg sætter mig på en bænk overfor indgangen til kalifens palads og indånder den friske duft af træernes løv, som kildrer lugtesansens hårdtprøvede modtagelighed. Et par drabelige krigere med krumkniv ved siden og gevær ved skulder står, i deres alladinkostumer som ubevægelige statuer, vagt udenfor indgangen, og orientens ægte, uforfalskede liv bevæger sig med slæbende skridt hen over pladsen i en mærkelig staccato gangart, der minder om marionetternes entre i et dukketeater.

Fem gange daglig, når bedetimen indtræder, kaster denne brogede forsamling sig næsegrus til jorden og retter deres åsyn mod profeten Muhammeds hellige by Mekka og fremsiger dele af koranen til Allahs ære: »Lovet være Allah, verdenernes herre, forbarmeren, den barmhjertige . . .« Tilsyneladende er hans barmhjertighed dog ikke af denne verden, så man må håbe, de ikke bliver skuffet, når de forlader de jordiske pinsler og kaldes ind til hans forjættede paradys.

Jødekvartret støder lige op til pladsen i det ene hjørne, og man ser langskæggede kaftanklædte jøder med deres karakteristiske næser liste rundt som

én stor undskyldning. I det andet hjørne forhandles kunstfærdigt forarbejdede tæpper, bordduge og araberpuder af arabiske handelsmænd, som frister en betydelig bedre tilværelse end de andre handlende i Tetuan, skønt de er ved at fortvivle, når man har tinget prisen ned til halvdelen af, hvad de forlangte.

Pludselig lægger der sig en maske af døsig upåvirkelighed over mig. Jeg er ligeglad med fattigdom, med folkelivet, med arabersheiker og med tilslørede kvinder. Jeg længes kun efter at tilfredsstille min tørst og går ind i en bar med perleforhæng for døråbningen. Til det glas vin jeg bestiller følger gratis et lille stykke pindemad, som består af en lille hvedeterning, der er belagt med en stor sardin. Alt er yderst behagelig at se på. Men interessen for denne himmerigsmundfuld kølnes dog hurtigt, da det viser sig, at barens retirade er det snævre lokales ene hjørne, hvor man ugenert stiller sig op til gæsternes offentlige beskuelse.

At opleve mere i denne mærkelige verden, som på en gang er både eventyrlig og grufuld, er ikke mulig. Sanserne er mættede. Jeg føler mig som en oprevet teatergænger, der har overværet et tragisk skuespil, hvor kun et par scener lindrede det knu-gende indtryk.

S. Juul Madsen.

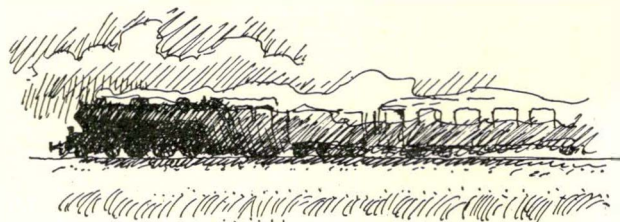
Grosserer A. Collstrops Rejselegat

I løbet af kortere tid vil der kunne uddeles legatportioner til et samlet beløb af ca. 5000 kr. af *Grosserer A. Collstrops Rejselegat*, hvis bestyrelse for tiden består af:

driftsbestyrer P. C. E. Hansen, Odense-Kerteminde-Martofte og Nordvestfynske Jernbaneselskaber, Odense, telefondirektør C. Steenbuch, Nørregade 21, København K., direktør, professor Rob. Henriksen, NESAs, Strandvej 102, Hellerup, og generaldirektør P. E. N. Skov, Sølvgade 40, København K. (formand).

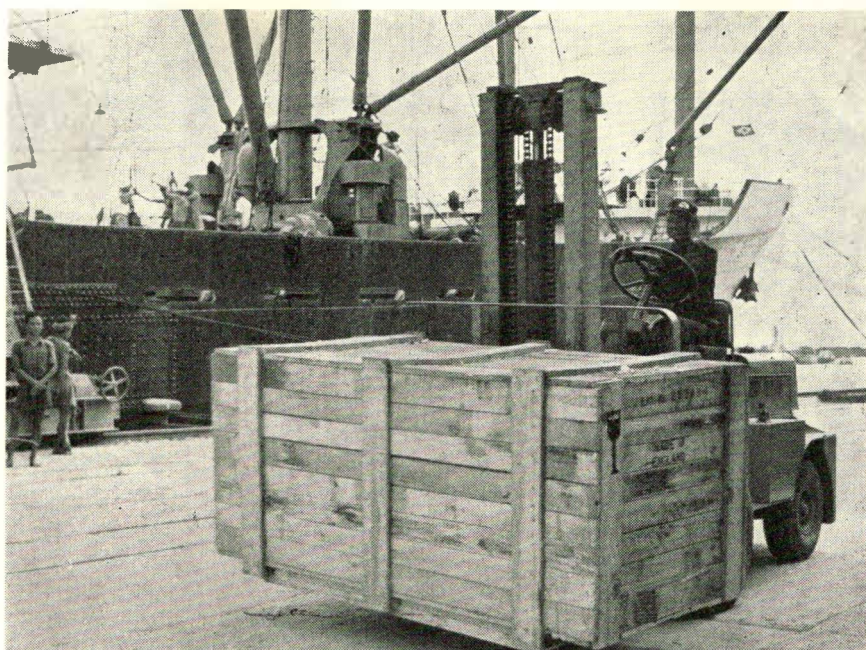
Legatportionerne kan i henhold til fundatsen kun tilstås ansatte ved Danske Privatbaner, Danske Telefonselskaber, Danske Elektricitetsværker og Danske Statsbaner til anvendelse til *studierejser til dygtiggørelse i deres tjeneste*, og portionernes størrelse vil i hvert enkelt tilfælde blive fastsat af bestyrelsen.

Ansøgninger må indgives inden den 15. marts 1957 til formanden, Sølvgade 40, København K., og ansøgningsblanketter kan fås hos legatets sekretær, Statsbanernes Generaldirektorat, Sølvgade 40, København K.



Genopbygning og økonomisk udvikling

*



I 1950 ydede Den internationale Bank for Genopbygning og økonomisk Udvikling et lån på 4,4 mill. dollars til Thailand til modernisering af Bangkoks havn. Lånet var beregnet til uddybning af en sejlrende gennem en 16 km sandrevle, der afskar skibe på over 4000 tons dødvægt fra at gå i havn med fuld last, endvidere indkøb af en slæbedamper og andet havne-udstyr. Nu er arbejdet på det nær-

meste afsluttet. Skibe op til 10.000 tons kan gå ind i havnen, og de forbedrede forhold er en stor letelse for landets udenrigshandel. Banken har fornylig givet et nyt lån til Thailand på 3,4 mill. dollars til finansiering af køb af tre nye mudderpramme til at vedligeholde dybden i sejlrenden og havneområderne. Billedet viser en havnearbejder i Thailand under transporten af gods på en af kajerne.

Statsbanernes driftsindtægter og udgifter april-december 1956

Indtægten af personbefordringen (herunder rejsegods og automobiloverførsler på færgerne), ca. 214,4 mill. kr., er faldet med ca. 1,4 mill. kr., indtægten af godsbefordringen, ca. 136,4 mill. kr., er steget med ca. 10,8 mill. kr., indtægten af postbefordringen og forskellige andre indtægter, ca. 37,0 mill. kr., er steget med ca. 4,2 mill. kr.

Alt i alt er driftsindtægterne, ca. 387,8 mill. kr., steget med ca. 13,6 mill. kr.

De egentlige driftsudgifter, ca. 393,5 mill. kr., er steget med ca. 19,5 mill. kr. Af stigningen falder ca. 15,0 mill. kr. på lønninger m. v., som følge af lønreguleringer pr. 1. april 1956 i henhold til særlig lov og forhøjelse af reguleringstillægget pr. 1. april og 1. oktober 1956 samt forhøjelse af ekstraarbejderlønninger på linie med stigningerne i privaterhvervene.

Udgiften til vedligeholdelse af anlæg, rullende materiel og færger m. m. (ekskl. lønudgifter) er faldet med ca. 0,4 mill. kr., medens brændselsudgiften viser en stigning på ca. 1,9 mill. kr.

Driftsresultatet, et underskud på ca. 5,7 mill. kr., er herefter ca. 5,9 mill. kr. dårligere end i april-december 1955.

Udgiften til afskrivning og forrentning er steget med ca. 0,8 mill. kr. til ca. 44,3 mill. kr., hvorefter det endelige regnskabsmæssige resultat bliver, at der er et underskud på ca. 50,0 mill. kr. mod ca. 43,3 mill. kr. i april-december 1955.

	April-december 1956	1955	afvigelser
Personbefordring	214.370.000	215.770.000	÷ 1.400.000
Gods- og kreatur- befordring . . .	136.360.000	125.600.000	10.760.000
Postbefordring . .	15.220.000	15.110.000	110.000
Andre indtægter .	21.820.000	17.700.000	4.120.000
<i>Indtægter ialt . .</i>	<i>387.770.000</i>	<i>374.180.000</i>	<i>13.590.000</i>
<i>Driftsudgifter . .</i>	<i>393.500.000</i>	<i>373.980.000</i>	<i>19.520.000</i>
<i>Driftsoverskud . .</i>	<i>÷ 5.730.000</i>	<i>200.000</i>	<i>÷ 5.930.000</i>
Afskrivning	14.000.000	16.110.000	÷ 2.110.000
Forrentning	30.290.000	27.340.000	2.950.000
<i>Statens tilskud til driften</i>	<i>50.020.000</i>	<i>43.250.000</i>	<i>6.770.000</i>

Samarbejdsudvalg

I Slagelse er oprettet et lokaludvalg for det under trafiktjenesten, maskintjenesten, banetjenesten og signaltjenesten i Slagelse tjenestegørende personale.

I nævnte lokaludvalg er efter indstilling fra personaleorganisationerne udpeget:

portør B. H. Larsen (DJF),
lokomotivfører J. Maymann Hansen (DLF) og
ekstraarbejder G. Jørgensen (DAF).

Som repræsentanter for administrationen er beskikket:

stationsforstander M. L. Lund (formand),
overtrafikkontrollør L. S. Hald og
lokomotivmester J. W. Johansen.

»Humørpatrulje«



Lille Gitte synger »Cowboyhelten Einer«.

Hvor mange gange har vi ikke stået foran et eller andet arrangement og manglet en times god underholdning?

Jeg tror, de fleste afdelingsbestyrelser vil nikke bekræftende hertil.

Men nu er spekulationernes tid forbi på dette område. Som en udløber af den underholdning, der er blevet serveret for deltagerne på vore tillidsmandskursus den sidste aften, er nu startet »Lokomotivmændenes humørpatrulje« under ledelse af lokomotivfyrbøder Reiner Holm, Fredericia, bistået af hustru og fire kolleger.

Ved de københavnske lokomotivmænds juletræ lagde den samlede patrulje ud med et program, der var døbt »10 på toppen«, bestående af skønsang – trompetsolo – aktuelt nyt – fællessang – sketch m. m. Kort sagt, noget for enhver smag. Det er kun lovord, der har lydt om aktørernes præstationer, og det er en glæde at kunne anbefale vore øvrige bestyrelser at gøre brug af »Humørpatruljen«, når lejlighed hertil gives.

Oplysning om den økonomiske side af sagen samt alle øvrige oplysninger kan indhentes hos: lokomotivfyrbøder Reiner Holm, Nørrebrogade 27, Fredericia.

G. A. R.



Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit 25 års jubilæum frabedes venligst.

H. Svendsen, lokomotivfører, Århus.

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit 40 års jubilæum den 11. februar 1957 frabedes venligst.

Wilh. L. A. Jürgensen, lokomotivfører, Fredericia.

Lokomotivførernes Sangforening Gb. og Hgl.

Generalforsamling afholdes tirsdag den 5. marts 1957 kl. 14.

Nærmere herom følger i bladets næste nummer.

Bestyrelsen.



Overgået til lokomotivfører (11. lkl.) efter ansøgning pr. 1-2-57.

Lokomotivfører (7. lkl.):

H. J. Løschenkohl, København Gb., i Næstved.

Afsked.

Lokomotivfører (11. lkl.) K. O. Petersen, Kolding, afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-3-57).

Navneændring.

Lokomotivfører Ove Kjeldahl Larsen, Århus, hedder Ove Kjeldahl.

NYE ADRESSER

Lokomotivførerafdeling:

Padborg: Formandens navn og adresse rettes til: G. E. Traczyk, Tjørnevej.

Helsingør: Formandens navn og adresse rettes til:

P. F. O. Frederiksen, Chr. Rasmussensvej 23 st.

Kassererens navn og adresse rettes til: E. Barfod, Blichersvej 111, 2. th.

Herning: Kassererens navn og adresse rettes til:

F. J. A. Olsen, Grundtvigsvej 62, 1.

Lokomotivfyrbøderafdeling:

Korsør: Kassererens navn og adresse rettes til: K. A. Bagger, Linde Alle 27.

Byttelejligheder

Århus-København.

4½ vær. + badevær. m/ karbad i Århus, mdl. husleje kr. 120,00 -- haves; byttes med 2-2½ vær. m/ centralvarme (helst) i København.

Henv.: Overpolitibetjent Henry Abrahamsen, Søborg Parkalle 50, Søborg. Telf. SØ.8831.

Weinrich Nielsens
Bageri og Conditori
anbefales



- i det lange løb vil De synes bedst om

ALBANI PILSNER

Besøg „Kurhotellet“
Nyborg Strand . Tlf. 112

Bevar
Beskyt
Forskøn
MAL!

Nyborg Tapet- og Farvelager

C. Østergaard Jensen
Nr. Voldgade 66 . Tlf. 283

A/s C. F. Schalburg

VINGAARDEN I NYBORG
Grundlagt 7. Juni 1817

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

Telefon 15 og 23

NØRREGADES KIOSK

Nørregade 9 (Alfred Johansen) Telf. 261

Alt i Dag- og Ugeblade — Tobak og Spiritus

Bødtcher-Jensen

Kongegade, Nyborg, Tlf. 33

Bøger
Papir
Musik

Engelsk Beklædnings-Magasin

Telefon 346 NYBORG Telefon 346

Drevsen & 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

I. KRUSE & BECH

Vand-
Gas- & Lysinstallationer
Telf. Nyborg 144, 381-1144

JOHS. WICHMANN'S

Træskoforretning
anbefales
d'Hrr. Lokomotivmænd

HJ. MARTENS EFT.

v/ Peter Christensen
Guldsmed Nørregade 6,
& Gravør Nyborg, Tlf. 369

WERNER HANSEN
Urmager og Guldsmed

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

Forlang

KAFFE

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

Forlang!

Carlsminde

øl og vand

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

Radio-Magasinet
Østfyns største Grammofon-
Pladelager
Nørregade 13 . Tlf. 1060

HJORTSHØJ CHRISTENSENS Tandteknik

NYBORG - TELF. 920

C. Knackstredt

Tlf. Nyborg 550

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

RICHARD LEHN

1. Kl. Herreekviperung Tlf. Nyborg 68

Til daglig og Fest
»BORGERFORENINGEN«

Tlf. NYBORG 1313

altid bedst

H. Nicolaisen

N. Urban Sørensen

Nyborg

Telf. 111 2 L.

Altid 1ste Kl. Varer

Det er altid
TOP-tid

ØSTIYDSKE BRYGGERIER AKTIESELSKAB



Jensen & Nielsen

Kirkegaardsvej 1, Aarhus, Tlf. 1379

Stort
Udvalg i
Grav-
monumenter

Aktieselskabet

AARHUUS PRIVATBANK

Aarhus

København

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

Raadhuspladsen 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



**Diesel-elektriske
lokomotiver og motorvogne**

FRICHS

ERIKSEN & CHRISTENSEN

AKTIESELSKAB

ESBJERG

Marketenderiet

*i Centralværkstederne
og Godsbanegaardens
Lokomotivremise
anbefales*



Driftsudvalget

J. Lauritzens Kulforretning A/s

KUL . KOKS . BRIKETTER . BRÆNDELSOLIE

Esbjerg

Telf. 3900