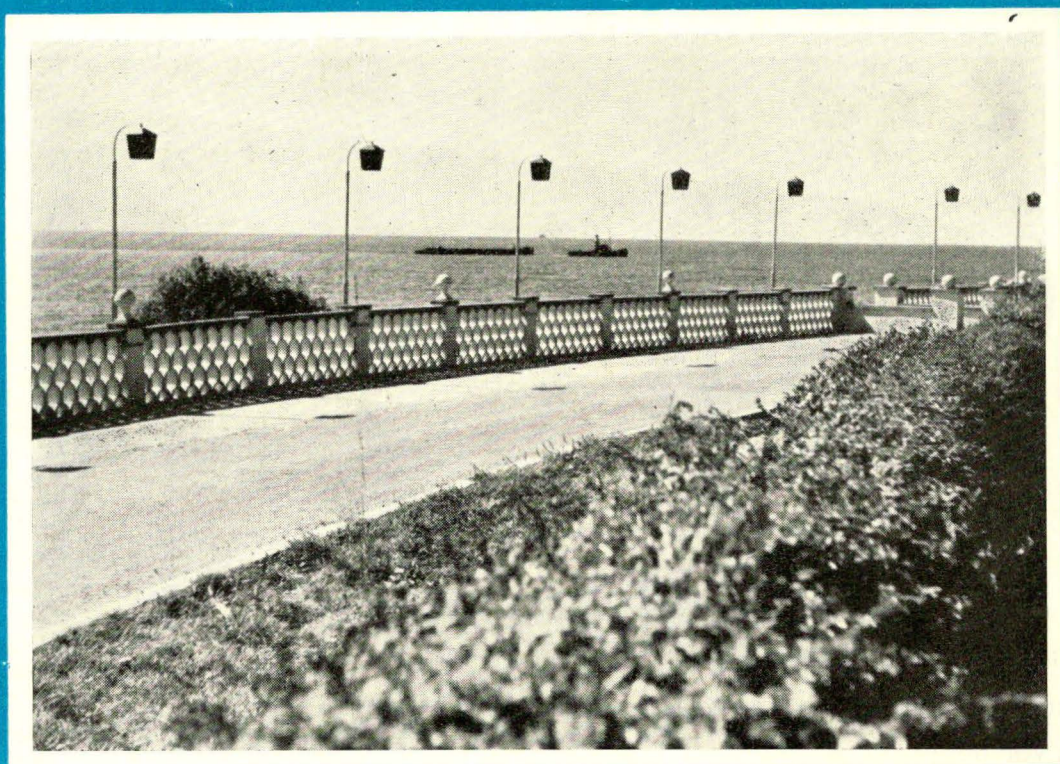


DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

NUMMER 7 · 5. APRIL 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. 12528



Klingseyvej 6, Kbhvn.

Telefon Damsø 3132



SIGI

Hygiejniske Gummivarer

Katalog gratis

Amk. Gummivarer Industri

Vestergade 3 - København K
Tlf. Byen 4195

Uniforms-skrædderi, målkonfektion, skrædderi

Spørg om vort ny kontosystem

I. B. Schilder

Nørregade 7
København K

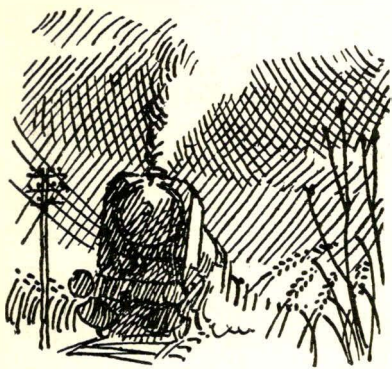
Støt vore

ANNONCØRER

L. A. Jørgensen
Rosengaarden 13

BOGTRYK

Tlf. Byen 1502
København K



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE
NR. 7 - 57. ÅRGANG
5. APRIL 1957



Indhold:

11 timer hvil	99
Nordisk nyt	100
Normeringsloven	101
Nyt grundlag for sygekasserne ..	102
En modelbygger	103
FN's virksomhed	106
Fra medlemskredsen	107
Problemet er ens overalt	108
Under DLF	109
Hvem er gammel	109
Svensk pige søger veninde	109
Personalia	109
Ansøgningsskema til ferie- hjemmet	110

Forsidebillede:

Med ferie hjemmets balustrade og afdøde lokomotivfører Kjær Knudsens smukke lygter minder vi om, at det nu er tiden for ansøgning om ophold i den kommende sæson.



Redaktører:

E. Greve Petersen
(ansvarshavende)
K. B. Knudsen.

Redaktion og ekspedition:

Redaktion og ekspedition:
Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hell. 7269.
Kontortid 10-16.
Postkonto 20541.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

11 timers hvil

Siden den nye arbejderbeskyttelseslovs ikrafttræden den 11. juni 1954 har der været visse fortolkningsspørgsmål, som det ikke har været muligt at afklare, parterne imellem. Socialministeriet har imidlertid nu truffet en afgørelse, og herom skriver den faglige medarbejder i dagbladet »Social-Demokraten«:

»Arbejdstiden skal tilrettelægges således, at der i hvert døgn gives arbejderne en hvileperiode af mindst 11 på hinanden følgende timer.« Sådan står der i loven om almindelig arbejderbeskyttelse. Bestemmelsen skulle synes klar nok – ikke desto mindre har der stået stor strid om dens indhold. Nu har socialministeriet afgjort sagen derhen, at bestemmelsen ikke kan anses for opfyldt, medmindre der indenfor hvert døgn regnet fra normal arbejdstids begyndelse er sikret 11 timers samlet hvil. Dermed har socialministeriet givet fagbevægelsen ret i dens fortolkning af loven, medens såvel Arbejdstilsynet som Dansk Arbejdsgiverforening måtte strække gevær.

Loven er fra 11. juni 1954, og socialministeriets afgørelse kom efter de mange og lange forhandlinger med alle interesserede parter for et par dage siden. Det begyndte med en række uoverensstemmelser i jernindustrien, og Dansk Smede- og Maskinarbejderforbund henvendte sig derfor til socialministeriet for at få lovens tekst fortolket. Forbundet sagde, at loven måtte forstås på den måde, at en arbejder, der f. eks. begynder kl. 5 morgen, er berettiget til indenfor de 24 timer til kl. 5 næste morgen at have mindst 11 timers samlet hvil. Heraf følger, at han i samme periode højst kan tilbringe 13 timer på sin arbejdsplads.

Så kom Arbejdstilsynet ind i billedet. Det fandt, at lovens bestemmelse må være overholdt, når der mellem ophøret af en arbejdsperiode og begyndelsen af den næste går 11 timer – og direktoratet fandt derfor ikke, at loven opstillede nogen begrænsning for arbejdsperiodernes længde.

Stillet overfor så forskellige opfattelser sendte socialministeriet sagen til Arbejdsrådet – der delte sig i to mindretal, et for hvert standpunkt. Derpå gav Dansk Arbejdsgiverforening overfor socialministeriet udtryk for, at det var af afgørende betydning, at arbejdstilsynets fortolkning blev gældende – og så begyndte en drøftelse i socialministeriet med repræsentanter for Dansk Arbejdsgiverforening og De samvirkende. Fagforbund – og senere direkte mellem hovedorganisationerne.

Da sagen således var endevendt grundigt diverse gange, meddelte hovedorganisationerne hver for sig, at der ikke kunne opnås enighed om en fælles indstilling – og socialministeriet var lige vidt. Nu har ministeriet så besluttet sig, og det følger fagbevægelsens indstilling – og enhver kan umiddelbart læse sig til lovens mening i dens tekst: Der skal, når ikke ganske særlige forhold nødvendiggør dispensation, være en hvileperiode af mindst 11 på hinanden følgende timer i hvert døgn.

For tjenestemændene kan socialministeriets afgørelse kun forstærke ønsket om en snarlig revision af tjenestetidsreglerne. Selvom den stats- eller kommunalansatte må være underkastet arbejderbeskyttelsesloven på lige fod med arbejderne i privatindustrien, er der næppe håb om at få den virkelige anvendelse



NORGE

Fra 1. januar 1957 tog man i Oslo-distrikt hulkortsystemet i brug ved udbetaling af lønninger til det fast ansatte personale. Alle poster den enkelte vedrørende i forbindelse med lønningsudbetaling er indordnet efter et kodesystem, hver post med sit kodenummer. Det gælder såvel lønningsdelene som de forskellige eventuelle fradrag. Med lønningsposen følger kodefortegnelsen og en oversigt over de forskellige lønningsdele, fradragene og størrelsen af de samme.

Lønningsoversigten viser ikke alene regnskabet for den måned, hvori udbetalingen finder sted, men tillige en status indtil dato, således at den sidste oversigt med årets udgang, tillige er årsopgørelsen, både for lønningsindtægt og for fradrag til pension, sygekasse, foreningskontingent m. v.

Der er almindelig tilfredshed hos personalet med denne nyordning, der er et led i rationaliseringen, og det er hensigten at indføre systemet ved alle de øvrige distrikter.

Samtidig med hulkortsystemet var det meningen at gå over til udbetaling af løn på check, men en del tekniske vanskeligheder har ikke kunnet overvindes, og sagen er derfor udskudt indtil videre.

Som et led i rationaliseringen agter man ved Norges Statsbaner at oprette to »grusstationer«, der skal forsynes alle landets maskindepoter med bremsegrus. Man har hidtil foretaget tørring og harpning ved samtlige depoter. Hvert af de nye anlæg skal betjenes af en mand, og gruset leveres til depoterne i specialvogne, tørret og harpet. Her skal gruset opbevares i nedgravede beholdere, hvorfra den føres gennem rørledninger til maskindepotet ved hjælp af trykluft.

»Lokomotivmands Tidende«.



af loven for deres vedkommende, før tjenestemændenes arbejdstidsbestemmelser har gennemgået en ny revision. Det må til gengæld erkendes, at denne næppe vil finde sted, før lønningskommissionen har afsluttet sit arbejde, idet disse to ting i nogen grad er afhængig af hinanden.

På den anden side skulle det rent praktisk ikke være uigennemførligt, om man indenfor styrelserne tog den nu trufne beslutning fra socialministeriet ad notam og førte princippet ud i livet blandt andet ved opstilling af kommende kørsel- og tjenestefordelinger. Siden tjenestetidsreglerne af 1949 blev gennemført, og ved hvilken lejlighed de tidligere 9 timers hvil mellem to arbejdsperioder blev ændret til 10 timer, har der været en altfor stærk tendens i retning af en praktisering af minimums tallet uden hensyn til de enkelte personalegruppers forhold.

10 timer er i sig selv et meget kort tidsrum efter anstrengende tjeneste, og udnyttelsen heraf som passende hvilepause bliver ret problematisk, når det tages i betragtning, hvilke afstande personalet efterhånden har mellem tjenestested og bopæl. Tager man storbyerne, har de alle i de senere år måtte flytte boligbyggeriet ud i byens periferi for overhovedet at kunne gennemføre en udvidelse på dette område. Det er ikke ualmindeligt, at der hengår en vejtid på 1 time eller derover for at komme til eller fra sin bopæl, og skal man således regne med 2 timer og samtidig kun tildeles 10 timer, fra man slutter tjeneste, til man skal møde igen, kan der ikke bliver den nødvendige tid til at hvile i.

Hertil kommer det ikke uvæsentlige, at når man er ansat i en virksomhed med kontinuerlig drift – som ved Danske Statsbaner, hvor arbejdstid og hviletid ikke kan indpasses i de af døgnets timer, hvor man naturligt og normalt hviler ud, opnår man aldrig samme afslapning, som når arbejdstid og hviletid falder regelmæssigt og på de rigtige tidspunkter. Det er ikke alene et spørgsmål om tidspunktet, men også om hvorledes forholdene arter sig, når den tildelte hviletid er inde. Kommer man for eksempel hjem om morgenen kl. ca. 7, mødes man med en udhvilet familie, hvor forberedelserne står på med at gøre børnene klar til afgang til skolen. Der hengår nu atter ca. 1 time, før der i hjemmet kan blive den nødvendige ro, og tilbage er der nu 7 timer af hviletiden.

Ikke alene skal man være indstillet på at kunne sove på et unormalt sovetidspunkt, men man skal samtidig kunne lukke sig ude fra den normale støj fra gader og veje eller legepladser, og i det hele taget udskille sig fra det, der er normalt for alle andre mennesker. Det siger sig selv, at en sådan tilværelse ikke kan byde disse mennesker en ordentlig tid til at hvile ud i. Kun i forbindelse med fridag og anden frihed når man almindeligvis at få den normale søvn. Alle andre dage må man simpelthen indskrænke sig til et færre antal timer på grund af de forhold, som her er nævnt, og der følger naturligvis mange andre til, blandt andet skal der også afsættes tid til at forberede afgang fra hjemmet, når den næste tjeneste skal tiltrædes.

Det må hilses med tilfredshed, at der fra socialministeriet nu foreligger en endelig afgørelse og beslutning om denne meget vigtige bestemmelse i arbejderbeskyttelsesloven. Og selv om vi som tjenestemænd ikke har lov til at påregne, at afgørelsen får samme betydning for tjenestemændene foreløbig, er der god

grund til at appellere til etatens styrelse om allerede på nuværende tidspunkt at tage hensyn til denne bestemmelse, og lad den få betydning i forbindelse med kommende kørselsfordelinger samtidig med sommerkøreplanens ikrafttræden. Thi ikke mindst under sommervarmen kan det være ulideligt at skulle erstatte nattesøvnen med et problematisk hvis om dagen, hvor solen varmer ret igennem vinduer og gardiner. Det er af den allerstørste betydning, at lokomotivmanden møder udhvilet ved tjenestens begyndelse, og værdien heraf bliver større og større, efterhånden som alt bliver mere og mere kompliceret. Der stilles krav om stor agtpågivenhed i moderne jernbanedrift, og vi må ikke glemme, at kravene skærpes, ikke mindst fordi en meget stor del af jernbanedriften efterhånden bestrides af eenmandsbetjente køretøjer.

Normeringsloven

Normeringsloven 1957/58 blev af nogen mere beskeden karakter, end organisationerne havde håbet på, men fra finansministeriets side står beslutningen herom i forbindelse med, at man forventer en snarlig afslutning på den siddende lønningskommissions arbejde. Under sin forelæggelse af forslaget i folketinget udtalte finansminister Kampmann herom blandt andet:

»De retningslinier, der blev fastsat for udarbejdelsen af lovforslaget, har som baggrund dels finansministeriets cirkulære af 30. september 1950 om besparelser i statshusholdningen, dels nedsættelsen af lønningskommissionen af 28. maj 1954, som jeg håber vil kunne afslutte sit arbejde, så betids, at forslag til en ny tjenestemandsslov kan forelægges det høje ting i folketingssamlingen 1957-58. Under hensyn til, at der således vil kunne påregnes gennemført en lønrevision i nær fremtid, er der på dette års normeringslovsforslag anlagt en tilbageholdende linie med hensyn til såvel omnormeringer som oprettelse af nye tjenestemandstillinger; jeg har dog ikke anset det for rimeligt fuldstændig at afvise forslag om normering af nye tjenestemandstillinger inden for områder, hvor arbejdet er stærkt og varigt forøget, ligesom jeg ikke har ment helt at burde udelukke forslag om omnormeringer til afhjælpning af ekstraordinært ugunstige advancementsforhold, særlig hvor det drejer sig om fortsættelse af en ved tidligere normeringslove påbegyndt praksis.«

Af de her faldne udtalelser fra ministeren er

der således stillet i udsigt, at en ny tjenestemandsslov vil kunne foreligge, inden folketinget slutter sin samling i foråret 1958.

For vor forening indeholder normeringsloven denne gang en forhøjelse af lokomotivførerantallet i 7. lønningsklasse med 100 til 245, medens antallet af lokomotivførere i 11. lønningsklasse fastsættes til 1298, så den samlede lokomotivførerstyrke udgør 1543. Samtidig er der med loven afsat en udvidelse af elektroførerantallet i 11. lønningsklasse med 11 til 30, hvilket er det antal, der påregnes at skulle rykke op inden for finansåret. Tilsvarende antal nedsættes styrken med i 12. lønningsklasse.

Straks efter lovens vedtagelse i folketinget har foreningen forhandlet med generaldirektoratet om placering af de nye stillinger i 7. lønningsklasse, som oprettes af hensyn til MY-driften. Som det allerede er fremgået af opslagsstillinger i »Vingehjulet« af 24. marts, vil der ske udpegning til et antal af stillingerne i indeværende forår. Motivet hertil er, at man ønsker de pågældende sat til uddannelse, så de er klar til at overtage stillingerne, efterhånden som leveringen af de bestilte lokomotiver finder sted. De, der kommer i betragtning, kan altså ikke regne med udnævnelsen, så snart uddannelsen er overstået, men først når lokomotiverne er kommet til landet.

I tilslutning til de nye stillinger vil der denne gang ske en udvidelse i antallet af maskindepoter, hvorfra MY-drift finder sted. Medens dette tidligere har omfattet København Gb., Gedser, Korsør, Nyborg, Fredericia og Århus, vil det i fremtiden også komme til at gælde for Ålborg, Struer, Esbjerg og Padborg. De nye stillinger er dog ikke forbeholdt de sidstnævnte maskindepoter, men til gengæld har det ikke været muligt på nuværende tidspunkt at få fastslået, hvor mange stillinger der vil blive oprettet ved de enkelte depoter, men der vil selvsagt ske en udvidelse ved de depoter, hvor der allerede er oprettet stillinger som MY-lokomotivførere.

Herudover er der i forbindelse med normeringsloven ført forhandlinger om udnævnelse af lokomotivfyrbødere til lokomotivførere. Resultatet heraf er blevet et tilsagn om udnævnelse af 8 mand den 1. april, 1. maj og 1. juni og i tiden derefter regnes der med udnævnelser i forbindelse med afgang.

Selvom normeringsloven ikke kommer til at svare til forventningerne, er der dog for vore medlemmer kommet en del stillinger med, så loven har været akseptabel for foreningen.

Nyt grundlag for sygekasserne

Konturerne af den nye sygekasseordning begynder at tegne sig under kommissionsarbejdet – Indtægtsgrænsen er langt fra det eneste problem.

Med gennemførelsen af sygelønsordningen er den fagorganiserede arbejder nået et nyt skridt frem mod virkelig betryggelse i tilfælde af sygdom. Reformen kan tillige blive en løftestang for den øvrige befolkning. Det må da i første række komme til udtryk ved forbedringer af vore sygekassers dagpengesystem.

De statsanerkendte sygekasser, der tæller 77 pct. af befolkningen som medlemmer – andre 11 pct. er medlemmer af fortsættelseskasserne – har i en år-række gjort opmærksom på, at en revision af dagpengene var hårdt tiltrængt, men først efter at sygeforsikringskommissionen – nedsat af socialminister Strøm i 1954 – er gået i gang med en kulegravning af hele sygekasseordningen, synes der om-sider at være udsigt til at få dette krav imødekommet.

Sygekassegrænsen ikke det eneste problem.

Kommissionen blev nedsat på et tidspunkt, da sygekassegrænsen var under voldsom kritik fra borgerlig side, og vel vil dette emne give anledning til mange overvejelser i kommissionen, før man enedes om en fornuftig løsning, men derfor må man ikke lade sig forlede til at tro, at grænsespørgsmålet er det eneste problem.

Det var med fuld tilslutning fra sygekasserne, kommissionen blev nedsat, fordi man gennem dens arbejde håbede på gennemførelse af reformer på en lang række områder. Dagpengesatserne er nævnt, men ligeså vigtige er de andre punkter på sygekassernes ønskeseddel:

- 1) Lempelse eller ophævelse af de gældende helbreds- og aldersbestemmelser.
- 2) Udvidelse af sygekassernes ydelser til tandpleje, specialhjælp, fødselshjælp m. v.
- 3) Livsvigtig medicin helt gratis til alle sygekasse-medlemmer.
- 4) Reorganisation af hjælpen til hospitalsophold, så sygekasserne helt fritages for at betale noget.
- 5) Ubetinget adgang for børn under 18 år til at blive medlemmer uanset forældrenes økonomiske kår.
- 6) Ophævelse af varighedsgrænsen for sygehjælp.

For og imod grænsen.

Et krav var også fri hjemmesygepleje for alle medlemmer. Det blev for nogen tid siden løftet ud af kommissionen, hvorefter indenrigsministeren lod udarbejde forslag herom. Folketinget har tiltrådt det, og denne reform vil være endeligt vedtaget, inden folketingssamlingen slutter.

Utænkeligt er det ikke, at andre spørgsmål tages ud af kommissionen til særskilt løsning – dagpen-gene f. eks. Men problemerne omkring sygekasse-

grænsen bliver det kommissionsmedlemmernes sag at klare, og det kræver ikke stor spåmandskunst at forudsige, at kommissionen tidligst kan slutte sine overvejelser en gang i efteråret, og at debatten om eventuel ændring af grænsen bliver den mest langvarige.

Synspunkterne er mangeartede, men to hovedopfattelser gør sig gældende: Tilhængerne af græn-sens bevarelse i nuværende eller ændret form siger, at målet må være en forbedring for de borgere, der ligger over grænsen – folk i fortsættelseskasserne – uden at det bliver til skade for dem, der ligger under grænsen. Tænker han sig, at alle kommer ind under samme sygekasseordning, vil det ganske gi-vet komme til at betyde, at *overenskomsterne med lægerne falder bort, og ikke alene medfører det stærkt forhøjede bidrag men tillige, at den frie lægehjælp forsvinder.*

Lægernes repræsentanter i kommissionen læg-ger iøvrigt ikke skjul på, at de ønsker grænsen sæn-ke, så væsentligt færre kommer til at nyde godt af sygekasserne. De vil derfor skarpt afvise tanken om, at alle skal være medlemmer. Kravet herom – det andet hovedsynspunkt – vil derfor være ensbe-tydende med en alvorlig økonomisk forringelse for den alt overvejende del af befolkningen.

Meget, man vil kunne enes om.

Modstanden mod den nuværende grænse skyldes i første række, at den griber ind på mange områder udenfor selve sygeforsikringen, f. eks. boligstøt-te-lovens bestemmelser og reglerne for børnetilskud. Derfor vil kommissionens bestræbelser til sin tid gå ud på at finde frem til en kompromisløsning, der kan tilfredsstillende grænsens angribere og samtidig betyde fuldstændig bevarelse af sygekasse-goderne for de hundrettusinder nuværende medlemmer.

Iøvrigt skulle der være god mulighed for at nå til enighed om de øvrige reformkrav.

At unge mellem 15 og 18 år – uanset forældrenes økonomiske stilling – skal betragtes som selvstæn-dige borgere med adkomst til sygekassen, vil formentlig alle finde rimeligt. Udvidelsen af special-lægehjælpen til at omfatte samtlige medlemmer overalt i landet må også kunne påregne flertal, og det gælder fremdeles afskaffelsen af gældende helbreds- og aldersbetingelser, der i dag udelukker mange fra optagelse. Flertallet vil sikkert også er-kende nødvendigheden af, at man à jour-fører og forbedrer dagpengene, ligesom det er at vente, at man vil afskaffe de meningsløse regler, der for ti-den ekskluderer medlemmer fra sygekasserne efter sygdom gennem længere tid. Kassernes repræsen-tanter ønsker, at de langvarigt syge forbliver med-lemmer med fuld sygehjælp i stedet for som nu at henvises til fortsat hjælp gennem socialkontorerne.

Vil de borgerlige socialisere?

Kommissionen skal også tage stilling til, om sygekassernes administration kan og bør forenkles. Men til dato er ikke ført bevis for, at der kan administreres billigere. Forvaltningsudgifterne for 1955 lå på 11 kr. pr. medlem om året. I Sverige, hvor alle er under samme sygeforsikring, var udgiften 8 kr., men hertil skal lægges kommunernes omkostninger ved opkrævning af medlemsbidrag.

Den danske sygekasseordning er enestående i verden. Et foregangsland som Sverige har ganske vist højere dagpenge, men til gengæld ingen over-

enskomst med lægerne. Tilskuddet til lægehjælp rækker hverken helt eller halvt til, fordi lægerne fastsætter honorarerne individuelt og uden hensyn til tilskuddets størrelse. England har socialiseret sundhedsvæsenet, og det betyder i realiteten, at lægerne arbejder for staten, og at borgerne er lige-stillede med hensyn til ydelse af hjælp.

Den engelske ordning er et alternativ til kravet om afskaffelse af sygekassegrænsen – men vil de borgerlige partiers repræsentanter og lægerne stille forslag herom? I så fald er sygekasserne og social-demokratiet til at tale med.

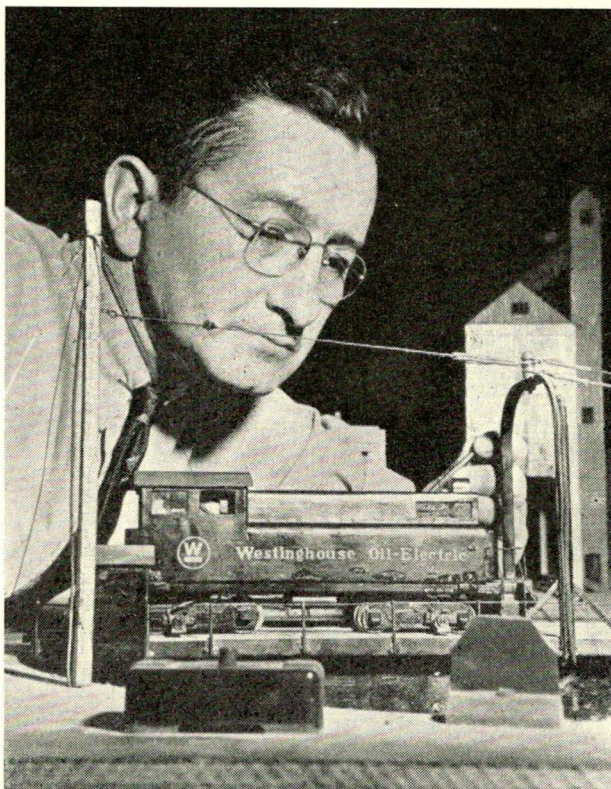
En modelbygger i det store format

Med den interesse der er for modelbygning af jernbaner også indenfor lokomotivmændenes rækker, bringer vi i det efterfølgende en omtale af en modelbygger i det helt store format. Artiklen har vi hentet fra Svenska Järnvägsmannaförbundets fagblad »Signalen«.

Modeljernbanebyggere findes verden over i 100.000-tal. Med stor omsorg og en næsten rørende kærlighed sysler de med deres hobby, studerer teknisk litteratur, samarbejder med kolleger, følger udviklingen på dette specielle område med en levende interesse, kompletterer sit materiel, der består af nye og gamle modeller og bygger stadigvæk nyt. I USA er John Bramble i Sharron en af de største entusiaster. Om dagen arbejder han med jette-store transformatorer og andet elektrisk udrustning ved det vældige industriforetagende the Westinghouse Electric Plant i Sharron, og om aftenen helliger han sig sin hobby: en stadig udbygning af sin lilleputjernbane med miniaturelokomotiver og vogne i yderst omhyggelig udførelse.

Mr. Bramble begyndte at bygge modeljernbaner allerede for 25 år siden, hvor han konstruerede det første lokomotiv. Det var ikke noget let job, eftersom han fremstillede alle dele selv. Både motorer, koblinger, aksler, indvendige montering etc. Dette besværlige pillearbejde kræver en meget stor indsats. Eksempelvis bruger han for en enkelt godsvogn cirka 50 timer. Sporvidden er en af de almindelige blandt modeljernbanebyggere, den ligger omkring 1/48 af den almindelige størrelse. Efter denne skala reduceres en almindelig godsvogn til en længde af 7 tommer og en bredde af 3 tommer. Hele det rullende materiel er nøjagtig lige til den mindste detaille. Således har han udrustet vognene med blandt andet det nødvendige trykluftudstyr, skønt dette ikke er synligt under vognenes drift. Derfor er Bramble en modelbygger af meget stort format.

Sporssystemet er ligeledes særdeles nøjagtigt gennemført. Fra sit kontrolbord kan han samtidig dirigere 6 forskellige tog og foretage afkobling af vogne i hvert tog. Automatisk virkende signalanlæg med strækningerne inddelt i blokafsnit forhindrer kollisioner. Hele anlæget, som ligger i kælderens, er delvis monteret ind i et naturtro landskab med

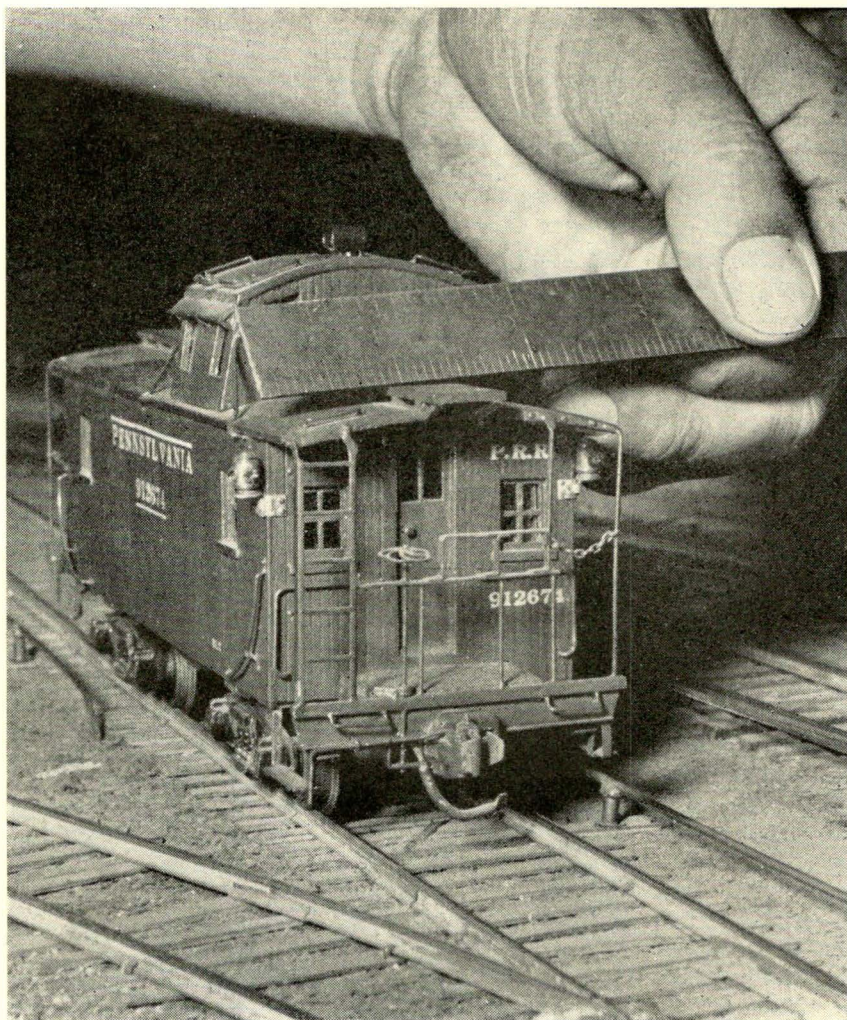


John Bramble foretager et sidste eftersyn af hans sidst fremstillede model til lokomotivparken. En nøjagtig model af et rangerlokomotiv, som til daglig er i drift på Westinghouse Electric Corporations egen banegård.

bjergpartier, hvilket giver jernbanen et endnu »rigtigere« udseende.

Det er klart, at mr. Bramble – takket være sine gode kundskaber og sit gedigne arbejde – har vakt opmærksomhed blandt Amerikas modelbyggere, og det har blandt andet medført, at han er blevet tildelt forskellige fornemme præmier for sin indsats og iøvrigt har han fået en national anerkendelse for tålmodighed – som sikkert er nødvendigt i stort omfang.

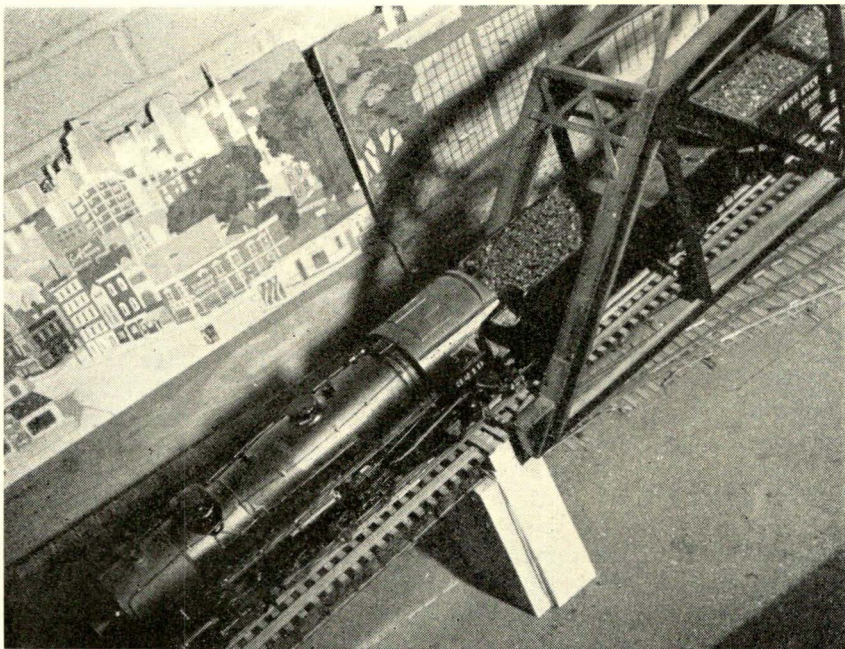
Men iøvrigt lader vi billederne på næste side fortælle videre om mr. Brambles arbejde.



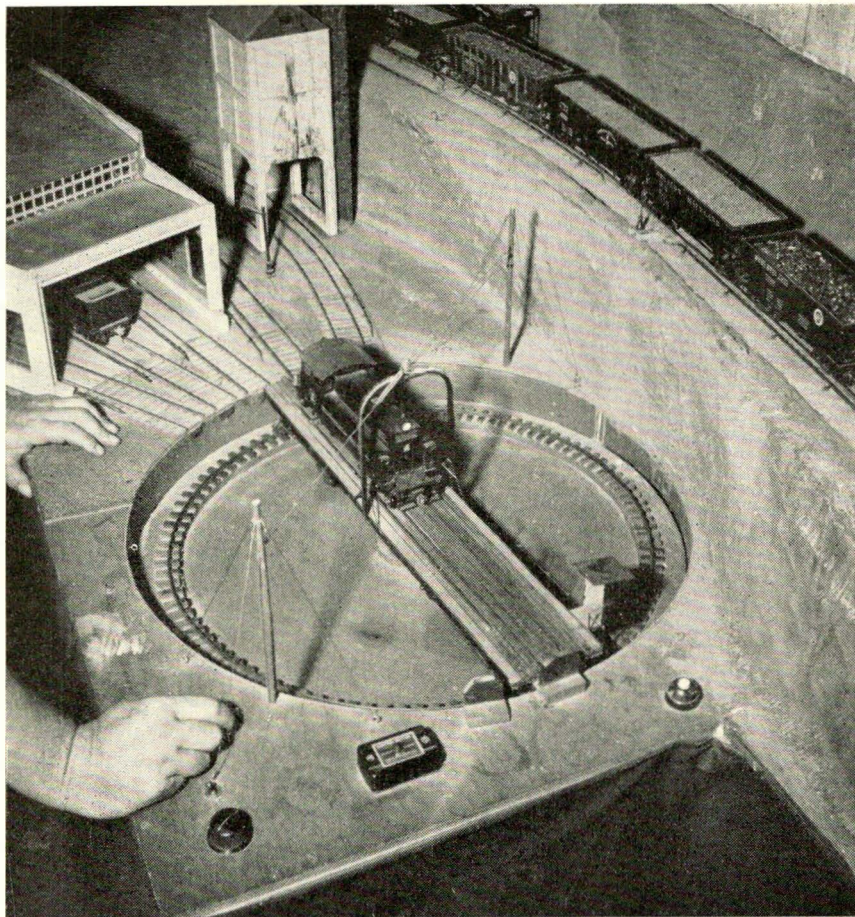
Øverst tilvenstre: Modeljernbanen er bygget i skalaen 1:48. Her er en tjenestevogn i et godstog udført med alle detaljer, og selv den mindste er hjemmearbejde.

Nederst tilhøjre: Et fantastisk smukt stykke arbejde. Det er et damplokomotiv, som trækker 15 fulldastede kulvogne, uanset stigningerne på modeljernbanens hovedlinie. Denne lokomotivtype kostede John Bramble cirka 85 kroner, og takket været, at han selv udfører hele arbejdet, og størstedelen af udgiften ligger i motoren. Han benytter hårdt og tungt træ til visse dele, og til de enkelte maskindetailler anvendes galvaniseret stål.

Nederst tilvenstre: Resultatet af mange års ihærdigt modelbyggeri. Transformatoringeniøren John Bramble ved det amerikanske storforetagende Westinghouse Electric Corporation ser ud over banegården til sit store modeljernbaneanlæg. Det omfatter sammenlagt 175 meter spor, 30 sporskifter og et meget stort antal forskellige dele til sikkerhedsanlægget. Det rullende materiel består af 7 forskellige typer af lokomotiver, 30 godsvogne, 10 siddevogne og 14 pullmannsovevogne, restaurationsvogne og strømlinieformede udsigtsvogne. Det repræsenterer en værdi omkring cirka 1000 dollars.

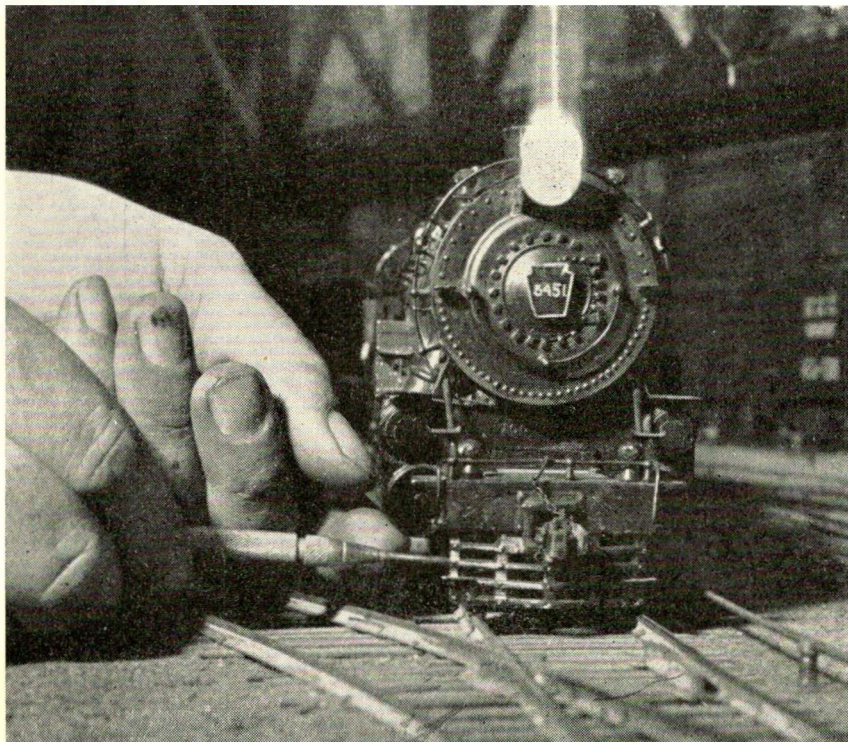


Øverst tilhøjre: En lille drejeskive som manøvreres elektrisk. I baggrunden ses lokomotivremisen tilligemed en mindre silo.



Nederst tilhøjre: Hver enhed fra den største til den mindste i John Brambles modeljernbane er i mindste detaljer nøjagtig. Han fremstiller selv de mange dele også til lokomotiverne. Vognen han her sidder med i hånden har krævet 50 timers arbejde, inden den var helt færdig. Til venstre for hans hånd på arbejdsbordet ligger en træmodel, over hvilket han formede førerrummet til diesel-elektrisk lokomotiv.

Nederst tilvenstre: Et imponerende billede af et damplokomotivs front. Sammenligningen mellem lokomotivet og hånden viser, hvilken utrolig stor nøjagtighed John Bramble må præstere for at fremstille ikke mindst sine lokomotiver. Dette her krævede 600 timer, men så består det også af et 1000-tal detaljer fra ganske små knappenålshoveder til dampkedlen og vangerne. Lokomotivet har vakt megen ophærvksomhed.



FN's virksomhed

Der er endnu 69.000 ungarske flygtninge i Østrig og Jugoslavien.

Til trods for de store anstrengelser, der er gjort fra flere landes side for at få anbragt de ungarske flygtninge, eksisterer der stadig et enormt og akut flygtningeproblem i de to lande, der som naboer til Ungarn i første række har måttet tage mod strømmen, nemlig Østrig og Jugoslavien. Den 1. marts var antallet af flygtninge i Østrig ifølge en opgørelse fra F. N.s Flygtninge-højkommissariat 53.349, og det er ikke gået synderligt ned siden da. Jugoslaviens tilsvarende tal var samtidig 15.874.

Efter hvad Flygtninge-højkommissariatet har beregnet, vil det koste 23.153.425 dollars at give disse ialt 69.000 flygtninge mad, husly og tøj indtil udgangen af indeværende år. Og det er givet, at Østrig og Jugoslavien ikke vil kunne bære disse omkostninger alene. F. N.s Flygtninge-højkommissariat har derfor rettet en ny appel til de lande, der er villige til at hjælpe, om at koordinere deres aktioner gennem Højkommissariatet, hvor man har samlet alle oplysninger om de forskellige lejres behov.

Indtil den 1. marts havde Sverige modtaget 4031 ungarske flygtninge og havde lovet at aftage ialt 5000. Danmark har taget mod 1000, der alle er ankommet. Norge har ikke fastsat nogen definitiv maksimumsgrænse men har taget imod så mange, man har kunnet beskæftige – foreløbig 1011. Island har tilbudt at modtage 50-60 og har fået 52.

Krav om flere mandater i de mange FN-organer.

Baggrunden er, at antallet af medlemsstater i F. N. på kun godt et år er steget fra 60 til 81.

F. N.s generalforsamling har godkendt en forhøjelse af budgettet for indeværende år med lidt over 2 millioner dollars til ialt 50.815.700 dollars. Samtidig har F. N.-Generalforsamlingen bemyndiget generalsekretær Dag Hammarskjöld til at anvende indtil 16,5 mill. dollars til F. N.-styrkerne indtil udgangen af 1957. Hammarskjöld skal samtidig opfordre medlemsstaterne til at yde frivillige bidrag til dækning af de 6,5 millioner af dette beløb. Den 27. november i fjor godkendte Generalforsamlingen »udskrivningen« af de første 10 millioner dollars til udgifterne i forbindelse med afsendelse og opretholdelse af F. N.-styrkerne.

I pauserne mellem debatter om Nærorientens problemer har F. N.-Generalforsamlingen iøvrigt beskæftiget sig med »interne« spørgsmål, der ganske naturligt i mindre grad har kunnet påkalde sig opmærksomhed i den daglige telegramstrøm. Alligevel kan der være grund til at gå lidt nærmere ind på denne side af F. N.s virksomhed i de senere uger, da den har almen interesse for medlemsstaterne.

I 10 år optog F. N. kun 9 nye medlemmer.

Der tænkes her på de organisationsmæssige problemer, der har rejst sig i forbindelse med, at F. N. nu omfatter 81 medlemslande. Oprindeligt bestod De forenede Nationer af 51 stater, hvis medlemsskab daterede sig fra 1945 – heriblandt Norge og Danmark. Herefter gik det meget langsomt med tilgangen. I de ti år fra

1945 til 1955 blev kun yderligere 9 lande optaget i F. N. Blandt dem var Sverige og Island. Det var således 60 medlemsstater, der kunne deltage i højtidelighederne i San Francisco i 1955 i anledning af De forenede Nationers 10 års jubilæum.

Men så gik der skred i medlemstilgangen. Den 14. december 1955 godkendte Generalforsamlingen optagelsen af 16 lande – deriblandt Finland – efter at Sikkerhedsrådet tidligere samme dag havde anbefalet. Mindre end et år senere, den 12. november 1956, optoges de nye selvstændige stater Marokko, Tunis og Sudan, mens Japan den 18. december blev optaget som De forenede Nationers 80. og Ghana den 8. marts som den 81. og foreløbig sidste medlemsstat.

Det vil sige, at mens situationen næsten var status quo i 10 år, steg antallet af medlemsstater i F. N. på kun godt et år med over en trediedel fra 60 til 81. Denne stigning – hvor velkommen den naturligvis end er – har ikke alene skabt problemer for anbringelsen af de mange flagstænger foran F. N.-hovedkvarteret på Manhattan i New York, hvor de to »alfabetiske« yderlande Arganistan og Jugoslavien (hvis Y på enkeltstager placerer det sidst) på grund af flagstangs-trængselen ikke længere kan holde linie med de øvrige, men har måttet stå for sig. Tilgangen af nye medlemslande har også rejst kravet om udvidelse af repræsentationen i de forskellige F. N.-organer.

Produktionen af tømmer stigende verden over.

Verdens skove gav i 1955 3 pct. større udbytte end året forud, oplyser F. N.s Levnedsmiddel- og Landbrugsorganisation, FAO. Samtidig steg værdien af skovbrugsprodukterne med omkring 7 pct. på grund af højere priser på verdensmarkedet og en mere rationel udnyttelse, især handel med forædlede produkter i større udstrækning end tidligere. Disse og andre oplysninger om produktion, forbrug og handel findes i den seneste udgave af FAOs »Yearbook of Forest Product Statistics«, der netop er udkommet. Den indeholder oplysninger fra over 120 lande og områder, herunder Sovjetunionen, men ikke Kina.

Også den internationale handel med tømmer udviser et opsving i 1955. Da priserne samtidig var stigende, betød det, at værdien af tømmereksporten i 1955 lå hele 16 pct. over det foregående års resultat, mens importen lå 21 pct. højere end i 1954. Over fire femtedele af såvel import som eksport foregik i Europa og Nordamerika. Selv om brændselshugsten stort set har holdt sig på samme niveau gennem længere tid, repræsenterer den dog år for år en stadig mindre del af den samlede hugst i de lande, der har en nogenlunde fuldstændig statistik, mens den derimod synes at være ganske betydelig i den del af verden, hvorfra man savner nøjagtige oplysninger.

Produktionen af savskåret tømmer var ialt i 1955 på 294 millioner kubikmeter, d. v. s. 4 pct. større end året forud. Sovjetunionen har den procentvis største produktionsstigning – 10 pct. i forhold til året forud – mens Nordamerika udviser den største absolutte stigning. Forbrugsstatistikken varierer i meget høj grad fra land til land. Gennemsnittet i hele verden er 740 kubikmeter pr. 1000 indbyggere og pr. år (heri er dog ikke medregnet ukontrolleret brændselshugst). Europæerne ligger noget under gennemsnittet med 710 kubikmeter.

Asien ligger lavest med 150. Ser man udelukkende på forbruget af savskåret tømmer, ligger Nordamerika højest med over en halv kubikmeter pr. person. Gennemsnittet for hele verden er 0,19. Europa ligger på 0,16.

En af de grene indenfor træforædlingsindustrien, der viser særlig stor fremgang, er finerproduktionen. Her er der for hele verdens vedkommende tale om en stigning på 17 pct. til ialt 10,4 millioner kubikmeter. Fra alle steder verden over rapporteres der om stigende produktion af træmasse. Den samlede produktion nåede rekordtallet 48 mill. tons, d. v. s. en forøgelse i forhold til 1954 på 9 pct. Produktionen af al slags papir og karton steg næsten 10 pct. i løbet af 1955. Alene produktionen af avispapir omfattede 11,3 mill. tons mod 10,5 millioner i 1954. Også hvad angår produktionen af fiberplader, er udviklingen gået meget hurtigt i de seneste år.

(»Yearbook of Forest Product Statistics« forhandles i Danmark af Ejnar Munksgaards Boghandel, Nørregade 6, København, K.).

Fra **MEDLEMSKREDSSEN**

Det var en skuffelse

Vi var mange lokomotivmænd ved Fredericia maskindepot – og jeg vil tro også ved andre maskindepoter – der i foråret 1956 modtog meddelelse om en ombygning af remisen med glæde. Længe havde den været i en forfatning, der rummede en alvorlig fare for liv og lemmer, vi var derfor taknemlige, da der kom gang i arbejdet. Skjules skal det heller ikke, at vi beundrede det tempo, hvormed ombygningen fandt sted. Selvom vi under arbejdet måtte tage en del ubehageligheder, så længe nedbrydningen af den gamle remise og opbygningen af den nye remise fandt sted, skete det på et gunstigt tidspunkt, og ubehagelighederne tog vi gerne for at få det overstået og komme ind under bedre forhold.

Men midt i glæden kom skuffelsen. Vi havde så inderligt håbet, at man ikke alene ville erstatte det gamle, men også udvide, så hele lokomotivparken kunne komme under tag. Ganske vist skrider motoriseringen stærkt fremad, og mange af de gamle dampmaskiner må vige pladsen for motorvogne og motorlokomotiver. Men vi er dog ikke kommet så langt endnu, at samtlige dampmaskiner kan undværes, og det fremgår da også af kørselsfordelingerne her i 2. distrikt, at man fortsat skal bevare en del af dampdriften i tiden fremover. Det underer os derfor, at vi med den store part af dampmaskiner er henvist til at skulle arbejde uden for remisens område. Vil man ikke vise det hensyn – som jeg mener, man bør – over for damptjenestens gamle pionerer, kunne man dog vise det over for personalet. Som lokomotivmand er tjenesten anstrengende nok, og det er en yderligere belastning, når arbejdet med forberedelse og afslutning skal finde sted i fri luft uanset vejrforhold.

Når man nu var igang med en nybygning og kunne gennemføre den på rekordtid – hvorom der

har været talt og skrevet meget – havde det været på sin plads med en fortsættelse af arbejdet, så remisen havde fået en kapacitet, der svarer til det antal maskiner, uanset om det er damp eller motor, som der nu en gang bør være plads til ved Fredericia maskindepot.

- O -

Lige løn . . .

På De samvirkende Fagforbunds forretningsudvalgsmøde d. 8. marts behandledes en henvendelse fra Handels- og Kontorfunktionærernes Forbund og Fagbevægelsens Kvindesekretariat om ligeløn til kvinder og mænd. Der blev nedsat et udvalg, der skal undersøge alle muligheder for at nå frem til ligelønsprincippet gennemførelse.

Som det sikkert vil erindres, blev der ved de sidste overenskomstforhandlinger rejst krav om lige løn, hvor mænd og kvinder udfører samme arbejde.

Under forhandlingerne, der sluttede i 1956, nåedes ikke nogen løsning af dette spørgsmål, og det kan sikkert forventes at man ved forhandlingerne, der begynder til efteråret, vil rejse kravet påny.

Fra Den internationale Arbejderorganisation, ILO, foreligger der en konvention fra 1951 om lige løn for lige arbejde. Det hedder, at enhver medlemsstat i overensstemmelse med de metoder, der anvendes ved fastsættelse af lønsatser skal fremme, og for så vidt det er foreneligt med disse metoder, sikre gennemførelsen af princippet om lige løn for mandlige og kvindelige arbejdere for arbejde af samme værdi, for så vidt angår samtlige arbejdere.

Der var den gang mellem de faglige hovedorganisationer enighed om at ligelønsprincippet her i landet ikke kan gennemføres ad lovgivningsmæssig vej. De samvirkende Fagforbund fandt dog, at lovgivningsmagten i forbindelse med tiltræden af konventionen om lige løn kunne rette en opfordring til hovedorganisationerne om at søge princippet gennemført. Det vil dog sikkert volde ikke så lidt vanskeligheder at få en sådan vedtagelse gennemført i folketinget på nuværende tidspunkt, idet man ikke skal forvente større interesse for spørgsmålet i arbejdsgiverkredse.

For tjenestemændene har det rejste krav ganske naturligt den største interesse. Det skal fastslås, at der i de senere år er sket en forbedring i spørgsmålet om ligeløn, men det må forekomme mere påkrævet, at der til mandlig arbejdskraft betales lige løn for lige arbejde. Skulle det kommende valg, trods alle spådomme om det modsatte, alligevel give det resultat, at en vedtagelse i folketinget om den nævnte opfordring til hovedorganisationerne ligger inden for mulighedernes grænse, ja da skal det i tjenestemandskredse blive hilst med den største glæde og tilfredshed om lovgivningsmagten foregik med et godt eksempel, og vedtog lige løn for lige arbejde om man er gift, samgift eller ugift, ung ældre eller gammel.

G. A. Rasmussen.

Problemet er ens overalt

I »Signalen« har Henry Kjellvard fremsat nedenstående, hvoraf det fremgår, at det ikke alene er i Danmark, jernbanedriften går en hård tid i møde.

Man kan regne med, at cirka 20 procent af de nuværende svenske jernbanelinier efterhånden vil blive nedlagt, og at 40 procent af stationerne på det jernbanenet, som bliver tilbage, kommer til at forsvinde, erklærede generaldirektør Erik Upmark i et foredrag for nogen tid siden. Da jernbanen og stationerne blev bygget, var det hesten som bestemte befolkningstætheden. Nu er biler og busser kommet ind i billedet.

Bilismen har også fremkaldt et andet problem: forudsætningerne for mange buslinier er stærkt svindende. Men samtidig kræves der, at busserne skal fortsætte med at køre. De er påkrævet for at transportere skolebørn, og de er påkrævet, når vejforholdene og føret ikke tillader almindelig biltrafik. De bilister som selv har gjort sit til, at busruterne er blevet uøkonomiske, vil med andre ord have dem ved hånden, sagde generaldirektøren. Selv mennesker som er liberalt indstillet er med på denne linie. Dette problem, som hidtil kun har vist sig i horisonten, kommer nu stadig nærmere.

Desværre ser det ud til, at denne fremstilling af forholdene er rigtig. Det kan være trist at vente på denne udvikling set fra en jernbanemands synspunkt. Men kan man gøre noget ved det? Ikke stort mere end at forsøge at lempe og lindre de sociale følger – sørge for at folk ikke bliver ude af stand til at forsørge sig selv og deres familier. Dette bør ikke byde på nogen uoverstigelig vanskeligheder under de nuværende forhold, eftersom nedlægningen af banerne kommer til at foregå etapevis, og der bør være gode muligheder for at regulere rekrutteringen på en sådan måde, at arbejdsløshed kan undgås.

Det ville være virkelighedsfjernt og reaktionært at forsøge at hindre det stærkeste og mest livskraftige i at vokse frem og gøre sig gældende. »Kun dårer bygger dæmninger af is om våren«, har en digter sagt. Der hvor jernbanen bliver andre transportmidler underlegen, er der ingen mening i at opretholde jernbanen. I alt fald ikke mere end en kort tid.

Den historiske udvikling er fuld af store og små eksempler. For ikke så længe siden besluttede for eksempel fagforeninger – også jernbaneforbundets afdelinger – ikke at bruge læskedrikke, hvis flasken var forsynet med kapsel. Det

var Korkarbejdernes Fagforening, som bad om solidaritet. Så vidt vi ved, er denne boykot aldrig blevet ophævet. Eftersom at alle nu bruger læskedrikkeflasker med metalkapsler, er man »usolidarisk« mod fagforeningens beslutning! Det ser ikke ud til, at dette til gengæld skaber større forstyrrelse i sindslige vægten.

Da seklet var ganske ung, var alle tog udrustet med en vognsmørrer. En eller anden ældre jernbanemand husker sikkert denne epoke. Så gik man over til at bruge kuglelejer eller rullelejer, og vognsmørrerne på togene »udrationaliseredes«. Dette skete under protester og mange skarpe resolutioner – akkurat som nu – så dagens lys. Noget senere kom trykluftbremsen. Bremspersonalet blev overflødig og nye protester blev fremsat. Yderligere flere hundrede måske tusindtals jernbanemænd så sit levebrød truet.

I det hele taget har vi let ved at gøre os solidariske med Albert Engstrøms koling – vagabonden, som engang stod ved Söder Mälarstrand og dybt interesseret så på løsningen af en sandpram, der foregik ved hjælp af et dampspil, idet han overfor dette tekniske vidunder filosoferede: »Jädran annåda vad jobb de skulle bli, om man lossade med teskjed!«.

For ganske nylig tog en deputation solide murere op til socialminister Kinna-Eriksson. Deres bekymringer var, at den moderne bygningsteknik særlig i vintermånederne havde bevirket en større arbejdsløshed inden for det gamle hæderkronede murerfag. Man bygger for tiden ikke så meget efter de gamle håndværksmæssige metoder, d. v. s. opmurer murstensvægge. Man arbejder nu med færdigbyggede fag fremstillet på forhånd, og man bruger cement i meget større omfang.

Man forstår så udmærket de forskellige arbejdsgruppers personlige bekymringer. Det vil altid være trist og vemodigt, at se det fag man har lært sig, blive overflødig under den moderne tekniks og storbedrifts omstilling af arbejdsmetoder. Og dog er der ingen vej tilbage! Forudsætningen for at forøge eller i alt fald bevare levestandarden, herunder forøget betryggelse for alderdommen og kortere arbejdstid – formentlig 5-dages ugen om 3 år – er at man stadig drager fuld nytte af de langt mere rationelle produktionsmetoder. Man har altid taget imod disse med modvilje, men har trods alt måttet akceptere dem som en nødvendighed, hvor bittert det end har været for mange.



Hvem er gammel?

Det spørgsmål er vi blevet stillet over for utallige gange, efter at vi i bladet sidste gang skrev det lille stykke om de »gamle«, der gerne ville glæde frk. Petersen. Vi erkender, at der burde have været en lidt klarere definition af begrebet. Nu ville skæbnen imidlertid, at det var en gammel ven på over 80 år, der først henvendte sig til foreningens formand, og det kan have været medvirkende til, at vor udtryksform går i retning af, at der alene var tale om de feriehjemsgæster, som er kommet en del op i årene. Dette var imidlertid langt fra meningen, hvorimod udtrykket »gamle« skulle omfatte de mange, der er kommet på feriehjemmet gennem mange år, »og« som det blev sagt »har nydt godt af frk Petersens gode forplejning«.

Vi skynder os derfor at undskylde den noget mangelfulde meddelelse og tilføjer, at alle naturligvis er hjertelig velkommen til at være med.

Ung svensk pige søger veninde i Danmark

Fra lokomotivfører Ernst Stridsberg, Idrottsgatan 32, Uppsala, Sverige, er søgt redaktionens bistand til at komme i forbindelse med en dansk lokomotivmand, der ligesom han har en 15 årig datter. Han ønsker denne kontakt for at de 2 piger kunne gæste hinanden i sommerens løb.

Vi lader Stridsbergs anmodning gå videre, og eventuelle interesserede bedes skrive til ovenstående adresse.



Forfremmelse til lokomotivfører i 11. lkl. pr. 1-4-57.

Elektroførerne:

- C. Petersen, Enghave i København Gb.
- E. T. J. Petersen, Enghave i Nykøbing F.

Motorførerne:

- O. Bruno, Struer i København Gb.
- B. Therkildsen, Århus i Nykøbing F.

Lokomotivfyrbøderne:

- E. T. Svendsen, Frederikshavn i København Gb.
- H. Jürgensen, Århus i København Gb.
- I. J. Jensen, Ålborg i København Gb.
- N. H. W. Hansen, Helsingør i København Gb.
- M. H. Jensen, Randers i København Gb.
- B. I. Daugbjerg, Fredericia i København Gb.

Forflytninger efter ansøgning pr. 1-4-57.

Lokomotivførerne (11. lkl.):

- A. Christensen (Tunø), Helgoland til København Gb.
- K. A. Hansen, København Gb., til Helgoland.
- L. J. Jespersen, Gedser til Randers.
- P. H. Kristensen, Nykøbing F. til Fredericia.
- C. V. Rasmussen, København Gb. til Fredericia.
- F. V. Nielsen, Hobro til Århus.
- E. Christensen, Åbenrå til Århus.
- S. E. Schou, Padborg til Åbenrå.
- O. M. J. Jensen, Helsingør til Padborg.
- H. Boegh, Fredericia til Helsingør.
- C. R. Jørgensen, Nykøbing F. til Fredericia.

Lokomotivfyrbøderne:

- I. N. Christensen, Fredericia, til København Gb.
- V. N. Mielec, Esbjerg, til Fredericia.
- J. U. Jessing, Tønder H, til Esbjerg.
- I. Møller, København Gb., til Frederikshavn.

Ansæt som lokomotivfyrbøder pr. 1-4-57.

Lokomotivfyrbøderaspiranterne:

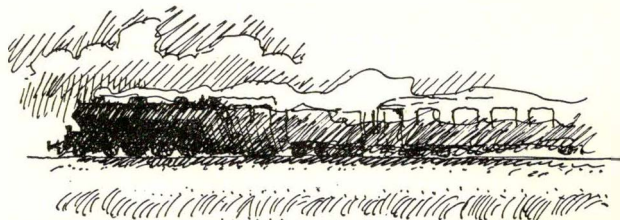
- H. S. P. H. Jensen, København Gb. i København Gb.
- J. Nielsen (Agger), København Gb i København Gb.
- C. V. Andersen, København Gb. i København Gb.
- H. Nielsen, København Gb. i Tønder.
- B. Sørensen, København Gb. i København Gb.
- B. H. Nielsen, København Gb i København Gb.
- T. P. Nielsen, København Gb. i København Gb.

Redaktionen minder om

at sidste frist for indlevering af stof til bladet er 15 dage før den dato, det blad udkommer, hvori stoffet ønskes optaget. For bladet, der udkommer den 5. i måneden, må vi således have manuskripterne senest den 20. i måneden før, og til bladet, der udkommer den 20., må det være redaktionen i hænde senest den 5. i måneden.

HUSK

for at undgå standsning i forsendelsen af Dansk Lokomotiv Tidende ved flytning af meddele postvæsenet den nye adresse. Det hænder ikke så sjældent, at medlemmer undlader eller glemmer ovennævnte meddelelse til postvæsenet, hvilket forårsager ulemper både for medlemmet og for foreningens kontor.



Dansk Lokomotivmands Forening

Feriehjemmet

Modtaget
Antal
Takst
Bekræftet
Værelse nr.
<i>Udfyldes af kontoret</i>

Navn:	Ophold ønskes for				personer		
Stilling:	mig selv		}	sæt x			
Adresse:	min hustru						
Vi (jeg) ankommer:	kl.					Alder	
Vi (jeg) afrejser:	kl.	egne børn					
Her opgives både dato og tidspunkter. Ankomst og afrejse kan ikke foregå på søndage.		fremmed børn					

Bemærk: Der kan kun skrives *een familie* på denne formular.

Indsendes under adresse:

Dansk Lokomotivmands Forening,
feriehjemmet,
Hellerupvej 44, Hellerup.

..... den / 19

.....
Underskrift

		Ophold pr. dag	Børn indtil 8 år	Børn 8 til 14 år	1 måltid udenfor døgnets	
					voksne	børn
1	Medlemmer, disses hustruer, enker efter medlemmer samt børn indtil 18 år.	12,00	3,00	6,00	4,00	2,00
2	Ekstraordinære tjenstgørende medlemmers hustruer samt børn indtil 18 år. Andre tjenstemænd ved DSB, hustruer samt børn indtil 18 år.	14,00	4,00	7,00	4,00	2,00
3	Andre voksne og børn over 14 år.	16,00	5,00	8,00	4,00	2,00

E. Greve Petersen.

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 Cichorieterri A/s**
Telefon 15 og 23

NØRREGADES KIOSK

Nørregade 9 (Alfred Johansen) Tlf. 261

Alt i Dag- og Ugeblade — Tobak og Spiritus

Bødtcher-Jensen

Kongegade, Nyborg, Tlf. 33

Bøger
Papir
Musik

Nyborg
JERN Telefon 76

Drevsen & Nellemann

NYBORG - TELF. 25 og 189
Isenkram-, Støbogods-, Glas-, Porcelæn- og
Udstyrsforretning

**NYBORG DAMPVASKERI
OG TRI-RENSERI**

Kemisk Tøjrensning
Telefon 54

Cafe **FÆRGEGAARDEN**
Godt Madsted . Billige Priser . Tlf. Nyborg 582

Forlang!

**Carlsminde
øl og vand**

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)

Nyborg Ligkistemagasinet
K. Jacobsen Snekermester
Besørger alt vedr. Begravelse el.
Lisbrænding. Grdl. 1897
v/ Slottet . Tlf. 171

Radio-Magasinet
Østfyns største Grammoson-
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 Butiksløje
derfor billigste Priser

RICHARD LEHN
1. Kl. Herreekvipering Tlf. Nyborg 68

Til daglig og Fest
»BORGERFORENINGEN«
Tlf. NYBORG 1313 *altid bedst* H. Nicolaisen

Nyborg
N. Urban Sørensen
Telf. 111 2 L.
Altid 1ste Kl. Varer

Det er altid
TOP-tid

ØSTJYDSKE BRYGGERIER AKTIESELSKAB



Jensen & Nielsen

Kirkegaardsvej 1, Aarhus, Tlf. 1379

Stort
Udvalg i
Grav-
monumenter

Aktieselskabet

AARHUUS PRIVATBANK

Aarhus

København

Fisk - Vildt - Fjerkræ

PRØVEN

FR. ALLE 139 . TLF. AARHUS 253 22

Knud

BRØGGER Special Optiker

Aarhus - Østergade 28 - Tlf. 2 4768

S. Bendtsen & Co.s Eftf.

Skræderforretning

Ryesgade 27, Aarhus

Telefon
Aarhus 3720

Leverandør
til DSB

Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger

Hovedkontor: Njalsgade 15, København
Telefon 4015

Billig ferie i Schweiz

(og Norditalien) i »Den Schweiziske Forening for Familie Pensioner«'s dejlige ferieboliger. 350 boliger på 60 vidunderkønne steder. Prospekter og oplysninger fås hos:
Direktion S. V. F., Gelterkinden/Basel

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

VOGNFABRIKKEN

SCANDIA

AKTIESELSKAB

R A N D E R S



**Diesel-elektriske
lokomotiver og motorvogne**

ERIKSEN & CHRISTENSEN

AKTIESELSKAB

ESBJERG

Marketenderiet

*i Centralværkstederne
og Godsbanegaardens
Lokomotivremise
anbefales*

★
Driftsudvalget

J. Lauritzens Kulforretning A/s

KUL . KOKS . BRIKETTER . BRÆNDELSOLIE

Esbjerg

Telf. 3900