

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

NUMMER 11 . 5. JUNI 1958 . 58. 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 samt Herrelingeri 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 laskedrik fra Tuborg

HB

GIRKEL



KAFFE

Vesterbros Ligkistemagasin

Chr. F. Christensen
Enghavevej 31
Telefon: Eva 1404

Begravelse og Ligbrænding
besørges paa bedste
og billigste Maade
Sen- og Helligdage privat: Hørdumsøade 37. Telefon Eva 5193

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

I. B. Schilder

Nørregade 7
København K

Støt vore
ANNONCØRER

L. A. Jørgensen
Løgravesvej 63
BOGTRYK
Tlf. Asta 5002
København S



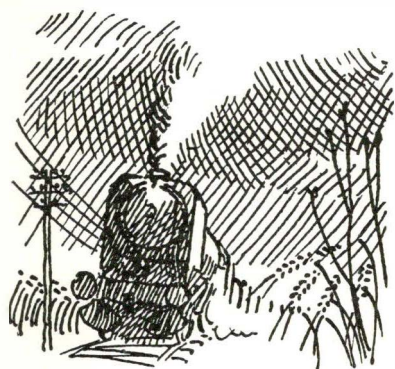
Klingseyvej 6, Kbhvn.
Telefon Damsø 3132



SIGI
Hygiejnske Gummivarer
Katalog gratis
Amk. Gummivarer Industri
Vestergade 3 - København K
Tlf. Byen 4195

Dansk Maskinpakning A/S

Amaliegade 41
København
C. 12528



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 11 - 58. ÅRGANG

5. JUNI 1958



Indhold:

Tjenestemandsloven 1958	179
De har det dejligt -	180
FN nyt	180
Nye lønninger m. m.	180
Et og andet i forbindelse med Alsbanen	183
Frichs-bygget diesellokomotiv li- tra MT	185
Fra medlemskredsen - Fagre nye verden	186
Andalusiske erindringer	188
Jernbanemuseets virksomhed ..	189
Under DLF	190
Personalialia	190

Forsidebillede:

Fra Københavns havn.

*Travlhed ved trælastkajen, medens
fiskeren står havnen ud.*



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.

Tjenestemandsloven 1958

Fredag den 30. maj blev den nye tjenestemandslov vedtaget af folketinget med alle stemmer mod 7. Hermed nåede et langt og fortjenstfuldt arbejde indenfor lønningskommissionen sin afslutning. Gennem 4 år har kommissionens medlemmer arbejdet sig igennem det meget omfattende lovkompleks fra 1946 og søgt de enkelte paragraffer ført à jour i overensstemmelse med den nye tid og de retningslinier, der fra samfundets side er lagt til grund for tjenestemandstillingen. Bevarelsen heraf er foreløbig stadfæstet, for de der er gået ind i statens tjeneste, men om tjenestemandstillingen skal bevares, for de der antages i tiden fremover, er endnu ikke afgjort.

I det store og hele er forslaget til den nye lov blevet akcepteret af de forskellige tjenestemandsgupper og -organisationer, selvom den indeholder væsentlige ændringer i så vigtige afsnit som f. eks. pensionsbestemmelser og aldersgrænsen. Ud fra den udvikling, som har fundet sted igennem de senere år med gennemførelsen af blandt andet folkepension, måtte det imidlertid stå klart, at reglen herfra om en 67-års grænse ville blive overført til tjenestemændene. En gradvis aftrapning af hensyn til de nuværende ældre ansatte havde været ønskelig, og ikke mindst for de gruppers vedkommende der tidligere har haft en lavere aldersgrænse end den, der blev gældende ved loven af 1946, og som af hensyn til tjenestens art og arbejdets karakter udsættes for større belastning under tjenestens udførelse. Der var imidlertid ingen politisk mulighed for en anerkendelse heraf.

Hovedpunkterne i loven måtte derfor modtages af organisationerne som det opnåelige, og Dansk Lokomotivmands Forening har her stillet sig på lige fod med de samarbejdende organisationer. For normeringernes vedkommende stillede det sig imidlertid anderledes, idet hovedbestyrelsen og de ekstraordinære kongresser måtte tage afstand fra den placering, der blev foreslået for lokomotivførernes vedkommende. Allerede på et meget tidligt tidspunkt blev der fra foreningens side gjort indsigelser herimod, men det lykkedes ikke under de første forhandlinger at nå frem til enighed. Nu skal det med det samme erkendes, at trods den lange kommissionsperiode blev der ikke afgivet ret megen tid til de enkelte organisationer for behandling af normeringsspørgsmålene. Inden udgangen af december måned 1957 skulle hver enkelt organisation på baggrund af den gamle lovs opbygning af lønskalaen aflevere sine forslag til lønningskommissionen. På det tidspunkt var man endnu ikke enige om, hvorledes den fremtidige lønskala skulle opbygges, herom blev der først truffet beslutning i midten af februar måned, hvorefter forhandlingerne mellem styrelsen og organisationerne kunne tage sin begyndelse. For vort vedkommende krævede det en del møder med administrationen, før vi nåede frem til et - omend ikke tilfredsstillende så i hvert fald acceptabelt - tilbud for de ældre lokomotivføreres vedkommende. Tilslutningen fra vor side byggede stærkt på, at kommissionen stod foran en snarlig afgivning af betænkningen. Da vi hele tiden har sat det som en æresag at nå til enighed ad forhandlingens vej, sluttede vi overenskomst med styrelsens repræsentanter. I overensstemmelse med vor egen

FN-nyt

Kan en for fed kost og mangel på motion give hjertebe svær?

Hvilken rolle spiller arvelighed, radioaktiv bestråling, infektionssygdomme og fysisk kondition i almindelighed hos moderen, når det gælder de medfødte hjertefejl hos børn? Hvilken rolle spiller formen for arbejde (stillesiddende eller »bevægeligt«) og sindsbevægelser for udvikling af hjerte- og blodkarsygdomme hos det voksne menneske.

Stigning i antallet af hjertesygdomme

Fedt og mangel på motion synes at fremme udviklingen af hjertesygdomme hos voksne, men der findes ikke tal eller andre oplysninger, der giver klare beviser herfor. Der er stadig et forskningsarbejde i gang i mange lande på dette område. I London har man bl. a. undersøgt to grupper af arbejdere – buschauffører og buskonduktører – af hvilke den ene har et stillesiddende arbejde, mens den anden, især i toetages-busserne, får rørt sig meget. Disse to grupper viser højst forskellige resultater ikke blot hvad angår hjertesygdomme, men også for en række andre sygdommes vedkommende. Det er ikke muligt at drage nogen helt klar slutning rent bortset fra, at allerede den naturlige konstitution med dens eventuelle sygdomsanlæg kan have spillet ind ved valget af arbejde: en mand med hjertefejl vælger måske netop instinktivt et mere stillesiddende arbejde. Det er vanskeligt at adskille årsag og virkning, understreger specialisterne.

At en meget fed kost fremmer blodkarsygdomme, forekommer sandsynligt – men igen står videnskaben overfor en påstand, der ikke kan bevises med klare tal og andre kendsgerninger. Eskimoerne, der spiser meget fedt, har ikke procentvis flere tilfælde af blodkarsygdomme end den almindelige befolkning i gennemsnit, og samtidig har bantunegrene, hos hvem blodkarsygdomme blev anset for noget så godt som ukendt, nu ved de senere undersøgelser vist sig at være udsat for dem i omtrent lige så høj grad som et hvilken som helst civiliseret samfund.

tankegang og ud fra den betragtning, at det efter aftale med centralorganisationen påhvilede hver enkelt tilsluttede organisation selv at forhandle afsnittet om normeringer, ventede vi, at lønningsskmissionen ville modtage styrelsens indstilling. Kommissionen havde på det tidspunkt endnu ikke afsluttet sit arbejde eller afgivet betænkning. Imod forventning afviste kommissionen imidlertid det fremsatte forslag, og vi stod på den første ekstraordinære kongres og på centralorganisationens repræsentantskabsmøde i den ejendommelige situation at være enig med de mennesker, der kender vort arbejdsområde, og under hvis ledelse vi til daglig hører, uden at kunne få samme anerkendelse, som andre organisationer, der havde sluttet overenskomst med deres styrelse.

Om de mange efterfølgende forhandlinger og henvendelser, blandt andet til det af folketinget nedsatte udvalg, skal vi ikke komme nærmere ind på eller uddybe ved denne lejlighed, men kun tilkendegive, at den bitterhed, der gjorde sig gældende blandt de ældre lokomotivførere, da forslaget om normeringerne forelå, naturligvis ikke blev mindre, da lønningsskmissionen indtog ovennævnte standpunkt. Selvfølgelig kan der indløbe fejl under opbygningen af så stort et lovkompleks, men når disse påpeges i rimelig tid, og der fortsat føres forhandlinger om et af de urimelige punkter, bør kommissionen tage hensyn til det endelige resultat af disse forhandlinger.

Det lykkedes ikke vor forening at få de ældre lokomotivføreres berettigede ønske imødekommet, inden loven blev vedtaget, men et tilsagn fra vor generaldirektør, om at søge problemet løst på den kommende normeringslov for 1959/60, har givet anledning til, at hovedbestyrelsen har kunnet anbefale, at der ikke foretages videre i sagen på nuværende tidspunkt.

De har det dejligt –

de svagføre, når de tilbringer 8 dage på foreningens feriehem. Deres taknemlighed er større, end der kan gives udtryk for gennem disse linier. Lad os derfor igen i år glæde 50 af disse hårdt ramte mennesker ved at gentage de sidste års arrangementer.

Vi opfordrer hvert enkelt medlem til at yde et bidrag gennem den landsindsamling, der nu iværksættes og slutter den 31. august. Indtegningsmaterialet vil blive tilstillet afdelingsformændene, og vi takker på forhånd for det arbejde, de udfører i forbindelse hermed.

Husk, at indtegningen slutter 31. august og at beløbet opkræves af de lokale tillidsmænd. Beløb kan også sendes direkte til foreningens kontor under giro nr. 245 42.

Vi kan i denne forbindelse fremsætte den glædelige meddelelse, at også andre organisationer vil følge lokomotivmændenes eksempel. Således har Dansk Jernbaneforbund i år planlagt et 8 dages ophold for 50 svagføre i Feriebyen ved Middelfart, og vi er bekendt med, at Jernbaneforeningen og Fællesorganisationen DSB arbejder med lignende plan, som dog næppe gennemføres før til næste år, men til den tid skulle der til gengæld så kunne komme ialt 200 svagføre på ferie.

Nye lønninger m. m.

Til orientering bringes herved nogle eksempler på, hvorledes indplaceringen i de nye lønklasser vil finde sted, efter at loven nu er vedtaget af folketinget.

Det bemærkes, at i anførte såvel brutto- som nettolønninger er stedtillægget holdt udenfor, og satserne er ifølge loven forhøjet til følgende beløb: sats a kr. 948, sats b kr. 600, sats c kr. 420, sats d kr. 300, medens hidtidige sats d bortfalder. De under sidstnævnte sats tidligere opførte by- og landkommuner vil i henhold til lønningskommissionens betænkning blive placeret under stats d.

Eksempel I:

Lokomotivfyrbøder på begyndelsesløn i tidligere 14. lønklasse:

Grundløn	kr. 2 400
Pensionsgivende tillæg ... »	960
Reguleringstillæg	5 280
Midlertidigt løntillæg ... »	2 448
Særligt løntillæg	120
Bruttoløn ialt ..	kr. 11 208

For at finde frem til på hvilket løntrin vedkommende lokomotivfyrbøder anbringes i ny 7. lønklasse skal tillægges 20 pct. af tidligere grundløn og pensionsgivende tillæg i gamle lønklasse (2400 + 960 = 3360), hvilket giver et beløb på 672 kr., som tillægges tidligere anførte kr. 11208, hvorefter beregningstallet bliver ialt kr. 11 880, som skal anvendes til indplaceringen.

Denne skal finde sted på det nærmest liggende højere i 7 lønklasse, og dette tal er første løntrin i nævnte klasse, nemlig kr. 12 120 bruttoløn, altså uden fradrag af pensionsbidrag, samt andrager 4 pct. af bruttolønnen, samt eksklusive stedtillæg.

Eksempel II:

Elektrofører med 1. alderstillæg i tidligere 13. lønklasse:

Grundløn	kr. 2940,00
Alderstillæg	» 180,00
Pensionsgivende tillæg. »	1 080,00
Reguleringstillæg	» 5 280,00
Midlertidigt løntillæg ..	» 2 544,00
Særligt løntillæg	» 247,50
Bruttoløn ialt ..	kr. 12 271,50

I henhold til de opførte løndelev udgør 20 pct. af vedkommende elektroførers grundløn, alderstillæg og pensionsgivende tillæg (2940 + 180 + 1080 = 4200) et beløb på kr. 840 som tillægges bruttolønnen 12 271,50, ialt 13 111,50, der i dette tilfælde bliver beregningstallet for indplaceringen.

Vedkommende elektrofører skal placeres på det nærmest liggende højere i ny 10. lønklasse, hvilket er første løntrin i denne klasse kr. 13 200 uden fradrag af pensionsbidrag, samt eksklusive stedtillæg.

Eksempel III:

Lokomotivfører på slutløn i tidligere 11. lønklasse:

Grundløn	kr. 3 180,00
Alderstillæg	» 840,00
Pensionsgivende tillæg. »	1 200,00
Reguleringstillæg	» 5 808,00
Midlertidigt løntillæg ..	» 2 898,00
Særligt løntillæg	» 469,50
Bruttoløn ialt ..	kr. 14 395,50

Grundløn, alderstillæg og pensionsgivende tillæg (3 180 + 840 + 1 200) giver i dette tilfælde kr. 5 220, men under hensyn til at vedkommende lokomotivfører har været placeret mere end 6 år i denne lønklasse, sættes procentsatsen op til 24 pct., og

dette beløb udgør kr. 1 352,80, som tillægges bruttolønnen 14 395,50, ialt kr. 15 748,30.

Samme regel som i de to øvrige eksempler anvendes med hensyn til beregningstallet og det nærmest højere liggende løntrin i ny 12. lønklasse er slutlønnen kr. 16 080 stadig uden fradrag af pensionsbidrag, samt eksklusive stedtillæg.

De her anførte eksempler kan bruges som ledetråd for alle vore medlemmer, således at det ikke vil volde vanskeligheder at finde frem til den lønfremgang, hver enkelt vil få efter den nye lov.

Egenpension.

(efter alder)

For pensionernes vedkommende er der sket dette, at udregningerne for hvad den enkelte kan tilkomme alt efter tjenestealder og bruttoløn, er blevet betydelig lettere end efter loven af 1946.

Stilles man overfor spørgsmålet pension, enten en selv eller medansatte? er der derfor to ting, der skal klarlægges, nemlig alderen og den sidst oppebårne bruttoløn, hvis afskeden skyldes sygdom, medens der for afsked på grund af tilskadekomst – ligesom tidligere – eksisterer andre regler, men herom senere.

Vi skal først finde frem til, hvor stor en del af bruttolønnen pensionen beregnes af, og her går man frem efter følgende skala:

Af de første 4 000 kr. 100 pct.
Af de følgende beløb

over 4 000 til 8 000	95 »
» 8 000 indtil 12 000 ..	85 »
» 12 000 indtil 16 000 ..	75 »
» 16 000	70 »

Dette vil sige, at en lokomotivfører på slutløn i ny 15. lønklasse (18 180)

Tidligere lønklasse	Grundløn inkl. alderstillæg	Samlede lønning ekskl. stedtillæg	20 % henholdsvis 24 % af pensg. løn	Bruttoløn inkl. procenttillæg	Trin i ny lønklasse	Bruttoløn i 7. lønklasse ekskl. stedtillæg
0 alderstillæg	2400	11208	672	11880	1.	12120
1 »	2550	11358	672	12030	1.	12120
2 »	2700	11508	806	12314	2.	12480
3 »	2850	11658	806	12464	2.	12480

vil få følgende beløb at regne med til pensionsudregningen:

100 pct. af 4000 =	4000
95 » » 4000 =	3800
85 » » 4000 =	3400
75 » » 4000 =	3000
70 » » 2180 =	1526

18180	15726
-------	-------

Beløbet, der er fundet frem til efter skalaen, er altså 15726, og dette skal så anvendes, når den virkelige pension, som kommer til udbetaling, skal udregnes.

Efter de gældende regler beregnes pension – bortset fra tilskadekomst – på grundlag af vedkommende tjenestemand's pensionsalder, der regnes efter det tidspunkt, hvor tjenestemanden har gjort tjeneste i 5 år efter det fyldte 30. år. Hvilket vil sige, at en tjenestemand, der er fyldt 59 år og blevet ansat før det fyldte 30. år, har en pensionsalder på 24 år.

Af det beløb, der er fremkommet i henhold til ovenstående skala, opnås ved en pensionsalder

under 10 år	50 pct.
fra 10–12 »	52 »
» 12–14 »	54 »
» 14–16 »	56 »
» 16–18 »	58 »
» 18–20 »	60 »
» 20–22 »	62 »
» 22–24 »	64 »
» 24–26 »	66 »
» 26–28 »	69 »
» 28–30 »	72 »
» 30–31 »	73 »
» 31–32 »	74 »

32 år og derover 75 »

I denne skala er der i forhold til loven af 1946 sket den ændring, at man tidligere opnåede højeste pension efter en pensionsalder på 28 år (63 i leveår), medens man nu først opnår denne ret efter en pensionsalder på 32 år (67 i leveår), stadig alt efter, at man er fast ansat før det fyldte 30. år. Som et incitament til at forblive i tjenesten længst muligt er pensionsbrøken sat op, idet højeste brøk tidligere var 70 pct. imod nu 75 pct.

Det skal i den forbindelse bemærkes, at nuværende lokomotivførere, som er ansat før 1919 og i henhold til tjenestemandsløven af samme år har

fået ret til at få hvert år efter det fyldte 30. år beregnet til $1\frac{1}{6}$ år, stadig bevarer denne ret, ligesom de også bevarer retten til pension af kørepengene.

Som et eksempel vedrørende udregning af den pension, en lokomotivfører kan få, hvis afskeden sker på grund af sygdom, kan vi bruge den tidligere omtalte lokomotivfører, som er på slutløn i 15. lønklasse og fyldt 59 år.

Vedkommendes bruttoløn var 18180 og reduceres til 15726 i henhold til tidligere anførte skala. Af sidstnævnte beløb ydes i henhold til aldersskalaen 66 pct., hvilket giver en samlet årlig pension på kr. 10378.

Tilskadekomstpension.

Som tidligere nævnt gælder andre regler, hvis en tjenestemand under udførelsen af sin tjeneste kommer så alvorligt til skade, at han på grund heraf må afskediges. Vedkommende tjenestemand tilkommer da uden hensyn til alder og tjenestetid den for højeste pensionsalder fastsatte pension.

Som eksempel kan anføres en lokomotivfyrbøder, der er fyldt 25 år og befinder sig på begyndelsesløn i 7. lønklasse, som er kr. 12120 årlig.

Den reducerede løn, hvorefter pensionen beregnes, er:

100 pct. af kr. 4000 =	kr. 4000
95 » » » 4000 =	» 3800
85 » » » 4000 =	» 3400
75 » » resterende	
kr. 120 =	» 90

Ialt .. kr. 11290

Af det reducerede beløb tilkommer lokomotivfyrbøderen 75 pct., hvilket giver en årlig pension på kr. 8467,50.

Enkepension.

Med hensyn til denne er sket den betydelige ændring, at enken efter en tjenestemand, som afskediges på grund af sygdom, ikke får pension, hvis manden ikke var pensionsberettiget, altså ikke fyldt 35 år.

I tilfælde, hvor tjenestemanden var pensionsberettiget, beregnes enkepensionen efter mandens alder og sidst opnåede løn.

Også her bliver lønnen reduceret, og skalaen derfor er følgende:

Af de første 6000 kr. 100 pct.
Af de følgende til 12000 kr. 95 pct.
Af de følgende til 18000 kr. 80 pct.
Beløb herover 55 pct.

Af det herved fremkomne beløb får enken en procentdel, der igen er afhængig af tjenestemandens pensionsalder og efter følgende skala:

Når mandens pensionsalder udgjorde:

under 7 år	35 pct.
fra 7–12 »	38 »
» 12–16 »	41 »
» 16–20 »	44 »
» 20–24 »	47 »
» 24–28 »	50 »
» 28–32 »	53 »
32 år og derover	56 »

En betingelse for at opnå enkepension beregnet efter mandens pensionsalder på 20–24 år er dog, at ægteskabet har varet i 10 år, 24–28 år 15 år, 28–32 år, at ægteskabet har varet i år og 32 år og derover mindst 25 år.

Som eksempel kan vi tage en lokomotivfører i 12. lønklasse på slutløn, fyldt 64 år, som dør på grund af sygdom og efterlader sig en enke, med hvem ægteskabet har varet i 35 år.

Vedkommendes pensionsalder udgjorde 29 år ($64 \div 35 = 29$), og hans sidst opnåede årsløn var kr. 16080, og af denne indgår følgende beløb i pensionsberegningen:

6000 kr. 100 pct.	kr. 6000
6000 » 95 »	» 5700
4080 » 80 »	» 3264
	<hr/>
	kr. 14964

Lokomotivføreren har altså 29 års pensionsalder, og enken tilkommer i henhold til skalaen og ægteskabets varighed 53 pct. af kr. 14964, hvilket giver en årlig pension på kr. 7920.

Det bemærkes, at uanset om tjenestemanden har en pensionsalder på 32 år, spiller ægteskabets varighed en vis rolle, og hvis dette ikke har varet over 10 år, kan enken ikke få over 44 pct. af den reducerede løn.

Enken efter en tjenstemand, der dør på grund af sygdom, inden han var pensionsberettiget, får 2 års beregnet løn efter mandens sidst opnåede løn, og dette beløb skal udbetales månedvis i den toårige periode, men kan udbetales på en gang efter finansministerens skøn efter indsendt ansøgning derom, hvis beløbet skal bruges til køb af en mindre erhvervsvirksomhed eller deslige.

I børnetillæg til enkepensionen ydes 1500 kr. pr. barn årligt, hvis tjenstemanden var pensionsberettiget, og 2400 kr., hvis enken ikke har ret til pension.

Børnetillægget ydes indtil barnets 18. år og kan forlænges, hvis det eventuelt skal gennemgå en uddannelse og ikke har indkomster nok til eget underhold.

Et og andet i forbindelse med Alsbanen

Af en lokomotivfører i Sønderborg

(fortsat fra DLT nr. 9)

Nu har vi jo i Mommark et ophold på 40 minutter, og i den tid diskuterer vi forskellige ting, vind og vejr, de lokale foreteelser, politiske begivenheder og meget andet, og præcis kl. 9,00 køres derfra igen. Dette tog er der sjældent ret mange rejsende med, så togføreren låser pakvognen og flytter hen i motorvognen. Turen hjem tegner til at blive ret begivenhedsløs, idet vi blot skal tage en godsvogn i Over Tandslet, som skal med til Sønderborg. Men vi kommer alligevel ikke ret langt, før noget begynder at indtræffe. Jeg lægger nemlig mærke til, der hvor landevejen fra Sarup til Lille Mommark løber parallelt med jernbanen, at en mor med sine 3 børn, een i barnevogn, een oven på vognen og een ved hånden, har meget travlt med at komme hen til Lille Mommark station. Idet vi kører forbi hende, vinker hun iøvrigt til mig, og jeg vinker selvfølgelig igen samtidig tænkende, at jeg nok skal sørge for, at hun og børnene kommer med. Så da vi derefter holder på Lille Mommark station, gør jeg togføreren opmærksom på, hvad jeg har set, peger hen ad landevejen, så han kan se,

Populært sagt vil det sige, at enken efter en tjenstemand, der er 30 år og dør på grund af sygdom, og i ægteskabet har 3 mindreårige børn, hun vil da først få 2 års fuld løn og dernæst 4200 kr. pr.år indtil det første barn fylder 18 år, hvorved beløbet reduceres med 2400 kr. og så fremdeles til det sidste barn er fyldt 18 år.

Dør manden på grund af tilskadekomst i tjenesten, vil enken altid få mindst 44 pct. af hans pensionsløn, uanset alder og hvorlænge han har været i tjenesten.

Med disse få eksempler og dertil knyttede bemærkninger bliver det muligt for den enkelte at finde frem til, hvad den nye tjenstemandslov indeholder vedrørende indplacering på nyt løntrin, eventuelt egenpension samt enkepension.

det passer, at hun har et stykke vej at tilbagelægge, inden hun er der. Derfor siger han: »Vi kører tilbage og henter hende, så går det hurtigere«. Nu må man huske på, at vi har hele banen for os selv, så hverken togføreren eller jeg har nogen samvittighedskvaler, hvad sikkerheden angår. Mens vi holder, kigger jeg ud og ser, at både togføreren og pakmesteren er sprunget af toget for at hjælpe hende, og jeg kan se, det går stærkt. Mor, børn, barnevogn og det hele er på et øjeblik oppe i toget, og vi kører igen, jeg glad og tilfreds med, at vi fik det således ordnet.

Den smule tid vi tabte, skal vi snart indhente. Men da vi har nået Neder Tandslet og kører derfra igen, så kommer pakmesteren ud i førerrummet og siger i en lidt bøs tone: »Der fik du os lokket til noget galt, det med at tage hende og børnene med op at køre«. Jeg ser selvfølgelig lidt uforstående på ham, men så fuldfører han sætningen med at sige: »For hun skulle slet ikke med toget«. Hun var blevet så befippet, da de var sprunget ned til hende for at få dem op i toget, at hun i den stærke fart, det

hele skete og i angst for, at børnene skulle komme noget til, slet ikke fik tid til at protestere, men meningen var, at hun skulle skynde sig hen på stationen, hvor hendes mand lidt senere skulle afhente hende i bil. Manden var lastbilchauffør for en anden og ville derfor ikke køre helt hjem efter hende. Nu skal det siges, at vi udmærket kendte konen, fordi hun ofte kørte med toget til Over Tandslet, hvor hendes forældre bor. For en gangs skyld kom hun med toget uden at betale. Togføreren og pakmesteren var blevet enige om, at det ikke kunne blive anderledes, da det jo ingen steder står, at også kidnappede rejsende skal betale. Det sidste stykke af vejen morede vi os kosteligt over det skete, og kl. 9,47 kørte vi atter ind på Sønderborg H. station.

Vi har nu de to trediedele af dagturen overstået, men vi har den sidste og værste trediedel tilbage. Den er den værste, fordi det næste tog, vi skal køre kl. 10,58, er en såkaldt slæber, gerne et ret stort tog med masser af gods og flere rangeringer på landstationerne. Tilmed er det også en gennemgående forbindelse til Sjælland, der ikke så gerne må forsinkes. Værst af det hele er vel, at vi på den tid af dagen næsten ikke kan komme igennem Sønderborgs gader for biltrafikken. Det hjælper slet ingenting, at jeg knurrer lidt og klager over MP-vognens halvsløje tilstand, da togføreren nogen tid før afgang kommer og fortæller, at vi har 14 aksler til 141 tons. 142 tons er det højest tilladelige vi må køre med på en A 7 stigning, og det er også mere end nok. Vi foretager bremseprøven, der er i orden, og som en særlig forsigtighedsforanstaltning går jeg endnu en gang rundt om vognen for at se, om den kan sande. Den skal kunne sande, ellers er chancen for at komme op gennem byen temmelig lille, især hvis vi efter en forhindring på gaden bliver nødt til at holde og senere skal sætte igang igen. Sandingen er i orden, men yderligere som en særlig lokal sikkerhedsforanstaltning går jeg også ind i maskinrummet og slutter kniven på manøvrestrømsudkobleren. Det kan nemlig blive farligt, hvis den ikke tidligt nok slutter forbindelsen efter et

eventuelt stop på gaden, som falder så meget bagud. Toget kan finde på at løbe tilbage, inden motorvognen tager fat igen, og derved kan der opstå større ravager. Alt synes i orden, og kl. 10,58 forlader vi Sønderborg H. for tredje gang, jeg med en stille bøn om, at vognen vil kunne holde, og at der ikke må opstå nogen trafikforhindringer på gaden i dag. Vi har, da der som før nævnt er meget at bestille i dette tog, yderligere fået assistance af en togbetjent, og denne kommer ved afgang ud til mig i førerrummet, så vi har hver sin side at se efter, om de forskellige biler nu også bliver sporfrie. Idet vi passerer det lille, men lige stykke vej på Chr. d. X's bro, sætter jeg al den fart på toget, som MP 543 nu engang kan præstere. Det lykkedes at få farten op på 30 km, men på den store stigning falder den igen ned til 20 km. Med et kraftigt stød i fløjten tilkendegiver jeg umiddelbart, før vi kommer ud på gaden, at nu er vi der, og nu må bilisterne enten komme væk eller køre ind til siden. Det er min erfaring, at de fleste er mere bange for at høre fløjten og derfor får sig flyttet i en fart, end de er ved at se os, men det skal også siges, at det lyder temmelig voldsomt med fløjten her i gaderne. Pludselig er vi så midt i gaden med al dens virvar af alle arter bilister, motorcyklister, andre cyklister og fodgængere. Vi holder endnu de 20 km i timen, men jeg lukker øjnene for de 5 km, det er for meget, for jeg ved af erfaring, at vi tidligt nok med et sådant tog kommer ned på 10 km og mindre endnu. Det ser ud til, at vi klarer os. Vi er allerede næsten nået til Perlegadekrydset, men da dukker der pludselig en stor lastvogn med anhænger og det hele op, og chaufføren er straks i vildrede, da han ser os. Ikke så sært, for på gaden er der parkeret adskillige andre biler, og han har faktisk ingen andre muligheder for at komme væk end ved skarpt at køre foran os og ind til gadens venstre side. Det gør han ikke. I stedet smutter han ind i et hul mellem to parkerede biler, men hullet er så lille, at selv om han kører helt op på fortovet med forenden, til fodgængernes forskrækelse, så rager enden af anhænger

alligevel helt ud til sporet. Både togbetjenten og jeg ser hurtigt, at det ikke vil gå, og vi holder endog før lastbilen, men desværre på det værste sted af gaden. Togføreren kommer hen og spørger med nogen bekymring i stemmen, om jeg mener, vi kan komme igennem. Han ved selv af erfaring, at det er vanskeligt at komme igang igen, men han ved også, at det næsten er lige så vanskeligt at komme tilbage, idet bilisterne jo regner med, at vi skal køre fremad. Jeg lover togføreren at prøve, men tvivler på, det vil lykkes, og anbefaler ham derfor at gå tilbage og skaffe plads bagud, så vi kan komme den vej. Der er nu frit foran, og vi prøver. Uheldigvis falder det ene maskinrelæ ud lidt før det andet, og derved kan ingen af dem holde. Resultatet er, at jeg ikke kan flytte toget så meget som en tomme fremad, og jeg opgiver derfor med det samme. Togføreren og pakmesteren har allerede skaffet plads bagud, så efter et lille fløjt ruller vi langsomt tilbage og ned på broen igen. Andet er der ikke at gøre. Mens vi holder på broen og venter et par minutter, indtil vi ved, at den af os skabte trafikknude på gaden så nogenlunde er opløst igen, diskuterer vi lidt frem og tilbage om, hvad vi skal gøre, koble vogne af, få skyder fra Sønderborg H. f. eks., men vi ved, at det hele vil tage tid, så vi bliver enige om at forsøge en gang til. Hele forestillingen gøres om igen, dog denne gang med et endnu kraftigere stød i fløjten. Vi når helt op til Kastaniealle og ser allerede, at det vil lykkes, men så er det galt igen. En lille dame kommer i sin dejlige bil hurtigt kørende ned ad Løngang og ind i Jernbanegade og bliver, da hun pludselig opdager os, fuldstændig komfus. Hun holder midt på sporet og aner ikke sine levende råd, hvor hun skal køre hen, og vi holder derfor med toget anden gang. Jeg er dog lidt mere rolig end sidst, idet jeg mener, at vi herfra må kunne komme igang igen, da vi næsten er nået over den værste stigning. Med mange fortvivlede træk og greb i den arme bils indretninger kommer damen omsider af vejen, og vi prøver at køre igen. Langsomt, uendelig langsomt sætter MP 543 sig igang igen. Den vrider og vender sig

slem. Jeg kan ligefrem mærke, hvor gnisterne flyver og varmen stiger i de forskellige motordele, og jeg sender en venlig tanke til de af DSB's ingeniører, der i sin tid fandt på at ændre vognen samt ombytte de store banemotorsikringer med maksimalrelæer, for ellers var det ikke gået. Men vi glider til sidst ind på Sønderborg by station, glade og lettede over at være kommet op uden alvorlige uheld.

Let svedende og lidt irriteret over de mange småbemærkninger, såsom disse, om motorvognen var blevet træt, om den ikke skulle have mere gas, om de måske skulle hjælpe at skubbe og meget andet, fra de på gaden forbigående mennesker – vi kørte jo i virkeligheden betydeligt langsommere end de kunne gå –, kikker jeg på uret og konstaterer, at vi har brugt 12 minutter for meget, hvilket vil sige, at vi var 17 minutter om at forcere en strækning på 1 km. Men alle forhindringerne taget i betragtning, så er vi godt tilfreds, og vi lover hverandre at skynde os resten af vejen.

I Vollerup og Kirkehørup sætter vi en vogn, og på vores videre færd taber og vinder vi en del tid skiftevis. På turen hjem fra Mommark gangen før havde jeg set mellem Lille Mommark og Neder Tandslet, at en ko stod helt nede ved jernbanens indhegning, og da den på denne tur stadig står der, så lægger jeg mærke til, at den har fået sit tøj snoet fast omkring en pæl og ikke kan komme løs igen. Dette gør jeg, da vi kl. 12,02, altså med kun 5 minutters forsinkelse, når Mommark færge togføreren og de andre opmærksomme på. Da vi ikke rigtig ved, hvilken landmand koen tilhører og derfor ikke kan ringe til nogen, og da samtidig banekolonnen befinder sig på Mommark station, beslutter vi at tage affære, der som koen stadig skulle stå det betræffende sted. Fra Mommark færge kører vi igen kl. 12,25 medtagende 16 aksler med 112 tons. Vi skal sætte to vogne i Lille Mommark, tage een i Over Tandslet og een i Vollerup. Det går let op ad bakken fra Mommark til Sarup, der som før nævnt er en A 7 stigning, og vi skiller os hurtigt af med de to vogne, Lille Mommark

skal have. Ganske rigtigt, da jeg kommer hen, hvor jeg før havde set koen, så står den der endnu. Det vil sige, at den vel sagtens nu har stået der i en 5-6 timer uden at kunne komme til at græsse. Endnu inden jeg holder helt er togbetjenten sprunget af toget og løsner koen i en fart. Det hele har dårligt taget et halvt minut. Koen forsvinder glad med halen lige i vejret, og vi andre, ja, vi syntes at have gjort en god gerning uden at misbruge jernbanens tid. Men skønnest er de dog, at vi tilfældigvis i dag netop har en af landmændene fra Lille Mommark med i toget, og da han ser, hvad vi foretages os her midt på strækningen, så kender hans taknemmelighed for os ingen grænser, hvilket han lader os højlydt forstå. Og selv om koen ikke var hans, men en af hans naboers, så

styrer han i Neder Tandslet sporens strengs ind til købmanden og henter fire øl, en til os hver. Efter denne turdags mange genvordigheder og små hændelser var det dejligt at mærke, at dog et menneske den dag direkte ville værdsætte vort virke. Uden noget særligt resten af turen holder vi igen kl. 13,24 på Sønderborg H. station. Rettidigt og alt i orden.

Med et par ord om, at den klarede vi fint i dag, forsvinder togpersonalet med et »Tak for i dag«. Jeg for mit vedkommende må endnu foretage afslutningstjenesten på MP-vognen, og selvfølgelig er jeg først tilfreds, da jeg lidt efter konstaterer, at MP 543 stadig og trods den hårde medfart er helt i orden og derfor kan tage hjem efter endt dagsgerning med en god samvittighed.

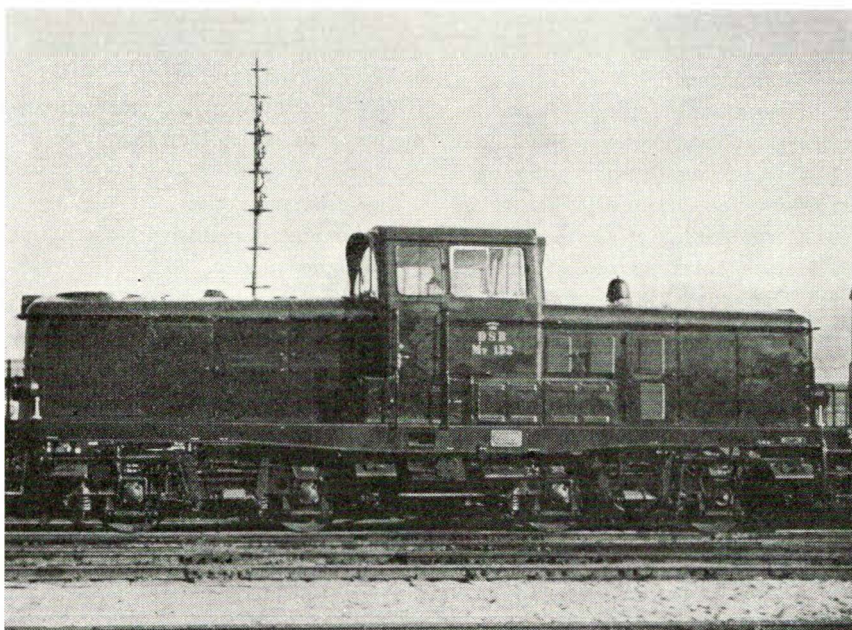
Som afsluttende bemærkning til

sidste del af indlægget vil jeg gerne sige, at det ikke er hver dag, en hverdag på Mommarkbanen former sig som her nævnt. Det er også rigtigt, at de mange små hændelser ikke just er kommet i den rækkefølge som her beskrevet. De er nærmest sat op på den måde for at levendegøre billedet. Til gengæld kan jeg sige, at det her fortalte kun er enkelte af de mange ting, jeg personligt har oplevet på den lille bane. Andre har oplevet og kan sikkert berette om endnu mere.

Man vil måske efter dette kunne forstå, at det så sandelig langt fra er kedeligt at køre på en lille strækning, specielt Mommarkbanen, og man vil vil måske også kunne forstå, hvorfor man kan komme til at holde af en sådan. Har læserne med denne artikel tilegnet sig denne forståelse, hvilket jeg håber, så er hensigten nået.

Frichs-bygget diesellokomotiv litra MT

Foto og tekst af lokomotivfører
E. G. Nyegård, Gb.



Beskrivelse af lokomotivet.

Den elektriske kraftoverføring foregår efter samme hovedprincip som på DSB's øvrige diesel-elektriske køretøjer, idet en jævnstrømsgenerator direkte trukket af dieselmotoren leverer strøm til et antal banemotorer.

Lokomotivets hovedgenerator og hjælpemaskineri drives af en dieselmotor af Frichs, type 8, 200 CV. Det er en 4-takst V-formet dieselmotor med 8 cylindre, og den er indstillet således, at den ved maksimal belastning afgiver 425 hk. Dieselmotoren

har en cylinderdiameter på 220 mm. Cylindrene er anbragt med en vinkel på 90° mellem de to rækker cylindre.

Motorens brændolieforbrug kan tilnærmelsesvis opgives således:

Under tomgang:

Ved 280 omdr./min.

3,2 kg/t.

Ved 400 omdr./min.

4,4 kg/t.

Under fuld belastning (425 hk):

Ved 1200 omdr./min.

75 kg/t.

Hovedgenerator og vekselstrømsgenerator.

Disse to elektriske maskiner er sammenkoblet gennem en fleksibel kobling og drives ved en aksel forbundet med dieselmotoren. Generatorerne er af Titans fabrikat.

Hovedgeneratoren er en konstant KW generator, der leverer strøm til de 4 banemotorer. Vekselstrømsgeneratoren leverer 3-faset vekselstrøm til drift af banemotorventilatorerne, generatorventilator og kølevandsventilator.

Der findes 4 serieviklede Titan-banemotorer. Hver banemotor er i forbindelse med en drivaksel gennem en tandhjuludveksling.

Alt hjælpemaskineri drives direkte fra dieselmotoren eller ved hjælp af separate elektromotorer.

Hjælpegeneratoren er på 4 KW og er anbragt foran dieselmotoren og drives direkte gennem en fleksibel kobling fra dieselmotorens tandhjuludveksling. Hjælpegeneratoren leverer jævnstrøm til batteriladning, belysning, kontrolsystem, magnetisering af hovedgeneratoren og drift af brændoliefortrykspumpe. En automatisk spændingsregulator holder spændingen fra hjælpegeneratoren på konstant 72 volt.

Hvert banemotorpar ventileres af en ventilator, der drives af en vekselstrømsmotor på 5 hk. Disse er anbragt under gulvet i førerrummet, og ventilatorens luft føres til banemotorerne gennem de hule boggiecenter-tappe til boggien og derfra gennem læderharmonikaer.

I lokomotivets forende findes en vertikalt anbragt køleventilator, der drives af en vekselstrømsmotor på 9 hk. Denne ventilators drift kontrolleres af termokontakter. Generatorventilatoren er anbragt oven på generatoren. Den er på 2 hk og drives ligeledes af en vekselstrømsmotor.

En 2-trins luftkompressor med 4 cylindre er anbragt i kølekammeret og drives gennem en fleksibel kobling fra dieselmotorakslen.

Når dieselmotoren løber med tomgangsomedrejningstal 280 omdr./min., leverer kompressoren en luftmængde på 900 l pr. min.

Førerrummet er udstyret med 2 diagonalt anbragte, nøjagtigt ens førerpladser, hver med et komplet sæt kontrolorganer og instrumenter.

Lokomotivet betjenes ved brug af et kontrollerhåndhjul og et frem- og bakhåndtag samt 2 bremseventiler. De 2 kontrollerhåndhjul henholdsvis de 2 frem- og bakhåndtag er koblet sammen ved tandhjul og aksler under gulvet, således at de følger hinanden.

Kontrollerhåndhjulet har 6 mærkede stillinger tomgang og driftsstillingerne 1-5 med konstant omdrejningstal (400), det sidste af bevægelsen er kontinuerlig, hvorunder dieselmotorens hastighed forøges jævnt til 1200 omdr./min.

Under drejning af håndhjulet fra stilling 0-5 øges dieselmotoren hk i 5 trin til 70 hk. Ved drejning fra stilling 5 til maksimum stiger hk jævnt til 425.

Frem- og bakhåndtaget har 5 stillinger 0, frem serie, frem parallel, bak serie, bak parallel.

Der er anbragt to ens instrumenttavler, som indeholder følgende:

- Bremsemanometre.
- Manometer for tidsbeholder.
- Hastighedstavler.
- Banemotoramperemeter.
- Ventiler for vinduesvisker og -tørrer, afbryder og nedblænding af lys.
- Omskifter for automatisk sanding.
- Trykknapper for sanding og signalhorn.
- Kontrollamper for:
 - Sikkerhedsrelæ.
 - Automatisk sanding.

Banemotorkontakter.
Hjulslip.

Desuden findes en manøvretavle, som indeholder følgende:

Termometer for kølevand.
Trykknop for start og stop af dieselmotor.

Kontrollamper for:
Vekselstrømsvigtter.
Kølevandstemperatur.

Maksimal afbryder for:
Manøvrestrøm.
Belysning af motoren.
Startomskifter.

Desuden findes der alarmsirener.

I den forreste del af lokomotivet findes kølekammeret, hvor kompressoren er anbragt, bag det ligger motorrymmedet, i den bageste del er anbragt hovedgenerator, apparatskala og luftbeholdere, og desuden er den forsynet med automatisk bremseregulator, med andre ord en lille MY.

Hoveddata.

Tjenestefærdig vægt	52 t
Brændoliebeholdning	1600 l
Smøreoliebeholdning	250 l
Tandhjuludveksling ved	
banemotor	65/16
Maksimalhastighed	70 km/t
Sandbeholdning	280 l
Antal drivaksler	4
Hjuldiameter	1000 mm
Akseltryk for hvert drivhjul	13 t
Boggiecenterafstand	5450 mm
Afstand mellem hjulsæt og boggien	2200 mm
Længde over pufferne	12490 mm
Største højde	4160 mm
Sporvidde	1435 mm
Mindste kurveradius	80 m

fra **MEDLEMSKREDSSEN**

Fagre nye verden

Lige efter krigen ventede alle, at verden nu skulle blive bedre, og mere fordragelig at leve i. Nationerne havde af bitter erfaring lært, hvad det ville sige ikke at samarbejde. Det kostede strømme af blod, at generobre retten til det fri demokratiske styre, og så nåede endda ikke alle nationer denne menneskeheds fundamentale livsbetingelse.

Efterkrigstiden er ikke blevet det, vi alle håbede. Den varme krig er blevet afløst af en kold krig, og menneskene verden over er i dag ligeså skrækinficeret over for en ny storkrig, som tilfældet var i tiden op mod det sidste store ragnarok.

Der rustes verden over i dag. Stadig nye, og stadigt mere djævelsk udspekulerede masseødelæggelsesvåben opfindes. Krudttønden, vi faktisk alle lever på, bliver dag for dag mere og mere eksplosionsfarlig.

Der er sikkert ingen, der er i tvivl om, at denne tingenes sørgelige tilstand, skyldes rivalisering mellem de to samfundsteorier, den diktatoriske og den demokratiske.

Den demokratiske styreform vil altid finde klangbund i langt det overvejende flertal af jordens befolkningsgrupper, og dette er ganske naturligt. Der ligger jo i det enkelte menneske, uanset nationalitet, race, eller religion, et medfødt krav på den personlige frihed, der ganske naturligt – i forholdet

staten og den enkelte borger – vil finde sit udtryk i ønsket om et frit og demokratisk styre.

Den totalitære styreform derimod, har ingen egentlig klangbund i befolkningerne som sådan. Den kan kun indføres gennem tvang, og i denne kendsgerning har vi vel den største nutidige krigsfare, dersom den totalitære ide, gennem en ny stor-krig, skal blive søgt påtvunget demokratierne.

Nu kan det vel syntes som noget af et paradoks, at demokratiet – der jo naturligt ligger hver enkelt af os nærmest – faktisk ikke altid synes at stå lige stærkt, hvad angår det rent moralske.

At totalitarismen rent militært altid vil syntes at være et hestehoved foran, er ganske naturligt. Diktatoren vil altid have brug for militær indadtil, for at befæste sin egen magtposition, så alene på dette område vil der være et forhold, hvor den totalitære stat, såvel mandskabsmæssigt som udrustningsmæssig, vil stå overordentlig stærkt.

Nuvel – vil man måske sige, men denne overvægt i militær vil ikke være meget værd i en eventuel krig, når den som nævnt i fredstid er indadvendt. Hertil er kun at svare, at sådanne vel nok kan syntes tænkelig, men det er farlig ønsketænkning, der ingen praktisk betydning vil have i en krig, hvor der i forvejen er slået på stortromme for de i alle befolkningsgrupper dybtgående nationalitetsfølelser.

Som nævnt før, syntes demokratiet ikke altid at stå lige stærkt, rent moralsk. Der er ganske vist i et demokratisk samfund politisk frihed for den enkelte. Man har lov til at brokke sig over samfundet, uden at risikere fængsling, eller andet der er endnu værre. Man kan frit vælge det politiske parti, man ønsker at tilhøre, eller give sin stemme, og man har også de fleste steder fuld religionsfrihed, men er det nok?

Dersom en mand er arbejdsløs, og fører en tilværelse, der må betragtes som et absolut eksistensminimum, monstro han så værdsætter disse demokratiske goder ret meget? Mon ikke der er noget der taler for, at han vil være et let offer for en propaganda, der lover ham arbejde og brød, fremfor det samfund, der frit har givet ham lov til at lave vrøvl over, at han ikke har disse to goder.

Historiens erfaring har lært os, hvad arbejdsløshed og nød kan føre til. Den store krise i USA i trediverne medførte arbejdsløshed over den ganske verden, og var den indirekte årsag til krigen 1939–1945, idet de kaotiske tilstande i Tyskland skabte lige netop den baggrund, der gav Hitler magten.

Den øjeblikkelige verdenssituation kan på mange områder syntes meget lig forholdene omkring 1930. I USA er arbejdsløsheden stadigt voksende, og er i øjeblikket oppe på godt 5 mill. I procent vil dette sige ca. 10, vel ikke noget stort tal, set på baggrund af danske arbejdsløshedsprocenter, men efter USA's forhold, noget meget alvorligt, idet man ikke der er vant til så store arbejdsløshedsskarer.

Hvad er så årsagen til denne store amerikanske arbejdsløshed? Ja – ifølge statistik, samt udsagn fra nationaløkonomer, er årsagen overproduktion på det amerikanske marked, lagrene er fyldte, siger man, og derfor kommer der et naturligt stop i produktionen, indtil udligning har fundet sted.

Men mon ikke den egentlige årsag er noget ganske andet, noget moralsk? Ingen må være i tvivl om, at USA er et kapitalistisk samfund med alle de skavanker, dette samfundssystem indebærer. Nu siger man, at lagrene er overfyldte, der har været overproduktion, eller med andre ord, man har blot produceret løs for fulde sejle, uden at tænke på, om baggrunden nu også var tilstede for den produktion, man havde sat i gang.

Der er meget der taler for, at storkapitalismen igen er faldet over sine egne ben i kampen for at få så stor profit som muligt. Har USA haft overproduktion, vil det med ganske simple ord sige, at arbejderen og lønmodtageren ikke har fået sin rimelige andel af udbyttet. Havde man det, var det, der blev produceret, sikkert også blevet aftaget.

Nu kunne vi selvfølgelig, dersom vi var tilstrækkeligt egoistiske, være ligeglade med, hvad der sker ovre i det store USA, men dels står den sidste store amerikanske krise endnu i de flestes erindring, og dels må vi ikke være blinde for, at et samfund som vort er, hvad man kan kalde for delvis kapitalistisk.

Ingen tror vel i øjeblikket på, at krisen i USA får lov til at udvikle sig, uden at staten griber ind, og det ser da også ud til, at for eksempel forsvarsministeriet i den nærmeste fremtid vil placere milliardordrer i den amerikanske industri.

Der er ingen tvivl om, at sådanne store ordrer vil virke stærkt fremmede på beskæftigelsen derovre. Dels vil mange industriarbejdere igen komme igang, og når de igen får penge at købe for, vil virkningen hurtigt sætte sit præg i andre produktionsgrene også. Men selve den kendsgerning, at det er på baggrund af en yderligere oprustning, at USA vil klare sin øjeblikkelige krise, viser et meget alvorligt brist i det kapitalistiske system. Når dertil endvidere kommer, at vi fra de små lande i den vestlige verden hidtil har sat vor lid til international afspænding gennem topkonferencer mellem verdens såkaldte store, melder der sig det for os meget store spørgsmål, om USA nu også er så interesseret heri, som ønskeligt er. Vi må jo nemlig erindre, at international afspænding også vil betyde formindskede rustningsbyrder for de enkelte lande.

Joh – det er for så vidt en fager ny verden, vi lever i. Håbet fra de glade majdage i 1945 er efterhånden svunden ind til blot og bare at blive ønsket om at klare dagen og vejen. De store tanker der blev lagt i den internationale organisation FN, har ikke rigtig kunnet slå igennem, man tænker der, som alle andre steder, egoistisk nationalt. Det, at skabe en verden uden angst, kommer vel engang, men hvornår ved ingen.

Jorden er delt op i to lejre, den ene gammeldags totalitær, byggende på dogmet om lederens absolutte ufejlbarlighed. Den anden lejr er gammeldags demokratisk, man giver her befolkningen den politiske frihed, uden, populært sagt, at give den noget at have den i.

Det må inderligt håbes, at den amerikanske storkapitalisme ikke – trods sin store indflydelse på amerikansk politik – får alt for meget at skulle have sagt i spørgsmålet om forhandlinger på internationalt plan. Skulle det ske, må det befrygtes, at det vestlige samarbejde derved får et knæk. j.

Andalusiske erindringer

Et forvirret kaos af modstridende tanker og følelser overvældede mig den morgen, jeg fra Madrid over Sierra Morena kom ned til sydens frugtbare landskaber, til det solbeskinne og underskønne Andalusien, hvis frodige, afvekslende marker dannede en berusende kontrast til Castilliens ørkenagtige natur.

Himlen forberedte sig på solens opgang og et flimrende dis lå, som et elveragtigt slør, og svøbte sig om dalens oliven- og mandeltræer, som om det ville skjule skønheden for nysgerrige blikke. Aldrig har jeg oplevet en lignende solopgang. Farverne, som langsomt tonede frem i morgendæmringen i stadig skiftende nuancer, påvirkede sanserne med en vidunderlig mildhed og blev en mystisk, men samtidig befriende oplevelse, som gennemsyrede min opblødte hjerne og hver eneste fiber i kroppen med lutter modtagelighed.

Den grønne, duftende frodighed bugnede i al sin dejlighed i det blændende sollys og tegnede et billede af en anden verden end den, jeg kom fra. Store olivenlunde og orange- og citronplantager, der var flankeret af tornede kaktus, blomstrende nerier og viftende palmer, dannede sammen med overdådigt behængte vinstokke og vidtstrakte majs- og rismarker et mønster af farvestrålende skønhed.

Midt i al denne dejlighed, som så så tillokkende og uskyldigt ud, tittede den spanske hverdag ligesom undskyldende frem og fortalte sin tavse historie om et folk, der er stagneret i middelalderlig primitivitet og lever sit liv fuldstændig uberørt af den moderne tekniks fremskridt.

Her kender man ikke til heste, traktorer eller moderne landbrugsmaskiner. De slidsomme mænd og kvinder, som arbejder ude i markerne i den stegende sol, forsøger med de mest primitive redskaber at bjærge de rige afgrøder eller på at gøre jorden moden til at frembringe disse afgrøder. Træploven vender den saftige jord med muldyr, æsler og mennesker som trækraft, og såningen foregår som på Moses tid. Det er næsten, som udviklingen er faldet i staver og sover en tornerosesøvn med halvlukkede øjne.

Men malerisk og romantisk er det for den tilrejsende at slentre rundt i disse underudviklede omgivelser og putte motiver af befolkningens kummerfulde tilværelse ind i kameraet. Det forgangne har jo en magisk tiltrækning på nutidens oplyste mennesker. Jo mere oldtid, middelalder, primitivitet, fattigdom og elendighed, jo bedre. Og her kan man få det hele i koncentreret form.

Langs med landeveje, jernbaner og kaktushegn skyder befolkningens usle huler op i landskabet som små forhøjninger. Det er et deprimerende syn, som vidner om den største armod. Ingen dyreven ville byde sin hund at logere under lignende forhold. Udenfor hulerne står hvidhårede gamle i beskudte laser i en mærkelig let foroverbøjjet stilling og bevæger de krogede arme op og ned. Hænderne har fat i en cylindrisk kølle, som bevæges i et hul. Det er den mærkeligste kværn, jeg har set. Men jeg er sikker på, at deres sveddryppende ansigter og

udtryksløse øjne, som hverken genspejler sorg eller glæde, aldrig har set fremstillingen af mel foretaget på anden måde.

Hele landskabet er gennemkrydset af vandingskanaler og dybe brønde til overrisling af de vidtstrakte marker. Uden disse kanaler og brønde, som er anlagt af maurerne for over tusind år siden, ville hele Andalusien have henligget som en ørken. At få vandet fra brøndene ud i kanalerne er en trælsom og besværlig proces. Enten står mændene dagen lang og trækker en spandfuld op af gangen og hælder ud i kanalerne, eller også har de allieret sig med et gammelt æsel, som traver rundt om brønden fra morgen til aften i en hvileløs gangart. Det er bundet fast til en træstang, der har forbindelse til et hjul over brønden, som trækker vandet op i små spande og smider det ud i kanalerne. En lille mekanisk pumpe ville vel nok kunne udrette underværker her.

Man spørger sig selv, hvorfor den teknisk udvikling er gået fuldstændig udenom dette myreflittige og nøjsomme folk, når den frugtbare jord, ved moderne, rationelle dyrkningsmetoder i løbet af kort tid kunne have hævet dem op over fattigdommens forstemmende sump.

Når man kigger på Spaniens historie, er det måske ikke så mærkeligt. Siden inkvisionens kætterbål flammede og den spanske storhedstid under Habsburgerne i det 17. århundrede gik på retur, har landet haft en tragisk skæbne. Uduelige regenter, krige, anarki, den katolske kirkes uforsonlige tyranni, borgerkrig og diktatur er de smertelige ingredienser, som har sat en stopper for befolkningens åndelige, materielle og kulturelle fremdrift.

De iagttagelser, man gør på turen igennem Andalusiens skønne natur, fylder sindet med en mæthed, der føles som en hel velsignelse, fordi de understreger, at den utilfredshed, misundelse og selvmedlidenhed, som er fremherskende herhjemme, må være et uheldigt foster af vor høje levestandard, for i forhold til mange andre folkeslag har vi i grunden uendelig lidt at beklage os over.

Igennem Andalusien strømmer Guadalquivir, som er sejlbare lige til Sevilla, der ligger ca. 80 km inde i landet. Denne vidunderlige by, der ruger over minderne fra den spanske storhedstid, bringer den tilrejsende kulminationen af sydlandske indtryk. De blændende, hvidkalkede husfacader, som er behængte med et blomsterorgie af farvestrålende skønhed, træder indbydende frem i det skarpe sollys og danner, sammen med viftende palmer, den smukkeste ramme om byens brogede folkeliv.

Og broget er det. Hvis skopudserne blev organiserede ville de danne den største fagforening i hele Spanien. For det er utroligt, hvor de vimser om fødderne på én. De dukker ustandselig op med pudsekassen under armen og forsøger, skønt skoene er aldrig så skinnende, at overbevise én om, at det er uværdigt for så fin en herre at gå med så støvede sko. I begyndelsen føles deres pågæenhed som en irriterende plage, men efterhånden lærer man at gå forbi dem, med en mine af påtaget ligegyldighed, uden at værdige dem hverken et svar eller et blik. Et benægtende svar bliver nemlig opfattet som et halvt ja, mens den stumme overlegenhed og lige-

gyldighed lægger en mærkelig selvudslettende måske over deres listige og pågående ansigter.

Overalt på gadehjørner og trappestene sidder forhutlede blinde mennesker og skriger sig hæse for at henlede opmærksomheden på de lodsedler, de forhandler; og ved siden af dem sidder gamle kællinger og falbyder skobånd, skrivepapir og knappenåle. Det er dog ikke så meget disse produkter, der indbringer dem det daglige brød. De er nemlig samtidig repræsentanter for den illegale sortbørs og skjuler under deres omfavnsrige laser et lager af amerikanske cigaretter, som enhver tobaksforhandler må misunde dem.

Alle gadehandlere, lige fra hønsekræmmere og vandsælgere til lirekassemænd og skopudsere, er interessante fænomener i Sevillas maleriske menneskevimmel. Men ikke mindre interessant er det hektiske restaurationsliv, hvor det sydlandske temperament træder ægte og uforfalsket frem med en løssluppethed, som er helt eventyrligt.

Her diskuterer man tyrefægtning og hverdagens små og store problemer over Manzanilla'en med en lidenskab, der får det porcelæns-hvide i øjnene til at glimte i de mørke ansigter som staniol i solskin. Er der en sangbegavelse iblandt dem, kan han pludselig springe op og fylde lokalet med skingrende arier, mens de øvrige klapper begejstrede til i takt.

Denne klappen er en typisk foreteelse i Spanien. Skal man have fat i tjeneren, klapper man i hænderne, og kommer man sent hjem til hotellet om aftenen, stiller man sig op udenfor indgangen og klapper kraftigt et par gange, hvorefter gadevægteren, som har det meste af en gade at passe, kommer luntende med nogle enorme nøglebundter og lukker op mod betaling af et par pesetas.

Klappen i hænderne kan også sætte sus i skørterne. Når et par unge mænd eller kvinder stiller sig op i et hjørne og slår takten an med hænderne, begynder kastagnetterne øjeblikkelig at kneppe, og den sprudlende spanske livsglæde slippes løs i hidsende danse, som foregår i et sådant tempo, at man er ved at tabe vejret af udmattelse.

Går man gennem Sevillas krogede gader og kigger ind i tilgitrede porthvælvninger, kan et mærkeligt lys, som er både afdæmpet og strålende klart, springe i øjnene og tegne et underfuldt billede af en duftende patio, som i skønhed overgår al anden andalusisk dejlighed. I disse patio'er, hvor saftige plæner, ildrøde roser og himmelstræbende slyngplanter omgiver plaskende fontæner, er en andagtsfuld stilhed, som, i kontrast til det larmende liv udenfor, føles hel balsamisk.

Efterhånden som den audalusiske stemning er gået i blodet og det enestående folkeliv studeret, vender man tankerne mod Pedro den grusomme gamle, skumle borg, Alcazar, hvis imponerende indre træder frem som et østerlandsk eventyr. Ganske vist kan det ikke i skønhed måle sig med Alhambra i Granada, men alligevel er den orientalske atmosfære, der hviler over den vidunderlige have og de kunstfærdigt udsmykkede sale, så fremmedartet, at den begejstrer alle, der ser det.

Katedralen ligger klods op af Alcazar og det knejsende klokketårn, Giralda, som i maurertiden var mineret, men nu er byens vartegn. Det indre

af katedralen er som alle katolske kirker et orgie af prangende kunstværker, der skal putte blå i øjnene på de enfoldige, som i ydmyg forsagelse ofrer den sidste skilling til forøgelse af jomfru Marias bugnende smykkeskrin. Men ellers er katedralen mørk og dunkel som et gravkammer – måske til ære for den nye verdens opdager, Columbus, hvis jordske rester hviler i en af sidefløjene i en sarkofag, som er anbragt på skuldrene af fire gigantiske statuer.

En hysterisk trang til at gøre oprør mod romerkirkens intolerante paradokser bemægter mig, hver gang jeg ser på de fattige, forhutlede skikkelser, der krymper sig sammen i en skriftestol, som knugget til jorden af kirkens prangende rigdomme, for at købe sig syndernes forladelse hos en velnæret pater, der, upåvirket af de knoglede menneskers fattigdom med gridske hænder, indkasserer deres usle rester af klingende mønt.

Men jeg er ingen Luther og mine kætterske meninger ville heller ikke kunne forandre deres ptolemæiske livssyn, fordi uvidenheden sætter en stopper for en befrugtende omstilling af deres tankegang i kopernikansk retning.

Men som turist kan man faktisk være lige glad med, hvordan andre mennesker ter sig, man har frihed i sindet og glædes over oplevelserne i den rækkefølge de konsumeres. Når afskedstimen er slået, og man forlængst er ude af Spanien, og minderne om de eksotiske, andalusiske netter og den landskabelige skønhed dukker frem i erindringen, føler man en kriblende længsel efter at opleve det hele igen.

S. Juul Madsen.

Jernbanemuseets virksomhed 1957-58

Jernbanemuseet har i det forløbne finansår fortsat sit arbejde med stadig at indsamle genstande til belysning af jernbanernes historie og til komplettering af de ved tidligere lejligheder erhvervede objekter.

I dette arbejde er museets personale i høj grad blevet støttet af banernes ledelse og andre medansatte i og udenfor tjenesten og såvel ved statsbanerne som privatbanerne. Disse sidstnævnte baner er i sagens natur knapt så fuldgyldigt repræsenteret i museet, som det var ønskeligt. Museet er derfor også altid stærkt interesseret i at erhverve ting fra privatbanerne, så meget mere som disse baner i stor udstrækning for tiden skifter karakter og arbejdsform.

For at give et indblik, i, hvad der er tilgået museet i det forløbne år, og for at vise, at der stadig kan fremdrages interessante ting, skal her blot nævnes et skønssomt udvalg af disse.

Fra centralværkstederne både i København og Arhus er modtaget lokomotivnumre og fabrikationsskilte. Endvidere noget gammelt værktøj håndforarbejdet i træ af vedkommende forlængst afdøde håndværker.

Blandt lokomotivskiltene er anbragt, smukt opsat på en tavle, alle mærker og numre fra den tidligere Slangstrupbanes motorloko. Fra denne bane stammer også et pulsometer, d. v. s. en vandpumpe, samt en primitiv regnemaskine.

Fra overarkitekten har man fået overladt tre store døre af egetræ med udkæringsarbejder, oprindelig fra Helsingør station. Endvidere en stor og smuk prismelysekroner og en ovn af hvide kakler, begge dele fra den nu forsvundne Lyngby station.

Fra godsbanegårdens lokomotivdepot er indgået et skab med et komplet sæt lokomotivværktøj, og fra maskinafdelingen stammer en hel del elektriske måleinstrumenter, der måske har interesse for teknikere.

Fra søfartsafdelingen har man fra den nu udgåede og bortsolgte isbryder Mjølner erhvervet en stor signalkanon af smukt irret bronze.

Fra baneafdelingens side hidrører en hel del tegninger, fotos og billeder fra forskellige steder, men mest interessant er alligevel en advarselstavle i støbejern med henvisning til politireglementet af 1847, altså fra banernes allerførste dage. Af tavlen fremgår, »at de offentlige Overkørsler ikke maa benyttes de sidste 5 Minutter og de private de sidste 10 Minutter, før 'Tog kunne ventes«, samt »at Kvægdrifter ikke maa passere de sidste 15 Minutter før Togpassering«. Man havde mere tid til rådighed dengang.

I det gamle »Rundrejsebureau«, der var beliggende på Københavns Hovedbanegaard indtil 1934, var i sin tid opsat to kolossalmalerier forestillende en færge på vej mellem Helsingør og Helsingborg samt »Berliner-Ekspressen« ved udkørselen fra Gedser i retning mod Orethoved. Billederne var malet i olie i 1923 af en da kendt maler Rasmus Christiansen. Kunstnerens skitse, der skulle propagandere for den da fornylig efter første verdenskrig genoprettede forbindelse med Tyskland via Gedser-Warnemünde, er nu fundet i et af Sølvgades kasernes kontorer og er derefter blevet overgivet til museet. Og besynderligt nok er de to store originale billeder også kort efter dukket op og er afgivet til museet, hvor størrelsesforholdet dog forbyder at udstille dem.

Et andet kunstværk stammer fra Odense, idet billetkasserer Madsen har indsendt en ramme indeholdende 29 håndtegnede portrætter af ansatte ved Odense station.

Civilingeniør J. Falck har sendt museet en del tryksager og billeder fra ingeniørens tidligere virksomhed som baneingeniør ved DSB.

Og endelig kan nævnes, at museets samling af faner er forøget med to stykker, samt at overbaneformand P. Pedersen har indsendt et stort manuskript med titel: I Statsbanernes Tjeneste 1903-1943 - et værk, som museet kunne ønske, at mange ansatte ville efterligne og indsende hertil til studium for senere slægter. I en fornylig modtaget meddelelse fra det norske jernbanemuseum i Hamar ses, at man der gør et overordentligt stort arbejde for at stimulere indsendelsen til museet af sådanne personaleoptegnelser. Man er allerede i besiddelse af ca. 70 stykker, hvorimod vi herhjemme indtil nu kun har erhvervet 5 af denne art. Vi har altså langt igen. Hvis nogen derfor vil forsøge at tage et sådant arbejde op, er de meget velkomne til det.

Yderligere kan fortælles, at museets bog- og billedsamling er forøget i stort tal, ligesom registreringen af disse ting stadig er fortsat.

Museet har ved udlån fra samlingerne deltaget i forskellige udstillinger og nu sidst og i rigest omfang i den for tiden værende fremvisning på Københavns Hovedbanegård: »- ved banen«.

Endvidere har man som sædvanligt udlånt adskillige billeder og bøger til interesserede samt besvaret mange

skriftlige og personlige forespørgsler om forskellige jernbaneforhold.

Af det foreliggende kan antagelig ses, at museet har interesse på mange felter og virker til mange sider. Man er som følge heraf altid interesseret i hjælp og støtte til opnåelse af videre fremgang i museets arbejde og vækst.

Jernbanemuseet har i år været besøgt af 1023 gæster, men dette tal vil utvivlsomt stige betydeligt i det øjeblik, hvor man kan flytte ind i andre lokaler i en ny og dertil indrettet bygning - fremtidsudsigter, som artikler i dagspressen i den senere tid har givet lidt håb om.



Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

P. G. Møller, Padborg.

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

V. Jordan, lokomotivfører.

Opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

O. V. T. Larsen.

Al opmærksomhed frabedes venligst ved mit jubilæum den 1. juli 1958.

K. N. Rasmussen, lokomotivfører, Gb.



Forfremmelse til elektrofører (13. lkl.) efter ansøgning pr. 1-5-58.

Lokomotivfyrbøder:

H. Olsen, København Gb., til Enghave.

Forfremmelse til lokomotivmester i 7. lkl. efter ansøgning ifølge opslag pr. 1-6-58.

Lokomotivfører (11. lkl.):

R. Lund, Århus H., i København Gb.

Overgået til stilling som kontorist efter ansøgning pr. 1-6-58.

Motorfører:

L. V. R. Madsen, Esbjerg, i Esbjerg.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-6-58.

Lokomotivførerne (11. lkl.):

I. Nielsen, Helgoland, til København Gb.

F. A. Taklo, Helgoland, til København Gb.

Afsked.

Lokomotivfører (11. lkl.):

J. W. Jensen, Viborg, er afskediget på grund af svagelighed med pension (31-7-58).

Dødsfald.

Pensioneret lokomotivfører H. J. V. Hansen, Korsør, er afgået ved døden.

Pensioneret lokomotivfører M. P. C. Andersen, Nyborg, er afgået ved døden.



- i det lange løb vil De synes bedst om

ALBANI PILSNER

Besøg „Kurhotellet“
Nyborg Strand . Tlf. 112

A/s C. F. Schalburg

VINGAARDEN I NYBORG
Grundlagt 7. Juni 1817

NØRREGADES KIOSK

Nørregade 9 (Alfred Johansen) Telf. 261

Alt i Dag- og Ugeblade — Tobak og Spiritus

RICHARD LEHNS EFTF.

ADELGADE 8 - NYBORG - TELF. 68

NYBORG DAMPVASKERI OG TRI-RENSERI

Kemisk Tøjrensning
Telefon 54

Støt vore
ANNONCØRER

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

Radio-Magasinet

Østfyns største Grammofo-
Pladelager
Nørregade 13 . Telf. 1060

C. Knackstredt

Tlf. Nyborg 550

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

Ingen Butikleje
derfor billigste Priser

Til daglig og Fest
»BORGERFORENINGEN«

Tlf. NYBORG 1313

altid bedst

H. Nicolaisen

Weinrich Nielsens

Bageri og Conditori

anbefales

Bevar
Beskyt
Forskøn
MAL!

Nyborg Tapet- og Farvelager

C. Østergaard Jensen

Nr. Voldgade 66 . Tlf. 283

Nyborg Kulimport og Nyborg Cichorietørreri A/s

Telefon 15 og 23

Bødtcher-Jensen

Kongegade, Nyborg, Tlf. 33

Bøger
Papir
Musik

Drevsen & Nellemann

NYBORG - TELF. 25 og 189

Isenkram-, Støbegods-, Glas-, Porcelæn- og
Udstyrsforretning

Cafe FÆRGE GAARDEN

Godt Madsted . Billige Priser . Tlf. Nyborg 582

Forlang!

Carlsminde

øl og vand

HJORTSHØJ CHRISTENSENS Tandteknik

NYBORG - TELF. 920

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

**Aarhus og Omegns
Begravelsesforretning**

Nørregade 1

Telf. 35183

Privat 67 373

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

Knud

BRØGGER Special Optiker

Aarhus - Østergade 28 - Tlf. 2 4768



S. Bendtsen & Co.s Eftf.
Skræderforretning
Rvesgade 27, Aarhus

Telefon
Aarhus 3720
Leverandør
til DSB

CHR. CRISTENSEN
Stenhuggeri og Marmorværksted A/s

Frederiksgade 26, Aarhus - Tlf. 20720

Fællesforeningen for Danmarks Brugforeninger

Hovedkontor: Njalsgade 15, København

Telefon 4015

Sig det med Blomster

★
Paa faa Timer
overalt i Verden

P. B. VAHL

Fr. Alle 149, Aarhus, Tlf. 25150



VOGNFABRIKKEN

SCANDIA

AKTIESELSKAB
R A N D E R S

J. Lauritzens Kulforretning A/s

KUL . KOKS . BRIKETTER . BRÆNDELSOLIE

Esbjerg

Telf. 3900

Marketenderiet

*i Centralværkstederne
og Godsbanegaardens
Lokomotivremise
anbefales*

★
Driftsudvalget