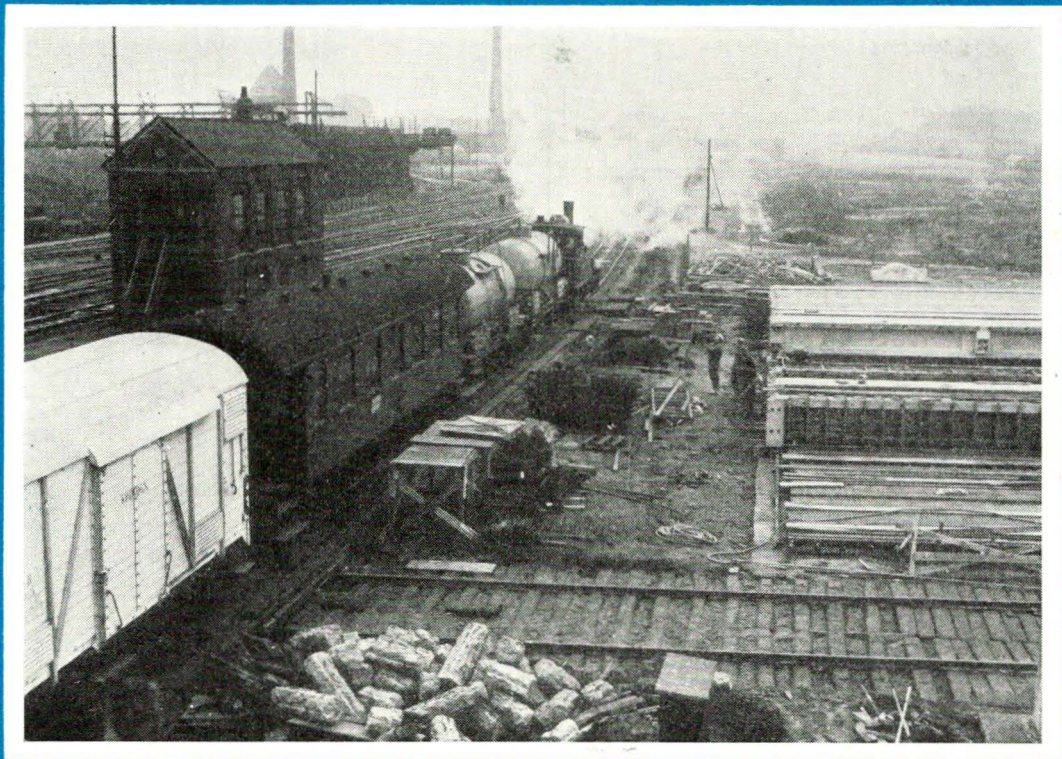


# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 23 . 5. DECEMBER 1958 . 58. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening



**FIONETTE**

Regnfrakker

Ligeså **UUNDVÆRLIG**  
jernbanen er for trafikken er



**Statsanstalten for Livsforsikring**

Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V

**Vestbyens Farvehandel**

C. O. ANDREASSEN

Thorvaldsensgade 36 . Aarhus  
Telefon 2 51 61 . Privat: 4 06 17

★ *Leverandør til Indkøbsforeningen*

Aktieselskabet  
**AARHUUS PRIVATBANK**  
AARHUS KØBENHAVN

## Uden Udbetaling

Som Tjenestemand kan De købe Herre- og Damekonfektion, Kjoler, Dreng- og Pigetøj samt Lingeri og Strikvarer paa vor populære

**10 Maaneders Familie-Konto**



**J. ALBERTSEN**

NØRRE FARIMAGSGADE 68-70

## Weekend-Magasinet

Nørre Farimagsgade 84

København K

Telefon Byen 382 - 2156

- ✕ *Ben - Metal*
- ✕ *Træ - Værktøj*
- ✕ *Smykkeartikler*
- ✕ *Håndbøger*



## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 23-58. ÅRGANG

5. DECEMBER 1958



### Indhold:

CO I's repræsentantskabsmøde .	371
Reumatisme .....	372
Tid er penge .....	372
Tyske krav om arbejdernes sundhed .....	373
Et privat helvede .....	374
Time- og dagpenge m. v. ....	374
De østrigske statsbaners skibs- fart .....	375
Venstrekørsel og hesteridt ....	376
Landsoplysningsudvalget - Besøg på Den kgl. Porcelains- fabrik - Besøg på Henschel- Werke .....	377
Den nye højskole ved Helsingør	378
Forsikringsagenturforeningen ..	379
Hjælp os at hjælpe andre .....	381
DLF .....	382
Personalia .....	382
Medlemslisten .....	382
Samkøb .....	382
Fra Stjernen .....	381

### Forsidebillede:

Fra ombygningsarbejdet på  
Korsør station.



### Redaktører:

E. Greve Petersen  
(ansvarshavende)

K. B. Knudsen.

### Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.  
Telefon Hell. 7269.  
Kontortid 10-16.

### Annonce-ekspedition:

Studiestræde 49, København K.  
Tlf. Central 12327 og Palæ 1142.  
Giro 22289.

Kontortid kl. 8,30 til 16.

Frederiksberg Bogtrykkeri  
Howitzvej 49.

## C. O. I's repræsentantskabsmøde

Onsdag den 19. november afholdt Centralorganisation I sit ordinære repræsentantskabsmøde. Efter det ekstraordinære møde i foråret, hvor forslag til ny tjenestemandsløvs var til behandling, kunne formanden, P. Madsen, på det ordinære møde se bort fra en redegørelse af det store lovkompleks og alene beskæftige sig med den øvrige virksomhed. Denne er til gengæld mangeartet og fremkalder tid efter anden ikke så få problemer for organisationens sekretariat. Selvom tjenestemandsbegrebet er gældende for alle de tilsluttede organisationer, og der gennem centralorganisationens snart 50-årige virke har været tilstræbt en ensartet opbygning af bestemmelserne for samtlige styrelsesgrene, er der, og vil der altid være særspørgsmål for enkelte grupper. En fællesnævner kan trods alt ikke indføres, hvis fornøden hensyn skal tages til tjenestens art og de vilkår, de forskellige mennesker er underkastet.

Ganske kort tid efter den nye tjenestemandsløvs vedtagelse i Folketinget opstod de første fortolkningsspørgsmål, og adskillige sager har i den anledning været til behandling i centralorganisationens forretningsudvalg og styrelse. Helt undgå en omtale af loven kunne formanden derfor ikke, men måtte trække linierne op for et antal paragraffer, der i overgangstiden havde skabt visse vanskeligheder for medlemmerne.

I sin åbningstale fremhævede P. Madsen nødvendigheden af, at vi værner om demokratiet og indenfor vore egne grænser Socialdemokratiet, der er skaber af de gode forhold, blandt andet også tjenestemændene efterhånden er kommet ind under. Den støtte der fra dette parti er mødt, har haft stor betydning for organisationernes arbejde. Formanden appellerede tillige til sammenhold og fordragelighed organisationerne imellem og gav et kort rids over den verdenspolitiske situation. Som mødets gæster var indbudt CO's mangeårige formand, Charles Petersen, og mangeårigt medlem af forretningsudvalget og styrelsen, lokomotivfører Sophus Jensen.

Som regeringens repræsentant mødte finansminister Viggo Kampmann, der i en inspirerende tale redegjorde for afsluttede og foreliggende opgaver i Folketinget. Finansministeren udtalte blandt andet:

Regeringen har vist evne til at gennemføre en finanspolitik, der har skabt en valutareserve på over 1 milliard kr. - den største valutabeholdning Danmark nogensinde har haft. Den forbedrede valutastilling, der dels er opstået ved en stram finanspolitik og dels ved en bedring af vort bytteforhold med udlandet, var en afgørende faktor for, at den nye lov for statens tjenestemænd har fået det tilsnit, den har, og at den har kunnet gennemføres uden udskrivning af nye skatter. Det kunne med det samme fastslås, at det ikke havde været politisk muligt at opnå de lønforbedringer, der er tilsikret tjenestemændene, hvis ikke vort finansvæsen havde ligget så godt, som det gør.

Men er tjenestemændene nu også tilfreds med den nye lønlovslov, spurgte finansministeren og svarede selv, at det vel ikke umiddelbart kan udtrykkes. Som helhed må det erkendes,

## Reumatisme

15 alvorlige færdselsulykker indtraf i løbet af kort tid på en fuldstændig klart overskuelig landevej et sted i Tyskland: alle ulykkerne skete på samme sted, og årsagen var så gådefuld, at der endog gik rygter om mystiske »dødsstråler«. En mand med ønskevist aflurede stedet en særlig hemmelighed, som bevirkede, at sagen i dag er taget op påny af en specialist i reumatiske sygdomme, dr. Schmidt-Lamberg.

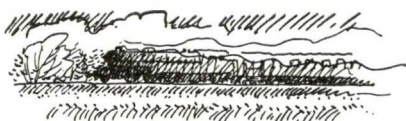
Hemmeligheden bestod i, at en vandåre passerede under vejlegemet på ulykkesstedet. Dette affødte, at dr. Schmidt-Lamberg også analyserede en række jernbaneulykker. Af 46 lokomotivførere, som var erklæret skyldige i jernbaneulykker siden 1945, havde ialt 38 lidt af reumatiske sygdomme eller -smerter. Kun nogle få af dem kunne forklare, at sådanne smerter var dukket op, lige før ulykken indtraf; men afsløringen har vakt så stor opmærksomhed, at fortsatte undersøgelser vil blive nødvendige. Efter dr. Schmidt-Lamberg's udsagn i et tysk forsikringskrift, er det givet, at reumatiske processer kan svække og afbryde sansevirkomheden i kortere eller længere tid og derved få ulykkelige følger.

»Motor«.

## Tid er penge

I året 1. april 1957 til 31. marts 1958 var gennemsnitlig godt 10 pct. af det samlede antal arbejdsløshedsforsikrede ledige. Dette svarer til ialt 69.000 ledige året rundt og kostede alene arbejdsløshedsforsikringen godt 300 mill. kroner i understøttelse. – Hertil kommer de ikke ubetydelige beløb, der ydes af det offentlige i de perioder, hvor de ledige ikke kan modtage hjælp fra forsikringen. Det nøjagtige beløb kendes ikke, men det ligger formentlig i størrelsesordenen 50–100 mill. kr.

Groft skønnet betyder en ledighed af dette omfang, at samfundet er gået glip af en produktionsværdi på godt 1500 mill. kroner i 1957/58.



at der er opnået betydelige forbedringer, men der er sikkert mange, der rent øjeblikkeligt har overset kvaliteten af tjenestemandsløven, idet forbedringerne først indtræder, efterhånden som alderstillæg og avancement opnås.

At der er opstået enkelte skævheder, kan ikke bortforklares og heller ikke undgås i et så stort materiale, men det skal understreges her, at der er udført et stort og dygtigt arbejde af repræsentanterne i centralorganisationerne, der har kendt deres stof, og som i samarbejde med kommissionens embedsmænd har skabt en lov, der bringer mange fordele, og som i årene fremover vil vise sig at være af stor værdi.

En af de store fordele ved den nye lov er ordningen med overenskomstillæggene. Hvis der fremover skal føres forhandlinger mellem finansministeriet og tjenestemændene på basis af forskydninger i lønniveauet på det private arbejdsmarked, vil den forventelig kunne medvirke til en lettelse af arbejdet, idet satsene for overenskomstillæggene er fastsat for de enkelte lønningsklasser.

Finansministeren kom herefter ind på de opgaver, lønningskommissionen ikke havde løst og som var henvist til behandling i særlige udvalg. Om tjenestetiden og de særlige ydelser var ministeren klar over, at tjenestemændene havde specielle ønsker, og han udtalte håbet om, at udvalgene måtte nå frem til et tilfredsstillende resultat. Der var udsigt til en hurtig løsning af spørgsmålet vedrørende de særlige ydelser, der kan gennemføres administrativt og derfor ikke skal forelægges Folketinget.

Ved en omtale af udvalget vedrørende fremtidige tjenestemandsansættelser udtalte finansministeren som sin opfattelse, at det var en misforståelse, hvis nogen anså det for muligt at opnå besparelser ved at overgå fra tjenestemandsansættelser til beskæftigelse af løst antaget personale, og det var hans håb, at det nedsatte udvalg ville nå frem til en klar belysning af dette spørgsmål og dermed fjerne påstanden om, at der skal være færre tjenestemænd og flere løsarbejdere.

Finansministeren sluttede med en redegørelse over den politiske situation og konstaterede, at den tidligere ret voldsomme diskussion om trekantsregeringens levetid nu var ophørt, efter at den var gået ind i sin anden arbejdsperiode. Til denne agtede man at forelægge en ny skattereform med en forbedret og retfærdigere skattefordeling samt en ny bolig- og huslejelov. Om arbejdsløshedsproblemet udtalte ministeren ønsket om at bringe arbejdsløshedsstallet ned på det mindst mulige, både af hensyn til de arbejdsledige og af hensyn til samfundet, thi først da kan de fastbeskæftigede og tjenestemændene til fulde glæde sig over den faste ansættelse.

Centralorganisationens repræsentantskabsmøde blev på alle måder meget vellykket, og på grundlag af det, der var fremlagt i beretningen, var den efterfølgende debat af kortvarig karakter. I anledning af 10-års dagen for overtagelsen af formandshvervet modtog P. Madsen hele repræsentantskabets tak og hyldest. Til styrelsen nyvalgte fra Dansk Jernbane Forbund sekretær E. Rasmussen og banebetjent N. A. Jensen og for personalet ved Sindssygehospitalet valgtes plejerassistent N. Krogh. De øvrige styrelsesmedlemmer genvalgte.



# De tyske fagforbunds krav vedrørende sikring af arbejderens sundhed

På sin pressekonference den 13. november 1958 gav den tyske faglige landsorganisation offentlig-heden meddelelse om sine krav til en nyordning af sygeforsikringen og sundhedstjenesten. Den pointerer, at sygeforsikringen alene kun udgør *en del* af den reform af det samlede sundhedsvæsen, der er nødvendig. Man anerkender, at forbundsregeringen i dens reformplaner vedrørende sygeforsikringen har foreslået visse forbedringer, især for de langvarigt syge, men det er kun opfyldelse af krav, som fagforbundene har fremført i årevis. Derfor opdeler landsorganisationen sine krav i to hovedpunkter:

## I. En reform af det offentlige sundhedsvæsen.

Alt, hvad der vedrører sundhedsvæsenet, de forebyggende foranstaltninger og det oplysende hygiejnearbejde bør centraliseres og udbygges. Hertil hører især en planmæssig oplysning af befolkningen vedrørende en sund tilværelse, forebyggelse af sygdomme og ulykker samt arbejderbeskyttelse. Det oplysende arbejde bør optages på skolernes undervisningsplan. Den videnskabelige udforskning af erhvervs- og folkesygdomme bør fremmes, og der bør oprettes undersøgelsesstationer for gigt, tuberkulose, kræft og hjertesygdomme. Læge- og tandlægekontrollen med børn og unge mennesker bør udvides. Der bør vedtages love til effektiv bekæmpelse af den sundhedsfare, som hidrører fra forfalskede fødemidler, forurenet vand og luft, stærk støj og radioaktiv bestråling. En lægemiddellov bør snarest gennemføres for at forhindre, at markedet oversvømmes med utilstrækkeligt afprøvede medikamenter. Til det offentlige sundhedsvæsens opgaver hører også alle ydelser *ved fødsel og barsel*.

### Hospitalsvæsenet.

Omkostningerne ved hospitalsvæsenet bør afholdes af offentlige midler. Udgifter til investering og vedligeholdelse bør ikke overvælttes på dagpengene. Adskillige hospitaler er umoderne og opfylder ikke nutidens krav til hygiejne og behandling. De bør udvides og moderniseres.

## II. Nyordning af sygeforsikringen.

Den faglige landsorganisation kræver *social tryghed for alle lønarbejdere*. Loven om sygeforsikring bør omfatte *alle* arbejdere uden undtagelse. Dette beforder også den indbyrdes solidaritet og risiko-udligning. Hvis forsikringspligten kun omfatter de lavest lønnede, er sygekasserne ikke i stand til at løse deres opgaver fuldt og helt.

Sygeforsikringen bør både omfatte forebyggende og helbredende foranstaltninger samt rekreation efter sygdom. Behandlingen bør være ens for samtlige forsikrede og deres pårørende. Herunder hører også retten til *frit lægevalg*.

Læge- og tandlægebehandling bør ordnes efter »*huslægeprincippet*« ved indskrivning af de forsikrede hos de af disse frit valgte læger. Herved opfyldes også lægernes ønsker på dette område, og tillidsforholdet mellem læge og patient udvides. Huslægesystemet er også velegnet til at sikre lægerne et trygt økonomisk grundlag.

### Fuld løn i de første 6 uger.

Alle løn- og gagemodtagere bør i tilfælde af sygdom have fuld løn i de første 6 uger efter sygdommens indtræden. *Derefter ydes 70 pct.* af bruttoindkomsten i sygehjælp, hvortil kommer familietillæggene. De bestående regler om sygehjælpens ophør *må bortfalde*. Ved hospitalsophold ydes 70 pct. af sygehjælpen til familiens underhold i hjemmet.

Sygehjælpen ydes, så længe vedkommende er arbejdsudygtig, eller indtil der indtræder anden offentlig forsorg. Ydelserne bør følge kontinuerligt efter hinanden.

Sygeforsikringen bør aflastes for alle væsensfremmede opgaver. Dens udgifter til følgende formål bør refunderes af det offentlige: Ydelser ved ulykker eller erhvervsygdomme, barselhjælp, almindelig offentlig forsorg samt uvedkommende administrationsomkostninger. Kontingentet vil da højst andrage 6 pct. af lønnen. (I Tyskland fradrages sygekassekontingentet ved lønnens udbetaling sammen med andre sociale forsikringsudgifter).

Der bør ikke opkræves nogen art af ekstrakontingent eller kunne tegnes tillægssikring, da dette bl. a. modvirker forebyggelse af sygdom og afholder fra at søge rettidig lægehjælp.

Den faglige landsorganisation omfatter sine krav vedrørende sygeforsikring og sundhedspleje i følgende sætninger:

Social tryghed for alle lønarbejdere, sundhedens bevarelse og styrkelse, uddybning af tillidsforholdet mellem læge og patient, rimeligt kontingent, tilstrækkelige ydelser, klar afgrænsning af de forsikredes forpligtelser.

Det fremgår utvetydigt af dette program, at der – trods den høje sygehjælp – tiltrænges en reform af sygeforsikringen og sundhedsvæsenet på adskillige områder. Statskassens tilskud til sygeforsikringen var i 1954 kun 28 millioner DM, medens kontingentindtægten var 2313 millioner DM og de samlede udgifter var 3828 millioner DM. Sygeforsikringen havde »andre indtægter« til et beløb af 703 millioner DM. – Udgifterne til den offentlige sundhedstjeneste dækkedes helt af statskassen og androg 103 millioner DM. – Kontingentet til sygeforsikringen udredes for halvdelens vedkommende af arbejderne og for den anden halvdelens vedkommende af arbejdsgiverne.

Sygeforsikringen i Tyskland stammer helt fra Bismarcks tid, idet han indførte en lov om sygefor-

sikring for arbejdere allerede i 1883. Den efterfulgtes i 1884 af en ulykkesforsikringslov og i 1889 af en invalide- og aldersrentelov. Alle disse love sammenfattedes i 1911 til en »rigsforsikringsordning«, som i hovedtrækkene gælder endnu, men er suppleret med en række andre sociale love.

S.

## Et »privat helvede« i videnskabens navn

*Hvor meget kan en arbejder udholde?*

I en forstad til byen Chambridge ligger et 3-etagers hus af røde mursten. Udadtil er det lige så roligt og fredeligt som alle de andre huse i nærheden. Og dog er der noget ganske særligt ved dette hus, thi herinde har 32 britiske videnskabsmænd skabt sig et »privat helvede«, hvor de i videnskabens navn undersøger, hvor meget et menneske kan udholde uden at bryde sammen, naturligvis med særligt henblik på mennesket på dets arbejdsplads. De udsætter det menneskelige legeme for belastningsprøver, der går til den yderste grænse af det udholdelige.

Dette hold af videnskabsmænd (sektionen for anvendt psykologi i den medicinske forskning) forsøger at løse det gamle problem vedrørende den menneskelige præstationsevne. Ved hjælp af eksperimenter og praktisk forskningsarbejde prøver man at klarlægge, under hvilke forhold den menneskelige ydeevne kan sættes i vejret, og hvor højt man kan gå. Hvorledes reagerer en arbejder på stadig anspændelse og anstrengelse, på intensiv koncentration om sit arbejde, på høj temperatur, mangel på søvn, stærk støj o. s. v. – Og dernæst det endnu vigtigere problem: Under hvilke ydre forhold arbejder han bedst? – Alle disse spørgsmål søger man at besvare.

*Arbejdere koges, steges og dybfryses.*

Hundreder af forsøgspersoner – hovedsagelig fra den britiske marine – har stillet sig til rådighed for forskerne. De lader sig »steges« ved temperaturer på ca. 38 gr. C., lader sig »dybfryse« i iskolde rum med temperaturer under frysepunktet, og de lader sig »bedøve« af infernalsk spektakel, altså men for at bidrage til at løse de ovenfor nævnte problemer. To af forskerne, dr. Pepler og dr. Broadbent, har i årevis undersøgt virkningerne af hede og støj på det arbejdende menneske. Nu ved de, at en forhøjelse af temperaturen på ca. 10 grader forøger antallet af fejl under arbejdet med ca. 500 pct., og de ved, at en stadig larm svækker koncentrationsevnen.

Men hede og støj er naturligvis kun en lille del af det store undersøgelsesprogram. På en række områder prøver forskerne at klarlægge problemet: »Under hvilke forhold arbejder vi bedst?« Dr. Conrad har f. eks. studeret den menneskelige hukommelse, medens dr. Colquhoun har specialiseret sig om udforskningen af koncentrationsevnen. »Hvor længe kan et menneske koncentrere sig, uden at hans tanker svæver ud? Hvor længe varer det, før en kvindelig arbejder, som daglig prøver 300.000 fyrsten, eller en mand, som pr. time bedømmer 1800 lynlåse, slapper sin opmærksomhed?«

Selv om forskerne prøver at opstille standardregler for hvert enkelt problem, erklærer de alligevel, at den menneskelige udholdenhed for en stor del afhænger af den enkelte selv og af hans evne til at tilpasse sig de herskende forhold. Men forsøgene har dog vist, at selv de mest tilpasningsdygtige personer bryder sammen, når der stilles ekstreme krav til dem. På den anden side føler netop de mennesker, der må arbejde under et stærkt pres og som faktisk er overanstrengte, sig ikke altid trætte, og heri ligger den store fare, som forskerne søger at bekæmpe, for at teknikken, som skulle være et hjælpemiddel, ikke skal blive en dødelig fare.

S.

## Time- og dagpenge m. v.

Med vanlig tålmodighed har man afventet en afgørelse på spørgsmålet om betalingssatserne for time- og dagpenge m. v. til de grupper, der ved den nye lønningslovs fremkomst gennem omplacering af lønklasserne fik en oprykning. Spørgsmålet har sin særlige betydning for vore lokomotivfyrbødere.

Efter de afsluttede drøftelser med finansministeriet er nu gennemført en ordning som fremgående af efterfølgende cirkulære fra finansministeriet til samtlige ministerier og styrelser. Dette betyder, at f. eks. vore lokomotivfyrbødere får kørepengeeftersbetaling fra 1. april d. å. at regne efter de satser, som var gældende for den tidligere 13. lønklasse.

Herudover står stadig uafklaret, hvordan de fremtidige satser for emolumenter skal være. Der føres endnu forhandlinger herom, og vi havde håbet, at der allerede på nuværende tidspunkt kunne foreligge et resultat, men ønskeligt, som det er, nås det forhåbentlig inden det nye år.

Finansministeriets cirkulære:

»På dertil givne anledning skal finansministeriet herved meddele, at der med virkning fra 1. april 1958 at regne kan ydes time- og dagpenge efter sats C, overarbejdspenge og godtgørelse for mistede fridage efter sats A samt natpenge efter sats A til samtlige i den nye 7. lønningsklasse placerede tjenestemænd, herunder også sådanne, som efter deres lønningsmæssige placering under tjenestemandsløven af 1946 kun var berettiget til at oppebære de nævnte ydelser efter en lavere sats end foran nævnt«.

*Beregning af særlige ydelser under funktion (konstitution).*

Indtil videre bedes iagttaget følgende:

Under konstitution eller funktion i højere stilling beregnes time- og dagpenge, kørepenge samt sejlpenge efter den højere stillings satser fra første dag (tur), der henregnes til funktion i højere stilling.

Natpenge, overarbejdspenge og godtgørelse for mistet fridage beregnes under funktion eller konstitution i højere stilling i de første 28 funktionsdage efter egen stillings og fra den 29. funktionsdag efter den højere stillings satser.



## De østrigske statsbaners skibsfart

Herhjemme er det jo en ganske naturlig ting, at statsbanerne benytter skibe i forbindelse med sin trafik – de geografiske forhold har betinget denne udvikling – og statsbane-færger er et lige så naturligt begreb her i landet som en jernbanevogn og et lokomotiv.

Østrig – der ligger midt i Europa uden direkte adgang til havet – råder også over statsbane-skibe – ganske vist af en hel anden art end vore moderne hjemlige færger.

Da samhandelen mellem Europas lande i begyndelsen af forrige århundrede på grund af jernbanerne fik et kolossalt opsving, havde man et stort problem i trafikken fra øst til vest. Her – på en af de mest livsvigtige forbindelsesveje – lå Bodensøen med sine næsten 475 km<sup>2</sup> vandflade og afbrød den naturlige forbindelse mellem Østrig og Tyskland.

For at muliggøre forbindelsen fra den østrigske bred til den württembergske oprettede man ved lov af 4. juni 1883 et selskab til at besørge denne transport. I begyndelsen var dette statsdrevet selskab på linie med statsbanerne, men allerede i løbet af et år – 1884 – kom dette selskab ind under de kongelige og kejserlige østrigske statsbaner – samme år som Arlbergbanen blev indviet.

De to første skibe – det var naturligvis hjuldampere – var »Austria« og »Habsburg«, men allerede på dette tidspunkt var Schweiz, Württemberg, Baden og Bayern begyndt med skibstrafik under forskellige forvaltninger på Bodensøen.

Den østrigske skibsfart på Bodensøen kom hurtigt ind i en sund udvikling, der gav sig udtryk i bygning af nye skibe. Allerede i 1885 byggede man »Kaiser Franz Josef I«. To år senere »Kaiserin Elisabeth« og 1892 »Kaiserin Maria Theresia« – disse tre dampskibe fik dog senere navneforandring til henholdsvis »Dornbirn«, »Bludenz« og

»Feldkirch« efter de tre byer i Vorarlberg af samme navne.

I forbindelse med skibsfarten byggede man også en tørdok og værksteder, hvor bådene kunne overhales og inspiceres.

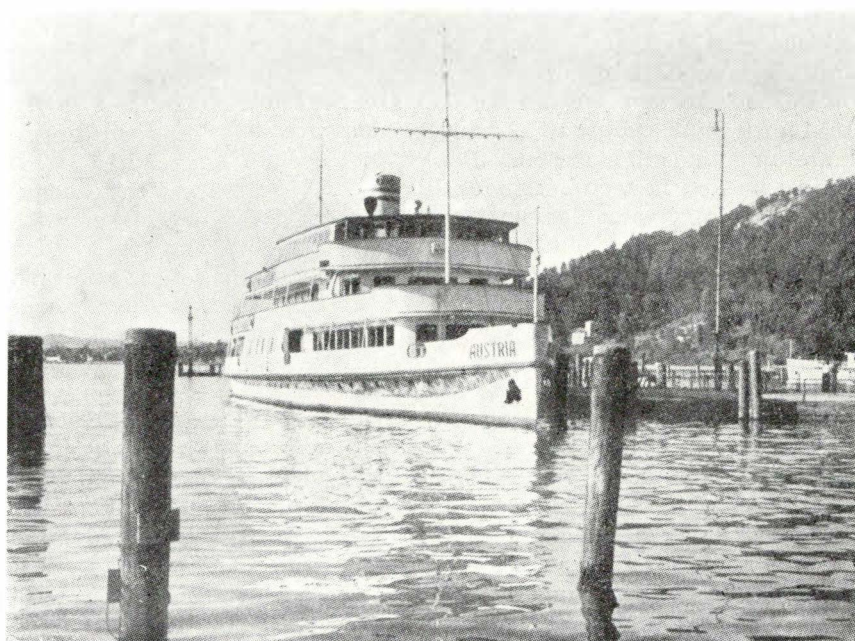
Man havde de første år mest interesseret sig for den direkte trafik fra nord til syd, men efter oprettelsen af en kontrakt mellem de 4 implicerede lande, begyndte man at tage fat på trafikken i søens længderetning. Det såkaldte Bodensø-fællesskab – der i dag består som det tysk-østrigske fællesskab – opdelt ydelse og indtægt ligeligt mellem sig med 25 pct. til hvert af landene.

Udviklingen af dampskibs-trafikken – som et led i de østrigske statsbaner – steg stadig støt indtil den første verdenskrigs begyndelse og kulminerede i 1910 med bygningen af den – efter datidens forhold – supermoderne hjuldampere »Stadt Bregenz« med plads til mere end 1000 passagerer.

Men krigen lammede skibsfarten fuldstændigt – og godstrafikken på søen blev aldrig senere genoptaget, da den efterhånden helt var overgået til skinne-befordring på den såkaldte Bodensee-Gürtelbahn (Bodensø-Ringbane).

Fra 1918 kom der igen gang i skibsfarten, der nu blev indskrænket til at befordre passagerer og ekspres-gods. I bestræbelserne på at forbedre trafikken på søen blev de forældede skibe »Austria« og »Habsburg« udskiftet med det moderne motorskib »Österreich«, der havde plads til 700 passagerer og blev drevet af 2 dieselmotorer på hver 270 HK – det løb af stabelen i 1928. I mange år var »Österreich« det mest moderne skib på Bodensøen og gav anledning til en række af nye skibsbygninger i både Schweiz og Tyskland.

I 1932 trak man »Feldkirch« ud af driften – og i 1937 var heller ikke »Dornbirn« tjenligt til passagertransport mere. I stedet byggede man et nyt



Ostmark, bygget 1938. Har 1945 fået navneforandring til Austria.

motorskib, der løb af stabelen i 1938 og fik navnet »Ostmark« (siden 1945 »Austria«). Det blev bygget på Donau-Dampskibs-Selskabets værft i Kornenburg og blev samlet i Bregenz i tørdokken. Det havde to dieselmotorer på hver 635 HK.

Den politiske omvæltning i 1938 betød også en omvæltning for Bodensø-skibsfarten.

Skibsfarts-inspektionen i Bregenz blev opløst, tørdokken tilkastet og værkstederne bygget om til automobilværksteder. Alle de østrigske skibsfartsfunktioner blev flyttet til Lindau.

For at spare på brændstof blev de moderne motorskibe oplagt og kun de med kul fyrede dampskibe forblev i tjeneste.

Motorskibet »Österreich« blev taget i brug af den tyske marine som øvelsesskib og led naturligvis stor overlast. Efter krigen 1945 blev skibet behandlet som krigsskib og først i 1948 givet tilbage til Østrig som vrage.

Det blev igen bygget op og sat i drift 1953 – og fra dette skib åbnede den østrigske præsident festspillene i Bregenz samme år.

Da Østrig i 1945 skulle igang med genopbygningen, måtte man også for Bodensø-trafikkens vedkommende begynde næsten på bar bund. Ganske vist havde man endnu 3 skibe med en samlet passager-kapacitet på ca. 2700 personer i behold, men hele udstyret inklusive tørdok og værksteder manglede. Motorskibet »Austria« kunne ikke benyttes, da man manglede dieselolie, så der blev kun de to dampdrevne hjuldampere tilbage til at tage sig af trafikken. Det var »Stadt Bregenz«, der i oktober 1945 – under fransk flag – åbnede trafikken mellem Bregenz og Konstanz. Først i 1949 kunne man igen hejse det østrigske flag i agterstavnen – og hermed viste det østrigske flag sig for første gang i 11 år på Bodensøen. Trods utallige besværligheder fortsatte man trafikken og nåede i 1950 op på førkrigs-kapacitet.

Der skulle gennemføres store udbedringsarbejder på skibene og man måtte gennemgå efterkrigstidens virvar af told- og pengerestriktioner og indviklede grænse-formaliteter før man i 1950 kunne ånde nogenlunde lettet op.

Det ældste skib »Bludenx« var i drift indtil 1954, men måtte på grund af rust og utidssvarende indretning indstille driften. Dampskibet »Stadt Bregenz« blev helt ombygget og blev i 1952 forsynet med oliefyring ligesom især salonerne gennemgik en tiltrængt »ansigts-løftning«.

Af hensyn til den stadigt stigende turiststrøm indsatte man 2 motorbåde til rundfarts-sejlads og denne underholdning blev hurtigt så populær, at man måtte bygge yderligere to både til dette formål. Senere er den ene af de to første motorbåde – »Silvretta« blevet flyttet over til St. Wolfgangsee.

Også på Rhinen befordrede man i sæsonen turister på strækningen Hard-Geissau, der vel iøvrigt er den mindst kendte del af den såkaldte »Gammel Rhin« (»Alten Rhein«).

Man kan glæde sig over en støt opgang i skibstrafikken på denne naturskønne egn.

I 1947 sejlede man 42.970 kilometer på Bodensøen og dette antal kilometer steg i 1955 til 68.213.

Antallet af passagerer – der i 1937 var 282.000 steg til ikke mindre end 437.200.

Skibsfarten på Bodensøen er ikke rentabel i vintermånederne og i perioden november til marts er de fleste linier indstillet eller gennemføres kun efter stærkt nedskåret sejlplan.

Man håber på en udbygning af den øvre Rhin til Bodensøen således, at denne flodstrækning bliver gjort sejlbare. Gennemførelsen af dette projekt ville betyde nye muligheder for den østrigske Bodensø-skibsfart og være til glæde for tusinder af turister.

Også på den berømte St. Wolfgangsee i Salzkammergut – ved hvis bredder operetten »Sommer i Tyrol« af een eller anden ubegribelig grund udspilles – befordrer de østrigske statsbane-skibe et stort antal turister i sommermånederne. Alene strækningen Strobl-St. Wolfgang-St. Gilgen (ca. 19 km) gennemføres 32 gange i døgnet.

Skibstrafikken på Wolfgangssøen har sin store berettigelse i passager-transporten, men er også af altoverskyggende betydning for Østrigs turister, der her får et vidunderligt indtryk af een af de skønneste egne i de østrigske alper – et indtryk, man kan leve længe på – og en naturskønhed, man aldrig glemmer, når man een gang har oplevet den.

*Jørgen Petersen.*

## Venstrekørsel og hesteridt

Blandt trafikken folk har det ofte givet anledning til diskussion, hvorfor der køres i venstre side både på landevejen og jernbanen i Sverige og England.

Social-Demokratens motorside for søndag den 12. oktober bringer følgende forklaring herpå:

Fra oldtiden indtil midten af det 15. århundrede foregik al samfærdsel, som ikke var ret stor, enten til fods eller pr. hesteryg – først herefter blev vejene så farbare, at man kunne anvende hestetrukne køretøjer – et køretøj, der i de følgende århundreder under vekslende former var det dominerende.

Venstrekørsel stammer fra den ridende periode, der ligger umiddelbart før man begyndte med vogntrafik. Man var altid udsat for overfald, og valgte, når man mødte modgående trafikanter, at lade dem passere på ens højre side, hvorved man lettest med højrehånden kunne forsvare sig. Enkelte lande har bibeholdt denne færdselsregel.

Da man fik hestevogne sad kusen mest naturlig i højre side, og da han herfra bedst kunne styre efter grøften i højre side af vejen, blev denne side ganske naturligt færdselsretningen.

Samfærdslen mellem folkene var begyndt, det element, der danner et mægtigt kapitel i menneskeslægten kulturudvikling.

Om forklaringen er rigtig, ja derom hersker der vist ikke enighed mellem de sagkyndige, men den lyder meget fornuftig.





## Landsoplysningsudvalget

### Besøg på Den kongelige Porcelænsfabrik

Landsoplysningsudvalget arrangerer onsdag den 11. februar næste år et besøg på Den Kongelige Porcelænsfabrik i København for foreningens medlemmer med damer.

Sammen med dette besøg vil udvalget arrangere en teateraften – formentlig på Det Kongelige Teater.

Hvilket program teateret vil byde på, kan ikke siges for nærværende, men vil blive oplyst her i bladet, så snart repertoireplanen foreligger. Ligeledes vil billetprisens størrelse blive bekendtgjort, når den endelige aftale med teateret foreligger, det kan dog angående dette spørgsmål oplyses, at udvalget vil bestræbe sig på at få den bedst mulige aftale i stand.

Endelig kan det oplyses, at generaldirektoratet er ansøgt om tilladelse til, at de i forbindelse med dette arrangement benyttede familiefriпас fritages for medregning.

Det foreløbige program for besøgs- og teaterarrangementet bliver som følger:

*Tirsdag den 10. februar 1959 »teateraften«.* Det påregnes at provinsdeltagere ankommer til København kl. ca. 18,00.

*Onsdag den 11. februar 1959 kl. 10,00.* Besøg på Den Kongelige Porcelænsfabrik. Besøget påregnes at ville vare ca. 2 timer.

Dersom der melder sig tilstrækkeligt med deltagere, vil besøget blive gentaget kl. 14,00, og fordelingen til de to besøg vil da blive således, at provinsdeltagere placeres på besøget kl. 10,00, medens deltagere fra København placeres på besøget kl. 14,00.

Anmeldelse om deltagelse bedes tilsendt undertegnede snarest belejligt, og senest den 31. december d. å. Anmeldelsen skal indeholde oplysning om navn og postadresse, samt antal deltagere (om man evt. kommer alene eller har sin hustru med). Ligeledes bedes det oplyst, om man ønsker at deltage i teateraftenen den 10. februar 1959, og der gøres i forbindelse hermed opmærksom på, at tegning hertil, under hensyn til indkøb af billetter, må betragtes som absolut bindende.

Alle nødvendige oplysninger vedrørende disse arrangementer vil blive bekendtgjort her i bladet, så snart det endelige program er udarbejdet.

P. u. v.  
J. V. Christiansen.

### Besøg på »Henschel-Werke« Kassel

Landsoplysningsudvalget har modtaget meddelelse om, at besøget på »Henschel-Werke« i Kassel, Tyskland nu vil kunne finde sted, og vi har med virksomheden aftalt vor ankomst til onsdag den 4. marts næste år.

»Henschel-Werke« har i invitationen meddelt, at man under hensyn til de nødvendige sikkerhedsarrangementer og andre forhold, ser sig nødsaget til at reducere deltagerantallet til ca. 50.

Under hensyn hertil, indkaldes der herved påny ansøgning om deltagelse i denne studierejse, og *udvalget gør udtrykkeligt opmærksom på, at tidligere anmeldelse ikke vil blive taget til følge.*

Studierejsen vil få samme program som tidligere anmeldt, med besøg på henholdsvis »Henschel-Werke« samt Kassel rangerbanegård og remise. Ligeledes påregnes der indlagt en byrundtur i bus i programmet.

Generaldirektoratet har meddelt, at der ikke vil kunne tilstås ekstra frirejse i Tyskland, hvorfor eventuelle deltagere må være opmærksom på, at de ikke yderligere vil kunne få frirejse i Tyskland til næste år.

Prisen for studierejsen, alt iberegnet, vil blive ca. 130,00 kr. *Beløbet skal ikke indbetales før nærmere meddelelse foreligger.*

Det foreløbige program er som følger:

*Tirsdag den 3. marts 1959:* Afrejse, deltagere fra 1. distrikt rejser over Gedser–Grossenbrode, og deltagere fra 2. distrikt rejser over Padborg–Flensburg. De endelige togtider vil blive oplyst senere, det kan dog oplyses, at ankomst til Kassel vil finde sted omkring midnat.

*Onsdag den 4. marts 1959:* Formiddag besøg på »Henschel-Werke«. Eftermiddag byrundtur i bus med ophold ved slottet Wilhelmshöhe, med den smukke park, hvor bl. a. kæmpestatuen af Herkules findes.

*Torsdag den 5. marts 1959:* Besøg på Kassel rangerbanegård og remise. Der vil denne dag også blive lejlighed til evt. indkøbstur.

*Fretdag den 6. marts 1959:* Hjemrejse. Afrejsen fra Kassel bliver kl. ca. 7,00 med ankomst til København H kl. ca. 20,00. Deltagere fra 2. distrikt vil få ankomst til Fredericia med tog 14, ank. kl. 19,22.

Ansøgning om deltagelse i studierejsen skal foreligge hos undertegnede senest den 31. december d. å. Ansøgningen skal indeholde nøjagtige oplysninger om navn, stilling og postadresse. Dersom der skulle tegne sig væsentlig over de 50 deltagere, der vil kunne deltage, vil udvalget forsøge at arrangere et besøg i tiden 24.–27. februar 1959. Man bedes derfor påføre ansøgningen en påtegning om, hvorvidt man er villig til at deltage på dette hold, dersom holdet i marts bliver overtegnet.

Dersom permissionerne for 1958/59 er opbrugt, bedes dette meddelt, hvorefter udvalget vil forsøge udvirket tilladelse til, at der overføres permissioner til rejsen fra næste ferieår.

P. u. v.  
J. V. Christiansen.

# Den nye højskole ved Helsingør

Som bekendt udskrev højskoleudvalget, der er nedsat af De samvirkende Fagforbund og Arbejdernes Oplysningsforbund, sidst i juni måned en offentlig arkitektkonkurrence med henblik på at få udkast til den nye højskolebygning ved Helsingør. Fristen for forslagene var sat til den 15. oktober, og på et afsluttende møde den 29. oktober nåede dommerkomiteen til endelig bedømmelse og præmiering af de indkomne forslag.

## 15 etagers punkthus.

1. præmietager blev arkitekt Jørn Utzon fra Hellebæk med forslag om et 15 etagers punkthus som elevbolig og skolens undervisningslokaler og øvrige fællesrum i et 1-etages anlæg placeret omkring en havegård i forbindelse med højhuset.

Som begrundelse for dette valg anfører dommerkomiteen i sin betænkning følgende:

Det meget naturskønne terræn ved Højstrup består dels af et fint kupe-ret marklandskab, dels af en park med meget smukke træer omkring hovedbygningen Højstrup og med en storslået udsigt over sundet og nordøst. Opgaven rummer således en konflikt mellem ønsket om udsigt og en ideel solorientering.

Grundens særlige karakter gør på mange måder en hel lav bebyggelse naturlig, men et en-etages kompleks

vil kun i ringe udstrækning være i stand til at tage udsigtsmulighederne i betragtning, hvad dommerkomiteen finder uheldigt.

En mellemhøj 3-4 etagers bebyggelse forekommer landskabeligt mindre overbevisende med den udstrækning, som højskolen ikke kan undgå at få. De fleste projekter i denne kategori opdeler på uheldig måde grundens forskellige arealer og skjuler træerne.

Højhusprojekterne giver frie udsigtsmuligheder og løser samtidig programmets ønsker om koncentration af elevværelsesafdeling. Lamelhøjhusprojekterne har komiteen dog fundet mindre naturligt på stedet, og kun et mindre udbredt skulpturelt og afsluttet udformet højhus vil kunne accepteres.

Ved bedømmelsen er der i øvrigt lagt vægt på, at der skabes et særligt indendørs miljø ikke mindst for hele opholds- og undervisningsafdelingen med en på en gang ikke alt for udbredt, men samtidig fri og levende verden mellem lukkede og åbne rum, således at elevernes daglige færden rundt i komplekset kan blive en oplevelse.

Løsning af elevboliger, der viser en naturlig opdeling af værelserne i grupper, har virket tiltalende på komiteen både ud fra mere miljøbestemte og praktiske grunde. Der må

være muligheder for i perioder at holde visse sektioner lukkede, ligesom der gerne skal kunne gives forskellige kurser i hver sin afdeling.

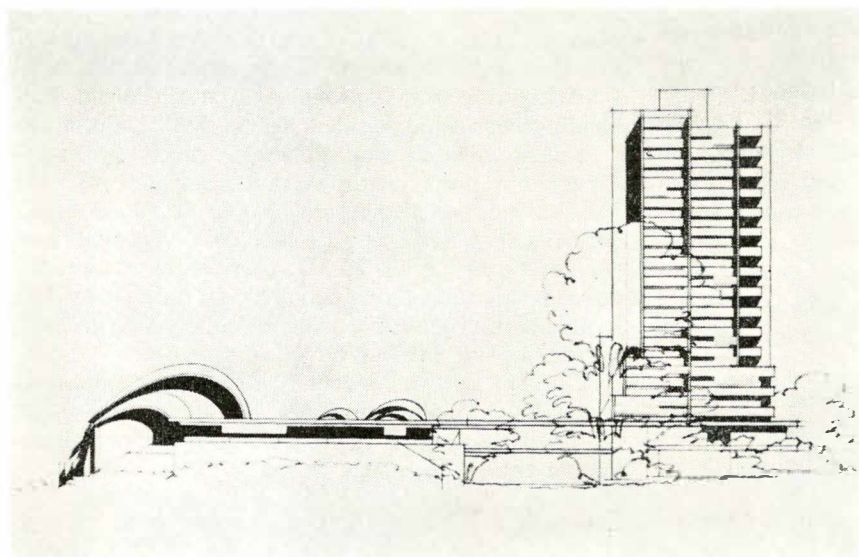
Dommerkomiteen har ikke ventet at finde det i alle detaljer fuldt færdige projekt, men har søgt efter en stærk idé, som opfylder de primære krav som hensyn til terrænet, udnyttelse af udsigt over sundet, koncentration, frie og levende undervisnings- og opholdslokaler og i grupper opdelt elevboliger i et projekt, som samtidig skulle have en stærk arkitektonisk holdning, der kunne tåle detailændringer uden at miste sin karakter. Jørn Utzons forslag opfylder alle disse krav på overbevisende måde og forekommer os af så høj kunstnerisk kvalitet, at det for komiteen tilfulde opvejer de betænkeligheder, som man kunne have over for tanken om et højhus på dette sted.

## I alt 76 forslag.

Jørn Utzon vandt ikke alene 1. præmien på 12.000 kr. men også 3. præmie. 2. præmien på 7000 kr. gik til et forslag fra arkitekterne Jarl Heger og Ebbe og Karen Clemmensen, Gentofte. Dette forslags hovedidé i arkitektonisk henseende er baseret på opførelse af en ca. 180 m lang bygning i 3 etager, der som en vældig mur lukker til søsiden. På tinderne af denne mur er anlagt en promnade, fra hvilken der naturligvis opnås en strålende udsigt over Øresund. Centralhallen og hovedparten af skolelokalerne placeres mod syd foran denne lange bygning og må anses for velindrettet. De kædes på en smuk måde sammen med boligerne til en helhed. Det konsekvent gennemførte arkitektoniske anslag har interesseret komiteen, men forekommer dog noget bastant. Dommerkomiteen finder det mindre heldigt, at man ved den gennemgående mur har foretaget en så udpræget deling mellem park og skole, som forslagene medfører.

Udover de præmierede forslag har dommerkomiteen indkøbt yderligere 3 forslag for hver 2500 kr., og alt i alt var der indleveret 76 forslag.

H. J.





# Nye fordelagtige forsikringsbetingelser gennem Forsikringsagenturforeningen

De fleste danske forsikringsselskaber er begyndt at tegne nye indboforsikringer, – under navn af »Privatforsikring«, »Familieforsikring« eller lignende – forsikringer, som yder en væsentlig større beskyttelse for de forsikrede og deres ejendele.

Også Forsikringsagenturforeningen indfører nu denne nye kombinerede forsikringsform under navnet »Privatforsikring« med forsikringsbetingelser i den mest udvidede form, som i vigtigste uddrag gengives nedenfor – og til den fordelagtigste præmie, således at Forsikringsagenturforeningen stadig kan tilbyde den billigste forsikring på de bedste vilkår.

Foreningens tillidsmænd overalt i landet vil i den nærmeste fremtid aflægge medlemmerne besøg for at foretage omtegning til nye policevilkår, men allerede nu kan vedlagte kort indsendes til foreningens kontor.

Husk at anføre den forsikringssum, der i dag svarer til indboværdien. Alt for mange har underforsikret – og det er ubehageligt, når skaden er sket.

## Hvad er privatforsikring?

I virkeligheden et barn af vor rationaliserings-tidsalder. En »gammeldags« brand-, tyveri- og vandskade-forsikring slås sammen i een forsikring, der benævnes 1) indboforsikring, og herudover kan vor privatforsikringspolice omfatte 2) ansvarsforsikring, 3) hundeanvarsforsikring, 4) sanitetsforsikring og 5) grundejerforsikring.

Det nye er for det første indboforsikringen og for det andet ansvarsforsikringen, idet begge disse forsikringer indeholder meget betydelige udvidelser, hvorimod de under 3)–5) nævnte forsikringer ikke ændres.

## Hvem er dækket af Privatforsikringen?

Det kan siges ganske kort: Alle de personer, der hører med til forsikringstagerens faste husstand, altså f. eks. også plejebørn, der er med i den daglige husholdning, og uden hensyn til alder.

## Hvad dækker Privatforsikringen?

### 1) Indboforsikringen.

Foruden den normale dækning for brand, indbrudstyveri og vandskade sikrer Privatforsikringen Dem også erstatning for tab af bl. a. følgende skader:

*Storm og derved forvoldt nedbørsskade*, hvorved f. eks. Deres møbler, tæpper eller gardiner ødelægges eller beskadiges.

*Simpelt tyveri* for f. eks. vasketøj på tørrepladsen eller barnevognen udenfor gadedøren.

*Tyveri fra aflåsede automobiler.*

*Cykletyveri*, uanset hvor i Danmark Deres cykler er henstillet, når blot de er aflåse og om natten anbragt i aflåset rum.

*Ekspllosion*, f. eks. af oliefyrrer eller trykkoger.

*Flytteudgifter*. Hvis følgerne af en skade nødvendiggør midlertidig flytning fra hjemmet, erstattes Deres udgifter til flytning, opmagasinering og eventuelt hotelophold.

*Færdselsskader*. Beskadigelse af Deres indboganstande, f. eks. tøj, ved færdsels- og trafikulykker eller ved overfald.

### 2) Ansvarsforsikringen.

I takt med priser og leveomkostninger tilkender domstolene større og større erstatninger. I erkendelse af denne udvikling er Privatforsikringens dæknings-summer forhøjet til kr. 300.000 for skade på personer – dog for enkeltpersoner kr. 100.000 – kr. 30.000 for skade på ting og gælder nu overalt i Europa. Foruden familiens almindelige ansvar er følgende ansvarsforhold indbefattet i forsikringen:

*Lånte og lejede ting*: F. eks. støvsugere, radio eller vaskemaskine, som beskadiges i Deres varetægt i indtil 10 dage fra overtagelsen.

*Gæstebudsskader*: Sådan kaldes de hændelser, hvorved man som gæst i et hjem kommer til at beskadige ting, som man ifølge retspraksis normalt ikke kan gøres ansvarlig for. Disse gæstebudsskader er til trods herfor dækket af »Privatforsikringen«.

For færdselsskade, lånte og lejede ting samt gæstebudsskader gælder dog en selvrisiko på kr. 50,00 hvilket vil sige, at de første kr. 50,00 af skaden ikke erstattes. Dækningen for disse 3 udvidelser er begrænset til henholdsvis kr. 1.500, kr. 1.000 og kr. 500.

## Hvad koster Privatforsikringen?

### 1) Indboforsikringen

koster kr. 1,00 pr. 1.000 kr. forsikringssum – mindstepræmie kr. 5,00 – under forudsætning af, at forsikringsstedet er en grundmuret og hårdt-tækket ejendom.

Forsikringsagenturforeningen beregner ikke grundpræmie, og præmien er derfor som tidligere gunstigere end i andre selskaber.

### 2) Ansvarsforsikringen

koster kr. 9,00 for familie og kr. 5,00 for enlige personer. Det er altså samme præmie som den, vi hidtil har beregnet for ansvarsforsikringen, og de ovennævnte udvidelser for denne forsikringsart vil således være gratis for det langt overvejende antal forsikringstagere, når policen omtegnes til den nye Privatforsikring.

Der kunne nævnes endnu andre forbedringer i den nye Privatforsikring – f. eks. om en udvidet dækning under ophold i sommerhus og under rejser såvel i Danmark som i det øvrige Europa – men de vigtigste forbedringer er nævnt ovenfor, og for den, der ønsker nærmere oplysninger, står den stedlige tillidsmand til disposition, ligesom han er til tjeneste med ordning af alle øvrige forsikringssspørgsmål.

Hvis man i øjeblikket har en brand- og/eller tyveriforsikring løbende i Forsikringsagenturforeningen, er man fra dette blads modtagelse og til udgangen af de-

cember måned forsikret efter den ovenanførte udvidelse af dækningsområdet.

Man kan ved indsendelse af vedlagte kort sikre sig den udvidede Privatforsikring også efter årets udgang, men er kortet ikke returneret således, at det er foreningens kontor i hænde senest den 31. december, vil der efter denne dato kun blive ydet erstatning efter de for policen oprindeligt gældende forsikringsbetingelser.

Er man ikke medlem af Forsikringsagenturforeningen kan henvendelse ske til enten den stedlige tillidsmand eller foreningens kontor, Niels Brocksgade 1, København V. Eventuelt kan det vedlagte kort benyttes, idet man da anfører »Ny forsikring« og man får da søg af foreningens tillidsmand.

Tillidsmænd for Forsikringsagenturforeningen  
pr. 1. december 1958.

#### Brande.

Pakmester R. C. Hansen, Vejlevej 17, Brande.

#### Esbjerg.

Stationsbetjent A. P. Christensen, Marbækvej 6, Esbjerg, tlf. Esbjerg 4723.

#### Fredericia.

Togfører H. Andersen, Nørrebrogade 85, Fredericia, tlf. Fredericia 2022.

Lokomotivfyrbøder Svend Hansen, Indre Ringvej 53, 2., Fredericia.

Lokomotivfører A. Henriksen, Fasanvej 11, Fredericia.

Lokomotivfører G. Kyhl Jensen, Kongensgade 76, 1., Fredericia.

#### Frederikshavn.

Stationsbetjent S. A. Madsen, Rosborgvej 6, Frederikshavn.

#### Helsingør.

Stationsbetjent S. P. Nielsen, Snerlevej 16, Helsingør.

#### Herning.

Pakmester V. H. Løvdal, Markvænget 8, Herning.

#### Hjørring.

Banebetjent J. A. Sørensen, Beith Vænge 14, Hjørring.

#### Hobro.

Chauffør Søren Pedersen, Haldbakken 20, Hobro.

#### Holbæk.

Overportør N. O. Christensen, Absalonsvej 45, Holbæk, tlf. Holbæk 2371 x.

#### Holstebro.

Overportør A. J. S. C. Jensen, Hunsballevej 3, Holstebro.

#### Kalundborg.

Stationsbetjent B. H. Sørensen, Birchsgade 3, Kalundborg.

#### Kolding.

Rangerformand S. C. N. Hansen, I. L. Hansensvej 12, Kolding.

#### København.

Lokomotivfører Jørgen Christensen, Bremensgade 21, st. th., S., tlf. Sundby 1840 x.

Stationsbetjent H. Frederiksen, Muldager 16, Brh.

Trafikassistent A. Meldgård Kristensen, Baldersgade 71, 3., N., tlf. Ægir 1657.

Pakmester H. O. F. Petersen, Stakledet 12, 2. tv., Valby.

O. la Cour Petersen, V. A. Borgensvej 4, SV.

Stationsbetjent J. Thisgård-Thomsen, Valdemarsgade 77, 3. th., V., tlf. Vester 6376 u.

Stationsbetjent K. Zachariassen, Toftagervej 23, Brh., tlf. Bella 4781 u.

#### Køge.

Stationsbetjent Anton Nielsen, Birkevej 10, Ølby Lyng pr. Køge.

#### Nyborg.

Håndværker K. F. Larsen, Villa »Borg«, Nymarksvej 52, Nyborg.

Overportør S. B. H. Svendsen, Rosenvej 14, Nyborg.

#### Nykøbing F.

Overportør B. E. Jensen, Ingemannsgade 16, Nykøbing F.

Vognopsynsmand H. Nielsen, Parkvej 50, st. th., Nykøbing F.

#### Næstved.

Overportør K. O. Hansen, Peder Bodilsvej 12, Næstved, tlf. Næstved 2739.

#### Odense.

Pakhusformand P. C. Skovning, Vinkældervej 6 a, Odense, tlf. Odense 16089.

#### Padborg.

Lokomotivfører Aage Rundquist, Frøslev pr. Padborg.

#### Randers.

Togfører Aage Hansen, Skolevej 8, Randers, tlf. Randers 3827.

Pakmester R. V. Jensen, Vester Alle 23, Randers.

#### Ringkøbing.

Portør Erik Jensen, Østre Strandgade 17, Ringkøbing.

#### Roskilde.

Overportør H. Hyrlov, Ringparken 30, Roskilde, tlf. Roskilde 2547 u.

#### Silkeborg.

Portør S. A. Jensen, Pilealle 13, 2., Alderslyst, Silkeborg.

#### Skanderborg.

Stationsbetjent U. S. Lefevre, Hestehaven, Skanderborg.

#### Skern.

Stationsbetjent A. A. Andersen, Bredgade 93, Skern.

#### Skive.

Trafikassistent E. Nielsen, A. Nielsensvej 31, 1., Skive.

#### Struer.

Vognopsynsmand N. C. Jensen, Ringgade 150, Struer.

Togfører N. Nielsen Kieler, Søndergade 39, Struer.

#### Sønderborg.

Togbetjent M. P. Virring, Ringgade 79, 1., Sønderborg.

#### Thisted.

Pakmester O. V. Kragh, Kronborgvej 70, Thisted.

#### Tinglev.

Stationsbetjent J. Mogensen, Birkealle 16, Tinglev.

#### Tønder.

Lokomotivfører E. N. R. Johansen, Leos Alle 71, Tønder.



Varde.

Overportør J. K. Kjærgård, Gellerupvej 3, Varde.

Vejle.

Portør J. C. T. Ibh, Gormsgade 19, Vejle.

Viborg.

Stationsbetjent Harry Thygesen, Friggsvej 18, Viborg.

Ålborg.

Pakmester Søren Gregersen, Annebergvej 105, Ålborg, tlf. Ålborg 3 15 24.

Trafikassistent A. J. Skorstengård, Forchhammersvej 8, Ålborg, tlf. Ålborg 2 18 26.

Århus.

Lokomotivfyrbøder F. Damgård Hansen, Marselisborg Alle 8 b, 4., Århus, tlf. 2 58 24.

Maskinsnedker Eigil Jensen, Vestre Ringgade 234, 4., Århus.

Togfører P. M. V. Laursen, Klokkemarksvej 2, Ris-skov, tlf. 79988.

Håndværker L. Lydersen, Skanderborgvej 4, Århus, tlf. Århus 42055.

Håndværker Eigil Nielsen, Paludan Müllersvej 85, st., Århus.

Pens. togfører J. C. Steenskov, Sdr. Ringgade 42, Århus, tlf. 22613.

## Hjælp os at hjælpe andre

Med ovenstående målsætning som ledetråd for sit virke passerede Arbejdernes Samariter Forbund i Danmark sin 25 års stiftelsesdag den 3. december d. å.

De 25 år dækker en meget stor indsats i humanitetens tjeneste, en indsats hvis værdi får sin særlige karakter på baggrund af arbejdersamariternes uegennyttige virke, thi i modsætning til mange andre humanitære hjælpeorganisationer, der selv har midler til formålets opfyldelse, da må denne organisation bygge sit arbejde på økonomisk støtte fra andre kredse.

På arbejdspladserne har arbejdersamariterne udført et omfangsrigt og fortjenstfuldt arbejde og ikke mindst bestræbelserne for hensigtsmæssige sikkerhedsforanstaltninger bærer præg af Arbejdernes Samariter Forbunds medvirken. Senest er dette kommet til udtryk ved i samarbejde med De samvirkende Fagforbund at præge den nye arbejderskyttelseslov.

Det er af afgørende betydning at have arbejdersamariten på arbejdspladsen, hvor førstehjælpen i mangt et tilfælde har sparet menneskeliv eller har reduceret samfundets omkostninger ved ulykkestilfælde og det deraf flydende tab gennem sygdomsperioder og følgerig produktionstab.

Arbejdersamariternes virke er ikke afgrænset til arbejdspladserne. Opgaverne er mangeartede og efterfølgende vil man få et indtryk af disse ved at betragte en årlig oversigt for det udførte arbejde.

Vi for vort vedkommende har et frugtbringende samarbejde med forbundet, idet vi aldrig kalder forgæves på assistance til vore svagførearrangementer. Derfor benyttes lejligheden til at sige tak herfor med ønsket om, at dette samarbejde fortsat må bestå. I tilslutning hertil siger vi hjertelig til lykke med jubilæet og udtrykker ønsket om stadig fremgang for og udvidelse af forbundets humanitære opgaver.

### ASF og dets virksomhed.

9 kredsoorganisationer – 123 afdelinger – 11.000 medlemmer. ASF's årlige gennemsnitsbehandling af patienter, uddannelse af samariter m. v.:

1.500 samariter uddannet.

80.000 patienter behandlet af ASFere på arbejdspladserne.

200 skadestuer betjenes af ASFere.

8.000 tilskadekomne på gade, veje og i hjemmene behandlet af ASFere.

800 børn modtages til et 3 ugers ferieophold på 6 feriehjem spredt over hele landet.

400 patienter behandles på vore lysbadeanstalter.

63.111 vagttimer ved stationære og mobile samaritervagter, hvilket giver

2.629 døgn eller 876 vagtdage à 8 timer.

10.000 kr. betales af samariterne i forbindsstoffer til tilskadekomne.

58.000 kr. blev i 1954 givet til de katastroferamte ved oversvømmelserne i Østerg.

450.000 kr. blev i 1956 indsamlet til Arbejdernes Ungarnshjælp ved ASF's medvirken.

## Fra Stjernen

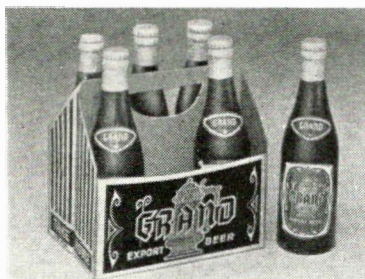
Opildnet af den store succes med den nu verdenskendte Viking, der som bekendt fik den højeste ærespræmie i Belgien i sommer, har bryggeriet besluttet at sende en særlig stærk luksusøl på markedet i julemåneden.

Den nye øl, der hedder GRAND, er en klasse B-øl af en noget mørkere type. Dens elegante etiket bryder afgørende med traditionerne, men vil sikkert bidrage til at understrege det særligt festlige ved dette specielle julebryg, der altså kun vil være i handelen i julemåneden.

Den anden nyhed er af en ganske særlig art, som er noget hidtil fremmed på det danske ølmarked.

Bryggeriet har til denne ny sæson-øl ladet fremstille en fiks og festlig bærekarton, der rummer 6 flasker Grand. Kartonen er ganske gratis for kunderne og vil, da den løser et bæreprøblem (hvordan

kan man ellers bære 6 flasker i én hånd) og samtidig vil kunne virke pyntelig på julebordet, sikkert bidrage væsentligt til at gøre den nye luksusøl særlig populær.





## Lommebogen 1959

I løbet af december måned er foreningens lommebog 1959 klar til udsendelse og i den anledning gøres opmærksom på, at interesserede, som tidligere år, kan erhverve den til fremstillingsprisen + forsendelse ialt kr. 6,00.

Bestillinger indsendes til foreningens kontor, Hellestrupvej 44, Hell. Betaling for bestilte lommebøger bedes sendt over foreningens girokonto nr. 245 42.

### Opmærksomhed frabedes

Opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes.

S. A. V. Jensen, lokomotivfører, Nyborg.

Al opmærksomhed i anledning af mit 40 års jubilæum frabedes venligst. Er bortrejst.

A. M. Christensen, lokomotivfører, Århus.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

J. C. G. Rasmussen, lokomotivfører, Næstved.



### Navneændring.

Lokomotivfører 15. lkl. B. M. Stokkendal, København Gb., hedder retteligt B. M. Stokkendahl.

### Afsked.

Depotleder i Elektrokontrollen:

C. A. Laursen, Enghave, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-12-58).

Lokomotivfører (12. lkl.):

A. A. C. Pedersen, Århus, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-1-59).

### Dødsfald.

Pensioneret lokomotivfører H. J. Høi, Ågade 8, Holstebro, er afgået ved døden.

Pensioneret lokomotivfører A. A. Møller, Korsør, er afgået ved døden den 30. oktober 1958.

Pensioneret lokomotivfører J. M. Junge, København, er afgået ved døden den 24. november 1958.

Pensioneret lokomotivfører Aa. E. Larsen, København, er afgået ved døden den 29. september 1958.

## MEDLEMSLISTEN

Overgået som ekstraordinært medlem pr. 1-12-58.

Pensioneret lokomotivfører N. K. Andersen, Poppelalle 30, Hvidovre.



## Kontant køb - afbetalingskøb

Der er i denne tid ved at ske noget uhyre sundt, idet forbrugerne nu gennem praktiske resultater lærer, at de opnår større fordele ved at købe kontant. De slagord er: *Køb kontant* – eller *Køb kontant på afbetaling!*

Det første rummer ingen problemer. De, der har det fulde beløb, som en vare koster, kan allerede nu som følge af A/S SAMKØB's aktivitet få 15–20 pct. rabat – hos A/S SAMKØB endda mere. Men for den gruppe, som forud kun har opsparet f. eks. 25 pct. eller 33 pct. af købesummen, er der stadig problemer at løse, og til disse forbrugere må man give det råd: Gå ikke til de handlende, før hele købesummen er skaffet.

I dag skal man ved afbetalingskøb betale færre renter end tidligere, men man skal stadigvæk betale renter og opnår ingen kontant-rabat. Derfor bør bankernes nye form for personlige lån udnyttes af så mange som overhovedet muligt. Ad denne vej kan en del af befolkningen automatisk opnå både rabatter og *billigere rente*. Endvidere har flere organisationer – således De Kooperative Marketenderiers Sammenslutning (KMS) – oprettet finansieringsfonds til glæde for de medlemmer, som ikke i bankmæssig henseende har et »glat« ansigt, men som dog har vist deres gode vilje til opsparing ved f. eks. at have opsparet mindst 25 pct. af købesummen.

Er marketenderiet på *din* arbejdsplads tilsluttet KMS, skulle du derigennem have lånemuligheder. Desuden har enkelte marketenderier, firmaklubber, fagforeninger m. fl. oprettet finansieringsordninger for den opsparende del af deres medlemmer til renter, som maksimalt svarer til bankrenterne for de personlige lån, i enkelte tilfælde til endnu lavere renter. Således vil flere og flere områder følge efter, og forhåbentlig vil bankerne sluttelig også acceptere denne kategori af lånere dels til gavn for forbrugerne, dels til gavn for industrien og dennes konkurrenceevne med udlandet.

Alle disse nye veje til opnåelse af lån for at kunne købe kontant med rabat og billig rente, følger A/S SAMKØB nøje med i, og det samme bør forbrugerne gøre, eventuelt ved at sætte sig i forbindelse med A/S SAMKØB, Gl. Kongevej 11, København V.



# VASK tjep - brug

Vaskemaskiner fra kr. 535,-  
Tørrecentrifuger fra kr. 590,-

Maskinerne er afprøvet af Statens Redskabsprøver



**KUPON** Undertegnede ønsker uforbindende tilsendt brochurer over  
HEP Vaskemaskiner, Tørrecentrifuger.

Navn \_\_\_\_\_

Bopæl \_\_\_\_\_

ERH. PETERSEN & SØN v/ ing. E. Sangill, Græsted, telefon 27



AKTIESELSKABET

## DANSK SVOVLSYRE- OG SUPERPHOSPHAT-FABRIK

### DSB konstaterer million- besparelser gennem MY-lokomotiver

Af »Vingehjulet«, juni 1957: »På basis af det foreliggende materiale om brændselsforbrug og om prisforhold for kul og brændselsolie kan man beregne, at de 20 lokomotiver i den sidste serie indtil den 1. juni 1957 har bevirket en samlet besparelse i kulforbrug på ca. 90.000 ton, hvilket svarer til lasten i 10 store kulskibe eller omlæstet i jernbanevogne til lasten i en togstamme, der når fra København gennem Roskilde til Viby, Sjælland, medens besparelsen i penge som difference mellem den sparede kuludgift og den virkelige olieudgift ialt andrager ca. 9,5 mill. kr. i det nævnte tidsrum. De besparelser, der er opnået alene på brændselskontoen, andrager altså for disse 20 lokomotiver ca. ½ mill. kr. pr. år pr. lokomotiv.

På tilsvarende måde viser de foretagne opgørelser for de fire første MY-lokomotiver, der nu kører i samme løb som de 20 i den sidst leverede ordre, at disse, fra de blev sat i drift i foråret 1954 og til 1. juni 1957, sammenlagt har forbrugt ca. 7.500 ton brændselsolie og præsteret et transportarbejde på ca. 1.250 mill. bruttotonkm. og man kan beregne, at der herved på brændselskontoen alene er sparet ialt ca. 6 mill. kr. Disse besparelser i brændselsudgift er særlig fordelagtige, fordi de også er direkte valutabesparelser.«



**NYDQVIST & HOLM AKTIEBOLAG**

TROLLHÄTTAN, SVERIGE TELEFON 18000 - TELEX 5284



L. A. Jørgensen, Lergravsvej 63

# BOGTRYK

Telefon Asta 5002. København 5



- i det lange løb vil De synes bedst om

# ALBANI PILSNER

## NYBORG

### C. Knackstedt Tlf. Nyborg 550

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

*Weinrich Nielsens*  
Bageri og Conditori  
*anbefales*

### NØRREGADES KIOSK

Nørregade 9 (Alfred Johansen) Tlf. 261

Alt i

Dag- og Ugeblade, Tobak og Spiritus

### Drewsen & Nellemann

NYBORG . TELF. 25 og 189

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

*Til daglig og Fest*

»BORGERFORENINGEN«  
*altid bedst*

Tlf. Nyborg 1313 H. Nicolaisen

*Bøger - Papir - Musik*

Bødtcher-Jensen

Kongegade, Nyborg. Tlf. 33

### HJ. MARTENS EFT.

v/ Peter Christensen

GULDSMED & GRAVØR

Nørregade 6, Nyborg, Tlf. 369

### S. Pryds

Slagtermester

Knudshovedvej 51

Telf. 1430 1. Kl.s Kød og Flæsk

### N. URBAN SØRENSEN

SLAGTER

Altid 1. Kl. Varer

NYBORG - TLF. 111, 2 LIN.

### HJORTSHØJ CHRISTENSENS

*Tandteknik*

NYBORG - TLF. 920

### Å/s C. F. Schalburg

VINGAARDEN I NYBORG

Grundlagt 7. juni 1817

*Forlang!*

**Carlsminde**  
øl og vand

### WERNER HANSEN

Urmager og Guldsmed

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

### Nyborg Liggistemagasin

K. Jacobsen. Snedkermester

Besøger alt vedr. Begravelse el. Ligbrænding. Grdl. 1897.

v/ Slottet . Tlf. 171

### Windsor Nørregade 20

Telf. 1811

Herre- og Drengeskjorte

## AARHUS

### S. Bendtsen & Co.s Eftf.

Skræderi og konfektion

Skræderforretning

Ryesgade 27, Aarhus

Uniformer af enhver art leveres

Telefon

Aarhus 23720

Leverandør

til DSB

## STRUER

### P. WEILING

Struer . Tlf. 93

anbefaler alt i moderne Blomsterbinderi

Aut. installerør

*Henry Bertelsen*

Tlf. 691-191 . Giro 48003

Østergade 5 . Struer

### Å/s Struer Kulimport

Telf. 777

For Synet en Vinding, køb Brillen hos Sinding!

✱ STRUER . Tlf. 119

### Å/s RONDO RADIO

Stengade 24 og 28

Tlf. Helsingør 21 20 04

Byens største udvalg

i FJERNSYN

## KALUNDBORG

### N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

### Spis mere OST,

ring saa kommer Fællesen

Tlf. Kalundborg 1029

VARE-MESSEN  
BUUR-NUDSEN

Sengeudstyr, Gardiner, Hvidevarer  
Kalundborg - Tlf. 426

### Blomsterforretningen FLORA

Chr. Jensen - Skibrogade 53  
Kalundborg - Telf. 285  
Buketter, Kranse, Dekorationer, Kurve  
Lev. til Feriehjemmet

Ja...**HOF**  
har den rene  
friske  
pilsnersmag..!

**Carlsberg**



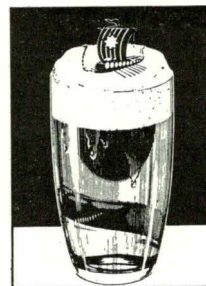
GRØN  
TUBORG

-der er stemning for TUBORG

### Centralværkstedernes Marketenderi

Da Marketenderierne i Centralværkstedet og Remiserne drives af Fællesorganisation D.S.B. og Dansk Lokomotivmandsforening, anbefaler vi Benyttelsen af disse.

Driftsudvalget



**VIKING**  
EXPORT BEER

belønnet  
med ærespræmien.

Prix d'Honneur

Belgien 1958

## MOKKA Compagniet

Frederiksgade 7 SKIVE Telf. 1067