

# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 16 . 20. AUGUST 1959 . 59. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening



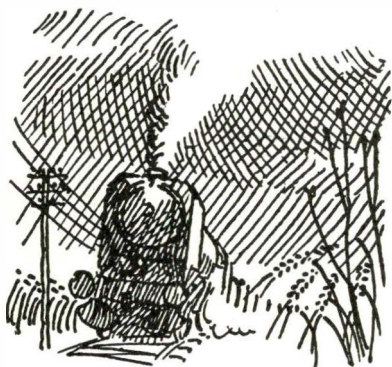


## **Smøring er en tillidssag DSB valgte BP til MY'erne!**

Smøringen af DSB's 44 store, nye diesel-lokomotiver stiller ganske særlige krav til olie kvaliteten. Efter langvarige forsøg, spektralanalyser og prøver i praksis blev BP Energol IC-D valgt, fordi den holder motoren ren og reducerer sliddet til et minimum - fordele, der også kommer Dem til gode, når De skifter til BP.



— en verdensindustri  
i Deres tjeneste



## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 16 - 59. ÅRGANG

20. AUGUST 1959



### Indhold:

Juli-pristallet . . . . .	287
Arlberg-banen 75 år . . . . .	289
Rullende hoteller . . . . .	290
Frankrigs jernbaner . . . . .	290
Tyske letmetalvogne . . . . .	291
Femørespolitik - på en anden måde . . . . .	292
Morgenstund har alt for ofte ikke guld i mund . . . . .	294
Frontruden . . . . .	295
Vejlekassen . . . . .	297
Under DLF . . . . .	298
Personalia . . . . .	298
Statsbanepersonalets sygekasse . . . . .	298

### Forsidebillede:

Litra D 812 ved Silkeborg.

### Foto:

Lokomotivfyrbøder S. Jørgensen,  
Helsingør.



### Redaktører:

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

### Redaktion og ekspedition:

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

### Annonce-ekspedition:

Studivestergade 49, København K.  
Tlf. Central 12327 og Palæ 1142.

Giro 22289.

Kontortid kl. 8,30 til 16.

Frederiksberg Bogtrykkeri  
Howitzvej 49.

## Ved juli-pristallet

I forbindelse med juli-pristallet var der en del af dagspressen, som i god tid mente at kunne vurdere pristallet til 441 og dermed en portion reguleringstillæg mindre til tjenestemændene end til arbejderne i privatindustrien, der kunne bevare status quo.

Denne velmenende begrædelse af tjenestemændenes økonomiske stilling i forhold til andre lønmodtageres forekommer os at være mindre godt anbragt. En aftale er nu en gang en aftale, og skal pristallet i forhold til prisudviklingen og efter den fastsatte beregningsmetode ansættes til 441, skal det ansættes til 441, hverken højere eller lavere. Det fuldkomne pristal opnås aldrig, uanset hvor mange kommissioner, der nedsættes, og det er heller ikke nødvendigt. Enhver ved, hvor uensartet den enkeltes tilværelse former sig. Man kan i nogen grad bygge fællestallet for alle Danmarks familier på grundlag af et antal pristalsfamilier, men nå frem til den store retfærdighed gør man alligevel ikke.

Derimod fremkalder presseomtalen om et forestående pristals størrelse i forhold til de to gruppers beregningsgrundlag en ganske unødigt misstemning, som alene vil være til stede, når pointantallet ligger tæt ved skæringspunkterne. Sålænge der er nogle point at tage af, uden at der er udsigt til en reducere i den bestående lønning, har man ingen ønsker om at bryde en aftale, og tilsvarende gør sig gældende, når der er lige meget til begge grupper på samme tid.

Nu har vi i efterkrigsårene kun i meget ringe grad oplevet en tilbagegang i pristallet, der har medført nedsættelse af antal reguleringstillægspportioner. Det har i den alt overvejende del været stigning på stigning i priserne og dermed pristallet, men når der forekommer et fald, kan det derfor ikke være rimeligt - tværtimod - at der søges tilvejebragt utilfredshed hos den ene gruppe, ligesom det er urimeligt med denne »sætten-op-imod-hinanden-politik« fordi pristallet vandrer den anden, men rigtige vej.

Langt mere utilfredsstillende ville det være, om de, der foretager pristalsudregningen lod sig friste til kun at bevæge sig indenfor den cirkel, hvor alle lønmodtagere altid fik det samme, blot fordi man ville undgå misfornøjelse hos den ene af grupperne. Og tilsvarende ville gøre sig gældende, hvis den opfattelse bredte sig blandt lønmodtagerne, at man inden for Statistisk Departement lod pristallet falde eller stige lidt rigeligt for at opnå den ensartede behandling.

Det ville være en ganske uholdbar stilling, hvis det standpunkt skulle gøre sig gældende under alle livets forhold, at i det ene tilfælde skal aftalen følges, fordi nu ligger der en umiddelbar fordel herved, men i det næste skal den tilsidesættes, fordi man mister noget en anden gruppe ikke mister. Det kan ikke være meningen med sluttede overenskomster.

Om man til sin tid vil finde frem til et fællespristal for samtlige lønmodtagere er en anden sag, og måske det nedsatte udvalg også har taget denne opgave op, men indtil et eventuelt resultat heraf foreligger, må det allerede fastsatte være gældende. Iøvrigt vil overgangen til et nyt system også kunne frem-

kalde utilfredshed. Thi dette kan vel ikke indføres, uden at en af de interesserede parter må give afkald på et eller andet i overgangsperi-

den, som ved det tidligere system var medregulerende af hans eller hendes løn, og som nu kan betyde en reducereing.

## Detailpristallet og særpristallet juli 1959

Det i *Lov om lønninger og pensioner m.v. til statens tjenestemænd* omhandlede detailpristallet for juli 1959 beregnet til 448 (juli 1914 = 100), hvilket er 1 point lavere end for april, men det samme som for januar 1959. Med 1935 = 100 bliver pristallet 261 og er således uændret i forhold til april og januar.

Ved lov nr. 162 af 14. juni 1957 er det pålagt Det statistiske Departement i forbindelse med beregningen af detailpristallet at udarbejde et særpristal til brug ved regulering af lønninger og pensioner (bortset fra folkepension, jfr. nedenfor). I beregningen af særpristallet udelades: 1) Afgifter i henhold til afsnit I i lov nr. 43 af 14. marts 1955 om forbrugsbegrænsende foranstaltninger (afgifter på manufakturvarer, beklædningsartikler, lædervarer, legetøj, radio, m. v.), jfr. lov nr. 161 af 14. juni 1957 om ændring i nævnte lov, 2) de ved lov nr. 162 af 14. juni 1957 gennemførte forhøjelser af beskatningen af øl og af vin, samt 3) den ved lov nr. 163 af 14. juni 1957 gennemførte forhøjelse af afgiften for tobaksvarer. Særpristallet for juli 1959 er beregnet til 442 med juli 1914 = 100; i forhold til april er særpristallet faldet 1 point, i forhold til januar er det uforandret. Med 1935 = 100 bliver særpristallet 258, d.v.s. det samme som for april og januar.

Særpristallene (juli 1914 = 100) for januar og juli danner grundlag for fastsættelse af dyrtidstillæg vedrørende lønninger til statens tjenestemænd samt arbejdere tilsluttet De samvirkende Fagforbund, jfr. Statistiske Efterretninger 1959, nr. 5. Det nu foreliggende særpristal for juli afviger som nævnt ikke fra særpristallet for januar, og dyrtidstillæggenes beløb forbliver således uændrede. I tabellen er givet en oversigt over den siden 1946 stedfundne pristalsregulering af de omtalte lønninger.

Invalidepensionens og folkepensionens grundbeløb, der reguleres på grundlag af *detailpristallene* for januar og juli, vil heller ikke blive ændret, idet detailpristallet for juli er det samme som for januar.

De vigtigste forskydninger fra april til juli inden for gruppen *fødevarer* fremgår af følgende oversigt:

	pct.	points
Kød- og flæskevarer . . . . .	÷1,5	÷0,6
Fisk . . . . .	+6,0	+0,5
Æg . . . . .	÷8,8	÷0,4
Kartofler og grønsager . .	+1,2	+0,2
Frugt . . . . .	+3,9	+0,2

Der er anvendt sæsonudjævnede priser i beregningerne vedrørende kartofler og grønsager, frugt, torsk og æg.

Stigningen for gruppen *klæder, fodtøj, vask* (½ point) falder udelukkende på fodtøj, herunder forsåling.

### *Pristalsreguleringen af lønningerne for arbejdere og tjenestemænd 1946-1959.*

	Antal nye tillæg	
	Arbejdere	Tjenestemænd
Foråret 1946 . . . . .	-	-
Efteråret » . . . . .	-	-
Foråret 1947 . . . . .	-	1
Efteråret » . . . . .	1	1
Foråret 1948 . . . . .	-	-
Efteråret » . . . . .	1	1
Foråret 1949 . . . . .	1	1
Efteråret » . . . . .	-	÷1
Foråret 1950 . . . . .	1	1
Efteråret » . . . . .	1	2
Foråret 1951 . . . . .	4	4
Efteråret » . . . . .	3	3
Foråret 1952 . . . . .	1	1
Efteråret » . . . . .	1	1
Foråret 1953 . . . . .	-	-
Efteråret » . . . . .	-	÷1
Foråret 1954 . . . . .	-	1
Efteråret » . . . . .	-	-
Foråret 1955 . . . . .	1	1
Efteråret » . . . . .	2	2
Foråret 1956 . . . . .	2	2
Efteråret » . . . . .	2	2
Foråret 1957 . . . . .	1	1
Efteråret » . . . . .	1	1
Foråret 1958 . . . . .	-	-
Efteråret » . . . . .	-	-
Foråret 1959 . . . . .	2	2
Efteråret » . . . . .	-	-



# Arlberg-banen i Alperne fylder 75

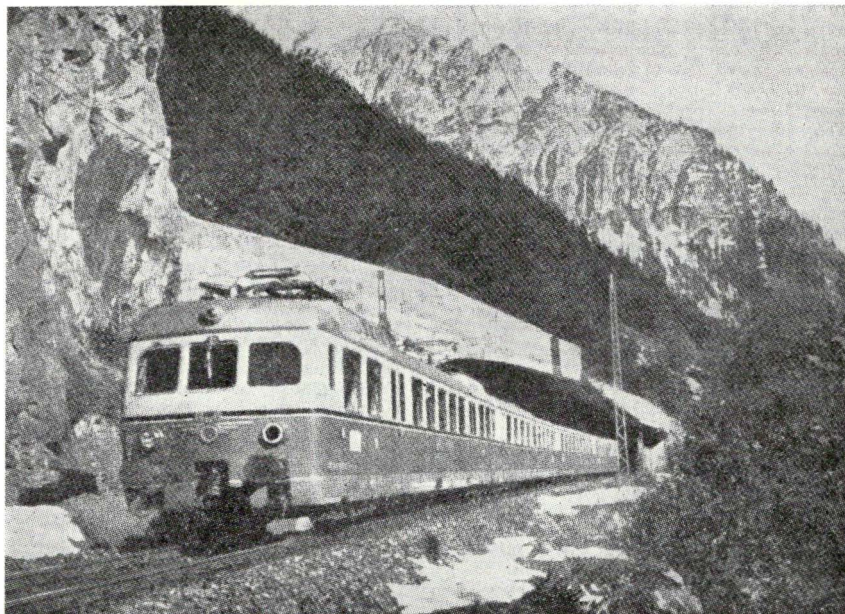
En af de vigtigste alpe-baner, Arlberg-banen fra Innsbruck over Landeck til Bludenz, fylder den 20. september 75 år. Denne østrigske jernbane er forøvrigt den eneste, som går i direkte retning øst-vest, og har meget stor betydning for trafikken fra Vesteuropa til Wien. Bjergbanens forhistorie går adskillige hundrede år tilbage i tiden, da man udkastede til disposition den første vage og dengang yderst fantasifulde tanke om en forbindelse gennem Voralbergs vilde bjergterræn.

I 1786 havde man efter mange års forarbejde fået gennemført en kørevej i en del af Arlberg, og i 1848 tog planen om en jernbane stærkere form. Det var, såvidt vides fra engelsk side, man påpegede, hvor en eventuel jernbane kunne anlægges. Der skulle dog gå adskillige år, før projektet var udformet i detaljer, og i 1879 blev det forelagt af regeringen i Wien. I maj det følgende år blev baneprojektet vedtaget. Dette hilstes med glædesbål på bjergtoppe i Tyrol og Arlberg.

Ingen anden bane end den 136,6 km lange Arlbergbane er blevet så indgående omtalt i tekniske fagskrifter, idet dens forhold omfatter såvel geografiske som klimatiske og geologiske ud over det rent trafikmæssige. Alpernes bestanddele i baneliniens område måtte gennemgå en nøje afprøvning, så man kunne danne sig et indtryk af, hvor stor en belastning de kunne udsættes for. Selve byggearbejdet, som stod på fra november 1881 til september 84, udførtes i et overraskende tempo.

## *Banens fire afsnit.*

Det blev inddelt i fire etaper, den første fra Innsbruck til Landeck, 72,8 km, bød ikke på særlig store tekniske vanskeligheder, fordi linien gik gennem ret fladt land ved siden af Innflodens løb, men der måtte dog foretages store arbejder langs flodens bred, og nogle steder blev flodsen-



gen ændret af hensyn til banens linieføring. Næste etape fra Landeck til St. Anton, 27,7 km, gav derimod store, tekniske vanskeligheder – først med en stigning på gennemsnitlig 25,5 promille, dernæst bygning af en bro på 60 meters bredde med enkeltspor over Innfloden, og endelig den imponerende Trisanne-viadukt, hvor en 255 m lang bro føres over slugten i 86 meters højde.

Efter at denne viadukt er passeret, begynder banens opkørsel ad en rampe med en højdeforskel på 487 m. Til at forcere den kræves betydelig trækraft. Arlbergbanens tredje afsnit er den over 10 km lange tunnel. Oprindeligt regnede man med fra hver side at kunne bore tre meter ind i bjerget om dagen, men kort efter starten var arbejderne oppe på 3,25 m og nåede en præstation af 5,44 m daglig i det sidste år. Da de to arbejds hold fra hver sin side mødtes inde i tunnellen den 19. november 1883, havde det østlige hold boret sig 5500 m frem og holdet fra vest 4750 m. Den største, gennemsnitlige stigning i tunnellen er femten promille i dens vestlige del.

## *Særlig beskyttelse mod skred og laviner.*

Arlbergbanens fjerde og sidste strækningsafsnit går fra Bludenz til Langen ved tunnellens vestmunding, 27,7 km, og bygningen af denne strækning frembød om muligt endnu

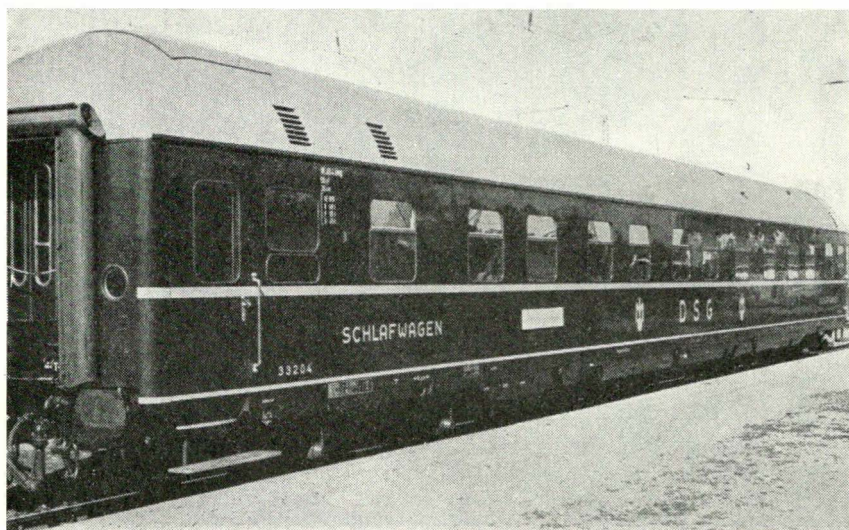
større tekniske vanskeligheder end alt det øvrige. Banelinien måtte nemlig en lang række steder understøttes med mure, vældige piller og desuden have store overbygninger af galleriagtig karakter til beskyttelse mod stenskred og laviner. Ydermere måtte denne vestrampe overvinde en stigning på ikke mindre end 31,4 promille, så man vil forstå, at arbejdet har været forbundet med uhyre vanskeligheder.

I de første år efter bjergbanens åbning blev togene skubbet på strækningen. Senere gik man over til nye og kraftigere lokomotiver, og samtidig rejstes spørgsmålet om elektrificering, ikke mindst fordi banearbejdere, der skulle vedligeholde og efterse tunnellen og dens spor, blev forgiftede af lokomotivernes uddunstninger. I årene 1920–25 blev elektrisk drift så indført på Arlbergbanen. Herefter kunne togenes fart, som oprindeligt flere steder kun havde været maksimalt 30 km/t, sættes betydeligt op, og i de seneste år er der sket en yderligere udvikling ved, at internationale ekspresser føres over Arlbergbanen, heriblandt »Transalpin«, som kører fra Zürich i Schweiz til Wien.

Man påtænker stadig forbedringer, udvidede stationer, så de kan tage længere tog og modernisering af signalsystem og sikringsanlæg, som muliggør tættere og hurtigere toggang på strækningen lige fra den schweiziske grænse.



## Rullende hoteller til 12,3 mill. kr.



Efterhånden bliver de europæiske sovevogne rullende hoteller. Konkurrencen om de rejsende er blevet skærpet, og med køreplansskiftet ind sætter det tyske sovevognsselskab DSG de hidtil mest moderne Universal-sovevogne på en række strækninger. Det bliver på Hamborg-

München, Dortmund-München, Klevé-München, Stuttgart-Hamburg, Hamborg-Basel/Zürich, Dortmund-Zürich og Dortmund-Interlaken i Schweiz.

De nye sovevogne har luftkonditionering, og hver halve time sørger anlægget for 900 cbm frisk luft i

hver kupe. Sengene er 87 cm brede, har to skumgummimadrasser, vat-tæppe og er udstyret med indstilleligt hovedgærde. Ved hver seng findes en læselampe anbragt på sidevæggen og kontakter til hovedbelysning, vågelampe og tilkaldelse af konduktøren.

Hvis man rejser på turistklasse med tre senge i hver kupe, er der trekvart meters afstand mellem sengene og i en to-sengs kupe en hel meters afstand. Der er koldt og varmt vand i blandingshane, dobbelt belyst spejl, som kan indstilles. Om dagen har kupeen tre magelige sofastole og så stor plads, at der kan opstilles et bord. Væggene mellem kupeerne er sammenfoldelig, så to kupeer ved siden af hinanden kan slås sammen til en salon med forlænget bord. De tre sofastole er ganske uafhængige af hinanden og indstillelige.

Det er ingen billig historie at bygge sådanne sovevogne. Serien på 20 af denne slags koster 7,5 mill. D-mark.

*Sporhunden.*

## Frankrigs skinner er jernhånd i silkehandske

De franske statsbaner - SNCF - kører blødest i Europa takket være den form, man har valgt til baneoverbygning og skinner. Der anvendes 280 m lange skinner, som på stedet, hvor de skal lægges, bliver svejset sammen til længder på 800 m. Skinnerne bliver fastgjort til svelleterne ved hjælp af en kautsjukplade og med en indskudt fjeder, så forbindelsen bliver dobbelt elastisk og giver den behageligste bløde toggang.

M. Louis Delacarte, direktør for de franske statsbaner, har i en bog i serien: *Voici la France* - Her er Frankrig - skrevet om banernes skinner, at »de er en jernhånd i silkehandske«. Hans bog rummer mange interessante enkeltheder om landets bane-drift, så læserne får et udmærket indblik bag kulisserne i Frankrigs største foretagende. Efter krigen måtte banerne bygges op fra grunden, og der er sket en så rivende mo-

dernisering og udvikling, at SNCF på ikke så få områder står som førende jernbaneland i Europa.

Først og fremmest er gennemført en omfattende elektrificering af driften. Ved udgangen af 1961 skal ikke mindre end 8.000 km af banernes 39.000 km strækninger være under el-drift og udføre 75 pct. af den samlede trafik. De elektriske tog kører med 140 km/t næsten lydløse på de lange skinner. I det næste par år vil man tage 3.400 km banestrækning til under elektrisk drift. Ikke uden en vis stolthed beretter direktør Delacarte om Frankrigs industristrøm, der er af en sådan styrke, at den direkte kan anvendes fra ledningsnettet af togene uden at undergå ændring.

*Forsøg med lette el-lokomotiver.*

I Frankrigs industriområder er man begyndt at køre med 4.000 ton tunge godstog, som trækkes af to lette, med hinanden forbundne loko-

motiver. I Lothringen kører man el-godstog på 2100 ton. Køreledningen er meget tynd som følge af den høje spænding på 25.000 volt, og ledningen vejer på strækningen Dole-Val-lorbe kun 1,6 kg pr. meter mod 5,7 kg på strækningen Paris-Lyon.

Tolv andre lande har nu indført det franske system for elektrificering af jernbaner, og det har givet Frankrig en stor eksport af el-lokomotiver. Man lægger nu vægt på at bygge stadig mindre lokomotivtyper med kun to motorer mod fire eller flere i alle andre lande. De franske maskiner skal være på 3500 hk og kun veje 66 ton. Før krigen vejede de stærkeste, franske lokomotiver på 4170 hk ikke mindre end 160 ton.

Damplokomotiverne havde tidligere et gennemsnitligt dagligt løb på 180 km, mens de franske el-lok i dag er oppe på 550 km, ja, enkelte lokomotiver har endda nået 900 km på en dag, mens rekorden er sat af et diesellok på strækningen Rochelle-Bordeaux-Nantes-Bordeaux med ikke mindre end 1134 km på en dag.



### Europas hurtigste tog.

Det er velkendt, at Frankrigs statsbaner i 1955 satte en verdensrekord, som vil blive meget svær at slå, idet man med et el-lokomotiv og en enkelt vogn nåede en fart af 331 km/t, men i det daglige kører ekspresen »Mistral« fra Paris til Sydfrankrig, en strækning på 600 km, med en gennemsnitsfart på 160 km/t og er således Europas hurtigste eksprestog. Det er et kapitel for sig, ikke mindst på grund af togets »klima-anlæg«, installeret i en speciel vogn, som regulerer temperaturen og luften i toget, fordi det gennemkører egne, hvor der kan være tale om ret store temperaturudsving.

De franske rangerbanegårde har en særlig udviklet teknik. Den største banegård af denne art ligger i Ville-neuve-Saint-Georges syd for Paris og ekspederer ca. 5.000 godsvogne dag-

lig, iøvrigt det største antal på nogen europæisk rangerbanegård. Diesel-lokomotiverne, som her skubber godsstammerne ned af afløbsbjergerne, er ubemandede og fjernstyres. Konkurrencen i Frankrig mellem skinne- og vejtrafik er ikke mere noget problem. Siden 1934 har man udviklet en dør-til-dør-trafik i stor stil og i samme tid praktiseret transport af personbiler i to-etagers godsvogne over lange strækninger.

*Sporhunden.*

*100 milliarder frc. investeres årligt i SNCF.*

I Frankrig har regeringens faste Commission des Comptes Transports de la Nation udarbejdet en meget omfattende rapport om landets transportforhold – både hvad angår jernbane, vejtrafik og transporten ad floderne.

Det fremgår af beretningen, at de franske statsbaner i 1957 investerede 99,9 milliarder franc i driften. Af dette beløb gik 39,4 milliarder til nyt rullende materiel, 11,9 milliarder til sporfornyelser, 8,9 milliarder til genopbygning, 24,4 milliarder til elektrificering. Værdien af det rullende materiel, som var mellem 25 og 50 år gammelt, blev nedskrevet med 47,4 milliarder franc.

Den ovennævnte samlede bruttoinvestering modsvarede en trafik på 32,6 milliarder personkilometer og 53,6 milliarder ton-kilometer i det nævnte år. Frankrigs statsbaners udgifter i året 1955 lå iøvrigt på omtrent samme niveau som i 1957, nemlig på 99,5 milliarder franc. Spørgsmålet om at koordinere de forskellige trafikmidler i en samlet plan er nu, på grund af de meget store underskud og stadigt stigende omkostninger, til en nøjere vurdering.

## Nye tyske letmetalvogne i storproduktion

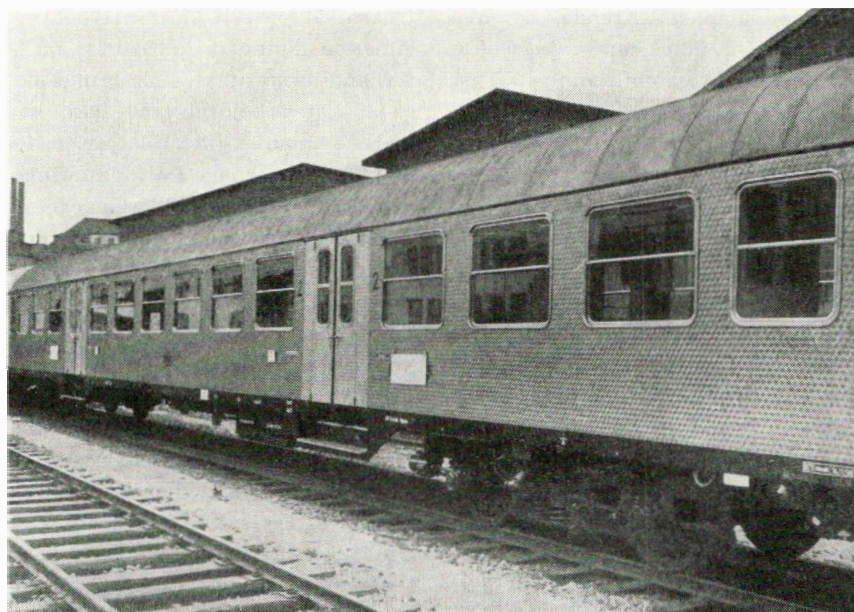
Tyske Forbundsbaner har i samarbejde med fire vognfabrikker ladet bygget 12 prøvevogne af letmetal, foreløbig til indsættelse i nærtrafik. Senere er det hensigten at udstyre vognene sådan indvendig, at de også vil kunne anvendes til midt- og fjerntrafik i Vesttyskland.

De nye personvogne er 26,4 m lange og udført i tre typer, den ene til 1. og 2. klasse, den anden udelukkende til 2. klasse, og den tredje vogn-type har 2. klasse, pakrum og fører-rum. Der er tale om de såkaldte stor-rum-vogne, som hver har to dobbeltdøre, der lukkes automatisk ved trykluft på samme måde, som vore S-togsvogne. Der er hundrede siddepladser i hver vogn og desuden plads til hundrede stående rejsende i mellemgangen og vognens forrum. Dobbeldørene måler 1,40 m, og vinduerne i de nye vogne er 1,20 m brede

som dog i de typer, der skal indsættes med dobbeltrude på den nederste halvdel, som bliver frostfri om vinteren. Hele vognen er særligt isoleret mod kulde og varme og støj. Selv gulv, vægge og loft er isoleret med henholdsvis glasuld og asbest. Der findes luftfornyelsesanlæg, lysstofrør og el-opvarmning. Sæderne er forsynede med lave eller halvhøje ryglæn,

i fjerntrafik, vil blive udført højere.

Bremserne forsynes med dobbeltklodser egnede til 120 km/t. Vognenes vægt er kun en ton pr. løbende meter af vognlængden. Skønt de er bygget af letmetal, kan de klare et tryk på 200 ton over bufferne. Det er nu hensigten at sætte en meget stor produktion i gang af disse vogne, hvis farve bliver olivengrøn og altid blank.



*Hver vogn tager 200 rejsende i nærtrafikken, men en særlig type skal indsættes i fjerntrafikken*

# Femørespolitik – på en anden måde

Arbejderbevægelsens holdning overfor erhvervslivet har gennem årene været karakteriseret af en lang række – ofte særdeles velykkede – forsøg på indgreb overfor den »frie markedsmekanisme«, således som »friheden« er blevet opfattet af modparten. Hvad specielt fagbevægelsen angår, er det mest karakteriserende i så henseende dens indgriben i det meget vigtige område af prisdannelsen, der hedder lønfastsættelsen. – På dette felt fortoner den absolutte »frikonkurrence«s tilstand sig i en udviklet fortid, som ingen mere har nogen personlig fornemmelse af.

Imidlertid er lønningerne jo langt fra fagbevægelsens eneste arbejdsfelt. Det er sagt så ofte, at det vel næsten er ved at være banalt, at de problemer, bevægelsen står overfor i nutiden, er langt mere komplicerede end i fortiden. Der er ikke desto mindre grund til også at fremhæve det her, først og fremmest fordi denne erkendelse navnlig i de senere år har vokset sig så stærk, at der også er fremsat konkrete forslag til utraditionelle og langt mere varierede løsninger af problemerne end tidligere.

Oprindeligt var løn og arbejdstid de to hovedpoler, omkring hvilke fagbevægelsens politik kredsedes, – men mangt og mere er jo kommet til siden, således at bevægelsens politik nu omspænder en mængde forskelligartede problemer, der er mere eller mindre sammenhængende, og hvis løsning der ikke kan gives enkle, kortfattede patntløsninger på. Blandt disse fremtræder med en særlig styrke spørgsmålet om beskæftigelsens omfang og – for at sikre en stor beskæftigelse – også bestræbelserne for at skaffe erhvervslivet stabile arbejdsvilkår til sikring af aktiviteten på et højt niveau. Som en naturlig konsekvens heraf følger aktiv interesse for effektivitets- og rationaliseringsproblemerne med alt det, som dette indebærer med hensyn til indsigt i de enkelte virksomheders forhold. – Endelig kan fremhæves det navnlig i de seneste år stærkt aktualiserede spørgsmål om *vareprisdannelsen* og – som følge heraf – også

arbejdet for at bevare en livskraftig konkurrence. Sammenhængende hermed dukker tillige problemet op om, fra hvilke kilder og ad hvilke kanaler ny kapital kan tilføres erhvervslivet.

## *Højere levestandard – højere produktion.*

For arbejderbevægelsen som helhed gælder, at det, der er blevet betegnet som den rene *fordelingspolitik*, jo forlængst er forladt. En højnelse af levestandarden vil være nøje knyttet til en forøgelse af de producerede værdier i samfundet, – og i lyset heraf må også arbejderbevægelsens holdning til investeringsproblemet ses. – En direkte indgriben i erhvervslivets forhold ved egen kapitaltilførsel vil nemlig være et middel, gennem hvilket lønmodtagerne vil kunne sikre sig øget indflydelse fremover. – *Eiler Jensens* berømte forslag om investering af en »femøre« har jo fængslet sindene, – og tanken er yderligere systematiseret af højskoleforstander *Ivar Nørsgaard* i to artikler i »Løn og Virke«.

Det er klart, at man fra arbejdsgiverside næppe vil se med sympati på, at fagbevægelsen ved selv at investere træder ind på et gebet, som arbejdsgiverne med rette betragter som en af deres sidste skanser til bevarelse af det eksisterende ejendomsgrundlag i erhvervslivet, – så alene truslen herom vil måske i en given situation kunne få indflydelse på et forhandlingsresultat. – En grund mere til, at arbejdsgiverne ikke kan være sympatisk indstillet over for den faglige interesse for investeringsproblemet, er, at arbejderbevægelsen ikke kan lade sig nøje med gennem sine investeringer at bidrage til fremme af produktionen – også spørgsmålene om produktionens omfang og art, – dens geografiske placering og prisdannelsen er elementer, der må tages hensyn til, fordi de synspunkter, arbejderbevægelsen har på disse områder, ingenlunde behøver at være identiske med erhvervslivets.

Af den række mere eller mindre sammenhængende opgaver, der oven-

for blev karakteriseret som faglige opgaver, er der formentlig navnlig to, der vil kunne påkalde interesse i forbindelse med investeringerne – nemlig spørgsmålet om beskæftigelsens højde og spørgsmålet om prisdannelsen – altså om fagbevægelsen ved egne investeringer kan bidrage til at skabe flere arbejdspladser og samtidig bringe varepriserne ned.

## *Beskæftigelsen i centrum.*

Det er naturligt, at beskæftigelses-spørgsmålet må være i den første række for fagbevægelsen – og såvel egnsudviklingsproblemet som det forhold, at de store årgange i de kommende år vil tilføre arbejdsmarkedet mange unge mennesker, til hvilke der skal tilvejebringes arbejdspladser, gør beskæftigelsesproblemet centralt. – En undersøgelse har vist, at i perioden fra 1958 til 1970 forventes en stigning i den arbejdsdygtige del af befolkningen på omkring 240.000. Varedirektoratet, som har foretaget denne undersøgelse, mener, at der for perioden 1955–1965 kan opnås balance i det økonomiske liv ved opugning af den nytilkomne arbejdskraft og levestandardstigning, hvis industriproduktionen udvides med 35 pct. og industrieksporten med 120 pct. – Dette forudsætter en beskæftigelsesstigning på 25 pct. og en stigning i de industrielle investeringer på 40 pct. eller mellem 200 og 300 mill. kr. om året.

Man kommer i denne forbindelse ikke uden om også at se på konsekvenserne af Danmarks indtræden i en international markedsdannelse. Af den nævnte undersøgelse, der offentliggjordes i sommeren 1958, fremgår det, at hvis vi går ind i en af de internationale markedsdannelser, vil 10 pct. af industrien blive ramt umiddelbart ved toldens bortfald. Ved importreguleringens bortfald vil andre 15 pct. af industriproduktionen ret hurtigt blive føleligt berørt af øget konkurrence – og dette vil efter en noget længere periode blive tilfældet for endnu 15 pct.. – Sammenlagt vil altså dette betyde, at 40 pct. af industriproduktionen vil blive stillet over for betydelige vanskeligheder med mulig produktionsnedgang til følge.



### Fagbevægelsen og priserne.

Da Danmarks stillingtagen til markedsplanerne jo ikke er afklaret, vil det formentlig være at vove sig for langt ud på usikker grund, hvis man allerede nu går ind i en detaildrøftelse af, hvilke konkrete krav de udenrigsøkonomiske forhold vil stille fagbevægelsen overfor med hensyn til investeringer. Men et andet perspektiv i fagbevægelsens investeringer – nemlig varetagelsen af lønmodtagernes interesser som *forbrugere* – er langt mere afklaret. Paradoksalt nok er arbejderbevægelsen her i den situation, at den ønsker at hidføre netop den »frie« prisdannelse, som det private erhvervslivs folk ynder at fremtræde som talsmænd for. Dette hænger ganske naturligt sammen med, at erhvervslivet selv har kvalt al frihed og dermed låst både prisdannelsen og hele erhvervs struktur i én gang lagte baner, som ikke giver mulighed for nydannelser og frisk initiativ.

Der er efterhånden skrevet og sagt så meget om, i hvilket omfang monopoler og aftaler har sat deres præg på det økonomiske liv, at der vel ikke er nogen grund til her at fremføre eksempler til belysning af, hvor nødvendigt det er, at arbejderbevægelsen ikke passivt ser disse foreteelser udfolde sig i erhvervslivet. – Derimod bør der peges på én meget betydningsfuld faktor, som ikke har været særlig stærkt fremme i den offentlige debat i denne forbindelse, nemlig kapitalmonopolet.

### Kapitalmonopolet.

Forudsætningen for, at der på et marked kan herske konkurrence, er, at det frembyder fri adgang for såvel forbrugere som producenter, – men med de forhold, der har hersket på det danske kapitalmarked i en år-række, har den sidste betingelse ikke været til stede. Udbygningen af den danske industri har således hovedsageligt været foretaget ved selvfinansiering, hvilket betyder, at det først og fremmest er de én gang etablerede og velkonsoliderede foretagender, der har været i stand til at ekspandere, – en udvikling, som er blevet forstærket ved de afskrivningslettelser, som er gennemført via lovgivningen.

### Investeringerne og Kooperationen.

Et mere smidigt kapitalmarked vil derfor være en af de nødvendige forudsætninger for øget konkurrence, og dermed et lavere prisniveau. Der er på dette felt en stor berøringsflade mellem fagbevægelse og kooperation.

– Som det vil erindres, blussede debatten om arbejdernes egne investeringsmuligheder op, efter at Eiler Jensen i sin tid foreslog, at man skulle investere 100 mill. kr. årligt i en fond med kooperativ finansiering for øje. Selv om forslaget blev fremsat som et tankeeksperiment, er det dog i kooperative kredse blevet taget så alvorligt, at det har afstedkommet en livlig debat om, hvorvidt kooperationen overhovedet ville være i stand til at finde fornuftige anbringelsesmuligheder for kapitaltilførsel i denne størrelsesorden. Disse drøftelser, der nærmest har haft karakter af en storvask under fuld offentlighed, har i deres selvkritiske indstilling været ført med en åbenhjertighed, der vist er uden sidestykke i tilsvarende organisationer. Diskussionerne kulminerede på den kongres, som Det kooperative Fællesforbund afholdt i maj måned, idet et af fællesforbundet nedsat udvalg med den opgave systematisk at gennemgå svage sider i kooperationens nuværende struktur og at fremsætte forslag med hensyn til kooperationens fremtidspolitik, forelagde kongressen sit arbejdsresultat. – Uden at foregribe kongressens forhandlinger, er det berettiget at udtrykke forventning om, at de anbefalinger, udvalget fremsatte, vil indebære et radikalt brud med kooperationens hidtidige udviklingstraditioner, såvel hvad bevægelsens arbejdsområde som helhed angår, som hvad angår hovedorganisationens, Det kooperative Fællesforbunds, arbejdsfelt.

Kun en uge før fællesforbundet holdt sin kongres, løb De samvirkende Fagforbunds generalforsamling af stabelen. En og anden vil måske kunne finde noget symbolsk i, at disse to hovedorganisationer, hvis samarbejde inden for de seneste år har vokset sig stadig stærkere, lader deres kompetente forsamlinger mødes næsten samtidig, ikke

mindst fordi de nye tanker om karakteren af fremtidens opgaver og deres løsning, der er fremkommet inden for hver af de to bevægelser, har været knyttet til et samarbejde med den anden part.

### Sociale synspunkter som økonomisk drivkraft.

Der er dybest set ikke noget modsætningsforhold mellem fagbevægelsens og kooperationens principielle syn på karakteren af den økonomiske aktivitet. Der er derimod et afgørende modsætningsforhold til det private erhvervslivs opfattelse. – Arbejderbevægelsen kan nemlig ikke anerkende, at et primitivt gevinstmotiv nødvendigvis behøver at være det eneste incitament til erhvervsmæssig aktivitet. Det har på en lang række af samfundslivets områder vist sig, at også andre incitamenter kan sætte menneskelig virksomhed i gang. Gennem kooperationen har arbejderbevægelsen for sit eget vedkommende vist, at de rene forbrugerinteresser som forretningsmæssig igangsætter ingenlunde behøver at give ringere resultater end dem, det private erhvervsliv er i stand til at fremvise.

For arbejderbevægelsen må den erhvervspolitiske linie karakteriseres af, at man tilstræber at lade ønsket om sociale og menneskelige fremskridt diktere den økonomiske aktivitets retning, – drivkraften må være den rene almennytte. – Imidlertid er det klart, at arbejderbevægelsen ikke med de for tiden herskende forhold kan gøre sig håb om at kunne sætte et *afgørende* stempel på det økonomiske liv. Man må se i øjnene, at den nærmest foreliggende opgave vil være at anvende de økonomiske midler, man råder over, til at *regulere* i stedet for at *dominere*, – og ved at sætte sine pengemidler ind på enkelte strategiske nøglepunkter i den økonomiske aktivitet, vil det være muligt at hidføre resultater med følger også for det private erhvervslivs politik.

Dette vil være perspektivet for det fagligt-kooperative samarbejde i de nærmest kommende år, – at gå ind i løsning af en opgave af denne art kræver ikke blot fordomsfrihed, men også mod og handlekraft. B. H.



# Morgenstund har alt for ofte ikke guld i mund!



## Mange får ikke udsovet!

Hvorfor er den daglige opvågning for mange mennesker næsten som et mareridt? Hvorfor er man pessimist om morgenen og ser alting gråt i gråt, medens man om aftenen ser meget lysere på tingene? I visse tilfælde er sådanne stemninger i sindet lette at forstå. Det gælder f.eks. hvis man står overfor en eksamen eller en vanskelig afgørelse – eller har kærestesorg. Der kan være mange andre årsager, også af rent fysisk natur, f.eks. at man langtfra har udsovet. Men selv om vi ser bort fra disse naturlige årsager, er der stadig masser af mennesker, der sidder på sengekanten om morgenen og føler sig elendigt tilpas, uden at de véd hvorfor. De synes, at de kunne sove hele dagen, og de er dødtrette. For alle disse mennesker vil de nyeste beretninger fra den kendte Søvn-forskningsklinik i New-York være en stor trøst.

De sagkyndige i dette institut siger bl.a., at man ved forsøg har fastslået, at mennesket ikke på nogen anden tid af døgnet er så vankelmødig og let at påvirke som om morgenen ved opvågningen. De højere hjernecentrer, hvor dømmekraften og de kritiske evner har deres sæde, er på dette tidspunkt stadig omhyllet af søvnen. Derfor optræder alle de mangler og svagheder, som vi slæber rundt med, langt mere truende end de er i virkeligheden. Mange mennesker plages om morgenen i den grad af moralske tømmermænd og en elendig almentilstand, at de helst ville blive liggende i sengen og

spille syge. Hvis man ikke tager denne misstemning for det, den er – en naturlig mellemtilstand mellem søvn og vågenhed – men i stedet hengiver sig til melankoli og selvmedlidenhed, kan hele dagen blive ødelagt derved.

### *Morgenmand eller natsværmer.*

Svaghedstilstanden om morgenen fremkaldes af biologiske og psykiske foreteelser. Eksperimenterne med forsøgspersonerne viste, at energien om morgenen var sunket så langt ned, at man knapt nok kunne opretholde åndedrættet og hjerteslaget. I visse tilfælde var afslappelsen så udpræget, at de iagttagende læger skyndte sig ind i det lydtætte forsøgslokale for at fastslå, om forsøgspersonerne overhovedet stadig var i live. Blodtrykket er usædvanlig lavt. Pulsens gennemsnitlig kun 54, hos nogle personer helt nede på 36 slag i minuttet. Også blodsukkerspejlet er faldet stærkt som følge af, at legemet ikke har fået næring i 8–10 timer. Det morgenlige toilette – vask og påklædning – kan sænke det endnu mere, således at svaghedstilstanden om morgenen endog efter en dyb, sund søvn kan afløses af svimmelhed, angst og nervøs pirrelighed. Legemet må fordoble, tredoble eller firedoble sin energiproduktion, og hertil kræver det tid.

Det afhænger af legemstemperaturen, hvor hurtigt man bliver lysvågen og fuld af energi. Eksperimenterne viste klart, at både hukommel-

sen, den legemlige duelighed og musklernes samarbejde fungerede bedre i takt med legemstemperaturens stigning. Der er dog stor forskel på de enkelte mennesker. De såkaldte *morgenmænd* præsterer deres bedste arbejde om formiddagen, især når de får den rette morgenmad (brød, smør, æg, mælk og ost – derimod ikke sukker). »Natsværmerne« bruger næsten hele dagen til at blive varmet op og komme rigtig i sving. Måske får de ofte forkert morgenmåltid. – Men man er altså ikke et dårligere menneske, fordi man er »natsværmer«.

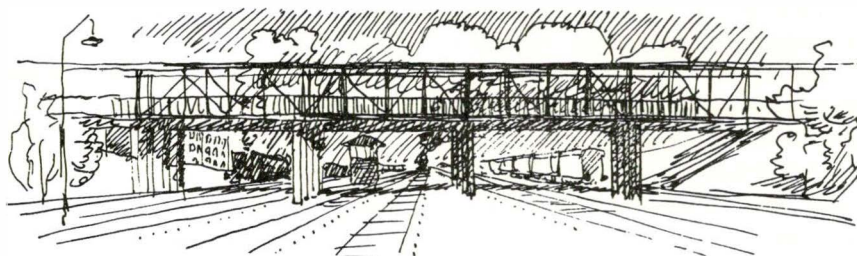
### *Sanser vågner ikke lige hurtigt.*

Det er velkendt, at sanserne ikke slappes lige hurtigt, når man falder i søvn. På samme måde går det, når man vågner, men aktiviseringen sker blot i omvendt rækkefølge. Først vågner følesansen, så høresansen. Den vågner på den måde, at stemmer og lyde bliver stadig tydeligere og stærkere – omtrent som om de fra en stor afstand rykkede nærmere og nærmere. Så først slår man øjnene op. Omgivelserne får langsomt konturer og farve. Lugtesansen vågner sidst. De store muskler i arme, ben, ryg og nakke, som om aftenen er de sidste, der ophører at fungere, er om morgenen de første, der atter arbejder pålideligt.

Men især behøver *hjernen* en rum tid atter at komme op på normal funktionshøjde. Under søvnen og drømmen er den »åndelige personlighed« revet helt ud af sine fuger. Efter at vi har tilbragt 8 timer i en uvirkelig verden, hvor der ikke var nogen hemninger eller forbud, er det ikke så let at finde tilbage til en verden med disciplin og realiteter.

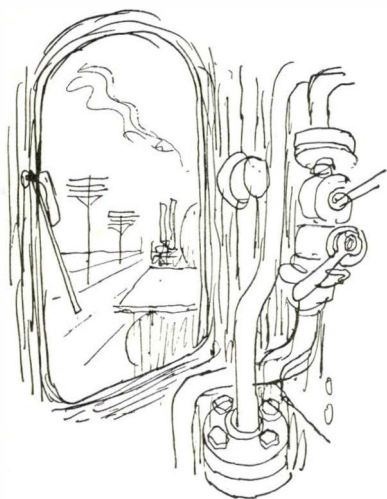
Hvis man betragter sin opvågning på den måde gennem en lup, er det klart, at den kunne forløbe langt mere harmonisk og gnidningsløs, blot man gav naturen god tid. Den, der inddeler sin hverdag således, at morgenstunden faktisk har guld i mund, vil profitere deraf hele dagen.

S.





# Frontruden



## Kendt engelsk organisationsmand død

J. G. Baty, den tidligere generalsekretær for de engelske lokomotivmænd, døde for nylig og blev begravet under store æresbevisninger fra hans tidligere kollegaers side. Hans navn siger ikke størsteparten af de danske lokomotivmænd ret meget, men de medlemmer af Dansk Lokomotivmands Forenings hovedbestyrelse, der har haft lejlighed til at deltage i en af I. T. F.'s kongresser de senere år, vil huske ham for hans noble og sympatiske fremtræden.

Baty blev generalsekretær i 1948 og beklædte denne post, til han i 1956 måtte trække sig tilbage på grund af svigtende helbred. Det var en stor opgave, Baty gik ind til, da han efter en urafstemning var blevet valgt til generalsekretær. Det engelske arbejderparti havde kort forinden fået vedtaget loven om nationaliseringen af jernbanerne, og – ret ejendommeligt forøvrigt – blev dette forslag ikke modtaget med nogen særlig stor begejstring af betydelige store grupper af jernbanemændene. Selvsagt blev det også en travl og hektisk tid for alle organisationslederne, og Baty bød uden tvivl sig selv mere, end hans helbred tillod. Krigens år havde også stillet store krav til ham i hans virksomhed som sekretær i organisationen, og det var almindelig erkendt, at han aldrig sparede sig selv, når kammeraternes interesser skulle varetages. I slutningen af krigen mi-

stede Baty en søn på kun 18 år, der var gået ind i flåden, og dette gav ham og hans hustru et sår, der var længe om at læges.

De danske lokomotivmænd, der kendte Baty, vil bevare mindet om ham som en fremragende organisationsleder indenfor de engelske lokomotivmænd.

*Observer.*

## Bro over Storebælt

Vi har efterhånden et så stort og moderne færgemateriale ved Storebælt, som vist intet andet land kan vise magen til, og det er en vidunderlig hvilepause under de behagelige forhold, der bydes på under overfarten.

Hvorvidt vi skal have en Storebæltbro eller ej skal vi ikke blande os i. Hvad enten det bliver ja eller nej, vil der imidlertid gå år og dag, inden der kan køres over den, og der er altså så længe ingen anden måde at komme fra Sjælland til Fyn på end med færgerne. Vi synes da, at man i den tid skal ophøre med at komme med sur og smålig kritik over færgefarten, men snarere prise DSB for den vidtstrakte service, det yder. Og er det for resten ikke ganske tilfredsstillende for alle andre end de meget tempotossede bilister, at naturen her sætter en grænse for deres vildskab.

*Middelfart Venstreblad (R)*

Til ovenstående vil vi gerne nævne, at vi er enig med bladet i dets betragtninger over dette emne, og lad os hertil føje, at den nye færgehavn ude på Halsskov samt den »ansigtsløftning« Korsør station i øjeblikket gennemgår i form af en gennemgribende modernisering, vil imødekomme kravene om god service over for både rejsende og bilister i mange år fremover.

I samme forbindelse vil vi også gerne nævne, hvorledes kyndige trafikfolk fra England ser på dette forhold. Der var en større gruppe heraf på besøg i Danmark i slutningen af juni måned, og de blev af statsbanerne inviteret på et besøg til færgehavnen på Halsskov. På rejsen mellem Slagelse og København efter besøget, spurgte vi dem om deres indtryk af

færgehavnen med hensyn til ombordkørsel og ilandskørsel af bilerne, og det var ganske ovenud, hvad de anvendte af rosende ord om hele arrangementet ved bilernes ekspedition. Nu kunne man måske få det indtryk, at det var almindelige høflighedsfraser, de pågældende kom med, men som allerede sagt var det kyndige trafikfolk, og i almindelighed ligger det ikke til vore gode venner at udtale sig så rosende om ting udenfor »Old England«.

*Red.*

## »Vejen spærret«

I marts måned dette år blev en lastbilchauffør, der åbenbart ikke tager tungt på tingene, dømt ved en højere ret for en forseelse, han tidligere var frikendt for ved en underret. Denne begivenhed er vist ikke helt almindelig og fandt sted nede i Schweiz, og forhistorien hertil er også ret interessant.

Chaufføren kom kørende en dag på en landevej med temmelig stort læs på vognen og mødte da et skilt stillet op midt på vejen og med påskriften »vejen spærret«. Til yderligere understregning heraf var anbragt nogle halvstore sten samt et par tomme tjæretønder. Der stod imidlertid intet om, ad hvilken rute omkørsel kunne finde sted, eller om af hvilken grund vejen var spærret, og da chaufføren ved at kaste et blik hen ad det spærrede vejstykke intet kunne se, der berettigede spærringen, fjernede han ganske roligt både skilt og »barrikade«, hvorefter han passerede »det spærrede område uden, at hverken vej eller vogn led overlast.

En eller anden af de stedlige myndigheder havde dog iagttaget hans færden, og resultatet blev, at han kort efter måtte møde i retten.

Her forsvarede han selv sin handling måde og hævdede blandt andet, at det måtte være de myndigheders pligt, der opsatte et skilt af denne art, samtidig at meddele, ad hvilken rute omkørsel kunne finde sted, samt hvorfor skiltet var anbragt. Endvidere hævdede han, at spærringen var meningsløs, og beviset herfor lå i, at han jo havde passeret vejen uden gene for nogen som helst.



Dommeren grundede selvfølgelig ikke så lidt over den argumentation, men bøjede sig for det fornufts-betonede heri, hvorefter synderen blev frikendt. Anklagemyndigheden i Schweiz ville dog ikke godtage denne afgørelse, og sagen blev indanket for en højere instans. Her blev chaufføren idømt en bødestraf ud fra den betragtning, at ingen må fjerne eller ignorere et skilt sat op af de kompetente myndigheder, uanset hvordan forholdene ellers er, så nu går chaufføren og skumler over denne verdensmangel på sund sans og retfærdighed.

*I. T. F. Journal.*

### Ny færdselslov i Schweiz

Allerede kort efter den sidste verdenskrig blev i Schweiz rejst kravet om en revision af færdselsloven, som man mente var forældet, og med den udvikling for øje man forudså ville ske, når landegrænserne igen blev åbnet, blev det absolut nødvendigt at ændre den nævnte lov.

Nu er lovgivning i dette land noget mere kompliceret end andre steder, idet man i udstrakt grad anvender folkeafstemning, hvis krav herom stilles og det vil igen sige, at lovgiverne er meget omsorgsfulde ved udarbejdelse af lovforslag, thi det ligger i sagens natur, at man såvidt muligt vil undgå disse afstemninger, der vist ikke er nogen billig historie at sætte i scene. Det gælder altså om i videst muligt omfang at få meningerne til at bøje sig mod hinanden i det daværende parlament, og efter mange lange indgående drøftelser blev en ny færdselslov vedtaget enstemmigt den 19. december 1958, hvorefter loven i henhold til forfatningen trådte i kraft tre måneder efter vedtagelsen.

Loven er naturligvis et ret omfattende kompleks, og en af de mest bemærkelsesværdige paragraffer er den, at natkørsel med lastbiler er forbudt. Af andre kan nævnes, at der er fastsat ganske bestemte regler for hvilepauser for erhvervschauffører, og overtrædelse af de givne bestemmelser vil medføre tiltale og alvorlig straf. Man forstår

godt denne lovgivning, når man samtidigt få at vide, at ikke alene fandtes der i landet ved udgangen af marts 1959 726.000 indregistrerede motor-køretøjer, men også ca. 2 millioner køretøjer fra andre lande befinder sig daglig i turistsæsonen indenfor dette lands grænser.

*I. T. F. Journal.*

### Skoven største kunde hos Norges statsbaner

I en række industrilande er gods-transporten jernbanernes vigtigste indtægtskilde, og i vort broderland, Norge, er landets vidtstrakte skovarealer jernbanens største kunde med ca. 40 pct. af den samlede indtægt for godstransporten. Norges statsbaner har ca. 4300 km skinnelængde, og heraf går omkring de 3800 gennem skovdistrikter.

Man lagde i Norge tidligere større vægt på transporten af passagerer fremfor af gods, og det medførte, at banerne efter krigen ikke var i stand til at stille det nødvendige antal godsvogne på benene for den hastigt voksende industriproduktion. Udviklingen gik i retning af, at lokaltrafikken for gods måtte omlægges til lang transport, og at en række stationer i Norges skovdistrikter måtte indrettes på særlig måde med transport af træ og tømmer for øje.

I samarbejde med de norske statsbaner udarbejdede skovindustriens organisationer så i 1953 et forslag, som gik ud på, at ca. et halvt hundrede jernbanestationer skulle udstyres med særlige kraner beregnet til læsning af træ. Kranerne skulle være i stand til direkte at løfte en lastbils læs over på en jernbanevogn. Den økonomiske forudsætning for anskaffelsen af disse kraner var, at hver kran årligt skulle have en kapacitet på 5.000 tons træ. En opgørelse for året 1957-58 viser, at der blev transporteret så store mængder, at hver af de ca. 40 kraner, man nu råder over på norske stationer, i gennemsnit præsterede 8.000 tons træ.

Norges statsbaner er de første i verden, som har indført en sådan systematisk læsning på sine stationer i skovdistrikter, og man regner med,

at der er en kranstation for ca. hver tredie mil i disse distrikter.

Nu ser man hen til gennemførelsen af den store 10-års-plan, Norges statsbaner ønsker gennemført, og som også omfatter bygning af et større antal specialgodsvogne, som vil kunne gøre transporten af træ endnu mere rationel og skaffe banerne en indtægtsforøgelse.

### 13 milliarder dollars i Amerikas jernbaner

Jernbanerne i USA var de første, der fik den hårde konkurrence at føle med biler og flyvemaskiner. Alligevel betragter store kredse derovre banerne som det vigtigste transportmiddel. Siden krigen er der på grund af konkurrencen blevet investeret ikke mindre end 13 milliarder dollars i banerne. 1958 blev et dårligt år for dem med en nedgang i godsbeholdningen på 15 pct. og i personbefordringen med 10 pct. sammenlignet med det foregående år.

Ifølge præsidenten for det amerikanske jernbaneforbund havde jernbaneselskaberne en nedgang i nettoindtægten på 20 pct. sidste år, og investeringerne gik ned til 2,7 pct. Nedgangen skyldtes dårlige konjunkturer, den hidtil største arbejdsløshed, man har oplevet i Amerika, og en betydelig mindre transport af jern, stål og olie. Man håber på et bedre resultat i indeværende år.

### Folkets fjender

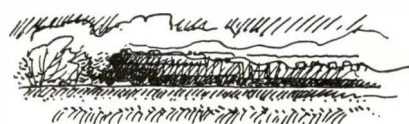
Der var partimøde på en fabrik i Ungarn, og en af deltagerne spurgte om grunden til, at der stadig var sovjettropper i landet.

»For at forsvare folket mod dets fjender« lød mødelederens svar.

»Nå javel« fortsatte forespørgeren.

Der skal altså nogle divisioner af Sovjets pansertropper til for at kontrollere de 0,4 pct. af de stemmeberettigede, som ved sidste valg ikke stemte på det kommunistiske parti, og derfor må betragtes som folkets fjender.

*I. T. F. Journal.*





# Til »Vejlekassens« medlemmer

»Vejlekassen« rettede for nogle måneder siden henvendelse til medlemmerne med oplysninger om et eventuelt forslag om forhøjelse af begravelseshjælpen og kontingentet.

Da kun mellem 5 og 6 % af medlemmerne tilkendegav, at de i givet fald ville fortsætte under den hidtil gældende ordning, har styrelsen forelagt det omtalte forslag for repræsentantskabet, der på sit møde den 15. juni d. å. enstemmigt vedtog det.

Herefter træder pr. 1. januar 1960 følgende bestemmelser i kraft:

Kontingentet: 2 kr. pr. måned.

Begravelseshjælp ydes efter følgende skala:

Alder v. opt.	Grundsum kr.	Bonus kr.	Ialt kr.
under 20 år	850	1000	1850
fyldte 20 »	850	950	1800
» 21 »	850	900	1750
» 22 »	850	850	1700
» 23 »	850	800	1650
» 24 »	850	750	1600
» 25 »	850	700	1550
» 26 »	850	650	1500
» 27 »	850	600	1450
» 28 »	850	550	1400
» 29 »	850	500	1350
» 30-34 »	850	350	1200
over 35 »	850	100	950

## Overgangsbestemmelse:

»Vejlekassen«s ældre medlemmer vil ikke komme til at bidrage med forhøjet kontingent i så lang tid som de yngre, og da de stærkt forhøjede dødsfalds-udbetalinger navnlig straks vil belaste økonomien stærkt, er efter indstilling fra aktuaren vedtaget følgende bestemmelser om udbetaling af begravelses-

hjælp i årene 1960-1964 (begge incl.):

Når afdøde 1. januar 1960 er	Reduceres grundsummen med
over 70 år	25 %
mellem 65-70 år	20 %
mellem 60-65 år	15 %
mellem 55-60 år	5 %
under 55 år	ingen reduktion

Bonusbeløbene udbetales fuldt ud.

Eksempelvis vil der i disse år ved et 61-årigt medlems død, når pågældende er indmeldt 24 år gammel blive udbetalt:

850 kr. ÷ 127,50 kr. + 750 kr. = 1472,50 kr. mod tidligere 900 kr.

**Medlemmer, der ikke ønsker at deltage i den forhøjede udbetaling og kontingentbetaling, skal inden 1. november 1959 meddele dette til »Vejlekassen«. Meddelelsen, der må indeholde stilling, navn, tjenestested og medlemsnummer (-numre), kan indsendes til:**

»Vejlekassen«, forretningsføreren, København H.

Styrelsen anbefaler medlemmerne at slutte op om de nye satser, der da formentlig inden længe yderligere vil kunne forhøjjes.

P. H. Pedersen                      E. Greve Petersen  
formand.                              næstformand

M. S. Lyngesen  
forretningsfører.

NB.: De nye vedtægter og eventuelle manglende medlemskort kan rekvireres hos forretningsføreren.

## Til ikke-medlemmer.

Meld Dem og Deres ægtefælle ind, mens tid er.

Henvendelse om indmeldelse til kredsformanden, Deres tillidsmand eller til forretningsføreren, København H.

Styrelsen.

## Hvad yder »Vejlekassen« i begravelseshjælp?

Alder ved indmeldelse	Ny begravelseshjælp			Midlertidig begravelseshjælp i årene 1960-64 til medl., der 1. jan. 1960 er:				Begravelseshjælp indtil 1. jan 1960
	Grundsum kr.	Bonus kr.	Ialt kr.	mellem 55-60 år	mellem 60-65 år	mellem 65-70 år	fyldt 70 år	
Under 20 år	850	1000	1850	1807.50	1722.50	1680.00	1637.50	1110
Fyldte 20 år	850	950	1800	1757.50	1672.50	1630.00	1587.50	1040
21 »	850	900	1750	1707.50	1622.50	1580.00	1537.50	1005
22 »	850	850	1700	1657.50	1572.50	1530.00	1487.50	970
23 »	850	800	1650	1607.50	1522.50	1480.00	1437.50	935
24 »	850	750	1600	1557.50	1472.50	1430.00	1387.50	900
25 »	850	700	1550	1507.50	1422.50	1380.00	1337.50	865
26 »	850	650	1500	1457.50	1372.50	1330.00	1287.50	830
27 »	850	600	1450	1407.50	1322.50	1280.00	1237.50	795
28 »	850	550	1400	1357.50	1272.50	1230.00	1187.50	760
29 »	850	500	1350	1307.50	1222.50	1180.00	1137.50	760
30-34 »	850	350	1200	1157.50	1072.50	1030.00	987.50	690
Over 35 »	850	100	950	907.50	822.50	780.00	737.50	620





### Tak

Hjertelig tak for venlig deltagelse ved min mand, lokomotivfyrbøder P. Laursens, sygdom og begravelse. Tak for fanernes tilstedeværelse.

*Lilly Laursen og børn.*

### En smuk tanke!

For al venlig opmærksomhed som jeg modtog fra Feriehuset i anledning af min 70 års fødselsdag, og som jeg naturligvis blev meget glad for, er det mig magtpåliggende at takke de pågældende for den smukke tanke. Ideens fader er mig ubekendt, men det falder mig nær at tro, at det er vor afholdte formand hr. E. Greve Petersen, fra hvem jeg modtog en personlig og velkommen gave, samt fra vor kasserer Rasmussen en smuk blomsterdekoration.

Fra den daglige ledelse af feriehuset, frk. Petersen og personalet en overdådighed af bl. a. en stor lagkage, en plumkage, småkager, ½ kg kaffe, cerutter, servietter og lign. som alt er vederfaret mine medpatienter og sygeplejersker, der takker for den smukke gestus. Til oplysning tjener, at jeg for tiden er patient på Kysthospitalet og derfor har haft lejlighed til at besøge Feriehuset og hilse på mange af mine kolleger.

Med venlig hilsen og tak.

*J. E. Gelsing.*

### Opmærksomhed frabedes

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

*S. C. N. Edelvold,*  
lokomotivfører, Fredericia.

Al opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes.

*O. Bregnum.*  
lokomotivfører, Århus.

Al opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

*Møller Jensen,*  
lokomotivfører, Århus.

Al opmærksomhed ved mit jubilæum den 10-9-59 frabedes venligst.

*A. K. Jensen,*  
lokomotivfører, Århus.

Al opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum frabedes venligst.

*J. C. Knudsen,*  
lokomotivfører, Gb.

### Lanternen

Onsdag den 2-9-59 afholder »Lanternen« sin skovtur, som i år går til Bøgeskoven.

Vi mødes på København Hovedbanegård under »uret« i afgangshallen kl. 14,40 præc.

Derefter går vi ned i dansevognen, der er tilkoblet tog 155, afg. 14,55, som fører os til Køge, hvor vi drejer af og tager »den lille skæve« til St. Heddinge. Her skifter vi til rutebiler, der kører os til Bøgeskoven.

I Bøgeskoven spiser vi vor *medbragte* mad og dertil serveres 3 snaps og 1 øl. Bagefter får vi kaffe og hjemmebagt kringle. Senere serveres en »lille« overraskelse.

Efter maden danser vi og morer os, til det atter går hjemad til København, hvor vi ankommer kl. 0,25.

Pris pr. deltager kr. 9,50.

Indtegningsblanket på Hgl. Av. og Gb. 1 og 2 eller ved telf. Bella 2583 y og DA 4659 x.

Indtegningen slutter den 25-8-59 kl. 12,00.

*Bestyrelsen.*

### Sangforeningen

Lokomotivførernes sangforening Gb og Hgl afholder sommerudflugt fredag den 4-9-59. I anledning af at sangforeningen i år har 25 års jubilæum, har bestyrelsen besluttet, at sommerudflugten holdes på et så billigt plan som muligt.

Afg. kl. 14,19 mod Hillerød, pris pr. deltager 8 kr., aftensmad medbringes. Der serveres snaps, øl og kaffe.

Fripassene søges holdt uden for normen. Indtegningen slutter den 2.-9. kl. 12,00.

Indtegningsblanket ved listerne og tlf. Bi 1051 og Su 9321 x.

*Bestyrelsen.*



Forfremmelse til elektrofører (10. lkl.) efter ansøgning pr. 1-8-59.

Lokomotivfyrbøder V. H. Nielsen (Heldager), Ar, i Enghave.

Forfremmelse til tegner i signalvæsenet (9. lkl.) efter ansøgning pr. 1-8-59.

Lokomotivfyrbøder R. Ø. Dinesen, København Gb.

*Afsked.*

Lokomotivfører (15. lkl.): A. Holmtoft, Århus, er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension. (31-8-59)

Lokomotivfører (12. lkl.): W. N. Vibe, Ålborg, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension. (31-10-59)

### Statsbanepersonalets sygekasse

Jernbanelæge A. Gleeurup, Islands Brygge 5, København (3 a lægedistrikt) er bortrejst fra 16/8-20/9 1959 incl. - Hans praksis varetages i nævnte tidsrum af lægerne:

G. Grønvold, Islands Brygge 15, telf. Am. 3004, konsultationstid: kl. 12-13, lørdag kun kl. 10-11 og fredag tillige kl. 18-19.

John Rasmussen, Islands Brygge 17, telf. Am. 6650, konsultationstid: kl. 10-11, torsdag kun kl. 16-18 og lørdag kl. 13-14.

Jens Vadmand, Islands Brygge 17, telf. Am. 6650, konsultationstid: kl. 13-14, mandag kun kl. 17-19, lørdag kl. 10-11.

### Cigar – Tobak – Vine

Bauneplads 6, Aarhus, Tlf. 28025  
K. A. Jensen (Ny Indehaver)

Reserveret

### Møbler – Inventar anbefales

**Laurits Thomsen**  
Ny Munkegade 40, Aarhus, Tlf. 26854

### *Kroen i Krogen*

BANEGAARDSPLADS 4

## Nødebo Sommerhusindustri

Gennem flere aars erfaring indenfor sommerhuse har vi nu den store glæde at kunne meddele, at vi har aabnet en demonstrationsplads med fremvisning af sommerhuse i Nødebo ved Fredensborg. De kan her faa mulighed for at se sommerhuse i den stil, udførelse og kvalitet, som netop De søger. For at kunne vise Dem noget i højeste kvalitet inden for dette omraade har vi opført et meget eksklusivt og mondænt sommerhus, som er umuligt at beskrive, men maa ses (et rigtigt dukkehus). Hvis De selv har et ønske angaaende Deres hus, opfylder vi alle Deres krav og er Dem samtidig gerne behjælpelig med problemer, som kan fremkomme. Har De en grund, er De velkommen til at komme og tale med os om betingelser og vilkaar angaaende et af vore huse, som ligger i alle prisklasser, men kun i én kvalitet, den højeste. Nyd søndagsturen til et af de skønneste steder i Nordsjælland og kom ind til os for at se, hvad vi kan byde Dem, inden De beslutter Dem. Hjertelig velkommen i dag og fremefter fra 10-18, ogsaa hverdage, eller ring til Fredensborg 718 & 747, og vi giver Dem gerne alle oplysninger.

NB. Demonstrationspladsen forefindes 500 m forbi Nødebo Kro mod Gilleje (Nødebo Savværk).

Det nye

## HOTEL KLITBAKKEN

Løkken . Telefon 166-167

*Er vestkystens mest moderne hotel*

Velmonterede lokaler,  
værelser med eget bad, toilet  
og telefon

Moderne spise- og danserestaurant  
400 kuverter

Indhent venligst tilbud

Aarhus Amtstidende



**1/2 RONDO RADIO** Byens største udvalg  
Stengade 24 og 28  
Tlf. Helsingør 21 20 04

i FJERNSYN

## H. Henry Westen

Aut. Gas- og Vandmester

Taarsvej 68, Nakskov, Telefon 16 28

Alt Bygningsarbejde udføres

## John Sørensen

Søndergade 41  
Nakskov  
Telefon 178 & 678  
Forlang Tilbud

Statsautoriseret

Elektro-installatør

Autoriseret

Gas- og Vandmester

Centralvarme-installatør



## AARHUS

**CAFE VESTER** Vestergade 69 . Tlf. 30214  
Kahytten er hyggelig til små sluttede selskaber

**NY VÆRT: MØLLER PEDERSEN**  
som anbefaler sig til såvel gamle som nye kunder



NORSGADE 1  
lige over for "Biografen",  
Tlf. 2 72 12.

»REX« kvalitets Album  
50 kvadr. bl. Kr. 5,75 - 32,00

**A. Rylunds Eftf.**  
Frimærkehandel  
Klostergade 20 . Aarhus

## AARHUS CHROM TEKNIK

KNUD THIEDE

ROSENKRANTZGADE 1 . AARHUS

Forlang salaterne

fra

**Aarhus Salatfabrik A/S**  
Nr. Alle . Tlf. 27311



## Peter K. Dolby & Søn

Kunstdrejere . Signalfløjter . Alt hornarbejde

Aarhus . Sjællandsgade 43 . Tlf. 28468

## Aarhus Galvaniserings-Anstalt

Fabrik: Nørreport 20 - Telf.: 23 222

Varm-Galvanisering og elektrisk Galvanisering

## NYBORG

### ANDERSEN & KUDSK

Fotograf og Fotohandel  
Kongegade 31 - Tlf. Nyborg 1077

**WERNER HANSEN**  
Urmager og Guldsmed  
Briller med Dobbeltglas  
anbefales til Tjenestebrug.  
Deres Sygekasse giver Tilskud.

Besøg Hotel **NYBORG STRAND**

Nyborg . Telefon 112

## STRUER

### Thomas Hansen's Bageri

bringes i velvillig Erindring  
Brødet bringes overalt i Byen  
Danmarksgade, Struer, Tlf. 308

### Aa. V. Kristensen

Kolonial, Vin og Delikatesse  
Jyllandsgade 16, Telf. 322

L. A. Jørgensen, Lørgårdsvej 63

### BOGTRYK

Telefon Asta 5002. København S

### Frisørsalonen

Jyllandsgade 9 . Struer  
anbefales  
Gustav Jensen

## KALUNDBORG

### Slagtermester Børge Rasmussen

Kordilgade 10  
Telefon 173  
Privat 1243

Altid første Kl. Varer

### Fiskehus Nr. 1

Viktor Nielsen  
Tlf. Kalundborg 659  
Altid friske Torske- og Rødspøtte-  
filet'er samt Fiskefars.  
Leverandør til Feriehjemmet.

### Spis

### Kalundborg Margarine

Th. Jørgensen . Telf. 90

Daglig friskkærnet  
Leverandør til Feriehjemmet

### Beiers TAPET & FARVER

SKIBBROGADE 3, KALUNDBORG  
Tlf. 254

Leverandør til Feriehjemmet

### OTTO NIELSEN

Malermester

Tlf. Kalundborg 447

### H. RASMUSSEN . Gartner

Gisseløre  
Tlf. Kalundborg 594

Leverandør til feriehjemmet

### Ellede Bageri

K. E. Olsen  
Raklev pr. Kalundborg  
Leverandør til feriehjemmet

### Murermester og Cementvarefabrikant

### CHR. SCHRØDER

anbefaler sig med alt Murerarbejde,  
Terrasoarbejde, Hæveliser, Flag-  
stangsødder m. m.  
Tlf. Kalundborg 360

### KALUNDBORG

### KULKOMPAGNI

Aktieselskab

TH. TRETEN

### Kai Herping-Hansen

Blomsterhandel  
Kordilgade 11 . Telefon 451  
Leverandør til feriehjemmet

### Raklev Brugsforening

pr. Kalundborg  
Tlf. Raklev 21

Lev. til Feriehjemmet

### Handelsgartneriet „Rosendal“

vi Carl Petersen  
Tlf. Kalundborg 145  
1. kl. kransebinderi

»Køb det hos

*Schau*

lige i nærheden«

### M. H. Iversen

Mode- og Manufakturforretning  
Kalundborg - Tlf. 82  
Leverandør til Feriehjemmet

### J. Kjær Christensen

aut. installatør  
Kordilgade 4 . Telefon 520

Lev. til feriehjemmet

Fineste

### Kød, Flæsk, Paalæg

Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44  
Tlf. Kalundborg 161  
Leverandør til feriehjemmet

### PHILIP W. HEYMAN A/S

KONSERVES

JÆGERSBORG ALLE 19 - TELEFON ORDRUP 9566

Leverandør til feriehjemmet

**DE FORENEDE  
KULIMPORTØRER**  
C. 211 HOLMENS KANAL 5 C. 211  
KØBENHAVN K

## Valdbjørns KØRESKOLE

Bedst . Hurtigst . Billigst

Motorcykelkursus 50 kr. . Alm. kort 13 kr. i timen  
Erhvervskort 15 kr. i timen . Lastvognskort 24 kr. i timen  
Omnibuskort 30 kr. i timen . Teori i moderne teorihal  
1959 Folkevogn, Kaptajn, Chevrolet, Volvo

### Damsø 566 . Søndag: Go 8578

Sidste år var 90 pct. af vor elever på anbefaling  
Kørelærerkursus såvel sommer- som vinterhold