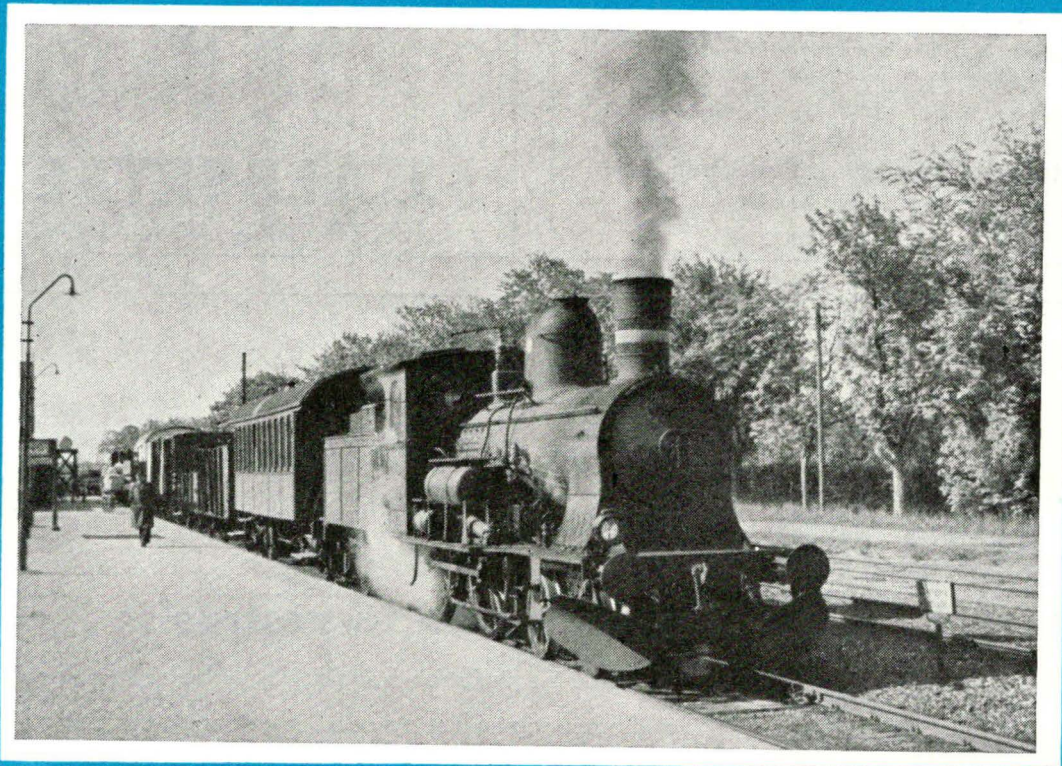


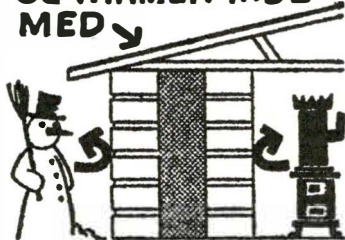
DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 17 . 5. SEPTEMBER 1959 . 59. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

**HOLD KULDEN UDE
OG VARMEN INDE -
MED**



DAPORKA

*Effektiv
skum-isolering*

Et kvalitetsprodukt fra 1/3 Dansk Asfaltfabrik

Det er i høj grad en tillidssag, og det er af afgørende betydning, at De får et materiale, hvis egenskaber garanteres af et anerkendt selskab.

Til tjeneste med alle oplysninger uden forbindelse

Autoriseret Entreprenør . Heibergsvej 54

TELEFON 58172 . AARHUS

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



ROPI og P.M. briketter

er det bedste og billigste brændsel til regulerende varme.

Tørvemuld og tørvestrøelse

af mærkerne Pindstrup, Vildgås eller Urfugl er det bedste jordforbedringsmiddel og den bedste fjerkræstrøelse.

Forhandlere over hele landet

PINDSTRUP MOSEBRUG

PINDSTRUP . TELEFON 13 (4 lin.)



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE
NR. 17 - 59. ÅRGANG
5. SEPTEMBER 1959



Indhold:

| | |
|---|-----|
| Den rette arbejdsstilling | 303 |
| 40 års jubilæum | 304 |
| Reorganisering af Englands jernbaner | 305 |
| Nordisk kursus i Finland | 306 |
| Kongres i DSMF | 308 |
| Landsoplysningsudvalget - kursus 1959 | 310 |
| Fra medlemskredsen - Bekym- ring og skuffelse - Alt for sent | 310 |
| Frontruden | 311 |
| Arbejderbevægelsens nye værk- tøj | 312 |
| Under DLF | 313 |
| Personalia | 313 |
| Medlemslisten | 313 |
| Nye adresser | 313 |
| Statsbanepersonalets Sygekasse | 313 |
| FFB-bøger | 314 |

Forsidebillede:

Tog 2815 på Gørlev station.

Foto:

Lokomotivfyrbøder S. Jørgensen, Hg.



Redaktører:

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

Redaktion og ekspedition:

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

Annonce-ekspedition:

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

Kontortid kl. 8,30 til 16.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Den rette arbejdsstilling

I begyndelsen af juli måned beskæftigede vi os med problemet førerrumsstole i dette blad, og der blev bl. a. givet udtryk for, at der i nærmeste fremtid skulle finde en besigtigelse sted af nogle stoletyper for at finde en hensigtsmæssig stol.

Denne besigtigelse har fundet sted, og foreningens velfærdsudvalg har sammen med generaldirektoratets repræsentanter drøftet udformningen af stolen. Blandt de fremviste stole koncentreredes interessen om den stoletype, som foreningen har godkendt til anvendelse i S-togenes førerrum, idet der var almindelig enighed om, at denne efter nogle mindre ændringer kunne være udmærket egnet til MO-vognene af 1800-serien med ombygget førerrum. Ligeledes var den egnet til MO-vogne af 500-serien med ombygget førerrum. Derimod var der for lidt plads til den på ikke ombyggede MO-vogne, idet et ikke uvæsentligt krav til den blandt andet må være, at man uhindret kan betjene motorvognen under rangering og lign. samt passere reguleringskontrolleren uden at skulle »kante« sig omkring stolen. På disse vogne må man anvende stolene med cykelsadelformet sæde, indtil der tid efter anden bliver ændret i førerrummet.

Der er således udsigt til en tilfredsstillende løsning på dette ømtålelige spørgsmål med det foreliggende. Velfærdsudvalget er gået grundigt til værks, og det står nu til medlemmerne at være det behjælpeligt med at få det bedst mulige resultat ud af sagen ved gennem rapportering over afdelingsformanden til foreningen at lade tilgå udtalelser om stolens anvendelighed. Det er nemlig aftalt med generaldirektoratet, at der i hvert distrikt skal anbringes 2 stole på én MO-vogn af 1800-serien med ombygget førerrum og 2 stole i én MO-vogn af 500-serien ligeledes med ombygget førerrum. Stolene skal blive på vognene i mindst 3 måneder, hvorpå man med grundlag i de indhøstede erfaringer påny drøfter spørgsmålet med generaldirektoratet og forhåbentlig når til et endegyldigt resultat.

Med hensyn til stolesædets højde imødekommes kravene til modvirken af pres på lårbenet, idet sædet er indstilleligt i op- og nedadgående retning, ligsom den rette støtte af ryggen efter ønske kan fås ved det indstillelige ryglæn.

Netop på disse felter vil den foreslåede stol blive af uvurderlig gavn for den almindelige helbredstilstand, eftersom adskillige helbredsmæssige skavanker kan godskrives de eksisterende førerrumsstole. Den med ordningen gennemførte rimelige omkostning vil mere end opvejes af dette forhold. Når man iøvrigt ikke kan opnå anerkendelse for, at sygdomme, som opstår ved uhensigtsmæssig arbejdsstilling, er erhvervs sygdomme, er det blot et naturligt og retfærdigt krav, at arbejdsforholdene gøres bedst mulige.

Det må naturligvis hvile på et skøn, men der kan dog således være begrundet formodning om, at havde man ved motorvognenes konstruktion taget fornødent hensyn til førerrummets rette størrelse og en rigtig stol, da ville den hermed forbundne

40 års jubilæum



En kendt skikkelse fra Jernbane-foreningen, dens estimerede sekretær, trafikkontrollør C. A. Larsen, kan den 12. september fejre 40 års dagen for sin ansættelse ved DSB.

I det samarbejde, der findes jernbaneorganisationerne imellem, er C. A. en dygtig og levende interesseret deltager. Med megen flid præger han dette arbejde i erkendelse af den store betydning, det har for jernbanemændene at stå sammen om mange problemer af fællesinteresse. Hans hukommelse er ham en værdifuld støtte i virksomheden. Blød af sind, har han dog organisationsmandens hårdhed til at følge en sag op for at retfærdigheden sker fyldest, og er en sag afgjort med måske lidt utilfredsstillende resultat, er han ikke den, der sætter sig med hænderne i skødet og lader fem og syv være lige. C. A. kommer igen, og han nævner tingene ved deres rette navn. Ingen svinkeærinder her.

Hans virke har da også haft uvurderlig betydning for hans egen organisation, og med denne varme forkæmpers ildhu er manganen sag ført til en tilfredsstillende løsning.

Siden 1926 har C. A. bevæget sig på organisationsarenaen, først på et delegeretmøde som ung trafikassistent, siden som medlem af 4. kreds' bestyrelse fra 1930, og i 1933 kom han i hovedbestyrelsen. 1938 blev han formand for 4. kreds og næstformand i hovedbestyrelsen. 1944 Jernbaneforeningens sekretær, og på denne post fejrer han nu sit jernbanejubilæum.

Vi, der så ofte kommer i berøring med ham, sætter meget stor pris på ham både som organisationsmand og menneske, og det skal være vort jubilæumsønske, at C. A. på samme gode og ihærdige måde vil fortsætte i samarbejdets ånd til gavn og glæde for jernbanemændenes interesser.

En hjertelig lykønskning i anledning af jubilæet og tak for en helstøbt indsats.

højere fremstillingsomkostning være modsvaret af et færre antal sygedage.

Nogle vil måske af ukendskab til de virkelige forhold synes, at dette er for omfattende udpensling af spørgsmålet, men det kan ikke gøres omstændeligt nok for at få det rette til at bundfælde sig; thi en besparelse i investering bliver ofte en dyr foreteelse. Lokomotivpersonalets mange klager er ikke udtryk for vrangvillighed eller kværulanteri, det er virkelig en lidelse for alt for mange at affinde sig med forholdene. Fra læretiden som smede- og maskinarbejder er man tilvant med hårde vilkår og kan i den ånd indstille sig på lokomotivmandsgerningens højst forskelligartede forhold, men ikke alene helbredstilstanden, men også sikkerheden, er faktorer, som spiller afgørende ind i det daglige arbejde. Derfor skal man ikke uden videre affinde sig med arbejdsforhold, som kan rokke herved.

En moderne tids videnskabelige undersøgelser understreger gang på gang nødvendigheden og nytten af rigtig arbejdsstilling for arbejdets udførelse og dermed mest mulig produktion.

Således er vel også hensynet hertil fremstået med de nyere trækkrafttyper. Vi fik MY-lokomotiverne herhjemme. Med glæde bemærkede lokomotivpersonalet de rummelige førerrum med gode førerrumsstole, men desværre må vi allerede nu erkende, at også her er opstået problemer. Omend disse ikke har antaget et omfang som for MO-vognene, så er der forekommet tilfælde, hvor lokomotivmænd mener at kunne henføre skader i benene til stolene på disse lokomotiver. Almindeligt betragtet skulle det ikke anses muligt, men i et bestemt tilfælde skal dog foreligge lægeligt udsagn om, at vedkommendes skade på benene er opstået ved, at stolesædet har beskadiget venerne og dermed har hindret blodets returløb i benene. Dette var symptomatisk på MO-vognene, men vi er altså først nu blevet opmærksom på, at det også kan forekomme på en ellers velegnet førerrumsstol. Spørgsmålet er derfor, hvad årsagen kan være. En undersøgelse bør finde sted. En formodning om, at sædehøjden – i øvrigt indstillelig – i nederste stilling er for lav, er tænkelig, eftersom højden fra gulv da er 52–58 cm. Det er naturligvis individuelt, hvorledes sædets højde skal indstilles, men på den anden side må det antages, at normal sædehøjde ligger omkring 45–47 cm, og da lokomotivpersonalet ved dets antagelse i hvert fald ikke må være under normal højde (165 cm) er der grund til at være opmærksom på, at der i adskillige tilfælde kan opstå vanskeligheder af her nævnte art.

I tide bør foretages en undersøgelse for afhjælpning af forholdet. Stolene på de lokomotiver, som er i drift, kan måske ikke uden større foranstaltninger ændres, men man kunne med en fodstøtte eller -bøjle og ændring af dødmanspedalen formentlig klare sagen, og vi henstiller derfor til rette vedkommende om at tage det nævnte op til velvillig overvejelse ikke mindst med henblik på de kommende motorlokomotiver.

Med de forsøg vi er inde i med MO-vognenes stole, og hvor statsbanernes maskinafdeling er yderst positivt indstillet, tvivler vi dog heller ikke på, at det nye problem også vil finde sin gode løsning.

Reorganisering af Englands jernbaner

De britiske jernbaner afsluttede året 1958 med et driftsunderskud på 48,1 mill. pund sterling. Hertil kommer renteforpligtelserne på nationaliseringslånene og andre afgifter til British Transport Commission, som drejer sig om 42 millioner pund sterling. Til trods for at andre transportgrene, der sorterer under den samme forvaltning som jernbanerne, har haft overskud, er der ved begyndelsen af indeværende år ophobet en tabskonto på ikke mindre end 267,7 millioner pund sterling. En grundig reorganisering af de britiske jernbaner er dermed blevet til en tvingende nødvendighed.

Det storstilede moderniseringsprogram, som blev indledt i 1956, skulle efter planen sætte de britiske jernbaner i stand til at få balance i 1961 eller 1962 og de følgende år skaffe sådanne overskud, at man fra 1970 skulle kunne klare både rentebyrden ved nationaliseringslånene og dække investeringskapitalen. Disse forventninger har ikke vist sig at kunne opfyldes til trods for betragtelige fremskridt ved gennemførelse af reorganiseringsprogrammet. De stigende omkostninger på grund af inflation, indtægternes begrænsning, når det gælder persontrafikken, på grund af taksternes stabilisering gennem en længere periode, har sammen med andre faktorer haft en højst ugunstig indflydelse på driftsbudgettet, og gælden er steget i en sådan grad, at man nu nødsages til at foretage en revision af reorganiseringsprogrammet af 1956. Resultatet af de overvejelser, som har fundet sted, er af British Transport Commission netop overrakt det britiske parlament i form af en hvidbog. De forudsatte opgaver viser ikke nogen principiel ændring i forhold til grundlinierne i programmet af 1956. Dette program bebudede en ny æra med hensyn til udstrakt elektrisk- og dieseldrift og med sigte på at nå frem til et pålideligt og hurtigt jernbanetransportsystem over hele Storbritannien. Programmet indebar et signal til afvikling af det gamle traditionelle system med damplokomotiver og det gamle

system for godstrafik. Store forbedringer skulle gennemføres for signal-systemets vedkommende for at muliggøre større hastighed på hovedbanerne, bl. a. skulle der blive en udstrakt anvendelse af signalisering med farvet lys, automatisk togkontrol og indførelse af elektrisk drevne signalposter samt installation af en centraliseret trafikkontrol, hvor forholdene egnede sig for dette. Omkostningerne ved disse og andre grene af moderniseringsprogrammet var beregnet til et samlet kapitaludlæg på 1200 millioner pund sterling.

Ligesom man holder fast ved hovedpunkterne i det her skitserede program, er målet også fremdeles nedlægning af urentable sidestrækninger og af utilstrækkeligt benyttede person- og godsstationer samt gennemførelse af en udstrakt elektrificering og overgang fra damp- til dieseldrift. Hvidbogens konklusion går imidlertid ud på, at rationaliserings- og moderniseringsprogrammet må udvides og fremskyndes.

Hvis regeringen vedtager forslagene fra British Transport Commission, så må indtil 1963 over 1000 stationer lukkes og sidestrækninger på 1800 engelske mil (ca. 10 pct. af det nuværende linjenet) nedlægges. Det er videre på det rene, at flere hovedstrækninger skal elektrificeres, bl. a. strækningen fra Euston (London) til Liverpool og Manchester. Anvendelsen af dieseldrækkraft skal udvides således, at der ved udgangen af 1963 kun er en trediedel af togkilometrene, der udføres med dampdrift, mod i dag over tre fjerdedele.

Som følge af stigende omkostninger og supplerung af det oprindelige moderniseringsprogram, vil gennemførelse af den samlede plan kræve investeringer på tilsammen 1660 mil-

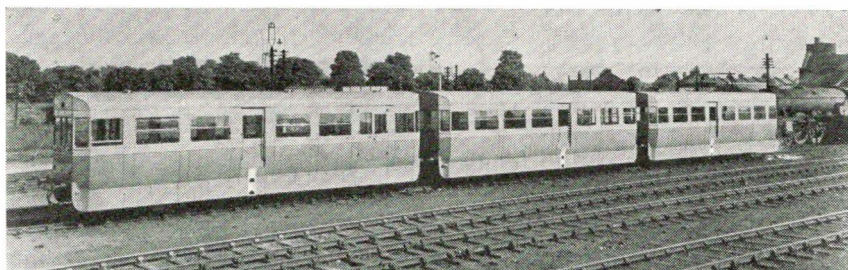
lioner pund sterling, medens den oprindelige investeringsplan blot var på 1240 millioner pund sterling, hvoraf hidtil 421 millioner pund sterling allerede er blevet investeret. I hvidbogen går British Transport Commission ind for en øgelse af de årlige investeringer i jernbanerne fra 178 millioner pund sterling i det løbende budgetår til 210 millioner pund sterling i årene 1962 og 1963. Transportforvaltningen kræver desuden garantier for senere investeringer.

Hvis denne plan i hvidbogen bliver gennemført, regner Transportforvaltningen med, at de britiske jernbaner fra 1964 vil nå op til et driftsoverskud på mellem 50 og 100 millioner pund sterling årlig. Et sådant beløb ville rigtignok ikke sætte jernbanerne i stand til at opfylde sine renteforpligtelser eller til at dække sin kapitalgæld overfor regeringen. Man har imidlertid grund til at formode, at Transportforvaltningen regner med en afskrivning af kapitalforpligtelserne til staten fra regeringens side, og man antager i indvie kredse, at tilsvarende forslag allerede er blevet forelagt trafikministeren.

I forbindelse med det siden 1952 løbende store moderniserings- og rationaliseringsprogram ved de britiske jernbaner har der fortsat været bestræbelser på at sænke driftskostningerne på svagt benyttede strækninger gennem små togenheder.

De britiske jernbaner har således forsøgsvis indsat et 3-vogns dieseltog bygget i letmetal på forstadsstrækningen Wattford-St. Albans i Londons nærhed.

Disse specielle dieseltog kan ikke blot erstatte dampdriften på den relativt korte strækning, men også nedsætte køretiden fra 15 til 17 minutter.





Til venstre: En af diskussionsgrupperne.

Nordisk kursus i Finland

Sidste kursus i første runde



Indtryk fra rejsen
ved G. A. Rasmussen



Som det sidste land i første runde havde Finland fra 9. til 14. august tilrettelagt dette års nordiske kursus på feriehotellet »Lepolampi«, der er beliggende i meget smukke omgivelser ca. 30 km fra Helsingfors og lige ned til en af landets smukke søer.

Efter en oplevelsesrig tur med nogle timers ophold i Stockholm, der bl. a. anvendtes til en sejltur i kanalerne og et hurtigt trip gennem byen, sejlede vi herfra til Åbo kl. 18,15 en sejltur gennem Skærgården, så skøn at det næppe kan beskrives. Det var sent, før vi kunne besinde os til at gå til køjs. Kl. ca. 8,00 var vi i Åbo, hvor vi blev modtaget af Tuori, sekretæren i Finsk Jernbane Forbund og 9,25 startede vi afsted på den 4 timers lange togrejse til Helsingfors, efter at vi naturligvis havde været ude og hilse på vore finske kolleger, der skulle fremføre toget.

Efter nogle timers ophold i Helsingfors blev vi transporteret til »Lepolampi«, hvor Nordisk Jernbanemands Unions præsident Gösta Widing tog imod os. Han er formand for de finske lokomotivmænd og

kendt af mange her i Danmark, bl. a. fra vore kongresser, hvor han altid er en velkommen gæst.

Efter indlogeringen blev kursuset åbnet af Widing, der samtidig gav en udmærket oversigt over NJU's arbejdsopgaver, ligesom han kom ind på de fælles transportproblemer, der var gældende i de nordiske lande.

Vi blev præsenteret for kursuslederen – Bengt Norling fra Svenska Jernvägsmannaförbundet, hvor han er studiesekretær, en mand der i ugens løb beviste, at han til fulde magtede denne specielle opgave. Han redegjorde for de kommende dages arbejde og gav iøvrigt praktiske oplysninger, der ville få betydning i kursustiden.

Kursusprogrammet omfattede forelæsning af P. Madsen, Danmark, Trana, Norge, Kolare, Sverige, og Widing, Finland. Emnet var faglige problemer i de respektive lande, Danmark og Norge lignede hinanden meget, medens Sveriges specielle forhold på mange måder levendegjordes i en glimrende forelæsning

af Kolare, der besidder en egen evne til at holde tilhørerne i ånde, ligesom Widings redegørelse for Finlands forhold var en af ugens oplevelser. At man på kursusets næstsidste dag havde formået statsminister K. A. Fagerholm til at tale om den politiske situation i Finland, ja, det måtte naturligvis blive toppen af kransekagen.

Gruppearbejdet formede sig som tidligere med spørgsmål, der skulle diskuteres og besvares. Første spørgsmål omfattede i hovedsagen, om man uden »formel kompetence« skulle kunne avancere til de højeste stillinger indenfor f. eks. jernbanen. Opfattelsen af formel kompetence gav anledning til nogen munterhed, men det skulle forstås således, at man uden realeksamen, studentereksamen eller akademisk uddannelse skulle kunne gå helt til tops. Det var let for de danske deltagere at besvare, idet vi jo kunne henvise til vor statsminister og trafikminister samt generaldirektør. Man måtte dog undtage stillinger som i sagens natur krævede teknisk uddannelse. Næste

spørgsmål var, om man evt. skulle sætte noget andet i stedet for de før nævnte eksaminer – livlig eftermiddag med en konklusion der mundede ud i et flertal for specialuddannelse, i det område man engang havde valgt. Sidste spørgsmål omhandlede drøftelse af de muligheder, der forelå for at gøre statsbanerne konkurrencedygtige overfor f. eks. biltrafikken, som på grund af uhyggelige arbejdsperioder for chaufførerne er med til at skabe en illoyal konkurrence og endelig om organisationerne skulle gå ind for at blive repræsenteret i jernbanernes ledelse og dermed være medansvarlige for de dispositioner, ledelsen træffer.

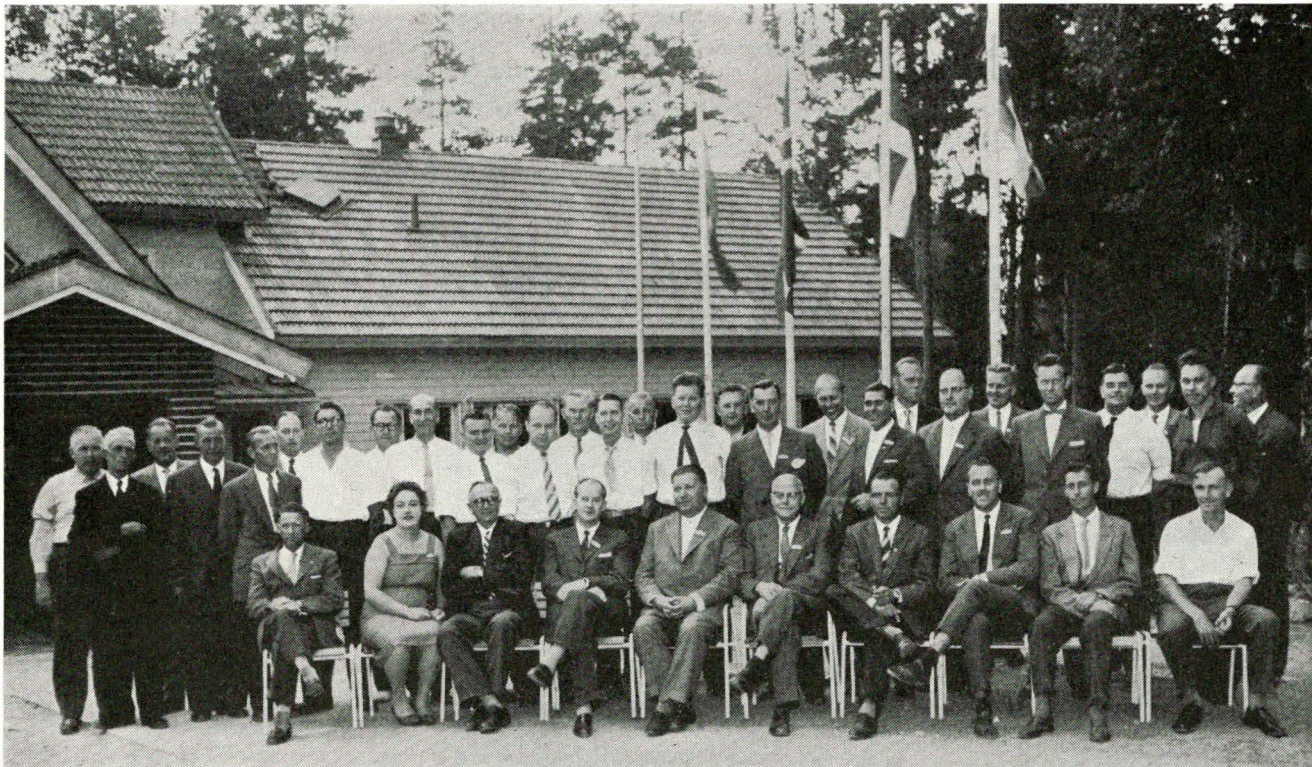
Man var enige om de uheldige vilkår, hvorunder statsbanerne måtte arbejde, og at det var ønskeligt, om andre organisationer, der havde folk i arbejde i trafikken stillede samme betingelser og krav til blandt andet arbejdstid, som tilfældet var ved banyerne. Til den sidste del af spørgsmålet måtte man være enige i, at udviklingen gik den vej, og at man måtte stille sig positivt overfor tanken, når tiden var inde hertil.

Onsdag den 12. var afsat til sightseeing i Helsingfors, hvor denne skønne by blev kørt igennem på kryds og tværs i bus. Flere sider kunne bruges til at beskrive Finlands hovedstad, en ny, moderne by med lige, brede gader og bygninger i den smukkeste arkitektur, men lad det være nok at sige, at man netop på dette område til 100 procent forstod, hvad den finske sisu virkelig er – koncentreret vilje og energi til at nå et resultat. Et besøg på nordens, ja måske Europas største fæstningsværk – »Sveaborg» sluttede den interessante og lærerige tur – jo de kan – finnerne. Som en ekstra lækkerbid var vi tre lokomotivmænd inviteret til at se vore finske kollegers kontorer og mødelokaler – indrettet i nye smukke lokaler og smagfuldt, men praktisk møbleret. Vi sender en speciel hilsen og tak for al venlighed og hjælpsomhed til de tre på forbundskontoret, som har gjort mangt og meget for os under hele opholdet. Tak skal I have.

Da afslutningsaftenen oprandt, var det med oprigtig taknemmelighed undertegnede på de danske deltage-

res vegne ved en strålende festmiddag takkede for en oplevelsesrig uge – for en enestående gæstfrihed – og en hjertevarm venlighed, der var blevet os til del af vore finske kammerater i den forløbne uge. Afskedens time er som oftest præget af vemod, det var tilfældet her, og det virkede derfor som en lettelse, da Bengt Norling afslørede sig som en yderst habil pianist med et stort repertoire, så dansen gik livligt til midnat. Afrejsen foregik til Helsingfors med bus, men atter en overraskelse ventede os tre, idet vi inden afrejsen fra Helsingfors var på besøg i remise og opholdsbygning, også en meget interessant tur, som fortalte lidt om dagligdagens finske lokomotivmand.

Kl. 15,00 startede toget til Åbo og med dette sluttede en oplevelsesrig uge blandt nordiske jernbanefolk – men vore tanker vil ofte gå til Finland – til de tre finske lokomotivmænd, som var med som kursusdeltagere – til kursuslederen Bengt Norling, til Niemenen og Bekker, men sidst og ikke mindst til unionens præsident, Gösta Widing.



Deltagerne fotograferet foran »Lepolampi». Siddende i midten, præsidenten for Nordisk Jernbanemands Union flankeret til venstre for ham af Kolare, Sverige og Heggstad, Norge. Til højre for ham Trana, Norge og Koski, Finland samt kursuslederen Bengt Norling, Sverige.

Kongres i Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund

Arbejdsvurdering skal lægges til grund for lønudbetalingen siger smedenes formand Hans Rasmussen

Åbningen.

Smukt, højtideligt og helt i overensstemmelse med gamle stolte traditioner åbnede vor moderorganisation, Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund sin 35. kongres tirsdag den 18. august i »Folkets Hus« på Enghavevej i København.

Et nyt led blev føjet ind i traditionen ved denne kongres, idet medarbejdere fra samtlige dagblade uanset partifarve var inviteret til at overvære kongressens åbning, og så godt som alle indbudte efterkom opfordringen. En indbydelse der iøvrigt må siges at være en naturlig udvikling, når der ses hen til den betydende faktor, lønmodtagernes organisationer efterhånden er blevet i dansk samfundsliv.

DS & MF tæller nu cirka 67 000 medlemmer og er i henhold hertil en af de største faglige organisationer herhjemme, og i kongressen deltog ialt 308 stemmeberettigede; heraf de 32 som medlemmer af hovedbestyrelsen.

Som indbudte gæster var mødt en

repræsentativ forsamling fra samarbejdende organisationer i ind- og udland, samt andre – personlig indbudte – der har haft tilknytning til forbundet, og her kan nævnes, trafikminister Kai Lindberg, overborgmesteren i København, S. Munk, og tidligere minister J. Kjærbøl. Alle tre har siddet i hovedledelsen og for Kjærbøls vedkommende som formand i en årrække.

Ejler Jensen, formanden for LO (Landsorganisationen) mødte i spidsen for de indbudte indenlandske organisationer, og fra samarbejdende udenlandske var mødt generalsekretæren for International Metalarbejderforbund, A. D. Graedel, der kommer fra Schweiz.

Til indledning musicerede Eifred Eckart Hansens orkester over et tema af arbejdermelodier, hvorefter Burmeister & Wains sangkor »Vulcan« sang smukt og stemningsfuldt under dirigenten, Arne Niensens ledelse.

Efter den højtidelige indledning holdt forbundets formand, Hans Ras-

mussen, åbningstalen, og denne var naturligvis præget af hans store viden og blev også holdt i overensstemmelse med hans personlige dynamiske form.

I talen berørte Hans Rasmussen adskillige problemer og kastede også blikket udad mod den store verden. Det var hans opfattelse, at den internationale fagbevægelse havde alt for ringe indflydelse på de begivenheder, der udspiller sig på den verdenspolitiske arena, og med et medlemstal på 56 millioner burde faginternationalen oftere lade sin røst lyde i storpolitiske spørgsmål.

Efter åbningstalen mindedes Hans Rasmussen de i kongresperiodens forløb døde medlemmer og dvælede i særlig grad ved de enkelte, der havde beklædt tillidshverv i forbundet. Gæsterne fik derefter lejlighed til at bringe kongressen en hilsen, og der blev herunder af alle rettet en tak for smedenes indsats på adskillige områder inden for fagbevægelsen, ligesom der også blev fremsat mange gode ønsker om en god og resultatrig kongres.

Pluk fra beretningen.

Den beretning, Hans Rasmussen aflagde, var en præstation af rang. Tre en halv time varede det, og hele kongressen lyttede interesseret fra først til sidst. Et meget stort arbejde må det have været at udarbejde beretningen, og det kraftige bifald, der



Hans Rasmussen under forelæggelsen af sin beretning.

lød efter afslutningen på forelæg- gelsen var absolut fortjent.

I sin indledning nævnte Hans Ras- mussen, at på det produktionsmæs- sige og beskæftigelsesmæssige om- råde befinder vi os i øjeblikket så- ledes, at vi kan sige, at vi har fuld beskæftigelse. Det er jo et problem, som vi også har haft til behandling så lang tid, vi har bestået som orga- nisation, thi det er rigtigt, at der skal tages tilbørligt hensyn til men- nesket inden for det moderne sam- fund, må vi først og fremmest kræ- ve, at vi opnår retten til arbejde. Og ved den hjælp, som regeringen har ydet på dette område, navnlig gen- nem den økonomiske politik, står vi i dag i den stolte situation, at vi har arbejde over en bred front.

Vedrørende lønsituationen henvi- ste Hans Rasmussen til, hvad detail- pristallet viste i oktober 1956, og hvad det viste i januar 1959. I hen- hold hertil har vi haft en samlet prisstigning på 4,9 procent, og her- overfor har vi haft en lønudvikling, der har givet smede- og maskinar- bejderne i hele landet en lønfrem- gang på 54 øre eller 10 procent mere i timen.

Hans Rasmussen beskæftigede sig i øvrigt stærkt med lønspørgsmål og herunder med problemet: lige løn for lige arbejde, og udtalte herunder blandt andet:

»Vi må helt enkelt og simpelt bort fra at vurdere arbejderens løn efter den organisation, han står tilsluttet. Jeg tror, at vi fra denne kongres kan give fuld tilslutning til, at det bliver en arbejdsvurdering, der mere læg- ges til grund for betalingen.«

Om funktionærerne og deres orga- nisationsforhold nævnte forman- den, at man ikke har kunnet undgå at bemærke, at der også er ved at vokse en del tekniske assistenter frem, som måske kan indtage en no- get afvigende stilling fra den egent- lige lønmodtagers, men som ikke sy- nes at være deciderede funktionærer i arbejdslivets forstand. De er ikke udstyret med de ledende funktioner, selv om de udfører et arbejde af kontrollerende art, der afviger fra den enkelte lønarbejders.

Det er da spørgsmålet, hvor sådan- ne personer skal stå organiseret, og

hvilken interesse forbundet har heri, thi det er klart, at ingen er interes- seret i, at der rejser sig et funkzio- nærproletariat, der kan blive en fare for forbundets medlemmers lønnin- ger og øvrige vilkår.

På et vist tidspunkt havde man i fagbevægelsen stor sympati for, at sådanne mennesker kunne samles indenfor Fællesrådet af danske tje- nestemands- og funktionærorganisa- tioner, som synes at blive det videre begreb, når det drejede sig om en større samling af funktionærerne i Danmark. At denne organisation så var mærkelig sammensat, da den in- denfor sine rammer også havde stats- og kommunale tjenestemænd, kunne man godt se, men kunne funktionær- standens interesser plejes, havde in- gen til hensigt at lægge sten i vejen herfor.

Denne organisation har imidlertid ikke kendt sin egen begrænsning, og det kommer den sikkert til skade i dens videre udvikling, thi det er ind- lysende, at man ikke kan regne med at stå på en god fod med fagbevæ- gelsen, når man direkte begynder at falde den i ryggen.

Fællesrådets bestræbelser for at tilbyde arbejdsgiverne frivillig vold- gift kalder vi bluff, navnlig når vi ved, at der kun ville være ganske få tusinde af fællesrådets medlemmer, der kunne blive underkastet sådanne afgørelser. Hensigten kunne derfor ikke være til at tage fejl af, da der var kræfter i fællesrådet, der direkte lagde op til at underkaste den sam- lede danske fagbevægelse voldgift i interessestridigheder.

Arbejderlønningernes størrelse og overenskomsternes indhold kan ikke bestemmes ved noget diktat, og det skal i hvert fald ikke være fællesrå- det, der kan få indflydelse herpå. Fællesrådets leg i sandkassen sam- men med de borgerlige partier med hensyn til arbejdsløsheds-kasserne var jo også et stød i hjertekulen.

Vi kan derfor sige, at fællesrådet havde sin store chance, men det viste sig ikke at være moden og voksen nok til at navigere og bringe igen- nem de forskellige skær.

Hans Rasmussen sluttede dette af- snit af sin beretning med at udtale ordret:

»Der er måske ikke noget så galt, uden at det er godt for noget, kan vi sige, og derfor kan vi kun glæde os over, at hr. Lyngesen fra fællesrådet har optrådt som en elefant i en por- celænsbutik.«

I tilknytning til beretningen blev forelagt tre udtalelser, hvoraf frem- går i en til regeringen stilet, at kon- gressen anerkender de bevæggrunde, der har ført til beslutningen om drøf- telse af tilslutning til det ydre fri- handelsområde, men man advarer imod i denne forbindelse at gå for hastigt frem med afviklingen af im- portreguleringen, ligesom man må udnytte mulighederne for en juste- ring af vore todsatser for at komme til at ligge på linie med de lande, vi indenfor området vil komme i hård konkurrence med. Man understreger også nødvendigheden af, at der snar- rest foretages en udbygning og koor- dinering af lovgivningen om eks- portfremmende foranstaltninger så f. eks. vore eksportvirksomheder op- når mulighed for at indrømme lang- fristede kreditter. Egnsudviklingslo- vens rammer ønskes udvidet, så det også bliver muligt at yde hjælp til de erhvervsbrancher, der særlig hårdt vil mærke den skærpede konkurren- ce. Sluttelig udtrykkes i udtalelsen ønske om at få gennemført forbedret understøttelsesvilkår for de arbejds- løse, og at man øjeblikkelig efter den nye folketings-samlings begyn- delse forelægger forslag, der tager sigte herpå.

Valgene.

Ved valgene til den øverste ledelse blev samtlige, der ønskede genvalg med Hans Rasmussen i spidsen valgt med akklamation. I stedet for sekre- tær Nic. Johansen, der trak sig til- bage på grund af alder, valgtes for- manden for Københavns afdeling 12, Børge Olsen.

I sin beretning foreslog Hans Ras- mussen, at man på kongressen valgte en industrikonsulent, der skal virke som rådgiver i industrispørgsmål, og hertil valgtes Charles Hansen, der tidligere har været medlem af Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund, og som i nogle år har virket som konsulent i landsorganisationen.



Landsoplysningsudvalget

Kursus 1959

Følgende deltager i tillidsmandskursus på foreningens feriehjem i tiden 7.-14. sept. d. å.:

lokomotivførerne

P. K. Kristensen, Gb.
J. Thillemann, Gb.
P. Frederiksen, Hg.
O. E. Søltøft, Næ.
E. P. R. Jensen, Kø.
E. D. Hansen, Ro.
N. V. Ø. Jensen, Hgl.
T. G. B. Olsen, Kb.
E. G. Appel, Ar.
K. E. Friis, Ar.
E. Tandrup, Str.
N. P. Røggilds, Ab.
S. K. Jensen, Ab.
C. M. Clausen, Es.
N. P. Junker, Fa.
R. U. Andersen, Sdb.
P. A. L. Jørgensen, Od.
G. Traczyk, Pa.

elektrofører

H. J. Schjøtt, Av.

lokomotivfyrbøderne

S. Christensen, Gb.
K. L. Flink, Gb.
K. O. Jensen, Kb.
K. H. J. Bergholtz, Ge.
B. K. Kristensen, Kø.
N. K. Jensen, Ar.
G. E. Nielsen, Ar.
N. S. G. Christensen, Rd.
B. Kruse, Ab.
B. S. Kristensen, Str.

P. H. Andersen, Fa.
O. A. Holm, Fa.
M. K. Nielsen, Pa.
F. Hansen, Od.

Følgende deltager i medlemskursus samme sted som før nævnt i tiden 14.-19. sept. d. å.:

lokomotivførerne

Harry Hansen, Gb.
B. Ljungdahl, Gb.
H. Wolfram, Gb.
J. R. T. Nielsen, Hgl.
E. Lüdeking, Ar.
A. Knudsen, Ar.
K. D. Christensen, Ar.
H. Halbro, Ar.
G. S. K. Løfgren, Ar.
S. N. C. Edelvold, Fa.

lokomotivfyrbøderne

S. O. Sten, Gb.
K. W. Frikov, Gb.
K. A. Nielsen (Åbyhøj), Gb.
M. Frandsen, Gb.
F. D. Hansen, Ar.
H. C. Dam, Ar.
E. Elley, Ar.
N. K. Jensen, Ar.
E. Skadhauge, Bb.
B. Lauridsen, Ng.

Ved disse kursus er følgende gruppeledere:

S. Suneson, G. A. Rasmussen, P.
J. J. Busk, alle Gb., og P. E. Poulsen, Ar. – Kursusleder J. V. B. Christiansen, Ar.

Vel er der forskel på et stort depot, og et lille depot, der er forskel på hovedbane og sidebane; men hvor stilles der størst krav –.

Lokomotivførernes placering ved lønningens vedtagelse forrige år gav lokomotivførerne skuffelse.

Rationaliseringen, større hastigheder, eenmandsbetjeningen, de automatiske advarselssignaler – om hvilke man kan sige: uhyggen breder sig; signalers opstilling danner faktisk ene åbne overkørsler, på sidebanerne – endvidere at lokomotivførerne vel ikke tidligere har kunnet været udnyttet så effektivt som nu – berettiger så absolut alle lokomotivførere til slutløn 15. lønkl. ved det depot de har valgt som tjenestedepot, så at de ikke tvinges til at søge et MY depot for at opnå slutløn.

Det vil tjene jernbanen, såvel som den enkelte lokomotivfører om sligt kunne undgås, da ingen vel er i tvivl om betydningen af, at kunne forblive på hjemstedet, og være særlig godt stedkendt, noget der aldrig har haft større betydning end netop nu.

DLF's hovedbestyrelse med vor fortræffelige formand Greve Petersen i spidsen, har gjort et stort arbejde for lokomotivførernes placering efter rimeligt ønske; men har åbenbart talt for døde øren.

Det var og er stadig lokomotivførernes krav, alle at blive placeret i 15. lønklasse; den uret der føles er sket, bør snarest rettet, så almindelig tilfredshed kan opnås.

Den tjenestetidskommission der nu skal udarbejde de nye tjenestetidsregler, har forhåbentlig øje for, hvilke uheldige faktorer der spiller ind i vor gerning; hvoraf fremhæves: natarbejde, forskudt arbejdstid, eenmandsbetjeningen, lang uafbrudt kørsel – der burde aldrig køres over 6 timer uafbrudt – samt den enerverende indflydelse, det specielle arbejde medfører.

Måtte resultatet af dette kommissionsarbejde blive affattet i klare utvetydige retningslinier, hilses dette med glæde.

N. Larsen, lkf., Rd.

fra MEDLEMSKREDSSEN

Bekymring og skuffelse

Mens motoriseringen og rationaliseringen trænger frem ved alle depoter, er der en del lokomotivførere, ved de mindre depoter, der er bekymrede for, om deres hjemstedsdepot må være, og ifald det må væ-

re, om de så skal arbejde for »underbetaling«; hvis de stadig ønsker samme hjemstedsdepot.

Tidligere var alle lokomotivførere i samme lønningsklasse.

Ligeløn for lige arbejde.

Alt for sent

Som det er alle bekendt afholdt organisationen sidst i maj måned ordinær kongres. På denne blev det vedtaget, at referatet af selve debatten ikke skulle optages i D. L. T., men derimod tilsendes det enkelte medlem, hvilket er helt i orden. Der er bare det kedelige ved det, at vi endnu ikke har modtaget et sådant referat.

Så vidt vides er referatet fra kongressens protokolfører tilsendt foreningens kontor den 11-6-59, altså for snart to måneder siden, og det kan vel siges at være rigelig tid til at få det sendt i trykken, og derfra til medlemmerne.

Det er mens stoffet er aktuelt, der er brug for det og ikke et halvt år efter, og efter som flere afdelinger står overfor snart at skulle holde generalforsamling, var det rart, at man på disse kunne få en saglig diskussion om den sidste ordinære kongres.

Vel vidende at D. L. F. har en stor interesseret medlemsskare, skulle hovedbestyrelsen hurtigst muligt få udsendt omtalte referat.

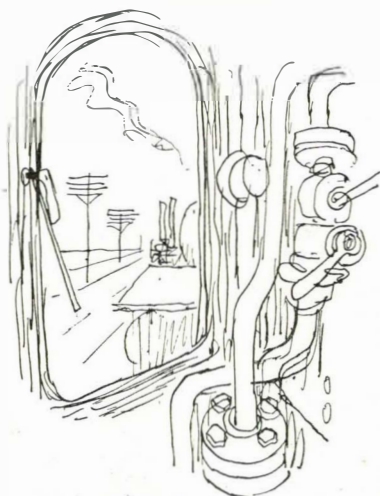
Århus den 7-8-59.

Lkfb. N. K. Jensen.

Det skal erindres, at efter protokolførernes færdiggørelse af deres arbejde skal dette forelægges protokolrevisorerne, dernæst at også trykkerier holder ferie, så ordrernes gennemførelse trækker ud. I al beskedenhed tilføjes, at også tillidsmændene på foreningens kontor har adgang til ferie. Imidlertid foreligger protokolatet så betids, at det kan komme til behandling på de sædvanligt forekommende generalforsamlinger.



Frontruden



Elendig dag

Lokomotivføreren kom for sent op, fordi hans vækkeur pludselig strejkede. Han trådte forkert, da han stod ud af sengen. Han skar sig under morgenbarberingen, og da han tog sine sko på, knækkede det ene snørebånd. Der var ingen fløde til kaffen, og han måtte tage en taxa for at nå stationen i tide.

Det lykkedes ham at falde, så lang han var, da han skulle kravle op i maskinen, og toget kom af sted med et par minutters forsinkelse. Han lod lokomotivet trække alt, hvad dampen kunne præstere, og da han raslede gennem en kurve så han et andet tog komme drønende hen imod hans eget med 120 km i timen. Med dyb væmmelse malet i alle sine træk vendte han sig om imod sin fyrbøder og sagde:

– Kender du de her infame dage, hvor det hele går ad hekkenfeldt til?

Fra B.T.

DSB's indtægter og udgifter i april kvartal 1959

I forhold til april kvartal 1958 er indtægten af *personbefordringen*, ca. 73,2 mill. kr., steget med ca. 0,3 mill. kr., indtægten af *gods- og kreaturbefordringen*, ca. 45,4 mill. kr., steget med ca. 4,4 mill. kr. og forskellige *andre indtægter*, ca. 12,9 mill. kr., steget med ca. 1,3 mill. kr.

Alt i alt er *driftsindtægterne*, ca. 131,5 mill. kr., steget med ca. 6,0 mill. kroner.

De egentlige *driftsudgifter*, ca. 138,3 mill. kr., er steget med ca. 9,8 mill. kr.

Stigningen skyldes bl. a., at lønkontiene for såvel tjenestemænd som ekstraarbejdere er forøget med ca. 5,0 mill. kr. som følge af pristalsreguleringen pr. 1. april 1959, medens en forskydning i posteringen af statsbanernes bidrag til pensionering bevirker en stigning på ca. 2,5 mill. kr.

Udgiften til brændsel er faldet med ca. 1,7 mill. kr., udgiften til vedligeholdelse af anlæg, rullende materiel og færger er steget med ca. 2,8 mill. kr. og forskellige andre udgifter er steget med ca. 1,2 mill. kr.

Driftsresultatet, et underskud på ca. 6,8 mill. kr., er herefter ca. 3,8 mill. kr. dårligere end i april kvartal 1958.

Udgifterne til afskrivning og forrentning er steget med ca. 2,0 mill. kr. til ca. 19,7 mill. kr., hvorefter det endelige regnskabsmæssige resultat bliver, at der er et underskud på ca. 26,5 mill. kr. mod ca. 20,7 mill. kr. i april kvartal 1958.

| | April kvartal | | Afvigelser |
|--|--------------------|--------------------|------------------|
| | 1959 | 1958 | |
| Personbefordring | 73.240.000 | 72.970.000 | 270.000 |
| Gods- og kreaturbefordring | 45.360.000 | 40.990.000 | 4.370.000 |
| Postbefordring | 5.280.000 | 5.140.000 | 140.000 |
| Andre indtægter | 7.640.000 | 6.430.000 | 1.210.000 |
| Indtægter ialt | 131.520.000 | 125.530.000 | 5.990.000 |
| Driftsudgifter | 138.310.000 | 128.490.000 | 9.820.000 |
| <i>Driftsoverskud</i> | ÷ 6.790.000 | ÷ 2.960.000 | ÷ 3.830.000 |
| Afskrivning | 6.780.000 | 6.150.000 | 630.000 |
| Forrentning | 12.900.000 | 11.550.000 | 1.350.000 |
| Statens tilskud til driften | 26.470.000 | 20.660.000 | 5.810.000 |

Arbejder- bevægelsens nye værktøj



Tidens aktuelle problemer trænger sig på til drøftelser mellem organisationernes ledelse, arbejdsgivere, særlige sagkyndige og tillidsmændene, mellem beslægtede fag og det enkelte fags brancher. Den 3-årige overenskomstperiode bør udnyttes til fordomsfri konferencer om en del af de problemer, der normalt kun drøftes ved overenskomstforhandlingerne, og »Højstrupgård« er netop indrettet til dette formål.

»Højstrupgård«s indvielse den 6. maj var første skridt på vejen til at realisere det store byggeprogram, Landsorganisationen har planlagt i et usædvanligt smukt naturområde et par kilometer nord for Helsingør. Her opføres i de nærmeste år Europas mest moderne arbejderhøjskole, der i form af arkitekt Jørn Utzons elegante højhusprojekt vil fremtræde som et værdigt monument over arbejderbevægelsens centrale stilling i nutidens samfund. Hele grunden omfatter

70 tønder land, hvoraf de 13 tønder er park, smukt bevokset og skønt beliggende med udsigt over Øresund. En perle i dansk natur. Gennem generationer har »Højstrupgård« været drevet som landbrugsejendom og lystgård for de skiftende ejere, og den smukke hovedbygning, der er indpasset i landskabet med nænsom hånd, har Landsorganisationen restaureret og stillet til rådighed for arbejderbevægelsen til interne kurser og konferencer. Med den kommende udvikling in mente må man forudse et stigende behov for afholdelse af konferencer og kurser, hvor organisationernes ledelse sammen med særlig sagkyndige, arbejdsgivere og tillidsmænd drøfter tidens problemer.

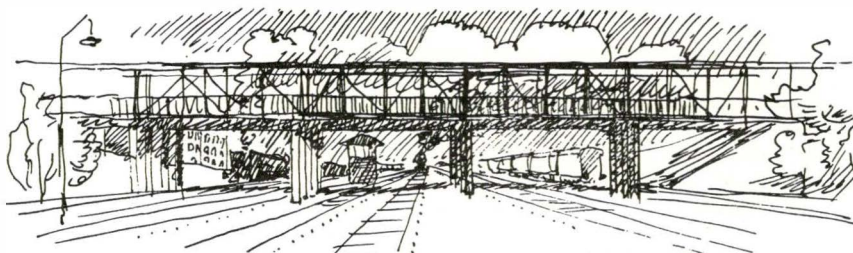
Sådanne konferencer og kurser kræver hyggelige omgivelser, og »Højstrupgård« er derfor skabt til at løse denne opgave. Der kan bo 22 gæster på »Højstrupgård« som rummer 10 enkelt- og 6 dobbeltværelser

med toilet til hvert værelse og adgang til bad. Ialt kan 30 personer deltage i konferencer og kurser og få fuld forplejning, men indtil skolen er bygget, må det antal, der overstiger 22, overnatte på det nærmeste hotel i Helsingør. Huset er smukt og stilfuldt indrettet med konferencesal, bibliotek og opholdsstuer, billardsal og hobbyrum. Radio, film fjernsyn og andre hjælpemidler er installeret, og i godt vejr kan man nyde pauserne udendørs på terrassen, i solgården eller på badestranden ved Øresunds kyst.

En conference koster kr. 45,00 pr. dag, kurser med mindst 1 uges varighed kr. 35,00 pr. dag og et weekendkursus kr. 55,00. »Højstrupgård« er ikke et rekreativshjem, men et værdifuldt stykke værktøj, som organisationerne har brug for og forhåbentlig vil udnytte i fuldt omfang. Arbejdernes Oplysningsforbund, der står for udlejningen, er parat til at yde råd og bistand ved tilrettelæggelse af konferencer, kurser og møder på »Højstrupgård« og anmoder om, at aftalerne træffes i god tid.

Adressen er: Nr. Farimagsgade 11, København K. Tlf. Byen 8778.

Velkommen til »Højstrupgård«.





Lokomotivpersonalets Hjælpefond

I henhold til hjælpefondens vedtægter uddeles i december understøttelser på 50-100 kr., der kan søges:

1. Af medlemmer.
2. Af pensionerede lokomotivmænd.
3. Af enker efter lokomotivmænd.
4. Af forældreløse børn under 18 år af de under 1, 2 og 3 nævnte.

Ansøgningsskemaer kan fås på foreningens kontor og må senest den 1. december være tilbagesendt til Lokomotivpersonalets Hjælpefond, Hellerupvej 44, Hellerup.

Ansøgere, hvem understøttelse bevilges, vil modtage underretning herom midt i december.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum frabedes venligst.

Th. C. Lindgreen,
lokomotivfører, Århus.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst, er bortrejst.

C. A. Ankerstjerne,
lokomotivfører, Århus.

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit 40 års jubilæum frabedes venligst.

A. P. Skov,
lokomotivfører, Fredericia.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

M. A. Nielsen,
lokomotivfører, Roskilde.



Forflyttelse efter ansøgning pr. 10-8-59.

Lokomotivfyrbøder:

V. V. B. Møller, Brande, til Alborg.

Overgået til lokomotivfører i 12. lkl. efter ansøgning pr. 1-9-59.

Lokomotivfører (15. lkl.):

V. Laursen, Fredericia, i Fredericia.

Dødsfald.

Lokomotivfører E. E. M. Mortensen, Haderslev, er afgået ved døden.

Lokomotivfyrbøder Poul Laursen, Esbjerg, er afgået ved døden.

Dødsfald blandt pensionister.

Pensioneret lokomotivfører J. A. Nielsen, Frederikshavn, er afgået ved døden.

Pensioneret lokomotivfører Frode Nielsen, København, er afgået ved døden 11-8-59.

Pensioneret lokomotivfører H. Leth-Nissen, Vordingborg, er afgået ved døden.

Pensioneret lokomotivfører H. O. Vesthede, Fredericia, er afgået ved døden den 7-8-59.

MEDLEMSLISTEN

Overgået som ekstraordinært medlem pr. 1-9-59.

Pensioneret lokomotivfører V. K. F. Larsen, Vilh. Thomsens Alle 34, 1., Valby.

Pensioneret lokomotivfører A. Holmtoft, Alborggade 15, 4., Århus.

Pensioneret lokomotivfører B. F. Greffel, Skanderborgvej 16, 1., Århus.

NYE ADRESSER

Lokomotivførerafdeling:

Ålborg: Formandens adresse rettes til: Teglværksalle 7, 2. th.

Statsbanepersonalets Sygekasse

Ved Statsbanepersonalets Sygekasse er foruden de hidtidige ørelæger fra 1. september d.å. antaget doktor Kristian Ravnborg, Hillerød.

Doktor Ravnborg afholder konsultation Møllestræde 7, hverdage kl. 13-15,30, lørdage dog kun efter aftale.

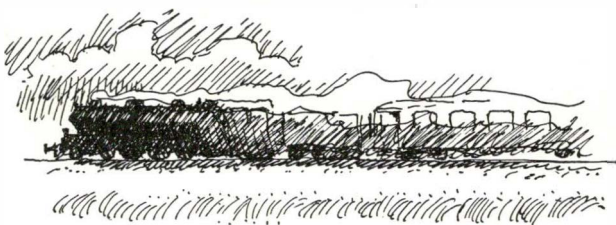
En lille – men værdifuld ting for interesserede i lokomotiver

I al stilhed er udkommet en tabelstærk bog, en historisk oversigt, »Danske Statsbaners Damplokomotiver 1847-1959«, udarbejdet af J. Steffensen, G. Wienecke og A. Gregersen.

For den interesserede i lokomotiver, og de findes jo i alle kredse og aldre, gives der væld af oplysninger om lokomotiverne, som befarede statsbanestrækningerne lige fra jernbanernes fremkomst i 1847 over tiden for disse baners gåen op i en højere enhed som statsbaner og til vore dage.

Man kan skaffe sig viden om hvornår og hvor et bestemt lokomotiv er bygget, hvornår det eventuelt er blevet ombygget, og hvornår det er blevet ud rangeret. Navnene på de ældste lokomotiver kan man finde. For den som beskæftiger sig med lokomotiver, som f.eks. en hobby, er denne bog et værdifuldt opslagsværk og derfor anbefalelsesværdigt at eje.

Erhvervelse af det kan ske hos Bent Palsdorf, Ny Kongensgade 11, København K.



Rigtige bøger til rigtige priser – kun i FFB!

En af de allerstørste succeser i Danmarks førende billigbogserie, *Fremads Folkebibliotek*, var »Lev stærkt – dø ung«, så det er med glæde at man nu igen ser den fremragende amerikaner, William Motley, i spidsen for en FFB-serie. Den store 2-bindsroman, »Vi stred i Mørke«, der dramatisk og knaldhårdt beretter om de hjemvante US-soldiers og deres forsøg på at vende tilbage til et normalt liv efter årene ude på slagfelterne, er et værk, der skånselsløst afdækker den moderne storbys samfunds- og menneskejungle. En roman, der både vil gribe og fængsle enhver der nu får den kæmpechance at kunne erhverve en stor verdens-bestseller for en brøkdel af normal bogpris.

Fremads Folkebibliotek fortsætter nemlig med sin næsten ufattelige prispolitik: trods et nyt og afgjort endnu fornemmere udstyr end nogen- sinde og trods at raden af store forfatternavne fortsættes med uformindsket kraft, kan man stadig tilbyde en bog på gennemsnitligt 240 sider for mindre end 4 kr. – indbundet i det smukkeste alkorbind vi mindes at have set, for kun 5,85 kr. Held dem, er er blevet bogkøbere og bogsamlere i en FFB-tid . . . aldrig før så billigt – og godt!

Cronin og Caldwell-successer.

Et andet stort trumfkort er den berømte Cronin's gribende og morsomme »Grønne Ar« – en af forfatterens allerbedste, og det ved enhver, hvad vil sige! Erskine Caldwell, hvis »Vorherres lille Ager« blev en af de store FFB-træffere, kommer igen med intet mindre end sin verdensrekord-succes, »Tobaksvejen« (den gik som teaterstykke hele 7 år i træk på *samme* teater i New York!) En dristig og saftig sydstatsroman der bliver klassiker. En af radioens allerstørste succeser var Leo Perutz' historiske epos om »Den svenske Rytter« – og mæge til spændende og virtuost fortalt roman skal man lede efter i årevis. Desuden kommer en af de store islændinge nu i FFB: Kristmann Gudmundssons dejlige »Livets Morgen« – (foreløbig læses Gudmundsson på ikke mindre end 30 sprog!).

Norge repræsenteres af sin vel største nulevende forfatter: Tarjei Vesås med en forrygende travsportsroman »De sorte Heste«.

Stærke danske navne i FFB.

Men den danske ende af serien er sandelig ikke at kimse af: igen en Freuchen, tilmed hans største roman, »Larions Lov« om den sidste store in-

dianerhøvding's kamp mod de indtrængende hvide – desuden en dristig og blodrig roman om det gamle grusomme Rom af Lis Elkjær, om den fandenivoldske Livia der hader og elsker sig til magtens tinde for så at . . . nej, lad »Værst for Augustus« tale for sig selv – ingen kan skildre en sådan bog i få ord. Og mon det ikke vil glæde alle yndere af den gode, underholdende roman, af Karen Aabye's »Det skete ved Kisum Bakke« er med blandt de ti bind. Vi glæder os ihvertfald til det effektfulde punktum, som landets mest læste forfatterinde sætter på FFB's 8. årgang.

✕

Skriv til FFB – og bliv bogombud

En vigtig årsag til FFB's kolossale succes er bogombudsordningen, der sikrer at alle virkelig får mulighed for at sikre sig de rekord-billige bøger. Nær ved 2.000 virksomheder har deres bogombud – hvordan er det hos jer? Hvis der intet FFB-bogombud er på din arbejdsplads bør denne sag bringes i orden omgående, enten ved at du eller en anden aktiv kollega indsender navn og adresse til FFB, Nørrebrogade 54, København N., som så omgående sender jer FFB's righoldige propagandamateriale (herunder en gratis prøvebog) således at abonnementstegningen kan sættes i gang allerede nu, da serien starter. Parolen må være: ingen virksomhed uden et aktivt FFB-ombud til glæde og gavn for alle kollegerne! *Skriv i dag!*

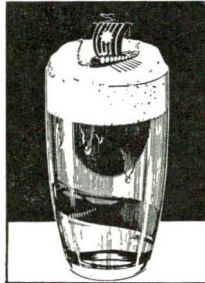


FREDERICIA KUL-KOMPAGNI A/s

Loehr og Holmelund

... vi sælger varme

Telefon
170-888
4 linier



VIKING
EXPORT BEER

*belønnet
med ærespræmmer
Prix d'Honneur
Belgien 1958*

Jydsk Træ- og Finerhandel

Kontor: Bissensgade 12, Aarhus

Telefon 20298

★

Alt i teak, eg, yang og mahogni

FIONETTE

Regnfrakker

Ekvipér Dem i

LONDON-MAGASINET
FREDERICIA

Fredericia Mejeri

Gothersgade 14

Anbefaler sig med
1. kl.s mejeriprodukter

Det bedste i
FJERN SYN OG RADIO

V. Petersen
Jyllandsgade 22, Fredericia
Tlf. 1033

»**LA BELLA**«

blomster- og kransforretning
anbefales de ærede medlemmer
Gothersgade 15, Fredericia 598
v. Doris Sørensen

VARE-MESSEN
BUUR-NUDSEN

Sengeudstyr, Gardiner, Hvidevarer
Kalundborg - Tlf. 426

Blomsterforretningen **FLORA**

Chr. Jensen - Skibbrogade 53
Kalundborg - Tlf. 285
Buketter, Kranser, Dekorationer, Kurve
Lev. til Feriehjemmet

Spis mere OST,

ring saa kommer Fallesen
Tlf. Kalundborg 1029

Viggo Hansen

Kystens Købmandshandel
Sdr. Nyrup pr. Kalundborg
Telf. Raklev 43

HOVEDBANEGAARDENS RESTAURANT

KØBENHAVN

Central 1232

F. L. Viltoft

MOKKA Compagniet

Frederiksgade 7 **SKIVE** Telf. 1067

A/s Kulimporten Dania

★

H. C. Andersens Boulevard 9, Kbhvn.

Central 3443

Tegn forsikringer i

**Statsbanepersonalets Brandforsikringsagentur
og Understøttelsesforening af 1891**

Telefon Humlebæk 713

Lav præmie - uden gensidighed - kulant erstatning

Tillidsmænd over hele landet - Alle arter forsikringer tegnes

1/2 RONDO RADIO *Byens største udvalg*

Støngade 24 og 28

Tlf. Helsingør 21 20 04

i FJERN SYN

KALUNDBORG

N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

DANSK SVOVLSYRE- OG SUPERPHOSPHAT-FABRIK



AKTIESELSKABET

Forlang salaterne

fra

Aarhus Salatfabrik $\frac{1}{2}$
Nr. Alle . Tlf. 27311



- i det lange løb vil De synes bedst om

ALBANI PILSNER

AARHUS

Peter K. Dolby & Søn

Kunstdrejere . Signalføjter . Alt hornarbejde

Aarhus . Sjællandsgade 43 . Tlf. 28468

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.

Aarhus Amtstidende



D. A. Paludan

Clemensbro . Aarhus . Tlf. 20944

Moderne Kvalitetsbriller

Gælder det vask, da ring

24 382 . Ydun Vask

Våd vask . Rulle vask . Færdig vask
Fagmæssig behandling til små priser



JÆGERGAARDSGADE 88, AARHUS
BORGGADE 5, ..
VESTER ALLE 31, ..
JYLLANDSGADE 8, ..
KONGEVEJ 22, VIBY

GULDSMED Boye RASMUSSEN

Reparationer og nyt arbejde fra eget værksted

Fr. alle 133 . Telefon 23408 . Aarhus

FREDERICIA KUL- OG BRÆNDEHANDEL $\frac{1}{2}$

KUL- OG KOKS-IMPORT

Forhandler af Fredericia Gaskoks

IMPORT AF



KULPLADS OG KONTOR:
VESTHAVNEN
TELEF. 935

For Synet en Vinding,
køb Brillen hos Sinding!



STRUER . Tlf. 119

BOGTRYKKERIET

Nørrebrogade 5, Fredericia

A. Petersen . Tlf. 1014

Alle arter tryksager til små priser
Festsange - Telegrammer

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

NYBORG

C. Knackstredt Tlf. Nyborg 550

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

N. URBAN SØRENSEN

SLAGTER

Altid 1. Kl. Været

NYBORG - TLF. 111, 2 LIN.

NYBORG DAMPVASKERI OG TRI-RENSERI

Kemisk Tøjrensning

Telefon 54

Nyborg Ligkistemagasin

K. Jacobsen. Snedkermester

Besørger alt vedr. Begravelse el. Ligbrænding. Grdl. 1897. v/ Slottet . Tlf. 171

NØRREGADES KIOSK

Nørregade 9 (Alfred Johansen) Tlf. 261

Alt i

Dag- og Ugeblade, Tobak og Spiritus

S. Pryds Slagtermester

Knudshovedvej 51

Telf. 1430 1. Kl. s Kød og Flæsk

Windsor Nørregade 20

Telf. 1811

Herre- og Drengeskivpering

$\frac{1}{2}$ C. F. Schalburg

VINGAARDEN I NYBORG

Grundlagt 7. juni 1817

Centralværkstedernes Marketenderi

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

Driftsudvalget.

Uniforms-skrædderi
målkonfektion
skrædderi
Spørg om vort ny kontosystem.

I. B. Schilder

Nørregade 7, København K

Forlang!

**Carlsminde
øl og vand**

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

Carlsberg

