

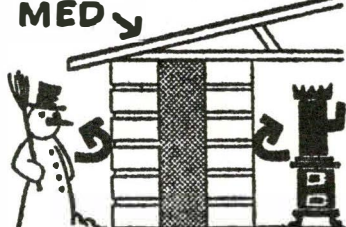
DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 18 . 20. 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

SPORCYKLEFABRIKEN



Golbækdal

Telf.
Brande 123

★

Fremstilling
af
Sporcykler

★

Reparation
af alle
Typer
Sporcykler
paa
Specialværksted

★

Leverandør til
D. S. B.

AUTO GLANS

v/ H. Damgaard, Sønderbrogade 27, Horsens

Telefon 23494

★ **Al automobillakering
udføres**

★ **Lakering af rutebiler**

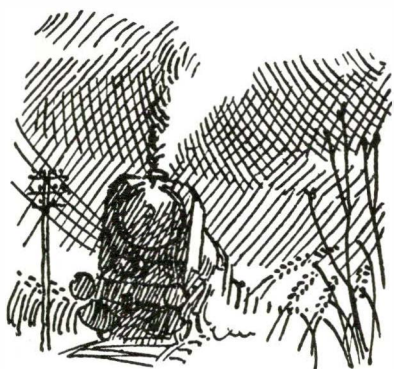
★ **Forlang tilbud**

HOTEL RICHMOND

KØBENHAVN



- med den smukke restaurant og de stilfulde selskabslokaler....



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 18 - 59. ÅRGANG

20. SEPTEMBER 1959



Indhold

Beskæftigelsesproblemer	319
Ny formand i Tysk Jernbane- forbund	320
Produktionskapløbet mellem Øst og Vest	321
I dit ansigts sved	321
Ændret sporbenyttelse	322
Fra medlemskredsen - Den til- stundende vinter på MY	323
Dykker bygger DSB-mole	323
Alweg-banen	324
Kritik og kamp	326
Amerikas mr. middelmand	327
Frontruden	328
Under DLF	330
Personalia	330
Statsbanepersonalets Sygekasse .	330

Forsidebillede:
Maskineftersyn.

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:

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

Kontortid kl. 8,30 til 16.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Beskæftigelsesproblemer

Gennem de seneste måneder er der mellem på den ene side generaldirektoratet og på den anden Fællesorganisationen DSB samt Dansk Lokomotivmands Forening foregået en række drøftelser med henblik på at få beskæftiget et antal lokomotivfyrbødere, som med trækraftomlægningen er blevet til et overtalighedsbegreb i trafiksvage perioder.

De nye diesellokomotiver rationaliserer lokomotivdriften i langt højere grad end vist mange gør sig forestilling om, og hvad personalestyrke angår har deres indsættelse i driften i løbet af cirka tre år bevirket en nedskæring på henved 10 %. Direkte er det kommet til udtryk ved, at man ikke erstatter afgang af lokomotivpersonale med nyantagelser, og dette vil fortsætte en rum tid endnu, formentlig af nogenlunde samme størrelsesorden i de kommende tre år.

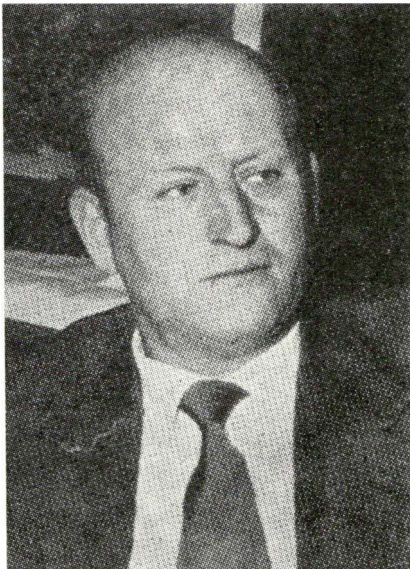
Det er naturligvis den om sig gribende enmandsbetjening, som medfører et reduceret personalebehov, og da redueringen følger en hastigere udviklingslinie end den naturlige afgang for alder m. v. opstår overtaligheden.

For at imødegå dette har man drøftet en række foranstaltninger til at bøde på manglende beskæftigelse. Alternativet er i værste fald et antal afskedigelser, men det føler man af gode grunde ikke, der er anledning til. For det første, fordi der kan skaffes anden beskæftigelse og for det andet, fordi trækraftomlægningen kræver ny uddannelse af lokomotivpersonalet. For det tredje er der brug for hele styrken i trafikstærke perioder, såsom jul, påske, pinse og hele feriesæsonen, og en for stærk reduering vil derfor skabe vanskeligheder på visse tidspunkter.

Gennem en kombination på de to først nævnte områder op-suges overtaligheden i trafiksvage perioder. Ved visse eftersynsarbejder i motorværkstederne antager man midlertidigt maskinarbejdere, men dette arbejde ønsker statsbanerne udført med hjælp af lokomotivfyrbødere, der som udlærte smede- og maskinarbejdere har de håndværksmæssige forudsætninger. For så at slå to fluer med et smæk lægger man et uddannelsesgrundlag med ind i erkendelsen af det rationelle heri, fordi man på senere tidspunkt nødvendigt skal i gang med en ekstra skoling af lokomotivpersonalet, og da vil man vanskeligt kunne tilpasse en uddannelse uden midlertidig anvendelse af ekstra-personale og indgreb i personalets tjeneste- samt fridagsforhold. Aldrig så galt uden det er godt for noget. Denne udligningsform vil som helhed betragtet ikke koste statsbanerne noget.

Ved maskindepoterne Gb. (My-værkstedet) og Ar. (motorværkstedet, fortrinsvis MY) anvendes 8 a 10 mand ad gangen, d. v. s. kun lokomotivfyrbødere ved de nævnte depoter i 3 måneder til eftersynsarbejder på MY-lokomotiver, når de efter 600.000 km kørsel skal have et hovedeftersyn. Videre er aftalt beskæftiget et antal ved motordepoterne Hgl., Fa. og Str. i perioder af samme længde som anført. Det er således ikke statsbanernes tanke på nuværende tidspunkt at inddrage lokomotivfyrbødere fra andre depoter, selv om foreningen kraftigt har understreget betydningen af, at man ud fra uddannelsesmæssige grunde tidligst muligt fylder ordningen helt ud.

Ny formand i Tysk Jernbaneforbund



I forbindelse med kongressen i Tysk Jernbaneforbund ønskede formanden, Hans Jahn, at træde tilbage på grund af svagelighed. I de senere år har Hans Jahn været en del syg, formentlig på grund af det knæk hans helbred fik under opholdet i koncentrationslejr under det nazistiske styre.

Som hans afløser valgte kongressen Philipp Seibert, der siden 1956 har været forbundets næstformand. Seibert er født den 20. marts 1915 og kom allerede som ganske ung ind i forbundet i 1930. Fra den første dag har han interesseret sig for den del af organisationsarbejdet, som det var muligt at holde vedlige i Hitlertiden, og efter krigens ophør i 1947 valgtes han som sekretær. Fra 1952 har han varetaget formandshvervet i forbundets afdeling i Frankfurt, og Philipp Seibert er almindelig kendt som en sympatisk og initiativrig organisationsmand. Han er ud af gammel jernbaneslægt, og såvel hans far som hans broder er stadig i aktiv tjeneste. Selv er Philipp uddannet indenfor kontorpersonalet og repræsenterer i virkeligheden de grupper, som svarer til Jernbaneforeningens medlemskreds her i landet.

Indenfor rammen af de skete forhandlinger har man ligeledes taget et meget vigtigt felt til revision, idet SR og SIR de seneste år er undergået så mange ændringer, at det findes ønskeligt med en repetition af disse sikkerhedsbestemmelser, hvorfor der i fornødent omfang etableres en række repetitionskursus. Andre foranstaltninger af mindre karakter er ligeledes aftalt.

Praktisk talt har man rationaliseret overtallighedsbegrebet, så det er ude af problemernes verden, uden at man dog undlader at have opmærksomheden rettet mod fremtiden, hvor tilkomsten af blandt andet de 45 MX-lokomotiver vil medføre yderligere personalereduktion, men med uddannelsesbehovet in mente er der næppe grund til at nære betænkelighed, og som en helt fjerde ting fremstår de igangværende overvejelser med formen for lokomotivpersonalets fremtidige uddannelse.

Denne skal tilpasses overgangen til fortrinsvis motordrift, for selv om dampdriften ikke helt afskaffes, den vil lang tid endnu bestå som en reserve, så skal hovedvægten i uddannelsen lægges på motorvæsen, og det betyder i forholdet til den nuværende en radikal omlægning. Hertil kommer problemet med en reservestyrke under topbelastning, men med hensyn til dette nås formodentlig til en hensigtsmæssig ordning, der tager sin udgang i værkstedet. En sådan »elastisk front« er nødvendig, for man kan naturligvis ikke opretholde en styrke tjenestemænd af den ene eller anden art, som på visse tidspunkter af året ikke kan beskæftiges.

En ordning af hele uddannelsesspørgsmålet trænger sig på, thi omend man ikke kan forvente nyantagelser de nærmeste år, så er der al anledning til, at sagen fastlægges for at klare forholdene for det nuværende personale. Ellers kommer vi til at skulle gennemføre et uddannelsesprogram efter samme stramme linie, som blev følgen efter krigen på grund af uddannelsesstoppet i motorvæsenet under denne, og det skulle ikke være nødvendigt. Desværre er statsbanerne underkastet svingninger i samfundsstrukturen, som på mange måder har en uheldig virkning på personaleforhold. De såkaldte »personalepukler« fremkommet ved stødvisse nyantagelser bør man søge lempet ved en nøjere vurdering af fremtidigt behov. »Personalepukler« afstedkommer mangt et uøkonomisk leje, som meget vel kan afbødes.

Med drøftelserne af de forskellige foranstaltninger er der forhåbentlig skabt et godt grundlag for afvikling af de overgangsfænomener, som er en uvægerlig følge af den nye trækkræfts fremkomst, men på dette som andre områder er lokomotivpersonalet parat til et sagligt medarbejderskab ved problemernes løsning.

Disse vil blive mange og ret varierede med den omvæltning, trækraftområdet underkastes; thi lokomotivpersonalets tilpasning til de nye forhold må givet i overgangen præges af traditionelle forestillinger om tjenstegøringen, som nu i generationer har bygget på dampdriftens vilkår. Men sådanne vanskeligheder vil overvindes, ikke mindst med vort ønske om at hjælpe statsmyndighedernes bestræbelser på at bringe statsbanernes virksomhed ind i tidssvarende placering i transportområdet. En virkelighedsnær virksomhed som varetager store kredses transportbehov for personer og gods på hurtig og økonomisk måde.

Produktionskapløbet mellem Øst og Vest

På den 21. kommunistiske partikongres i januar d.å. bebudede Khrustjev, at Sovjetunionens økonomiske produktion vil have indhentet USA i året 1970. Thi, når den nye 7-årsplan udløber – erklærede han – altså i året 1965, vil produktionen i de kommunistiske lande repræsentere mere end halvdelen af den samlede verdensproduktion. – Lad os et øjeblik se på, hvorledes kapløbet har formet sig i tiden siden 1938 op til 1956.

I de fire nøgle-industrier (kul, stål, elektricitet og cement) steg produktionen i meget hurtigt tempo i Østen. Men Vesten stod heller ikke stille. Med hensyn til produktionen af cement og stål holdt den næsten trit med Sovjetunionen, og i elektricitetsproduktionen var fremgangen næsten lige så stor. Alene de vesteuropæiske lande producerede i 1956 mere af de fire nævnte kategorier end Sovjetunionen. Men Østeuropa, der startede på et lavt niveau, indhentede Vesteuropa med hensyn til produktionen af kul, strøm og stål. Derved styrkedes Sovjetunionen væsentlig i hele sin industrielle udvikling. De løbende 5- og 7-årsplaner i de østeuropæiske satellitstater regner med en så stor stigning i den industrielle produktion, at de vil komme op på siden af Sovjetunionen eller endog overgå denne på visse punkter.

Sådanne sammenligninger, der indskrænker sig til sværindustrien alene, duer imidlertid ikke til at bevise Østens industrielle overlegenhed, thi de omfatter ikke hele den øvrige række af samfundsgoder, især ikke forbrugsvarerne, byggeriet, den lette industri, landbruget og mange af dagliglivets varer. Det er netop disse områder, som ligger langt bagud og som volder de ledende kræfter de allerstørste vanskeligheder.

Ved hjælp af tillavet statistik og hensigtsmæssige diagrammer forsøger den kommunistiske propaganda at give indtrykket af, at de kommu-

nistiske lande i løbet af få år vil have indhentet og distanceret den vestlige verden.

Rent bortset fra, at den kommunistiske propaganda ikke bedømmer den vestlige industriproduktion korrekt, undertrykker Sovjets statistik mange andre vigtige momenter, som taler til ugunst for de østlige lande, og som vil gøre sig gældende før eller senere. Først og fremmest må nævnes, at der ikke tales om *produktionen pr. indbygger*. På dette punkt ligger Vesten – og især USA – langt forud for den østlige verden, og det er et stort spørgsmål, om det nogensinde vil lykkes den kommunistiske verden at indhente eller distancere Vesten. I USA er industriproduktionen som følge af den højere produktivitet 2–3 gange større end i Sovjet. Men en højere produktivitet – det kommunistiske regimes stadige bekymring – kan kun opnås ved en forøgelse af levestandarden, som imidlertid kun kan erholdes ved en forøgelse af landbrugets produktivitet. På dette område, hvor USA har et mægtigt forspring, har de kommunistiske lande af flere forskellige grunde netop deres største handicap. Så længe Sovjetunionen og de øvrige

kommunistiske lande koncentrerer sig om sværindustrien, kan de sikkert opnå betydelige resultater i løbet af de nærmeste år. Men hvis de vil forsøge at hæve den almindelige levestandard og den samlede produktion, må de foretage store forandringer i industrien til gunst for forbrugsgoderne, og her vil der rejse sig betydelige vanskeligheder for det kommunistiske regime.

Alle beretninger fra rejsende i Østzonen lyder samstemmende, at levestandarden stadig er meget lav i den almindelige befolkning og ikke tåler nogen sammenligning med Vesteuropas, endsiges USA's levestandard. Hertil kommer vedligeholdelsesproblemet. Et gammelt ord siger: Ingen ejendom tåler at forsømmes – og al ejendom i Østzonen gør netop et forsømt indtryk. – Det vil koste meget besvær og store udgifter at rette de forsømte ejendomme op, og disse udgifter bliver stadig større, jo mere ejendommene og maskinerne forsømmes. Den store amerikanske udstilling i Moskva viste tydeligt, at de brede masser i Sovjetunionen stadig spejder efter en stigning i deres levestandard, så den kan komme nogenlunde på højde med Vestens. Mennesket lever ikke af brød alene, men endnu mindre kan det leve alene af kul, stål, cement og elektricitet. Denne kendsgerning søger man at tilsløre i den kommunistiske propaganda. C. L. S.

I dit ansigts sved

Arbejde og sved synes at høre uløseligt sammen. Alle taler om arbejde, men ikke ret mange om »den sure sved«. Og dog er det et faktum, at svedlugten er en stor gene for mange mennesker. I en af de store udstyrsfilm fra oldtiden forekommer en scene, som muligvis er opfundet af instruktøren, men som alligevel huskes længe. Man er ombord på et af middelhavsskibene, der drives frem af nøgne, svedige rorkarle. På dækket under solsejlet befinder sig »prinsessen« og kaptajnen. Vinden driver netop lugten fra de mange svedige kroppe lige ind i majestæ-

tens næse. Derfor giver hun kaptajnen ordre til at lægge skibets kurs om, så hun ikke generes af svedlugten. Og kaptajnen lystrede ordre.

Det hævdes fra mange sider, at den hvide race generes meget stærkt af negrenes sved, og japanerne påstår, at den hvide race lugter afskyeligt. Naturen har altså bidraget til, at racerne ikke blandes. Det er også velkendt, at adskillige dyr (bl. a. hestene) udspreder en stram svedlugt, som menneskene ikke synes om. At svedlugten er et problem også for os mennesker, ses let af de mange reklamer for præparater, der ophæver

Selve sveden lugter ikke.

En videnskabsmand, dr. Shelley fra Universitetet i Pennsylvania, interesserer sig stærkt for sved-problemet. Han fandt på en metode, hvorved han kunne udskille den rene sved af de bittesmå svedkirtler i huden. Der afsondres sved fra disse kirtler, når man arbejder eller anstrenger sig, endvidere når man er ophidset eller har indtaget visse narkotika. Dr. Shelley tog svedprøver fra alle mulige menneskeracer og alle aldersgrupper. Han benyttede hertil en ganske lille pipette, som han stak ind i svedkirtlen. Armhulen er den legemsdel, der indeholder flest svedkirtler.

Dr. Shelley gjorde nu en opdagelse, der forbavsede ham meget. Det viste sig, at den sved, de tog direkte fra svedkirtlerne, var en ren, lugtfri vædske!

Den specielle svedlugt kom først frem, når sveden var blevet forurennet af de normale hudbakterier. Disse bakterier forårsagede en kemisk proces, der forvandlede den lugtfri sved til lugtende sved. Det viste sig endvidere, at børns sved ikke lugter. Først omkring pubertetsalderen får sveden den karakteristiske lugt.

Dr. Shelley undersøgte som sagt sveden fra forskellige menneskeracer. Han konstaterede, at de forskellige menneskeracers sved har forskellig lugt. Forskellen kom dog først frem, når sveden var bleven forurennet af hudbakterier.

Hvorledes hindres svedlugten?

Efter at man havde fundet årsagen til svedlugten, forsøgte man at finde et middel til at komme lugten til livs. Da det var almindelige bakterier, som var skyld i svedlugten, var det nærliggende at forsøge at finde en metode til at dræbe disse bakterier. Dr. Shelley gjorde en lang række forsøg med forskellige præparater, sæber, rensmidler og andre vædske. Han konstaterede, at et af de bedste og billigste midler var hexaklorophen. Ved anvendelse af dette kemiske stof reduceredes antallet af bakterier betydeligt i helt op til 18 timer.

Aluminiumklorid, der i lang tid er blevet brugt som en hovedbestanddel

i midlerne mod svedlugt, viste sig at have både bakteriedræbende og lugtfjernende virkning. Også almindelig sæbe og mange af de anvendte rensmidler havde bakteriedræbende virkning.

Hvad kan man nu gøre for at hindre eller mindske svedlugt? Huden har godt af solskin. Solens ultraviolette stråler dræber mange hudbakterier. Man får en sund hud og forebygger svedlugt ved at undgå nervøs anspændelse. Man har længe vidst, at nerverne påvirker svedafsondringen. Nervøse mennesker sveder ofte stærkt. Udtrykket »den kolde sved sprang frem« er en god beskrivelse af, hvad der sker. Vi bør alle gøre vort bedste for at undgå følelsesmæssigt og nervøst pres, skriver »Sundhedsbladet«.

Hele legemet bør regelmæssigt afvaskes med en mild sæbe. Dette er især påkrævet om sommeren, eller

hvis man af en eller anden grund sveder særlig stærkt. Hvis man lider af svedlugt, bør man anvende en sæbe, der indeholder hexaklorophen.

Folk, der sveder kraftigt, bør skifte tøj hyppigt. Tøjet indsuger sveden og huser ofte mange af de hudbakterier, der forårsager den ubehagelige lugt.

Milde midler, der indeholder aluminiumklorid, kan anbefales. Det bør dog anvendes med en vis forsigtighed. Hvis de irriterer huden, bør man straks holde op med at benytte dem. Nogle midler mod sved kan give anledning til hudbetændelse. Talkumpudder opsuger den overflødige sved og bør derfor anvendes i varmt vejr.

Eau de Cologne kan benyttes som en ekstra sikkerhedsforanstaltning mod svedlugt, men har ingen næneværdig værdi, hvis de øvrige regler ikke overholdes. S.

Ændret sporbenyttelse

Efter indgående overvejelser i generaldirektoratet og efter at foreningen har haft lejlighed til at fremsætte sit syn på spørgsmålet, er der indført en nyordning for ændring af sporbenyttelse på stationer.

Det er med henblik på bestemmelsen i sikkerhedsreglementets § 3, stk. 2, at man har foretaget en modernisering af disse, som samtidig byder på en væsentlig forenkling.

Efter den hidtil gældende bestemmelse betingede ændret sporbenyttelse, at underretning herom skulle gives på en forudliggende togfølgestation, eller i fald dette ikke kunne finde sted, at toget da skulle standses foran stationen, hvor sporbenyttelsen ændres, således at lokomotivføreren derpå underrettedes og toget rangeredes ind.

Efter at begrebet »fjernstyrede stationer« er fremkommet, hvor der normalt ikke findes personale, og da der findes stationer, hvor toget vanskeligt kan iagttages eller signalet »færdig til indkørsel« høres, har man måttet bringe nye underrettningsformer i anvendelse, idet man ikke har kunnet lade »hastighedsviseren« alene gå ind som underretningssignal,

fordi dens udvisen ikke med sikkerhed kan iagttages på afstande over 250 m. Derfor er denne blevet suppleret med hastighedssignalisering fra signalerne, således at brandgult lys får en udvidet betydning jfr. efterfølgende der er opdelt i to hovedafsnit:

- I strækninger med AM-signaler og uden fremskudte signaler henholdsvis
- II for strækninger, hvor stationerne er udstyret med fremskudte signaler.

Strækninger med AM-signaler og uden F-signaler.

Her er spørgsmålet påregnet løst ved, at nedsat hastighed signaliseres fra selve indkørselssignalet (altid daglyssignal) i forbindelse med, at AM foran indkørselssignalet viser »kør«, når indkørselssignalet viser indkørsel med middelstor hastighed, lav hastighed eller til afkortet togvej. Ordningen forudsætter ombytning af lanterner i indkørselssignalet, således at der fra indkørselssignalet kan vises følgende signaler: to grønne lys »kør igennem« ét grønt lys »kør«

gult lys over grønt lys »kør med middelstor eller lav hastighed, eller til afkortet togvej«

gult lys over rødt lys »stop«

Strækninger med fremskudte signaler.

Det nuværende fremskudte signal bevares, hvad enten dette er af daglystypen eller af armsignaltypen, men betydningen af det gule blinklys ændres eller udvides således, at det foruden som nu at tilkendegive, at indkørselssignalet viser »stop«, også averterer, at indkørselssignalet viser »kør« med nedsat hastighed (middelstor eller lav hastighed) eller »kør« til afkortet togvej.

Alle indkørselssignaler på hovedbaner, der er udformet som daglyssignaler, vil blive ændret som anført

foran under strækninger med AM-signaler og uden fremskudte signaler, nemlig således at

2 grønne lys betyder »kør igennem«
1 grønt lys betyder »kør«

gult lys over grønt lys betyder »kør med middelstor eller lav hastighed eller til afkortet togvej«
gult lys over rødt lys betyder »stop«.

For så vidt angår de fremskudte signaler har den udvidede betydning af det brandgule lys den fordel, at man undgår at indføre et nyt signal, og at alle fremskudte signalers betydning fortsat vil være ens. Endvidere indebærer denne ordening en sikkerhedsmæssig fordel for så vidt angår stationer uden hastighedsviser, idet et tog, der f.eks. fejlagtigt har fået »kør til vigespor«, vil blive averteret herom gennem det fremskudte signal.

Ved de foran beskrevne foranstaltninger opnås, at ændring af sporbenyttelsen uden »formaliteter« kan iværksættes:

- på alle strækninger med AM, men uden fremskudte signaler (stationerne har daglys-indkørselssignal og hastighedsviser),
- på alle stationer på de under modernisering værende enkeltsporede hovedbaner med fremskudte signaler f.eks. på Falster og på den sønderjydske hovedbane (stationerne får daglys-indkørselssignal og hastighedsviser),
- på øvrige stationer med fremskudte signaler (armsignaler eller daglyssignaler), daglys-indkørselssignal og hastighedsviser.

Endvidere opnår man den væsentlige fordel, at signalsystemet og dermed også instruktionsstoffet kan blive så enkelt som muligt.

fra **MEDLEMSKREDSSEN**

Den tilstundende vinter på MY loko

I håb om, at det efterfølgende vil blive læst af rette vedkommende, vil jeg fremsætte nogle betragtninger om det iøvrigt udmærkede MY loko's betjeningsulemper om vinteren.

Som bekendt er førerrummets opvarmningsforhold upåklageligt, der opnås let en temperatur, der er passende, alt efter som den enkelte fører er påklædt og har behov for varme – dog kun forsåvidt vinduerne holdes lukket under togfremførelse.

På stationerne, hvor vinduerne skal være åbne af hensyn til signalgivning, gør helt andet sig gældende. Temperaturen falder nu pludselig fra f.eks. +20 ° til 0 °, følgerne heraf for loko-føreren kan enhver forestille sig. For den enkelte varierer det, alt efter som hans fysik er, for mit vedkommende resulterede det i øjenkatarr 3 gange sidste vinter, med påfølgende lægeassistance.

Nu er spørgsmålet – hvad kan der gøres for at mindske denne ulempe?

Jo! – Under henvisning til det ovenanførte: at holde vinduerne lukket mest muligt.

Til dette kan vore medansatte bidrage deres andel således: Hvis f.eks. stationsbestyrerne vil vente med at tænde udkørselssignalerne, til toget virkelig er færdig til at køre, og ikke som nu, for enkelte stationers vedkommende, op til 10 min. før toget er færdig.

Hvis togføreren vil etablere kontaktmænd til at repetere sit afgangssignal på de stationer, hvor forbindelsen vanskelig kan opnås mellem ham og loko-føreren, f.eks. ved et 100–120 aksler langt tog og vanskelige kurveforhold.

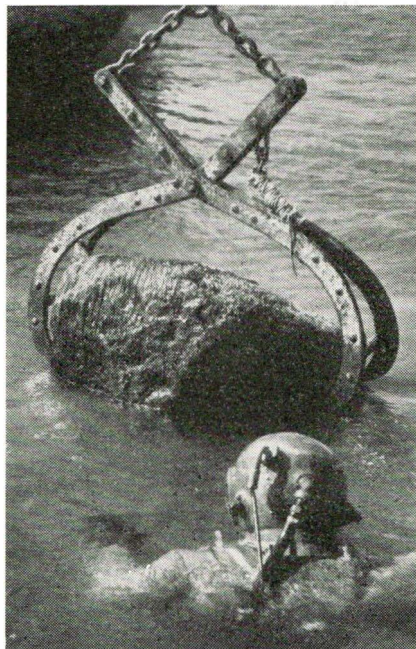
Hvis rangerlederne på stationerne bliver på instrueret om, at rangering skal påbegyndes senest 5 min. efter ankomst, da mundtlig henvendelse ellers skal ske til loko-føreren. (Se B-cirkulære udsendt i 1. distrikt jvf. »Vingehjulet«, april 1959).

– Og til slut – hvis MY loko'et blev forsynet med vindfang, for og bag højre førersidevindue, til at tage den iskolde vind, der generer øjnene meget under rangering.

R. V. Dorner, loko-fører, Esbjerg

Dykker bygger DSB-mole

Statsbanerne går nu stærkt til vands i Rødby havn i forbindelse med arbejdet på Rødby-Femern-ruten. Man bygger en ny, lang mole og bølgebryder til at beskytte den nye færgehavn. Stenene i den gamle mole fjernes og bruges til opbygningen af den nye, og på billedet ser man en dykker dirigere dette arbejde.



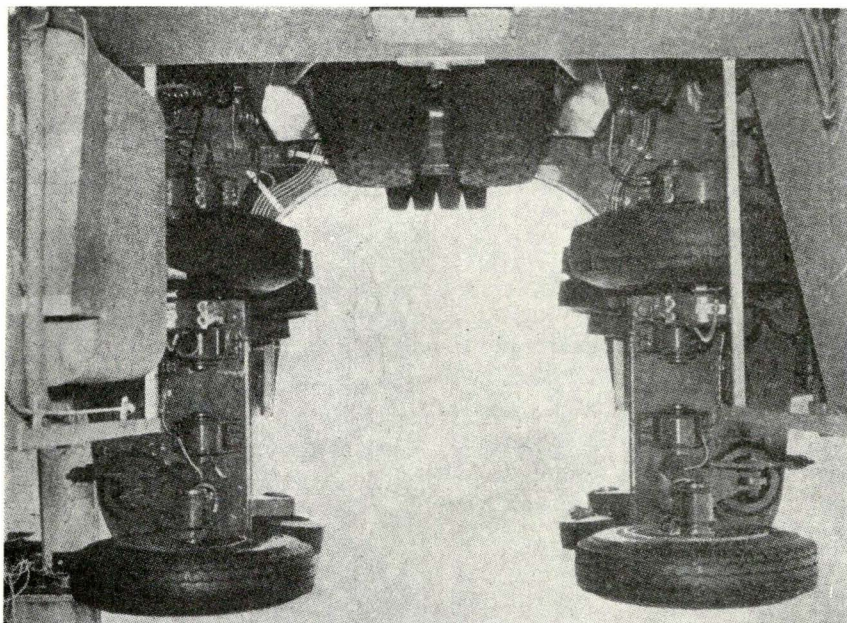
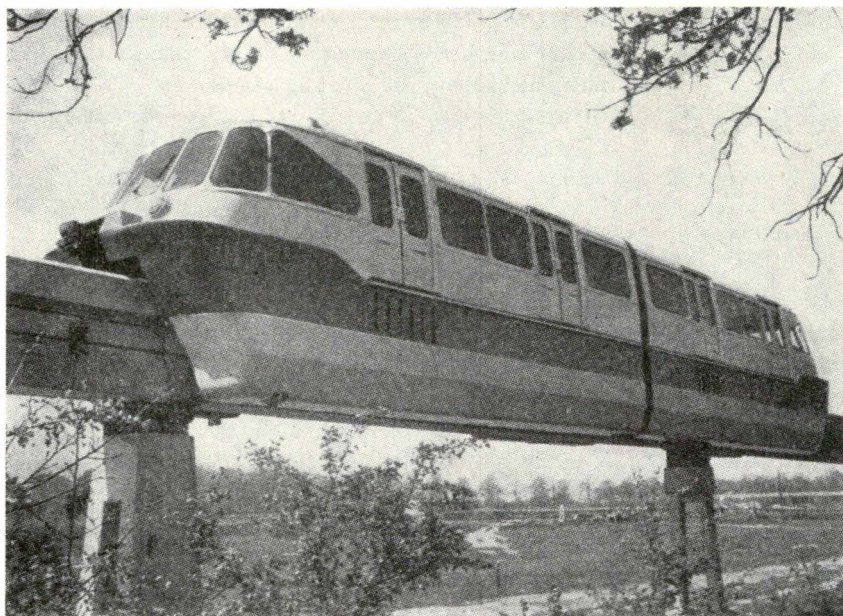
Alweg-banen

✱

*Er dette system
midlet til løsning af det
storkøbenhavnske
trafikproblem*

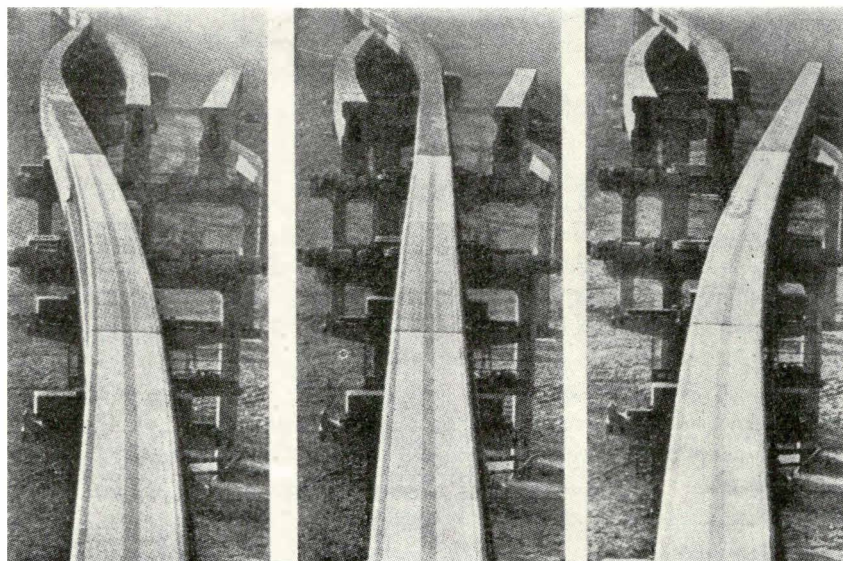
✱

Billedreportage
fra forsøgsbanen ved Köln

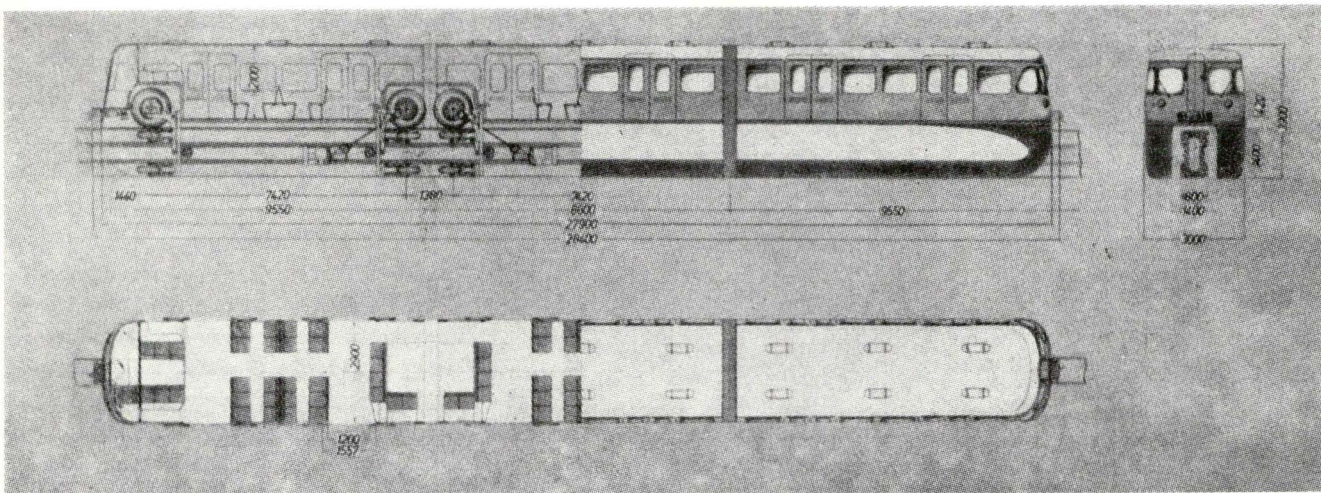


Et forsøgstog i fart på den 1,8 km lange forsøgsstrækning ved Köln. Navnet Alweg kommer af Axel L. WENNER-GREEN, en svensk international industrimagnat.

Som vist på billedet består kørehjulene af gummiringe, der er luftfyldte, ligesom de sidestyrende hjul. Der er meget lidt støj forbundet med kørselen.



De viste sporskifter bevæges ved hjælp af elektromotorer eller hydrauliske motorer.

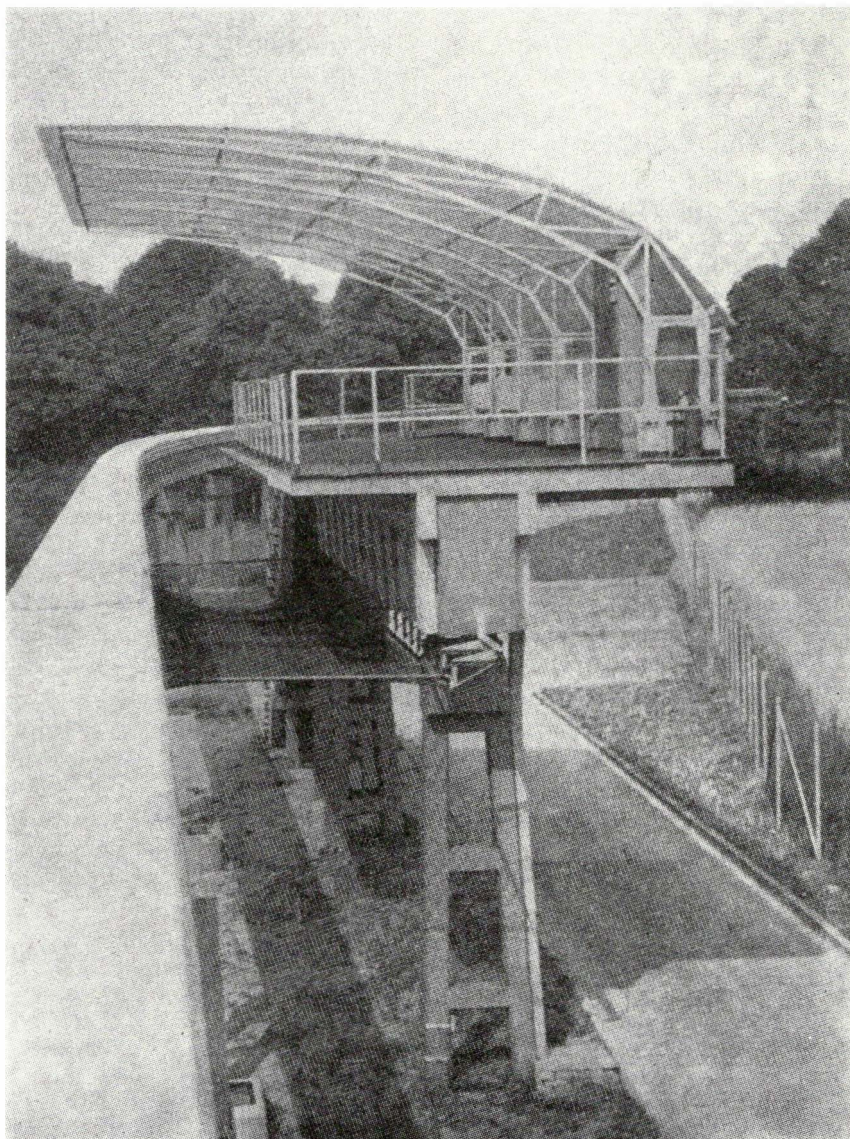


Foroven en tegning af Alweg-toget bestående af 3 vogne som kan medtage 300 passagerer. Målene på tegningen er millimeter.

Det kan ikke være ukendt, at spørgsmålet om en udbygning af de trafikale forhold i København og omegn gennem en efterhånden lang årrække har været fremme i debat med jævne mellemrum, men på hvilken måde problemerne skal løses rationelt, er der ikke fuld enighed om. Gladsaxe kommune med sin dynamiske borgmester, Erhardt Jacobsen, i spidsen ligger ikke på den lade side i debatten om denne sag, specielt fordi den befolkningsmæssigt talstærke kommune er forfordelt med offentlige trafikmidler. De allerede skitserede planer om at skabe en løsning for denne bydel med indførelse af Farum-banen gennem en undergrundsbane til hovedstadens centrum, er så komplicerede og omkostningsmæssigt af en sådan størrelse, at man næppe i det kommende tiår kan vente deres realisering, og i mellemtiden vokser transportproblemerne, hvorfor man ved mellemløsninger søger vej ud af dilemmaet. Gladsaxe kommune har kastet sine øjne på de i Tyskland igangværende forsøg med en ensporet højbane, Alweg-banen, som man mener kan løse problemerne, idet systemet i forhold til undergrundsbaner er billigere i drift, og dernæst er anlægsudgifterne kun en brøkdel af disses.

For kort tid siden havde vi lejlighed til at se forsøgsbanen, der ligger udenfor Köln og fik samtidig en prøvetur med toget, som forløb udmærket. Lejligheden benyttes til i forbindelse med den standende diskussion, at bringe nogle forskellige billeder af Alweg-systemet.

Forneden en station på forsøgsbanen ved Köln. Under prøvekørslen går kørehastigheden helt op til 100-110 km i timen. Togets gummi-hjul muliggør på grund af den store adhæsionsfaktor hurtig acceleration og bremsning.



Kritik og kamp

Det er en til trivialitet fremsat påstand fra organisationsfjendtlig side, at organisationerne er stivnede og ikke evner at følge med udviklingen. Så generelt, som den er fremsat, ved enhver, der har blot en smule kendskab til organisationernes arbejde, at den er usand.

Kooperationen er selvkritisk.

På sin i maj afholdte kongres viste Kooperationen med al ønskelig tydelighed, at enhver tale om at være stivnet i gamle former rammer ganske ved siden af, også når talen er om Kooperationen.

Efter at et udvalg havde analyseret den øjeblikkelige situation og i en rapport fremlagt denne analyse samt de konklusioner vedrørende det fremtidige arbejde, den måtte føre til, behandlede kongressen rapporten på en så positiv måde, at det er med de største forhåbninger danske kooperatører ser hen til ekstraordinær kongres i begyndelsen af 1960 og de beslutninger på denne kongres, der vil gøre Kooperationen til et endnu mere effektivt middel til bedring af kårene for forbrugeren og dermed arbejderens.

Hvorfor lave om?

Kunne man da ikke blot fortsætte? Går det ikke godt nok? vil mange skeptikere spørge.

Det er netop det positive i det, der sker i Kooperationen, at man ønsker at placere sig i spidsen og være forberedt til den skærpede konkurrence, som teknikkens udvikling og den større koncentration i erhvervslivet medfører.

Den kooperative ide om anvendelse af de demokratiske principper – med disses respekt for det enkelte menneske – i det økonomiske liv forbliver naturligvis uændrede, men for på bedst mulig måde at tjene dette ideal er det nødvendigt at lade praksis skifte i takt med udviklingen.

Hvordan det var.

Ved Kooperationens frembrud var Danmark et bondesamfund med kun

1½ million indbyggere, og arbejderens led nød.

Arbejderen tjente i 1850 og tiden derefter ca. 500 kr. om året. Selvom han fik mere for sin krone dengang, end han gør i dag, gav denne løn ham kun mulighed for at leve i yderste fattigdom. Alene huslejen og de nødvendige fødevarer tog 400–450 kr. Kooperationen blev den nødhjælp, der kunne hjælpe ham til at strække de få midler en smule længere. Og det var det eneste middel, fordi samfundet med dets gammel-liberalistiske indstilling ikke tillod nogen form for hjælp. Enhver måtte klare sig selv. Mennesket fik den tilværelse, som det gjorde sig fortjent til, var synspunktet. Det er klart, at en sådan indstilling handicappede den arbejder, der ikke havde ganske særlige evner – eller endnu vigtigere – en passende baggrund i form af fødsel eller kapital.

Industrialiseringen skaber organisationerne.

Industrialiseringens fremtrængen forstærkede proletariseringen af arbejderens – ja, førte til dannelsen af en egentlig arbejderklasse – med arbejderens i en fortvivlende situation, som tvang ham til sammen med andre i samme situation at danne organisationer, der kunne skabe nogenlunde tålelige vilkår for ham og hans familie.

I den faglige kamp, der fulgte, måtte også Kooperationen indgå til skabelse af arbejdspladser for dem, der blev ofre i kampen, og til demonstration af det mulige i at give arbejderens en tålelig løn og alligevel drive en virksomhed. Arbejderens forhold til Kooperationen blev udtrykt således af Borgbjerg: »I Kooperationen har arbejderne det skjold, mod hvilket storlockoutens sværd skal splintres«.

Men det kunne ikke blive ved denne begrænsede opgave.

Fagbevægelsen styrkes.

I takt med fagbevægelsens voksende evne til at klare opgaverne fri-

gjordes Kooperationen mere og mere for sin direkte deltagelse i den faglige kamp, og der blev plads for forbrugermæssige synspunkter. For arbejderens var resultatet det samme, hvad enten han fik for lidt i løn eller for lidt af den løn, han tjente. Dermed bliver Kooperationen sammen med fagbevægelsen og socialdemokratiet de midler, hvormed arbejderens forbedrer sine vilkår. Brugsforeningsmanden Severin Jørgensen skrev herom i »Social-Demokraten«: »Det kooperative arbejde skal føjes til som en tiltrængt fuldkommengørelse af socialdemokratiets arbejde for almenhedens vel.«

Ændrede vilkår – andre opgaver.

Fagbevægelsens øgede styrke har gjort Kooperationens indsats på det faglige område overflødig – ja måske uønsket. Lønmodtagerens er ikke mere den håbløst underlegne på arbejdsmarkedet. Han har gennem sine organisationer opnået at blive en jævnbyrdig partner.

Ejheller økonomisk er han henvist til håbløsheden. Den faglige og politiske kamp har skabt en jævnere indkomstfordeling, der sammen med den tekniske udvikling og den deraf følgende øgede produktivitet har skabt en langt større velstand blandt lønmodtagerne end tidligere tiders.

Endelig og som noget ganske afgørende har arbejderbevægelsens samlede kamp gjort det gammel-liberalistiske synspunkt om den enkeltes pligt til at klare sig selv, til noget, der af alle – selv borgerlige kredse – betragtes som forældet. Man anerkender nu fra alle sider samfundets pligt til at regulere vigtige samfunds-anliggender, således at det har været muligt også i denne henseende at frigøre Kooperationen for en række opgaver. Det er tilstrækkeligt at nævne det gamle – og nødvendige – kooperative krav om »ærlig mål og vægt«. Samfundet har sikret gennemførelsen af dette krav, men andre melder sig.

Andet forbrug.

Udviklingen har ført til en afgørende ændring af forbruget. Fra kun at skulle dække det nødvendige forbrug, må Kooperationen nu i stadig større grad have sin opmærksom-

hed henvendt på de varige forbrugsgoder såsom køleskabe, fjernsyn og motorkøretøjer.

Undersøgelsen over lønmodtagerenes forbrug viser, at næringsmidlerenes andel af det samlede lønmodtagerforbrug siden midten af forrige århundrede har været stadig dalende, således at det ved fra århundredeskiftet at andrage ca. 45 pct. er dalet til nu at være 25–30 pct. Samtidig er sammensætningen indenfor denne gruppe ændret. Der købes nu i højere grad end tidligere finere og mere forarbejdede fødevarer.

Ved de nævnte undersøgelser understreges, at kooperationens arbejdsopgaver er af en ganske anden karakter end tidligere. Men målet for kooperationens økonomiske virksomhed er uændret.

Profitmotivet forkastes.

I spørgsmålet om, hvad der skal være drivkraften for den økonomiske virksomhed, ligger en afgørende forskel mellem den kooperative og den private bedrift.

For kooperationen er det afgørende ikke at opnå den størst mulige pris og dermed den størst mulige gevinst. Tværtimod er det vejledende for kooperationen ønsket om at dække menneskets behov. Forbrugernes interesser er det afgørende hensyn, som må give sig udtryk i direkte eller indirekte forbrugerindflydelse på virksomhedsledelsen.

Kooperationen kan ikke nøjes med at konstatere fejl og mangler, men må i lighed med arbejderbevægelsens øvrige led gå i offensiven for derigennem at skabe den bedst mulige beskyttelse for forbrugeren.

Kooperationen ser det i dag som sin opgave at være den regulerende faktor, der tvinger de privatøkonomiske virksomheder til den lavest mulige prisansættelse ved at virke som et aktivt konkurrence-element over for det øvrige erhvervsliv gennem demokratisk ledede, rationelt opbyggede og effektivt arbejdende virksomheder.

Kooperationen vil gennem kritikken af sig selv nå til at blive et stadig mere effektivt våben i kampen for skabelsen af bedre levevilkår for lønmodtagerne. *Villy Kortsen.*

Amerikas mr. middelmand skal besøge Skandinavien

Man regner med, at 700.000 amerikanske turister i år besøger Europa, og af dette antal tager ca. 150.000 en tur til Skandinavien. Der vil til efteråret og vinter blive gjort et større fremstød i New York for at gøre Skandinavien endnu mere kendt som rejseland, og dette arbejde – både af turistmæssig og jernbanemæssig karakter – vil blive ledet af den 34-årige svenske rejsebureauand, Bertil Harryson. Han er chef for de skandinaviske jernbaners fælleskontor i New York og har været derovre siden 1954, hvor han kom fra de svenske statsbaners rejsebureau i Malmø.

Harryson har knyttet mange udmærkede kontakter i Amerika, og fra nytår blev han leder af de nordiske statsbaners fælleskontor i New York – Scandinavian Railways. Norges, Sveriges og Danmarks statsbaner er interesseret i dette kontors drift. Forrige år var der 677.000 amerikanske turister i Europa, og Bertil Harryson venter, at antallet skal stige stærkt næste år, hvorfor der nu er planlagt et større fremstød for at få endnu flere amerikanske gæster til Skandinavien.

Man har i forvejen i indeværende år indført det såkaldte Eurailpass, en fællesbillet på 1. klasse, beregnet for amerikanske turister, og som er tiltrådt af 13 europæiske jernbanelande. Denne særbillet koster 125 dollars og kan uden hurtigtogs- eller andre tillæg benyttes til rejser, hvor man ønsker det i de pågældende lande. Skandinavien er også med i denne ordning. Billetten har gyldighed i to måneder, og der føres i sommer kontrol med, i hvor stor udstrækning den benyttes i Skandinavien. Afregningen landene imellem sker efter antal kørte kilometer i de deltagende lande. Hen imod årets udgang skal det vise sig, hvor stor betydning Eurailpass har haft for de nordiske landes jernbaner.

»Færdigsyede« rejsler

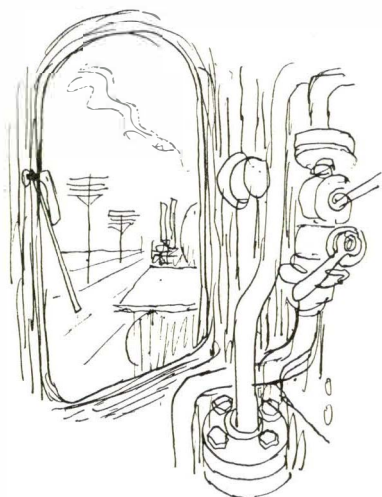
Det nye, man nu vil begynde på i New York, for at flere amerikanere

skal besøge Skandinavien, er et forenklet billetsystem, som navnlig skal virke tiltalende på den amerikanske middelmand. Millionærerne og de mere velstillede derovre, ved nok, hvordan og hvorhen de vil rejse, men formålet er, som sagt, at kapre den brede middelstand, lærere, ingeniører, håndværksmestre, bygmestre osv. for det skandinaviske rejseliv. Man vil ved akquisitionen arbejde i nær tilknytning til turistorganisationen. Der er tilrettelagt en lang række rejseforslag i Danmark, Sverige og Norge, som meget hurtigt vil kunne udvides til en længere rejse, alt efter den tid, den enkelte amerikaner kan tænke sig at tilbringe her, og de ønsker han har om at gæste specielle landsdele og byer. Hvis en amerikaner for eksempel vil se København, Stockholm og Lappland, har man på kontoret i New York billetterne klar til en sådan kombination, og kan straks give besked om pris, rejsens varighed og alle andre tænkelige oplysninger, den interesserede kunne ønske at få. Man har også rede på, hvilke seværdigheder der findes på de ønskede rejseruter. Faktisk bliver der tale om en række »færdigsyede« rejselorslag, som amerikanske rejsebureauer og agenter også informeres om.

Forslagene tilrettelægges sådan, at det ikke er nødvendigt at slå op i tabeller og takster, men at alle oplysninger om priser meget hurtigt er ved hånden på udarbejdede kartotekskort over de enkelte rejser. Sådan praktiseres det på de amerikanske rejsebureauer, og skrankefolkene her eller rejseagenter, som de kaldes, skal have ganske enestående evner til at få folk ud at rejse. Statistik over de senere års rejseliv i Amerika har vist, at det nu er gennemsnits-amerikanerne, som kommer i stort antal og gerne vil en tur til Europa.

Det er blandt denne befolkningsgruppe, der vil blive gjort en ekstra indsats for at få dem til at besøge Skandinavien.

Frontruden



Mordet i domkirken giver store penge

Store religiøse begivenheder i de sydligere lande og navnlig de katolske, omfattes med langt større interesse end i andre lande. Dette gælder især for kirkefesterne i den ældgamle by, Trier, anlagt af romerne for et par tusinde år siden, på grænsen mellem Tyskland og Luxemburg.

I Triers domkirke opbevares et relikvie, en hellig kappe, som udstilles med en længere årrækkes mellemrum. Sidste gang var i 1933 og forrige gang i 1891, og pilgrimme fra mange katolske lande både i Europa og andre verdensdele valfarter til Trier i den tid, kappen forevises, nemlig til 20. september. Tyske Forbundsbaner har planlagt ikke mindre end 840 særtog for pilgrimme, alene de 370 tog kommer fra Saarbrücken og 110 fra distriktet Mainz, 55 særtog fra det øvrige Vesttyskland og tyve fra udlandet. Omkring to tusinde busforetagender har desuden planlagt ture til Trier.

Den hellige kappe har sandsynligvis tilhørt en høj gejstlig person for mange år tilbage, og efter hans bratte død er han gjort til helgen. Dette fremgår af, at der under festlighederne i byen vil blive opført et skuespil på friluftsscene »Mordet i domkirken« af Thomas Eliot. En række udstillinger af religiøst tilsnit finder også sted i Trier i de kommende par måneder, og det er ganske betydelige indtægter, som ikke alene byen, men

også jernbanerne og mange andre foretagender her tager hjem på mordet i domkirken.

Religiøse skuespil med millionindtægt

Den lille by i Sydbayern, Oberammergau, forbereder sig til de verdenskendte passionsspil, der holdes hvert 10. år, og finder sted næste år fra 19. maj til 25. september. Byens vandforsyning bliver forbedret, og det samme er tilfældet med gader, fortove og broer, ligesom man indretter nye parkeringspladser. Også rådhuset skal repareres, og de samlede udgifter til alle disse arbejder andrager 3,8 mill. D-mark. Tyske Forbundsbaner forbereder sig på ekstra transport af hundredetusinder af rejsende i den tid, skuespillene opføres. De giver et velkomment tilskud til banernes slunkne kasse.

Italienske færger af Storebælt-type

Italiens statsbaner har bestilt to nye jernbanefærger, som skal ind sættes i sejlads mellem hovedlandet og øen Sardinien. Færgerne bygges på Palermo skibsværft på Sicilien og har ikke så lidt lighed med Danske Statsbaners storebæltfærger.

Det bliver dieselfærger, 115 m lange og 17 meter brede, på 5.000 tons og med motorer, som udvikler ialt 8.000 hk og giver med fuld last en fart af 16 knob i timen. De nye italienske færger skal hver have tre jernbanespor og en særlig plads til lastbiler og personvogne ombord.

Eurofima låner 30 mill. sw. frc.

Eurofima, sammenslutningen af europæiske jernbaner i et fælles finansieringsselskab, som blev dannet på et møde i London i 1955, og hvis hovedsæde er i Schweiz, har netop gennem de derværende banker ladet optage et lån på 30 millioner schweiziske franc. Lånet blev hurtigt fuldtægt og skal løbe over 17 år. Tilbagebetaling begynder i 1963.

Beløbet skal anvendes til køb af rullende materiel til de deltagende jernbanelande i Eurofima, og i første omgang til 80 dieselektriske loko-

motiver. Eurofima yder gennem sin virksomhed støtte til, at de mest fordelagtige priser kan opnås og i denne forbindelse til at koncentrere ordrerne. Desuden støtter Eurofima moderniseringsplaner inden for banerne og konstruktion af nyt materiel.

1100 km el-bane i ét stræk

Efter at den 108 km lange bane-strækning fra Regensburg i Bayern til Passau ved Østrigs grænse er blevet elektrificeret, er det nu muligt at køre med el-tog lige fra Ruhrdistriktet til Wien og fra førstnævnte område gennem Bayern og Østrig samt Italien lige til Sicilien med elektriske tog. Tyske Forbundsbaner retter nu blikket mod visse strækninger i Nordtyskland og undersøger muligheden af deres elektrificering. For tiden er mere end 11 procent af banernes samlede længde under elektrisk drift.

El-lokomotiver til flere strømformer

De europæiske jernbaneteknikere har længe eksperimenteret med elektriske forsøg for at konstruere el-lokomotiver, som kan anvende de forskellige landes strømstyrker. Det har navnlig vakt bryderi med toggangen mellem den tyske del af Basels bane-gård og den schweiziske del, fordi der her bruges forskellige frekvenser. Tidligere måtte man her rangere og udskifte el-lokomotiver med dieselmaskiner til at føre togene mellem de to stationer.

Nu er det lykkedes schweiziske ingeniører at konstruere lokomotiver, som kan køre på fire forskellige strømstyrker, både for jævnstrøm og vekselstrøm. I lokomotivet er der omformere, som under kørslen fra det ene land til det andet selv forandrer styrken. Herved bliver det muligt at sende maskinerne ikke alene fra Schweiz over den tyske grænse, men også til Frankrig og Italien, der også anvender forskellige strømstyrker. Foreløbig bygges efter de indhøstede erfaringer en serie på 10 maskiner til hver fire strømstyrker.

Iran indfører nu automatisk bremse

Irans eller Persiens statsbaner er i de senere år gået over til mere moderne driftsformer og har i større udstrækning indført dieseldrift på hovedstrækningen Teheran-Ahwas. Samtidig med, at man har taget det svejtsiske system Integra med større blokafstand i anvendelse, er også indført automatisk togbremsning. Jernbanerne derovre bruger ikke forsignaler, men har ved sporet installeret bremseanordningen i passende længde fra hovedsignalet.

Hvis det skulle blive overset, at dette viser stop, vil det tekniske apparat umiddelbart efter give lokomotivføreren et advarselssignal, og bliver dette ikke hørt, træder den automatiske tvangspobremssning i funktion.

Hvor bærer det hen

I marts 1959 fandtes i USA 4,4 millioner arbejdsløse, medens over en million arbejdere er på stærkt nedsat arbejdstid. Alligevel blev der i industrien produceret så meget, at eksperterne har regnet ud, at produktionen i de første tre måneder af 1959 har været så stor som aldrig tidligere i landets historie og sammenlignet med tilsvarende periode året forud, vil udbyttet til fabrikanter og aktionærer stige med cirka 40 pct. Dette er en uholdbar og farlig situation for hele det amerikanske samfundsliv, thi intet samfund kan udvikle sig på rette måde, når 5,8 pct. af den arbejdsduelige del af befolkningen er sat uden for som producent og forbruger.

Nationens ledere har heller intet virkeligt foretaget sig for at komme arbejdsløsheden til livs, de luller folk i søvn med talen om, at de frie kræfters spil skal råde, og arbejdsløsheden vil forsvinde af sig selv indenfor en overskuelig tid.

Udviklingen har dog vist, at denne teori ikke er rigtig, og det eneste virksomme middel mod denne farlige udvikling må være udarbejdelse af planer, der tager sigte på en effektiv produktion med beskæftigelse til alle arbejdsduelige i landet.

AFL - CIO News.

Fritsvævende tag som hovedbanegård i Napoli

Et vældigt byggearbejde er i gang i Napoli, som har Italiens første banegård. Byen ved den verdensberømte og vidunderskønne bugt, vil nu få Europas mest moderne hovedbanegård. Arkitektonisk bryder den med alle gængse principper for et sådant byggeri. Det er hensigten, at de rejsende i så ringe grad som muligt skal have indtrykket af, at de befinder sig på en banegård.

Hvor de 26 spor ender, vil de rejsende gå ind under et kolossalt tag, som man har haft held til at konstruere sådan, at det giver indtryk af at være om ikke svævende, så dog noget i den retning. Taget bæres af syv meter høje piller, hvis slanke og stræbende form forstærkes ved, at pillerne ligner et omvendt treben.

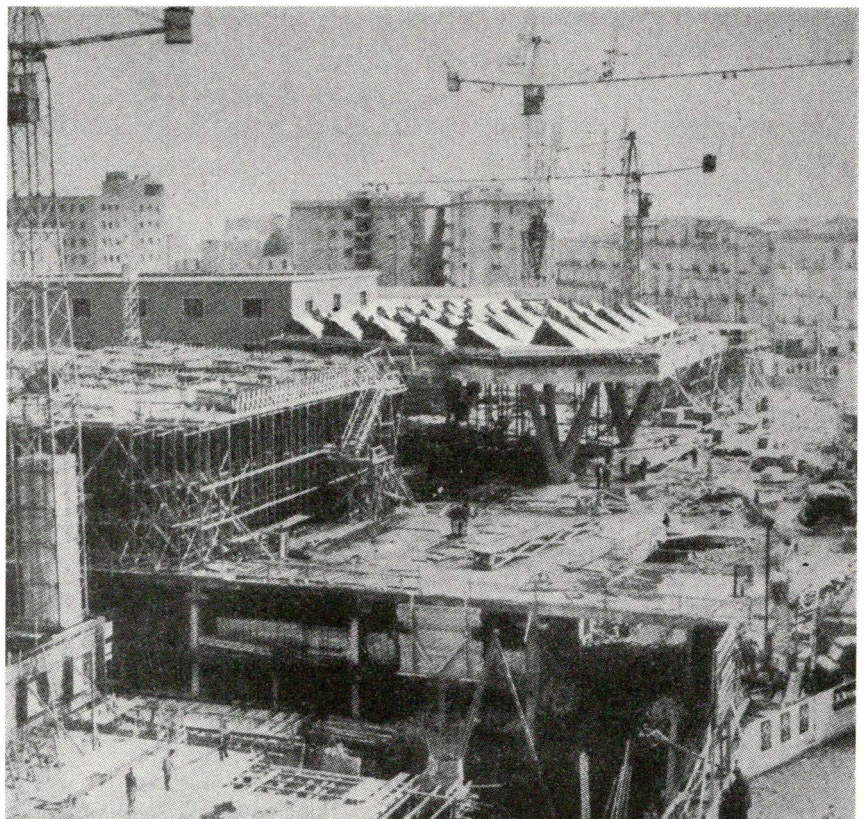
Taget strækker sig langt ud over stationens forplads til Piazza Garibaldi, hvor det ender i seks mindre tage, der skal tjene til at beskytte de rejsende, og under disse tage kører Napolis kommunale busser op, så der er let omstigning fra det ene trafikmiddel til det andet. Under kæmpe-taget indrettes rum, som skal tjene

til ventesale, billetsalg, restaurant, godsindlevering osv. Disse rum opbygges udelukkende ved glasvægge for at understrege det lette præg.

Folk, der passerer under taget, skal have indtryk af fuld bevægelsesfrihed. Mange europæiske arkitekter følger med stor interesse dette ultramoderne indslag på stationsbyggeriets område, og når det om nogle år står færdigt, vil mange byggesagkyndige uden tvivl valfarte til Napoli for at studere resultatet med det »fritsvævende« tag som hovedbanegård. Lyset kommer ned i hallen gennem nogle utraditionelle vinduer i taget. De har form som liggende pyramider og er anbragt i rækker tæt ved siden af hinanden.

De egentlige kontorer til stationen vil blive indrettet i en bygning i umiddelbar nærhed af taget og hallen. Denne bygning vil få 15 etager og bygges af glas og aluminium. Udover jernbanekontorer skal den rumme hotel og flere andre virksomheder i sine 500 lokaler.

Men den største nyhed i Napoli bliver ganske givet den helt nye bygge-estetik og så det tag, som napolitanerne spændt følger.





Tak

Hjertelig tak for deltagelsen ved lokomotivfører E. E. M. Mortensens død og begravelse. Tak for fanernes tilstedeværelse.

Kaja Mortensen og børn.

Jubilæum

Torsdag den 1. oktober kan lokomotivfører R. J. R. Sølyst, Svendborg, fejre 40 års jubilæum.

Jubilæaren begyndte i Fåborg som aspirant, blev forfremmet til lokomotivfyrbøder i Odense, til motorfører i Svendborg, ved statsovertagelsen den 1-4-49 forfremmet til lokomotivfører.

Sølyst er en stille og pligtopfyldende lokomotivmand, der nyder den største agtelse af medansatte og kolleger.

Afdeling 47 ønsker til lykke på jubilæumsdagen, takker for godt kollegial samarbejde gennem de mange år, med ønsket om en god og lykkelig fremtid.

P. J.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

K. Poulsen, lokomotivfører, Brande.

Al opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum frabedes venligst.

J. E. Stahnke, lokomotivfører, Århus.

Al opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

Jørgen Bentsen, lokomotivfører, Silkeborg.

Al opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum frabedes venligst.

S. R. Thomasen, lokomotivfører, Struer.

Al opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst, er bortrejst.

E. Bjørneboe, lokomotivfører, Gb.

Eventuel opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst (Er bortrejst).

E. Nicolaisen, lokomotivfører, Gb.

Opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

S. E. Madsen, lokomotivfører, Gb.

Al opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

C. J. Larsen, lokomotivfører, Gb.

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.



Uansøgt forflyttelse pr. 1-10-59.

Lokomotivfyrbøderne:

A. Petersen, Assens, til Fredericia.

O. H. Hansen, Assens, til Fredericia.

Statsbanepersonalets Sygekasse

Ved Statsbanepersonalets Sygekasse er ørelæge Jørn Hinge, Odense, antaget som speciallæge i øre-, næse- og halssygdomme i stedet for afdøde ørelæge Tyge Krarup.

Ørelæge Hinge afholder konsultation: Jernbanegade 6, Odense, hverdage kl. 14-15 og efter aftale, lørdage dog kun efter aftale.

»Jubilæumsforeningen«

for lokomotivfører i 1. distrikt afholder fest onsdag d. 14. oktober 1959 kl. 12,30 i »Søpavillionen«, Gyldenløvesgade 24.

Aktive og passive medlemmer 30 kroner.

Medlemmer der har haft jubilæum inden den 14. oktober, er velkommen som gæst.

Sidste dato for tilmelding den 7. oktober.

C. E. Johansen, Vigerslev Alle 19, Valby. Tlf. Va. 7886 y. Preben Wichmann. Tlf. Byen 3762.

Husk

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

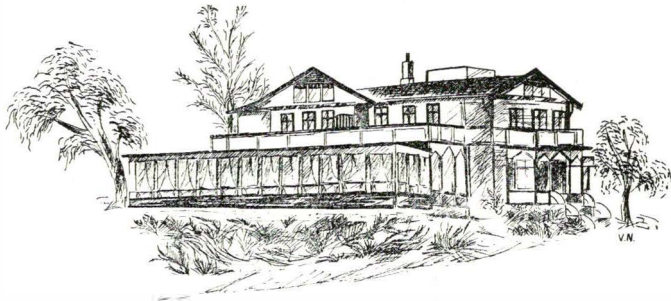


Midt i al det skønne ...

ja, og midt imellem de to idylliske søer, FURESØ og FARUM SØ, ligger Restaurant Fiskebæk med sin store, nyopførte terrasse... hvorfra De rigtigt kan nyde det betagende syn af den storslåede naturskønhed, som har gjort Fiskebæk nær Farum så kendt og elsket.

Kører De ikke selv - Farum ligger jo så nær København - så tag med den hyggelige Farumbane, toget holder lige præcis uden for døren... eller kør med en af de mange busser, der går ad Farum til.

Har De nydt det på terrassen, så gå også en tur langs sivklædte bredder, igennem den stemningsfulde skov med mindsten og langdysser, lyt til fuglesang, følg skovens dyr.



*hvor De end ser hen -
De ser det aldrig smukkere end fra*

RESTAURANT FISKEBÆK

lige før FARUM - ved skove og søer

Bordbestilling: telf. Farum 216 og 530

„Herregaardskroen“

Ryegade 3 . Aarhus

Fra 1. september har jeg forpagtet restaurationen og selskabslokalerne i Hotel Prinsen, Aarhus. Den eneste ændring, der bliver tale om, er at restaurationen fremtidig udelukkende vil blive nævnt „Herregaardskroen“. Der udover er det mit mål, at restaurationens noble og hyggelige atmosfære og det fremragende køkken skal blive fortsat som hos min forgænger.

Georg Nielsen . Telefon 3 36 33

(tidligere inspektør på Halskov-Knudshoved færgestautionerne)

Banegaardsrestaurationen

Fru A. Konradsen . Ringkøbing

Hårpleje

UBBE NIELSEN

Damefrisør . Special skønhedskabine
Skolegade 49 . Herning . Telf. 1843

Aarhus Amtstidende

Frisørsalonen

Jyllandsgade 9 . Struer
anbefales
Gustav Jensen

Teater Restauranten

TLF. 2500 FREDERICIA TLF. 2500
Byens nye, elegante mødested

»Køb det hos

Schau

lige i nærheden«

WERNER HANSEN

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

L. A. Jørgensen, Lergravsvej 63

BOGTRYK

Telefon Asta 5002. København S

H. RASMUSSEN . Gartner

Gisseløre
Tlf. Kalundborg 594
Leverandør til feriehjemmet

KALUNDBORG

Slagtermester Børge Rasmussen

Kordilgade 10
Telefon 173
Privat 1243

Altid første Kl. Varer

A. M. JØRGENSEN

Kleinsmed. Aut. Gas- og Vandmester
Centralvarme, Bad, WC, Pumpeanlæg
Sct. Jørgensbjerg 25
Tlf. Kalundborg 71

OTTO NIELSEN

Malermester
o

Tlf. Kalundborg 447

Murermester og Cementvarefabrikant

CHR. SCHRØDER

anbefaler sig med alt Murerarbejde,
Terrassoarbejde, Havefliser, Flag-
stangsfødder m. m.
Tlf. Kalundborg 360

Kalundborg

Fællesbageri

Fineste

Kød, Flæsk, Paalæg

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

J. Kjær Christensen

aut. installatør
Kordilgade 4 . Telefon 520
Lev. til feriehjemmet

Kul, Koks, Briketter & Brændselolier

IMPORTKOMPAGNIET 1/2
KALUNDBORG

Telf. *33 (Flere Ledn.)

KALUNDBORG KULKOMPAGNI

Aktieselskab

Tlf. TRETEN

M. H. Iversen

Mode- og Manufakturforretning
Kalundborg - Tlf. 82

Leverandør til Feriehjemmet



**GRØN
TUBORG**

-der er stemning for TUBORG

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. 272 12.

1960 kataloger på lager
Forudbet. giro 5209 el. opkrævn.

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

Møbler - Inventar anbefales

Laurits Thomsen

Ny Munkegade 40, Aarhus, Tlf. 26854

Cigar - Tobak - Vine

Bauneplads 6, Aarhus, Tlf. 25563
K. A. Jensen (Ny Indehaver)

Anton C. Nielsen

KORN OG FODERSTOFFER

Aarhus-Hinnerup

Skolebakken 11 . Tlf. 35955

Valdbjærns 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

Ligeså **UUNDVÆRLIG**
jernbanen er for trafikken er



Statsanstalten for Livsforsikring

Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V

FREDERICIA KUL-KOMPAGNI A/s

Loehr og Holmelund

... vi sælger varme

Telefon
170-888
4 linier

AKTIESELSKABET

AARHUUS PRIVATBANK

STIFTET 1871

Helge Paulsen . Aut. El-Installatør

Harald Jensens Plads 1A
Aarhus . Telf. 30 415 (omst. til Privaten)

Rådfør Dem med os!

Har De set, hvor slidte Deres polstermøbler
egentlig er blevet?

Indhent hos fagmanden - uden forbindelse -
tilbud på ombetrækning - fuld garanti!

LIIN BRØNDUM . Ingerslev Boulevard 20 . Telf. 2 3319

AARHUS ældste Skibshandel

SOPHUS E. JOHNSEN & CO.

Etableret 1857

(v/ Egil Møller)

Mineralvandsfabriken "Echo"

KGL. HOFLEVERANDØR

Aarhus . Telefon 2 11 21

Gregers Petersen A/s

TRÆLAST OG BYGNINGSARTIKLER

Aarhus Nordhavn . Tlf. 36411

Gælder det vask, da ring

24 382 . Ydun Vask

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