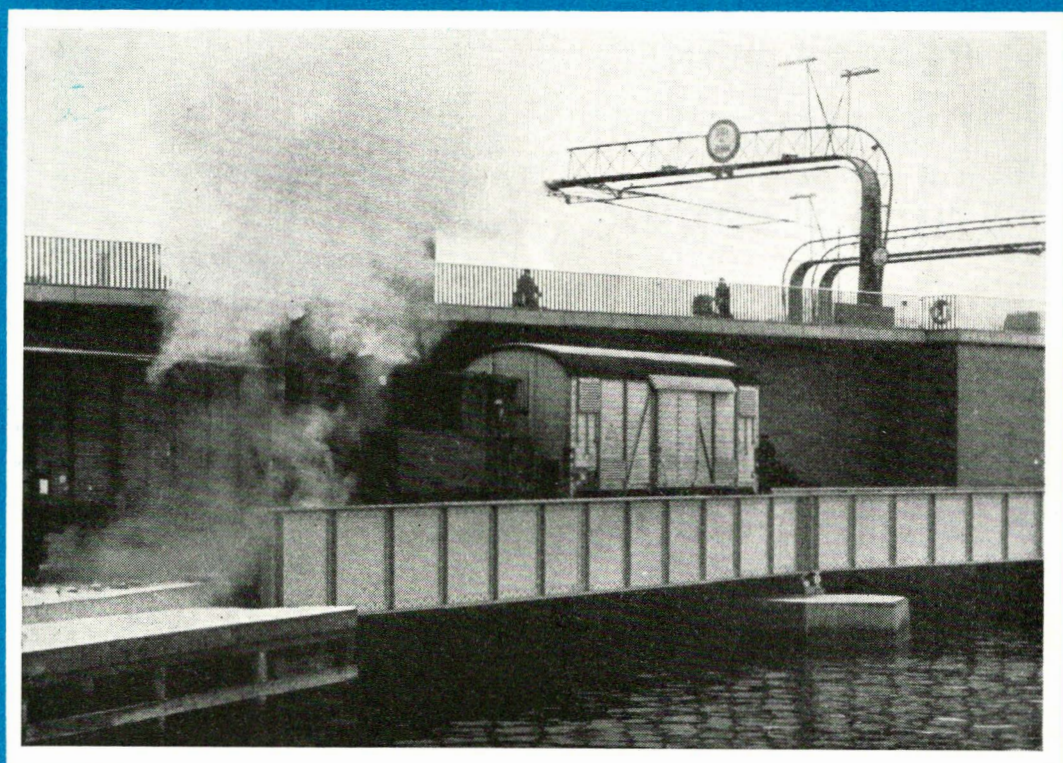


# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 4 . 20. FEBRUAR 1959 . 59. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening



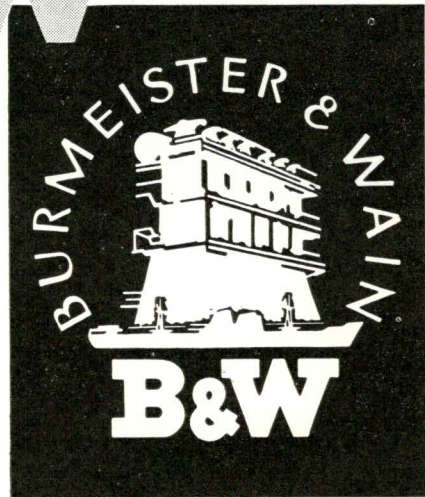
- leading in the maritime

B&W

**B&W**

B&W

SKIBSBYGNING  
REPARATIONER  
DIESELMOTORER  
*med og uden*  
TURBOLADNING



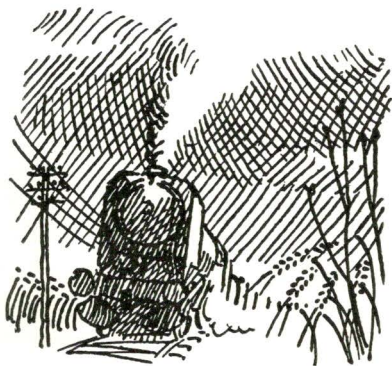
B&W

B&W

World...

**BURMEISTER & WAIN**

*København · Danmark*



**DANSK LOKOMOTIV TIDENDE**  
NR. 4 - 59. ÅRGANG  
20. FEBRUAR 1959



*Indhold:*

Pristallet og reguleringstillægget. . . . .	67
Nye diesellokomotiver til statsbanerne . . . . .	68
Een af verdens ældste racer . . . . .	69
Billiggørelse af byggeriet . . . . .	71
Priser og lønninger i Østberlin og Vestberlin . . . . .	72
Jernbaner i Den sydafrikanske Union . . . . .	73
Set gennem frontruden . . . . .	75
Materiale efterlyses . . . . .	75
Under DLF . . . . .	76
Personalia . . . . .	77
DJT . . . . .	77

*Forsidebillede:*

*Passage ad jernbanebroen ved Langebro i København.*



*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.

## *Pristallet og reguleringstillægget*

Medens juli-pristallet 1958 med sine 334 points ikke medførte nogen ændringer i reguleringstillæggets størrelse for arbejdere og tjenestemænd, har det efterfølgende oktober-pristal og nu senere januar-pristallet 1959, der blev på 442 points, medført en lønregulering for alle parter på 2 portioner. Om meddelelsen herom skal modtages med skuffelse eller begejstring, må der fortsat stilles et spørgsmålstejn ved. For lønmodtagerne vil det ubetinget være en fordel, om vi snart kunne opnå større stabilitet i løn- og prisudviklingen, men en tendens i den retning synes stadig at vente på sig.

Derimod giver offentliggørelsen af pristallet gentagne gange anledning til en større debat, og ved januar-pristallets fremkomst har man påny taget emnet op til diskussion. Skønt det ikke er mange år siden, et særligt udvalg udarbejdede de fremtidige retningslinier for grundlaget til pristalsberegningen, er der ikke fuld tilfredshed i alle kredse, og der er stadig tanker fremme om at ændre ved det fastsatte beregningsgrundlag. Om dette er retfærdigt eller ikke retfærdigt, vil der utvivlsomt altid herske tvivl om, thi det er vel næppe muligt at dele sol og vind i denne forbindelse på en måde, der skaber fuld tilfredshed.

Iøvrigt er der i forbindelse med tjenestemandsløvens vedtagelse i 1958 nedsat et nyt udvalg, hvor alle interesserede parter fra samfundet er blevet repræsenteret, og indtil der herfra foreligger en betænkning, kan der kun være grund til at tage meddelelsen om det nye pristal til efterretning.

På grund af en del misforståelser henledes opmærksomheden på - nu da de første reguleringstillægspportioner skal udbetales efter den nye lovs vedtagelse - at selvom den i tjenestemandsløven fastsatte skala for portionernes størrelse umiddelbart kunne give indtrykket af at være af glidende karakter, er størrelsen af portionerne i op- og nedadgående retning den samme for de enkelte lønklasser og løntrin, som den der svarede til bruttolønningerne ved lovens ikrafttræden. Det vil med andre ord sige, at uanset om ens bruttoløn ligger højere eller lavere, og dermed kommer ind i et andet interval, end den var pr. 1. april 1958, sker der ingen ændring i portionsstørrelsen.

Vi minder tillige om, at bruttolønssystemet betinger ydelse af 4 procent i pensionsbidrag også af reguleringstillægget. I det efterfølgende findes en oversigt over portionernes størrelse og den egentlige årlige lønforbedring for vore medlemmer fra 1. april 1959.



Stilling og lønningsklasse	Løntrin	Reguleringstillæggets størr. pr. portion	Den årlige lønstigning pr. 1. april 1959
Lokomotivfyrbødere ( 7. lkl.) . . . . .	1. og 2.	144,00 kr.	276,48 kr.
Lokomotivfyrbødere ( 7. lkl.) . . . . . Elektroførere (10. lkl.) . . . . .	3. og 4. 1.	156,00 kr.	299,52 kr.
Lokomotivfyrbødere ( 7. lkl.) . . . . . Elektroførere (10. lkl.) . . . . . Lokomotivførere (12. lkl.) . . . . .	5. og 6. 2. og 3. 1. og 2.	168,00 kr.	322,56 kr.
Elektroførere (10. lkl.) . . . . . Lokomotivførere (12. lkl.) . . . . . Lokomotivførere (15. lkl.) . . . . . Lokomotivinstruktører (15. lkl.) . . . . .	4. og 5. 3. og 4. 1. 1.	180,00 kr.	345,60 kr.
Elektroførere (12. lkl.) . . . . . Lokomotivførere (12. lkl.) . . . . . Lokomotivførere (15. lkl.) . . . . . Lokomotivinstruktører (15. lkl.) . . . . .	5. 5. 2. 2.	192,00 kr.	368,64 kr.
Lokomotivførere (15. lkl.) . . . . . Lokomotivinstruktører (15. lkl.) . . . . .	3. 3.	204,00 kr.	391,68 kr.
Lokomotivførere (15. lkl.) . . . . . Lokomotivinstruktører (15. lkl.) . . . . . Lokomotivinstruktører (18. lkl.) . . . . .	4. 4. 1.	216,00 kr.	414,72 kr.
Lokomotivinstruktører (18. lkl.) . . . . .	2.	228,00 kr.	437,76 kr.
Lokomotivinstruktører (18. lkl.) . . . . .	3.	252,00 kr.	483,84 kr.

## Nye diesellokomotiver til statsbanerne

For nylig har statsbanerne afgivet bestilling på 45 diesellokomotiver af helt ny type.

Lokomotiverne, der får betegnelsen litra MX, bliver af lidt mindre størrelse end litra MY, idet hestekraften er 1425 mod MY'ernes 1950. Bestillingen er muliggjort af et af staten optaget lån på det udenlandske kapitalmarked, og dermed gives der statsbanerne lejlighed til at fortsætte moderniseringen af trækraftmateriellet.

Sammen med tilbageværende ønske, om en ny serie MY-lokomotiver og et antal diesellokomotiver til rangerdriften, står man overfor en til bunds gående afvikling af dampdriften og udsigt til lokomotivtjenestens virkningsfulde indflydelse på driftsresultaterne dels gennem besparelser i brændsels- og personaleomkostninger og dels gennem mulighederne for en mere rationel udnyttelse af den til rådighed værende trækraft, eller med

andre ord et materiel der i forhold til dampdriften giver større indtjeningsmuligheder.

Det er NOHAB i Trollhättan, som skal levere lokomotiverne. Dieselmotorerne leveres af General Motors i USA, hoveddynamoer og banemotorer af Thomas B. Thrige i Odense, som har licens til dette fra General Motors, medens A/S Frichs i Århus skal bygge boggiere og en stor part af overbygningen.

Betalingen pr. lokomotiv, ca. 1,4 mill. kr., fordeles på de kontraherende parter således, at der medgår ca. 28 pct. af denne i svensk valuta, ca. 34 pct. i dollars og ca. 38 pct. til danske firmaer.

Det første lokomotiv skal leveres i aug. 1960, og hele leveringen påregnes tilendebragt i juni 1962.

Lokomotivets dieselmotorer er af General Motors type 567 C og har 12 cylindre i modsætning til MY-lokomotivernes 16. Lokomotivets samlede vægt incl. brændeoliebeholdning på 2800 l og vandbeholdning til Vapor-dampvarmekedlen på 2800 l udgør ca. 89 t, og akseltrykket bliver 16 t. Lokomotivets udseende bliver som litra MY, idet der skal være to førerrum.



# Een af Verdens ældste racer

## Fra stenaldermand til rumraket

Foto: Jens Bjerre

Tekst: Jørgen Petersen

Da koloniseringen af Australien begyndte i 1788, var denne verdensdel kun spredt beboet af nomadiserende grupper af chokoladebrune indfødte, som levede fuldstændig nøgne uden faste bopladser og uden at dyrke jorden. Bortset fra de vilde hunde, Dingoerne, havde de ingen husdyr og de ejede kun våben af træ og sten. Deres omtrentlige antal ansløges til 300 000 og i dag er der kun 47 000 fuldblods Aborigines – som de kaldes – tilbage og deres antal svinder stadig.

De indfødte, som også kaldes »Blackfellows» (»Sortfyrene«), er af samme højde som nordboere. De har bølget eller krøllet hår, der normalt er sort – eller meget mørkt, og de har stærkt hårvækst i ansigtet og på kroppen. De har lav pande og et langt kraftigere kranium end hvide mennesker. De har ganske flad næse med store næsebor. Deres hænder og ben er slanke og de har en meget rank holdning. Ejendommeligt nok fødes børnene med helt lyst hår – først når de vokser til, får de den mørke hårfarve.

De fleste af disse kendetegn viser hen til europæere, negre og mongoler og sætter dem i en kategori, man kalder Australoider. Kun ganske få andre menneskegrupper end australierne hører til denne race. Der findes nogle få stammer i det sydlige Indien, Veddha'erne på Ceylon og ganske få andre på øerne mellem Malaya og Australien.

Man ved ikke, hvorfra den australoide race stammer, men det menes, at denne mennesketype levede for tusinder af år siden i de sydlige områder af Indien på et typisk jæger- og samlerstadium. Under pres fra de mere kultiverede racer rykkede de mod syd til Ceylon og Malaya-halvøen. Herfra kom de videre til Australien og efterlod smågrupper på det aisatiske fastland. Det er heller

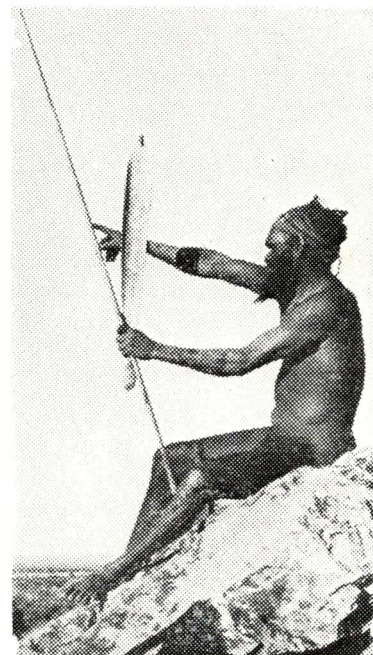
ikke fastslået, hvor længe de australske indfødte har været i Australien. Arkæologiske undersøgelser af deres inskriptioner på sten og fund fra forladte bopladser tyder imidlertid ikke på nogen antik periode.

For at komme til Australien må de have krydset mindst to dybe stræder mellem de ostindiske øer. Der er intet, der tyder på, at de har haft sejlbåde eller store kanoer, men de indfødte på nordkysten er ikke bange for at sejle gennem farlige brændinger på simple tømmerflåder, og iøvrigt bruger de barkkanoer, medens de først senere har benyttet udhulede træstammer til kanoer – en metode, der er indført fra Malaya.

De australske indfødte er glimrende jægere og deres evne til at spore vildt og føde er ganske enestående. De kan overleve, hvor de hvide ville – og sommetider også dør. Bogstaveligt alt levende kan de bruge til føde, og også forskellige rødder og urter, der er giftige, kan de tilberede, så de bliver til menneskeføde. De mest almindelige ting på de indfødtes spiseseddel er kænguru, andre pungdyr, emu, fugle, slanger, øgler, skildpadde og fisk, forskellige myrearter og larver, rødder, honning, æg (også skildpadde- og krokodilleæg) samt vilde frugter og bær.

Det mest anvendte våben er spyddet i forbindelse med et kastetræ, der giver større kraft og træfsikkerhed, stenøkser, stenknive og den buede kastepind, der er kendt som boomerang'en. Nogle typer af denne laves, så den kommer tilbage til kasteren.

Når der er knaphed på vand, kender de indfødte alle mulighederne for at skaffe det. De kan finde klippepalterne, hvorfra regnvandet fordampes langsomt, de graver i sandet, hvor der findes den mindste antydning af vegetation, og suger vandet op, og selv frøerne, der i regntiden



En australsk jæger spejder efter vildt.

suger vand i sig til brug i tørkeperioder, kan de få fat i.

Ild er uhyre vigtigt – ved bålet varmer man sig om natten og ved det tilbereder man føden. Man skaffer ild ved at gnide et stykke hårdt træ mod et stykke af blødere sort; når der kommer en gnist, opsamlers man den i tørt strå og puster forsigtigt, indtil ilden blusser op. Lejrbålet må aldrig gå ud, og man tager en fakkell med, når man begiver sig på vandring fra sted til sted, enten for at søge føde, for at besøge fjernere boende slægtninge eller for at overvære religiøse ceremonier.

Den mest interessante side af de indfødtes liv er sikkert netop disse religiøse ritualer og ceremonier, deres mytologi og åndelige tro.

De tror på levende fortids-ånder og i nogle egne også på re-inkarnation. Deres ånders hjem er spredt over hele stammelandet – og ritualerne er af særlig vigtighed.

Enhver mand gennemgår en serie indvielses-ritualer, som symboliserer død og genfødsel til nyt liv. De består normalt i een eller flere operationer, hvor især omskæring er af stor betydning. Hos flere stammer skæres dybe stammear i brystet på de unge mænd og hos andre stammer får man slået en tand ud som



tegn på, at man indtræder i de voksnes rækker. De unge indfødte oplæres til stammens love og efterhånden indvies de også i de hellige myter og ceremonier.

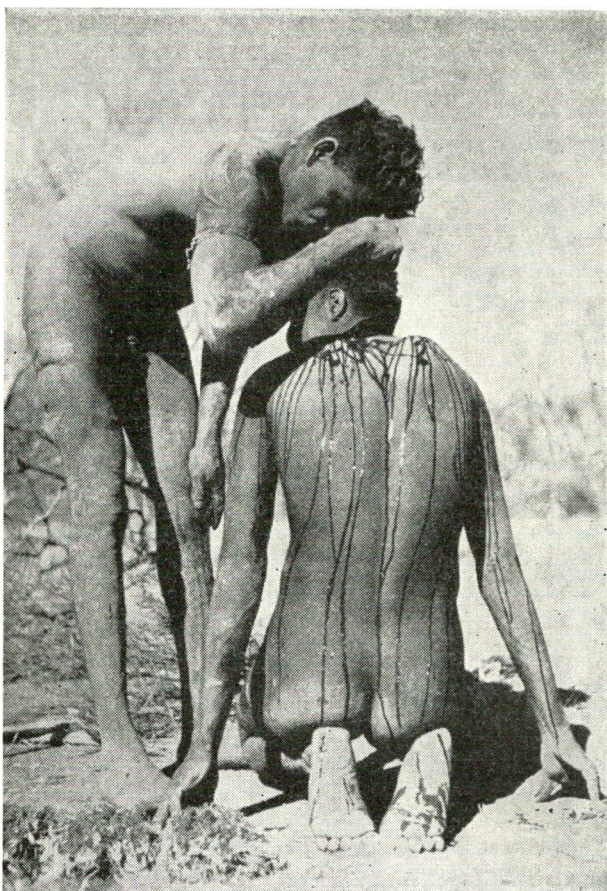
De vigtigste ceremonier står i forbindelse med at opnå større frugtbarhed, og med hensyn til forplantningen hjælper de naturen på forskellig måde ved operative indgreb.

Hvis ødelæggelse af deres helligdomme, arbejde for de hvide eller andre ting afholder de indfødte fra at deltage i ceremonierne, tror de, at de vil komme til at mangle føde og er dømt til udslettelse.

De benytter også magi. Hvis de vil dræbe en fjende eller uven med dette middel, tror de, at et usynligt spyd, som ikke efterlader noget spor på modstanderens krop, kan virke dræbende i bestemte tilfælde. Der findes dog medicinmænd, som er i stand til at fjerne virkningen af dette magiske spyd ved brug af håndspålæggelse og hjemmebrygget medicin.

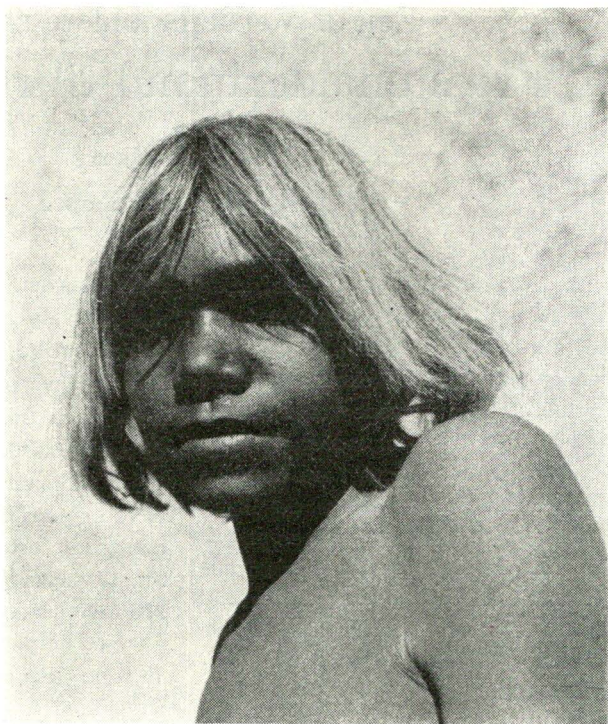
De indfødte har været de hvide til uvurderlig hjælp i udforskningen af det australske fastland.

De er fortrinlige førere igennem



*Medicinmanden sprøjter sit eget blod over på de unge mænd, der indvies til stammen, for at overføre sin egen kraft til dem.*

*De australske indfødte fødes med blondt hår.*



vanskeligt terræn, og de kan oplæres til utroligt mekanisk snilde.

De indfødte er politiet til stor hjælp som sporere. Der er intet, de overser, selv et knækket græsstrå kan give dem vigtige fingerpeg – denne evne har de været nødt til at udvikle i deres kamp for tilværelsen.

Med de hvides indtrængen i de indfødtes næsten utilgængelige egne skete der i tidligste tid ubodelig skade. Allerede de første australske regeringer indså dette og søgte at beskytte de indfødte på mange måder. Især var det vanskeligt at undgå sygdomme, som de hvide førte med sig og som de indfødte ingen – eller kun ganske ringe – modstandskraft havde imod. Også spiritus og andre fristelser bukkede de indfødte under for, som man igennem tiderne har set det så mange andre steder.

Man er i de senere år fra regeringens side begyndt på en mere positiv politik overfor de indfødte ud fra den betragtning, at de indfødte – selv i denne sene time – kan tilvænne sig nye forhold, når der holdes skarp kontrol med, at ingen hvide uden lovligt ærinde og særlig tilladelse får adgang til de områder, hvor det oprindelige stammeliv stadig leves. Der er som nævnt kun ca.  $\frac{1}{6}$  tilbage af den oprindelige australske befolk-



ning, og en stor del af disse overlevende frister en elendig tilværelse omkring missionsstationer, hvor de nemt går i moralsk forfald og degenererer, hvis man ikke hurtigt bringer hjælp.

Offentligheden i Australien har sat sit søgelys på dette problem, og regeringen har nu mere end nogensinde indset sit ansvar over for indfødte – og dette har medført praktiske foranstaltninger, hvorved man håber at kunne bevare denne ældgamle race, der hører til de ældste på jorden.

Den del af de australske indfødte, der stadig lever på det oprindelige stammeliv, lever som de første mennesker her på jorden, og den berømte globetrotter Jens Bjerre har da også i sin nyeste film *Kalahari* kaldt dem for »atomtidens stenalderfolk«.

Kun få hundrede kilometer fra de indfødtes områder eksperimenterer den hvide mand med atombomber og rumraketter.

Her findes i virkeligheden yderpunkterne i den menneskelige udviklingshistorie.

## En kooperativ indsats til billiggørelse af byggeriet

Gennem mere end 10 år har *Bolind*, den kooperative bolig- og byggeindustri indkøbscentral for materialer til byggeriet og husinstallationer, udfoldet en betydningsfuld virksomhed, varetaget en vigtig funktion inden for den danske bolig- og byggekooperation og opnået resultater, der har været til megen gavn for vort lands boligforbrugere.

Det vil da være naturligt at fremdrage træk af Bolinds udvikling i den forløbne tid og af den indsats, det stadig og stærkt voksende selskab har ydet.

Bestrides kan det ikke, at Bolind både ved starten og senere hen har haft mange og svære vanskeligheder at kæmpe med og overvinde. Tanken om at danne et selskab til indkøb af materialer til det kooperative byggeri mødtes med mistænksomhed og mistillid af mange kooperatører, der tvivlede på, at det havde en kooperativ opgave at løse. Denne modstand blev dog ret hurtigt bragt til tavshed, da de erfaringer, Fællesorganisationens forretningsfører Aage Christensen, der for kort tid siden afgik ved døden, i de første år efter krigen havde høstet gennem de overenskomster han fik i stand med forskellige fabrikker om levering af kedler, varmemålere og vaskerianlæg var gode. Han havde fået disse leverancer til Fællesorganisationens boligselskaber til særdeles favorable priser, og det satte fart i arbejdet for en samord-

ning og rationalisering af købet af byggematerialer og installationer ved at danne en sådan indkøbscentral.

Til den heldige start af Bolind bidrog også, at den danske arbejderkooperations daværende førstemand, borgmester *Peder Christensen* (Kong Peder), Helsingør, varmt gik i brechen for oprettelsen og blev den første formand for selskabet, der fik støtte fra Det kooperative Fællesforbund, og hvis første bestyrelse bestod af ledende personligheder i de forskellige grene af arbejderkooperationen.

Ulige hårdere var den modstand, den private industri og handel i byggemateriale- og installationsbranchen sidenhen på mangfoldige måder bød Bolind, og også andre vanskeligheder kom selskabet, navnlig i de første år, ud for. Men det bemestrede dem, og under ledelse af de to direktører *Hans Justesen* og *Otto Larsen*, der henholdsvis fra 1947 og 1949 har gjort det meste af felttoget med, er Bolinds virksomhed som sagt blevet stadig mere omfattende og udbygget, og selskabet, hvis nuværende formand er formanden for Blikkenslager- Sanitets- og Rørarbejderforbundet, *Arnold Johansen*, er nu i god drift.

### *Fagbevægelsen bag Bolind.*

Bolinds relativt hastige vækst belyses bl. a. ved den udvidelse af aktiekapitalen, den mangfoldige han-

delsvirksomhed og dets interesser i forskellige bygningsindustrielle virksomheder har nødvendiggjort. Den oprindelige aktiekapital var på ca. 250.000 kr., tegnet af boligforeningerne, en række andre kooperative foretagender – forretninger og industribedrifter – og ikke mindst af fagforbundene, der både ved starten og ved den udvidelse af aktiekapitalen til 1 mill. kr., der senere har fundet sted, har skaffet den største del af midlerne.

En yderligere styrkelse for Bolind er det, at det er blevet optaget som ekstraordinært medlem af FDB, og det køber da også en del af de varer og artikler, der forhandles til den tid efter anden stærkt øgede kundekreds, i de danske brugsforeningers centralorganisation. Det kan i denne forbindelse heller ikke forbyse, at Bolind er andelshaver i Dansk Andels Cementfabrik i Nørre Sundby, hvorfra man naturligvis aftager al cement til boligselskabernes byggeri.

### *En alsidig handelsvirksomhed.*

Det er da også et rigt differentieret område indenfor byggemateriale- og installationsartikler, Bolind efterhånden er handelsmæssigt interesseret i. Det er gennemgående lykkedes selskabet, der jo naturligvis arbejder efter den kooperative devise: at skaffe den bedst mulige vare til den billigst mulige pris, at opnå de rigtige priser ved sine køb, at kunne optræde fuldt konkurrencedygtigt, selvom der ofte har været besværligheder i kampen mod de ringdannelser eller truster, som jo i høj grad er virksomme i produktion og salg indenfor de varegrupper, Bolind forhandler. Det er dog i vidt omfang lykkedes Bolind at tvinge priserne hos disse ofte monopolagtige leverandører betydeligt ned.

Både som køber og sælger har Bolind jævnligt virket prisregulerende – undertiden til ringe fordel eller ligefrem tab for Bolind selv, da leverancer, selskabet naturligt skulle have haft, især i mindre byer er overdraget lokale privathandlere, der på grund af Bolinds indgriben og konkurrence har måttet sætte deres pri-



ser på byggematerialer og installationer ned.

Trods al den modstand, Bolind har mødt fra den private handels og private virksomheders side, er det alligevel lykkedes selskabet, der jo alene i de almennyttige boligselskaber har en stor kundekreds landet over foruden de mange andre, det efterhånden har erhvervet sig, at oparbejde en stor og alsidig forretning i de brancher det varetager. Det har nu repræsentanter overalt i landet og forhandler alle arter af byggematerialer – har blandt andet en betydelig afdeling for malervarer – og også køleskabe, gas- og elkømfurur er med i det omfangsrige salgsprogram.

#### Radiatorfabrikkerne måtte bøje sig.

I denne forbindelse bør nævnes den kamp, Bolind har måttet føre med fem danske radiatorfabrikker, der vægrede sig ved at levere varmeinstallationer, radiatorer, til Bolind. Dette forsøg på at genere Bolinds leverancer og handelsvirksomhed på et vigtigt felt er dog totalt mislykket.

Monopoltilsynet pålagde i december 1956 de fem fabrikker at erklære sig indforstået med at sælge radiatorer til Bolind på virksomhedernes sædvanlige betingelser for salg til grossister. Denne kendelse fra Monopoltilsynet appellerede fabrikkerne til Monopol-ankenævnet, der imidlertid stadfæstede Monopoltilsynets afgørelse. Efter ankenævnets kendelse blev de fem fabrikker forpligtet til senest fra 1. maj 1957 at sælge radiatorer til Bolind på virksomhedernes sædvanlige vilkår. Fabrikkerne har bøjet sig for ankenævnets bestemmelse, og Bolind kan nu forsyne sine kunder med radiatorer af dansk fabrikat. Resultatet har da også været, at der siden denne afgørelse har været en betydelig stigning i Bolinds salg af radiatorer.

Som en særlig nyhed kan fremdrages, at Bolind har ladet fremstille et specielt køleskab, DANBO husholdningskøleskab, som de fleste forbrugere kan overkomme at købe. Det nye køleskab, der allerede har fået mange anbefalinger og ros fra privatfolk og boligselskaber, der har fået

det installeret i husholdningerne, rummer 66 liter og er fuld på højde med det bedste man kender i denne varegruppe. Prisen er også billig for et køleskab, da det leveres for en kontantpris på 490 kr. Køleskabe, komfurer, vaskemaskiner m. m. kan beses og bestilles i Bolinds udstillingslokale, Linnegade 27 i København. Bolind har da også i den korte tid siden Danbo-køleskabets fremkomst haft et betragteligt salg af denne værdifulde husholdningsartikel.

#### Bolind et millionforetagende.

Det er foran omtalt, at Bolind i den halve snes år, det har været i virksomhed, er vokset frem til et af dansk kooperations storforetagender af afgørende betydning for boligkooperationens forsyning med vigtige varegrupper. Det turde fremgå af den omsætning, selskabet har haft i de senere år. Den har siden 1954 været fra 7½ til 8½ mill. kr. om året. Med de stedse talrige forbindelser Bolind har fået, samt med de fremstød og udvidelser af salgsapparatet, der søges realiseret, er der ingen tvivl om, at omsætningen vil øges stærkt i de kommende år. En storvirksomhed indenfor vort lands Kooperation – en aktiv støtte for boligkooperationen – er i god trivsel og igang med store opgaver til gavn for et talstærkt forbrugerpublikum.

Einar H. Tønnesen.

## Priser og lønninger i Østberlin og Vestberlin

I Østberlin er der stor forskel på lønningerne selv inden for samme branche eller i samme virksomhed. Den månedlige minimalløn for ufaglærte arbejdere andrager ca. 220 østmark brutto. Da lønningerne består af en lav grundløn og talrige produktionspræmier, viser det sig, at adskillige arbejdere slet ikke kender deres normale grundløn, skriver »Blitzlicht«. Det er derfor vanskeligt at anføre løn- og prisstatistik, der gælder for alle eller dog et flertal af arbejderne. Kun i de enkelte tilfælde kan man danne sig et billede af arbejderens økonomiske stilling.

Nedenstående opgivelser vedrørende lønninger og priser i Østberlin er baseret på en metaldrejers indkomst. Ved akkordarbejde og med et præstationstillæg tjener han i gennemsnit 2,40 østmark pr. time. Beregningerne gælder det antal minutter, en arbejder må arbejde henholdsvis i Østberlin og Vestberlin for at få de nævnte livsgoder. Levnedsmiddelpriserne viser betydelige differencer. Alle priser hidrører fra annonceriderne i østberlinske aviser og er kontrollerede.

#### Købekraften i Øst- og Vestberlin.

	Arbejdsminutter	
	Østberlin	Vestberlin
1 kg rugbrød . . . . .	12	15
1 kg kartofler . . . . .	2,5	3,5
1 kg melis . . . . .	48	31
1 kg smør . . . . .	245	168
1 kg margarine, II.sort.	67,5	39
I. »	87,5	51
Sahna	125	66
1 kg oksebryst		
med 25% ben . . . . .	145	87,5
1 kg oksegulasch . . . . .	240	99
1 kg mørbrad . . . . .	330	184
1 kg svinefedt . . . . .	95	40
1 kg fisk (kuller) . . . . .	55	40
1 kg kaffe (ristet) . . . . .	2000	425
1 kg te (indisk) . . . . .	1250	625
1 liter mælk . . . . .	17	11
1 æg, sort AA . . . . .	10	6
» BB . . . . .	8,5	5
1 kg husholdn.sæbe . . . . .	145	62,5
1 herrehabit (ulden)	9725	3475
1 par herresko (læd.)	2112,5	575
1 manchetskjorte		
(mellemkval.) . . . . .	725	325
1 arbejds skjorte		
(bomuld) . . . . .	500	200
	17945,5	6533,5

I Østberlin koster en herrehabit af slet kvalitet 131 østmark, skjorter koster mellem 13 og 17 østmark. Den omtalte drejers ugeløn er ca. 115 østmark. Sammentællingen af minutterne, der viser, at der skal arbejdes 17945 minutter i Østberlin og 6533 minutter i Vestberlin for at købe det samme kvantum varer, må naturligvis bedømmes med forbehold med hensyn til forbrugsvaner, indirekte beskatning m. m., men trods alt er forskellen umådelig stor.



# Jernbaner i Den sydafrikanske Union

Vel har vore danske statsbaner mange grene og vidtgående interesser, men sammenlignet med statsbanerne i Den sydafrikanske Union kan vi ikke være med.

Under de sydafrikanske statsbaner hører også havnevæsenet og luftfarten ligesom de har monopol på busbefordring.

Det vil kunne huskes, at de sydafrikanske jernbaner i 1952 søgte arbejdskraft i Europa, og herfra Danmark sendte vi 26 mand, hvoraf flere uddannede jernbanefolk til Den sydafrikanske Union. Også fra andre europæiske lande kom arbejdskraft, men væsentligt mindre, end man havde behov for, og grunden hertil må søges i de ret lave lønninger, der blev tilbudt.

Dette rekruteringsprogram var et led i den almindelige udbygning af de sydafrikanske jernbaner efter den sidste krig.

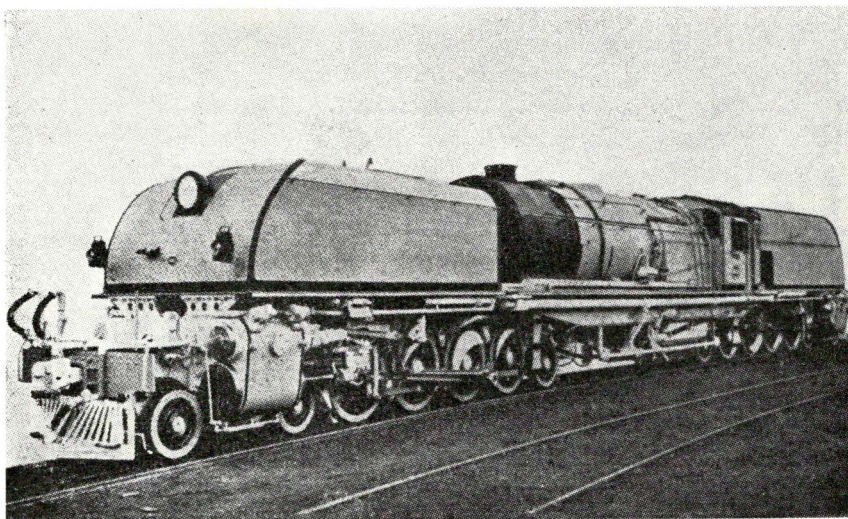
Moderniseringen og udvidelsen af Unionens statsbaner og dermed forbundne tjenestesteder tog sin begyndelse i 1946 og man regner med en afslutning af denne kæmpeplan i 1962.

Det vigtigste led i dette program var udbygningen af rullende materiel inclusive lokomotiver. Under hele krigsperioden var det umuligt at skaffe nybygninger og reservedele, og det kneb også ganske alvorligt med arbejdskraft.

Den sydafrikanske Union har ingen fabrikation af lokomotiver, men må indføre disse – og det er en landsmand, civilingeniør Thaning, der repræsenterer et schweizisk firma i Johannesburg, som tager sig af en stor del af denne import.

Under krigen var det kun takket være Unionens dygtige ingeniører, at jernbanedriften overhovedet kunne opretholdes over de umådelige strækninger, der her i Europa kun kan sammenlignes med det internationale jernbanenet i størrelse.

Efter luftfartens udvikling og den mere og mere benyttede landevejs trafik var det et stort spørgsmål, om det overhovedet kunne betale sig at investere millionbeløb i udbygning af



*Et af Den sydafrikanske Unions kraftigste damplokomotiver.*

jernbanerne. Modstandere holdt på, at jernbanerne havde udspillet deres rolle og at de kun havde en fremtid som tung godstransport over lange afstande. Landevejene kunne – påstod man – overtage alle andre hverv både hurtigere og mere økonomisk.

Efter indgående overvejelser og sammenligninger med England, USA og de større vesteuropæiske lande bestemte man sig til en positiv indstilling til udvidelse af jernbanenet og dertil hørende materiel.

Planlægningen blev ikke overladt til statsbanerne alene. På grund af de enorme investeringer og den store udvikling indenfor jernbanerne, der langt overgik de andre transportmidler, der blev kontrolleret af statsbaneadministrationen, er det blevet påstået, at jernbanerne havde til hensigt at monopolisere. Men dette kan vist ikke siges at holde stik. Men hensyn til luftfarten er både nettet og materiellet ført op til det mest hensigtsmæssige og moderne. Der er netop givet bestilling på de mest moderne maskiner til både inden- og udenrigsfart. Man har også sat et storstilet program i gang indenfor havnevæsenet, og udbygning og mekanisering er anslået til at koste ikke mindre end 660 mill. kr.

Også landevejsnettet er blevet udvidet og man har anskaffet nyt busmateriel, således at standarden i dag er højere end nogensinde.

Prisudviklingen med både dyrere arbejds løn og materialer har bevirket, at det oprindelige budget for jernbanernes udvidelse og modernisering er blevet langt overskredet.

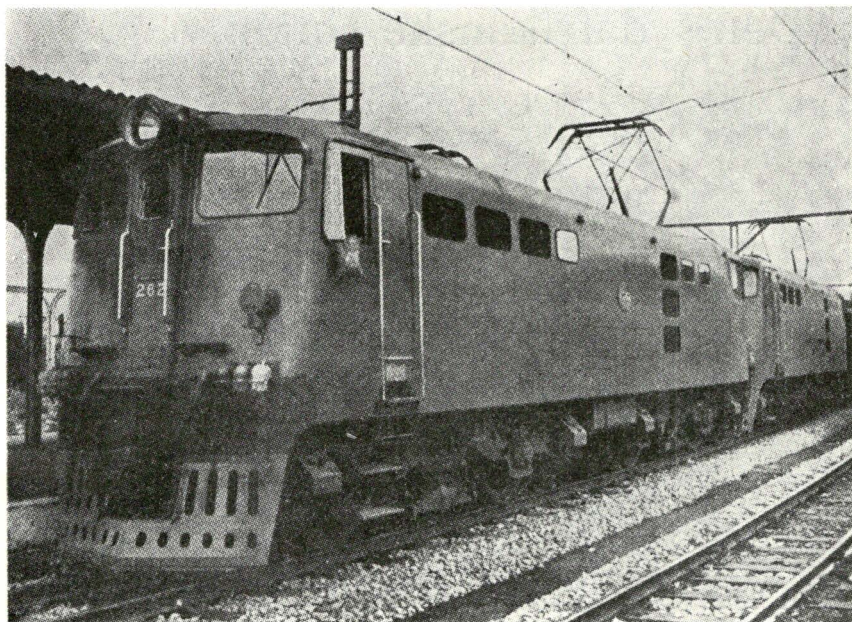
Den del af moderniseringen for banerne alene, der har fundet sted fra 1946 til nu, har kostet 450 millioner £ og man regner med, at yderligere 75 millioner £ vil blive brugt inden 1962.

I løbet af 10 år er maskinkraften steget 22 pct., medens tonnagen, der befordredes, er steget ikke mindre end 42,6 pct. Disse tal er særdeles tilfredsstillende set fra en jernbanedirektions synspunkt.

Efter krigen stod man – som så mange steder i verden – over for et dobbelt-problem. Man måtte bringe det under krigen forsømte materiel i orden og samtidig foretage store udvidelser for at kunne følge med i udviklingen.

Det var meget knapt med teknikerne, og de krigsramte lande havde besvær nok med at klare efterspørgslen. Bestillingerne blev ofte forsinket i årevis, men alligevel gjorde man gode fremskridt. Og netop i årene efter krigen steg behovet for transport usædvanligt. Fra oversøiske lande havde man import-rekord, og mineralminerne producerede mere end nogensinde før – hertil kom en overvældende majshøst og større forbrug af kul på hjemmemarkedet som følge





Den sydafrikanske Unions jernbaner udvides med elektrisk trækraftmateriel.

af svigtende elektricitetstilførsler fra kraftstationerne om vinteren.

Transport af kul er af allerstørste vigtighed for de sydafrikanske jernbaner. Omkring 40 pct. af al gods er kul fra mine til forbruger eller til havnene til eksport.

Under udvidelsesprogrammet hørte også elektrificering af flere nye strækninger – væsentligt i forbindelse med åbningen af nye kulminer – og de elektriske lokalbaner skulle moderniseres og udvides. Man var på visse strækninger nødt til at bygge nettet om fra enkelt- til dobbeltsporet, og det vil til resultat give, at man nu kan udvide den transporterede godsmængde fra 34 000 tons til over 50 000 tons gods daglig alene på Natal-strækningen, der er hovedlinien fra de store minedistrikter i Transvaal. Opdagelsen af guld i fristaten Oranje gav også jernbaneadministrationen noget at tænke på. Der måtte bygges helt nye baner til at betjene dette distrikt og hovedlinierne gennem fristaten har nu forbindelse til alle provinser i Den sydafrikanske Union – ja, selv til Sydvest-Afrika. Udvidelserne og nyanlægningerne har allerede fordoblet kapaciteten på fristatens hovedlinie fra 20 000 til 40 000 tons gods daglig.

Det rullende elektriske materiel er blevet udvidet og omfatter nu 307 lokomotiver imod 204 i 1947. En lig-

nende fremgang er der i elektriske passagervogne og trailere.

Sekretæren i Den sydafrikanske Unions generalkonsulat i København, hr. E. Sivertsen, blev i 1955 inviteret til at besøge Unionen sammen med 125 folkedansere fra 7 europæiske lande i anledning af Prætoria's 100 års jubilæum. I Prætoria optrådte ikke mindre end 3000 af Unionens egne folkedansere, og efter nogle dages ophold under by-festlighederne rejste hr. Sivertsen med tog hele landet rundt og besøgte 17 byer.

På strækningen fra Johannesburg til Durban passerende toget de smukke Drakenberg Mountains i nogle eventyrlige kurver og sving gennem et pragtfuldt landskab i stor højde. I de senere år er denne kørsel over bjergpas blevet erstattet med en mindre smuk – men mere hensigtsmæssig – tunnel. Togenes indretning er meget moderne og luksuøst – på alle natkørsler er der soveplads til alle passagerer selv på fællesklasse. Sæderne kan slås op, således at der bliver 6 køjer i hver kupe. Hvis man ønsker det, kan man leje sengetøj, der så nummereres og opbevares under hele rejsen, hvis den strækker sig over mere end een nat. Der findes også håndvask med varmt og koldt vand i alle kupeer. De fleste tog fører udsigtsgogn og elegante spisevogne, hvor man kan nyde drik-

kevarer uden afgift til staten – altså noget i retning af vores hjemlige Øresundsbaade.

Sydafrikanerne er udprægede blomsterelskere, og selv ganske små jernbanestationer er smukt omgivet af farvestrålende blomsteranlæg og små haver.

Som flere andre steder i verden – bl. a. Australien – har man et problem med forskellig sporbredde i Sydvest-Afrika. For ca. 50 år siden byggede man en smalsporet bane fra Usakos til Grootfontein, der med sidelinier er nået op på omkring 500 km, til befordring af kobber fra minedistrikterne til udskibning over Walvis Bay, og man er derfor nu nødt til at omlæsse både gods og passagerer i Usakos, hvor standardsporene holder op. Det er dels bekosteligt og det forsinker også trafikken føleligt, da de smalsporede tog kører væsentlig langsommere end de normale standardtog. Udvidelsen af denne smalsporede bane er projekteret til at koste over 150 mill. kr. og man håber at kunne fuldføre projektet til 1960.

Spisevognene er en historie for sig. Man har ikke alene de elegante restaurationsvogne, som er omtalt tidligere i denne artikel – man har også indført cafeteria – og med snack-bar vogne, der er bygget med ethvert tænkeligt hensyn til hygiejne og behagelighed. Begge disse typer er naturligvis baseret på selvbetjeningssystemet og er blevet modtaget med stor glæde af passagererne, der jo ofte er henvist til at måtte tilbringe flere dage i toget på deres rejser over de lange strækninger.

Den sydafrikanske Unions fornemste tog er det såkaldte *Blue Train* (Blå Tog), der løber på strækningen mellem Johannesburg og Cape Town, og foruden spise- og udsigtsgogn fører det også en særlig dagligstuevogn med dybe lænestole og alle tekniske raffinementer.

De sydafrikanske statsbaner beskæftiger 112 000 europæere (hvide) og godt 120 000 indfødte, og de nyder alle godt af et enestående socialprogram, der også dækker uddannelse og forsikring.

Jørgen Petersen.



# Set gennem frontruden

*Begge lokomotivførere frikendt.*

Den 25. august 1958 skete et alvorligt uheld på Eastbourne St. i England, idet et damptog kørte ind i bagenden på et elektrisk tog, der holdt på stationen, med det ulykkelige resultat, at fem mennesker blev dræbt og adskillige sårede. Lokomotivfører Alfred Wembridge, der er medlem af de engelske lokomotivmænds organisation tilhørende afdelingen i Battersea, kørte damptoget, og den 8. december 1958 mødte han i retten anklaget for uagtsomt manddrab. Retsmødet varede i tre dage, og ved domsafsigelsen blev Wembridge pure frikendt. Efter afsigelsen af dommen udtalte retspræsidenten sin sympati for Wembridge, for hvem det havde været en svær tid inden sagens behandling ved retten, men det er de vilkår, hvorunder folk med et så ansvarsfuldt arbejde virker, sluttede præsidenten.

Lokomotivfører P. W. Hurst, der tilhører afdelingen i Slade Green, stod tiltalt den 15. og 16. december 1958 i »Old Bailey« for uagtsomhed under fremførelse af sit tog den 4. juli samme år. Der skete da en kollision med et andet tog på Maze Hill St., hvor dog heldigvis ingen mennesker kom til skade, men det gik ret voldsomt ud over materiellet. Og Hurst blev pure frikendt efter en udmærket forsvarstale af den sagfører, lokomotivmandsforeningen havde engageret til at føre sagen.

*The Locomotive Journal.*

*Pæne lønninger.*

Det amerikanske handelskammer har udsendt en oversigt, der blandt andet omfatter størrelsen af de grundlønninger, der er udbetalt til officererne i handelsmarinen i 1957. I henhold hertil har den gennemsnitlige grundløn for kaptajner været 1281 dollars om måneden, gradueret nedad til fjerde styrmand, som har tjent – også gennemsnitlig – 530 dollars. Maskinofficerernes lønninger går fra maskinchefens 1175 til 531 for yngste maskinassistent. For radiotelegrafisternes vedkommende har den gennemsnitlige grundløn været 569 dollars om måneden. Oversigten indeholder også oplysninger om, hvilken uddannelse de forskellige har gennemgået, inden de blev officerer, og det viser sig, at ca. 1 600 af de ialt 11 000 officerer, oversigten omfatter, har gennemgået en treårig universitetsuddannelse.

*ITF Journal.*

Til de anførte lønninger skal bemærkes, at man ikke uden videre kan omregne en dollars til kr. 6,91, som er kursen her i Danmark, når købeevnen skal tages i betragtning. Skal en sammenligning drages, rammer man det nogenlunde rigtigt, hvis man siger, at de varer, en amerikansk husmoder betaler med een dollar, må den danske husmoder betale med ca. tre kroner.

*(Red.)*

*Argentinas lokomotivmænd.*

Vi forsvarer med alle til rådighed stående midler vor selvstændighed, fordi vi hævder, at de proble-

mer, vi har, uanset af hvilken art, skal løses i vore medlemmers interesse, og kun over for disse skal den valgte ledelse stå til ansvar for sine handlinger. For dette princip vil vi altid kæmpe, ud fra den betragtning, at faglige organisationer skal ledes og kontrolleres af sine egne, med hvert enkelt medlems ret til at kritisere og ret til at få ændret, hvad han finder bør ændres. Altså en demokratisk fagbevægelse, der hviler på selvstyre uden nogen som helst indblanding fra statens side. En bevægelse, der ikke skal ledes af veltalende politikere, der kun har egne interesser for øje, og under hvis ledelse man må se den mulighed i øjnene, at fagbevægelsen bliver splittet, kun til skade for medlemmerne og til gavn for levebrødspolitikkerne.

*La Fraternidad.*

*(Lokomotivmændenes fagblad i Argentina).*

Det er ejendommeligt, at Argentina med sine store og rige muligheder for en høj levestandard ret ofte er skueplads for voldsomme indrepolitiske kampe. Sidst er en strejkebølge gået over landet, foranlediget ved den af regeringen førte økonomiske politik, som har ført til inflation med alle dens uheldige virkninger for den arbejdende jævne befolkning. De forskellige politiske magthavere i dette land har igennem tiderne forsøgt at få statskontrol med fagbevægelsen for at dæmpe dennes aktionsret, og det er dette, de argentinske lokomotivmænd protesterer kraftigt imod.

*(Red.)*

*Det lyder fantastisk.*

Elektronhjernen går sin sejrsgang over hele den civiliserede verden. Det sidste resultat af denne hjernes virksomhed kommer fra det hollandske flyveselskabs hovedkontor i Amsterdam, og ifølge deres oplysninger udfører elektronhjernen en meget kompliceret beregning i løbet af fire minutter. Hvis beregningen skulle være foretaget af en enkelt mand med de gammeldags midler til rådighed, ville det vare 20 timer.

*ITF Journal.*

## Materiale om den store lockout i 1899 efterlyses

På Arbejderbevægelsens bibliotek og arkiv vil man til sommer i anledning af 60-årsdagen for den store lockout i 1899 arrangere en udstilling, der fortæller om denne, det forrige århundredes store arbejdskamp, der fik så afgørende følger for fagbevægelsen. I den anledning efterlyser man også blandt vore medlemmer folk, der måtte være i besiddelse af materiale, det være sig billeder, breve eller tryksager, der fortæller om lockoutens forløb. Arkivar Børge Schmidt på arkivet vil også være glad for, om ældre fagfæller, der var med i lockouten, eventuelt skriftligt vil fortælle om oplevelser i forbindelse med denne. Bibliotekets og arkivets adresse er Hjalmar Brantings Plads 8, København Ø. Telefon TRia 1360.





### Alfred Lønnqvist in memoriam

Den 8. februar d. å. er lokomotivfører C. A. O. Lønnqvist, Århus afgået ved døden.

Dermed er en livsskæbne afsluttet, som i mange år var med til at sætte sit præg på organisationsarbejdet i DLF. Dette arbejde omfattede Lønnqvist med meget stor interesse, og når et spørgsmål særligt tog ham fangen, gik han med den for ham karakteristiske måde til sagen med stor energi. Vel var hans mening om tingene ikke altid som flertallets, men man skulle ikke tvivle om, at han søgte løsningen ud fra tanken om det rigtigste i afgørelserne.

Det var derfor kun naturligt, at han i lange perioder var blevet valgt som tillidsmand. Fra 1929 til 1936 medlem af hovedbestyrelsen og herunder i en kortere periode kredsformand for lokomotivfyrbøderkredsen, indtil kredsen i 1936 blev opløst. I de senere år var han afdelingsformand for lokomotivførerne i Århus og beskæftigede sig som følge heraf også med marketerivirksomheden i Århus, indtil sygdom tvang ham til at gå ud af det aktive organisationsarbejde. Denne sygdom som bød ham strenge helbredsmæssige vilkår de sidste år af hans liv, og som nu har medvirket til hans død. Der er sat punktum for hans livsskæbne, men tilbage står mindet om en dygtig og energisk tillidsmand.

Æret være hans minde!

### Jubilæum

Søndag den 1. marts kan lokomotivfører N. J. Hansen, Korsør, fejre 25 års jubilæum som lokomotivmand ved DSB.

N. J. Hansen har i sin 25 årige jernbanetid ydet en stor indsats både for DSB og for Dansk Lokomotivmands Forening. Han blev allerede i en ung alder udtaget til at være kørelærer, et hverv han i mange år har bestridt til stor tilfredshed for statsbanerne og de mange lokomotivfyrbøder han i tidens løb har uddannet.

Inden for foreningen har han som lokomotivfyrbøder været formand for afd. 18 og senere som lokomotivfører formand for afd. 17. Ligeledes har vi flere gange henvendt os til N. J. Hansen om at virke som studiekredsleder og han er altid beredvilligt gået til opgaven med liv og lyst.

Afd. 17 siger dig tak for din store indsats for afdelingen og tak for godt samarbejde, og vi ønsker dig hjertelig til lykke på jubilæumsdagen samt held og lykke i tiden fremover.

E. J.

Søndag den 1. marts kan lokomotivfører H. L. Hansen, Korsør, fejre 25 års jubilæum som lokomotivmand ved DSB.

H. L. Hansen har virket her i Korsør i langt den overvejende del af sin jernbanetid, og er kendt som en dygtig lokomotivmand og god kollega, der går op i sin gerning med liv og lyst.

Afd. 17 siger tak for samarbejdet i tiden der er gået og ønsker hjertelig til lykke på jubilæumsdagen samt held og lykke i fremtiden.

E. J.

### Opmærksomhed frabedes

Eventuel Opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

N. J. I. Hansen,  
lokomotivfører, Korsør.

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

N. F. Nielsen,  
lokomotivfører, Nyborg.

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

R. P. J. Rasmussen,  
lokomotivfører, Viborg.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

J. E. Christensen,  
lokomotivfører, Århus.

Al opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes.

V. Christiansen,  
lokomotivfører, Kbh. Gb.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

A. C. S. Thomsen,  
lokomotivfører, Randers.

Opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum frabedes venligst.

C. C. Ørbech Hansen,  
lokomotivfører, Svendborg.

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

T. N. Boysen,  
lokomotivfører, Tønder.

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

A. M. Jørgensen,  
lokomotivfører, Århus.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

A. Christensen (Tunø),  
lokomotivfører, Kbh. Gb.

Eventuel opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst. Er bortrejst.

A. T. Tillebæk,  
lokomotivfører, Helgoland.

Opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

H. B. Jensen,  
lokomotivfører, Ålborg.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum 1. marts 1959 frabedes venligst. Er bortrejst.

S. M. Rasmussen,  
lokomotivfører, Struer.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

N. Christiansen,  
lokomotivfører, Århus.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Jens Jensen,  
lokomotivfører, Århus.





Forfremmelse til lokomotivfører i 15. lkl. efter ansøgning pr. 1-2-59.

Lokomotivfører (12. lkl.):  
V. S. A. Jensen, Århus, i Århus.

Navneændring pr. 1-2-59.

Lokomotivfyrbøder Børge Hansen, København Gb., hedder Børge Bregenhof.

Dødsfald.

Lokomotivfører S. W. Nielsen, Ålborg, er afgang ved døden den 1-1-59.

Lokomotivfører C. A. O. Lønngvist, Århus, er afgang ved døden den 8. februar 1959.

Pensioneret lokomotivfører J. Jensen Borup, Århus, er afgang ved døden.

Pensioneret lokomotivfører N. Nielsen, Nyborg, er afgang ved døden.

Pensioneret lokomotivfører H. J. S. Pedersen, Nyborg, er afgang ved døden den 3. februar 1959.

## NYE ADRESSER

Lokomotivførerafdeling:

Fredericia: Kassererens navn og adresse rettes til: A. Vilhelmsen, Sjællandsgade 49, st.

Herning: Kassererens navn og adresse rettes til: O. Bruno, Museumsgade 50.

Padborg: Kassererens navn og adresse rettes til: Th. Nielsen, Parallelvej 2, 1.

Lokomotivfyrbøderafdeling:

Fredericia: Kassererens navn og adresse rettes til: B. Klemmensen, Calvinsvej 40.

Næstved: Kassererens navn og adresse rettes til: H. O. Jensen, Ndr. Farimagvej 29, 1.

Korsør: Kassererens navn og adresse rettes til: H. Andersen (Varmarck), Linde Alle 75.

## MEDLEMSLISTEN

Overgået som ekstraordinært medlem pr. 1-2-59.

Pensioneret lokomotivfører I. M. P. Friis, Birkevej 1, Brande.

Pensioneret lokomotivfører J. T. Poulsen, Edelsvej 4, Esbjerg.

Pensioneret lokomotivfører A. A. C. Pedersen, Frejasjevej 19, Åbyhøj.

## Danske Jernbanemænds Turistorganisation

Oversigt over rejser i 1959.

Nr.	Norden	Tid	Anm. senest	Pris ca. kr.
A	Vintersportsrejser til NJT's feriehejm Holu pr. Ål st. på	21/2- 2/3	1/2	150
B	Bergensbanen.	28/2- 9/3	1/2	150
C		7/3-16/3	10/2	150
D	Vintersportsrejser.	14/2-23/2	10/1	
E	Hövringen Fjellstue i Rondane, 900 m o. h., Guldbrands-	21/2- 2/3	20/1	
F	dalen pr. Sel st.	28/2- 9/3	25/1	
G		7/3-16/3	5/2	
	Hovedbygningerne .....			225
	Anneks .....			200
	Tillæg for enkeltværelse, hvis det kan skaffes			10
1	Vintersportsrejser.	6/3-16/3	1/2	160
2	Björkliden (Sverige) på SJT's feriehjem på Narvikbanen.	13/3-23/3	10/2	160
3		1/5-11/5	20/3	160
H	Hundespandtur i Nordmarken i Oslo's omegn. Overnatning på turisthytterne. Øvede skiløbere.	24/2- 4/3	15/2	200
S	Sildeeventyret. Fra Ålesund med fangstbåd til sildefeltet.	7/2-12/2	15/1	140
4	Bergen og de vestnorske fjorde, frugttræblomstring i Hardanger.	23/5- 1/6	20/4	375
5	Weekend-tur til Göteborg, i samarbejde med norske og svenske kolleger.	30/5-31/5	1/5	65
6	Nordkap - midnatsolens land, besøg i lappelejr. Sejlads til Trondheim.	24/6- 4/7	5/5	590
7	Eventyrlandet Svalbard, 12 dages sejlads fra Narvik.	c. 3/7-18/7	3/5	750
8	Vandretur i Lapland, fjeldblomster og dyreliv. Erfaren fjeldleder følger med på hele turen. Rygsæk med enkel kostforplejning.	31/7-10/8	5/7	120



9	Vandretur i Jotunheimen, overnatning på turisthytter. Rysæktur.	15/8-24/8	1/7	245
10	Vestnorges fjorde - Åndalsnes - Trollstigevejen - Geiranger - Stryn - Balestrand - Flåm -Oslo.	22/8-30/8	5/7	400
11	Efterårsfarver i Bjørkliden. SJT's feriehjem på Narvikbanen.	4/9-14/9	10/8	160
Nr.	Sydlig udland	Tid	Anm. senest	Pris ca. kr.
51	Holland, tulipanblomstringstur.	3/5- 9/5	25/3	260
52	Tysklandstur, delvis med autobus gennem de gamle romantiske byer, Rothenburg, Dinkelsbühl, Augsburg og videre til München og de bayerske alper.	12/6-22/6	1/5	375
53	Belgien-Holland. Bruxelles. Grotterne ved Han-Gent-Brügge-Utrecht-Zwolle-Leenwarden, besøg på de frisiske øer - Amsterdam.	20/6-28/6	1/5	380
54	Skotland, Edinburg, 4 dage med autobusture i det skotske højland og 3 dage i London.	6/7-15/7	20/5	480
55	Irland, den grønne ø, ophold i London på hen- og tilbagerejsen.	15/7-27/7	1/6	620
56	Østrigske alper, ophold på bjerghotel i Dienten (1071 m. o. h.) ved Zell am See. 3 autobusture i omegnen, heraf 1 til Grossglockner. Liggevoerne på hen- og tilbagerejsen.	2/8-15/8	20/6	325
57	Østrig rundt, Salzburg-Wien-Villach-Grossglockner-Innsbruck.	9/8-22/8	25/6	625
58	Sydtysklands alper og søer, ophold i Augsburg og München, sejlads på Herrenchinsee og Königsee. Busture til Berchtesgaden og Garmich, besøg på Zugspitze (2964 m. o. h.). Liggevoerne på hen- og tilbagerejsen.	23/8- 3/9	15/7	385
59	Jugoslavien, Beograd-Sarajevo-Dubrovnik-Cetinje-Split-Rijeka-Lovran-Ljubljana.	2/9-19/9	15/7	900
60	Italien på langs, Lugano-Genova-Roma-Reggio, udflugt til Taormina-Sorrento-Venezia.	4/9-22/9	15/7	710
61	Rhintur, Köln-Rüdesheim-Heidelberg-Hamburg. Liggevoern på natrejsen i Tyskland.	6/9-14/9	1/8	360
62	Paris-Rivieraen, med bustur ad Route Napoleon til Geneve.	6/9-19/9	15/7	580
63	Mallorca og Barcelona, med udrejse over Bern-Geneve og hjemrejse over Paris, 2 dages ophold. 3 busture på Mallorca.	11/9-26/9	5/7	780
64	Den italienske riviera, Genova-Rapallo-Pisa-Firenze-Venezia.	8/9-23/9	1/7	440
65	Klassiske Italien, Roma-Napoli-Capri-Firenze-Venezia.	13/9-26/9	5/7	610
66	Spanien rundt, Paris-Madrid-Sevilla-Granada-Valencia-Barcelona-Geneve-Bern.	13/9- 3/10	1/8	990
67	Tarragona. Ophold i spansk ferieby ved Middelhavet med udflugter til Barcelona og Montserrat.	24/9-10/10	5/8	625
68	Portugal. Paris-Biarritz-Lissabon, Valado-Fatima-Coimbra-Porto-Hendaye-Lourdes-Geneve-Basel.	6/9-26/9	15/7	800
69	Hellas. München-Villach-Beograd-Thessaloniki-Athen-Pelopones. Sejlads til Myconos. På hjemrejsen ophold i Salzburg.	2/10-22/10	20/8	990

Detaljeret programhæfte over rejserne vil foreligge i begyndelsen af marts 1959 og tilsendes gerne på anmodning. Anmeldelse bedes indsendt til:

Danske Jernbanemænds Turistorganisation,  
Bernstorffsgade 18 eller Sølvgade 40,  
København V.                      København K.



C. F. Riedel & Lindegaard A/s



KINGOSGADE 11 - KØBENHAVN V.



Aarhus Amtstidende



**P. E. REESEN**

BLIKKENSLAGERMESTER

Aut. Gas- og Vandmester

Munkesøgade 4 - Kalundborg

TELEFON 1091

*Alle  
Bygningsinstallationer  
udføres*



## FREDERICIA

### FREDERICIA BRUGSFORENING

3 selvbetjeningsbutikker  
2 betjeningsbutikker  
Bliv medlem - Indskud 2 kr.

### Teater Restauranten

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

### Fredericia Mejeri

Gothersgade 14  
Anbefaler sig med  
1. kls mejeriprodukter

### »LA BELLA«

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

### Vi mødes hos Agnes

Venlig hilsen  
Agnes Petersen  
tidligere »Fremad«  
Telf. 85

Ekvipér Dem i

### LONDON-MAGASINET

FREDERICIA

Det bedste i

### FJERNSYN OG RADIO

V. Petersen  
Jyllandsgade 22, Fredericia  
Tlf. 1033

### Fællesbageriet A/S

Fredericia . Tlf. 602  
✱  
Køb altid brød fra Fællesbageriet

### Ougaard & Jensen

Danmarksgade 21 A  
Fredericia  
Telefon 332  
Alt i herre- og drengetøj

### BOGTRYKKERIET

Nørrebrogade 5, Fredericia  
A. Petersen . Tlf. 1014

Alle Arter Tryksager til smaa Priser  
Festsange - Telegrammer

## KALUNDBORG

Slagtermester **Børge Rasmussen**

Kordilgade 10  
Telefon 173  
Privat 1243

Altid første Kl. Varer

Spis

### Kalundborg Margarine

Th. Jørgensen . Telf. 90

Daglig friskkærnet  
Leverandør til Feriehjemmet

### OTTO NIELSEN

Malermester

o

Tlf. Kalundborg 447

Murermester og Cementvarefabrikant

### CHR. SCHRØDER

anbefaler sig med alt Murerarbejde,  
Terrassoarbejde, Havefiser, Flag-  
stangsfædder m. m.  
Tlf. Kalundborg 360

### KALUNDBORG KULKOMPAGNI

Aktieselskab

Tlf. TRETEN

### Raklev Brugsforening

pr. Kalundborg  
Tlf. Raklev 21

Lev. til Feriehjemmet

»Køb det hos

*Schau*

lige i nærheden«

### Handelsgartneriet „Rosendal“

v/ Carl Petersen  
Tlf. Kalundborg 145  
1. kl. kransbinderi

## NYBORG

### ANDERSEN & KUDSK

Fotograf og Fotohandel  
Kongegade 31 - Tlf. Nyborg 1077

### Besøg Hotel NYBORG STRAND

Nyborg . Telefon 112

### WERNER HANSEN Urmager og Guldsmed

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

### Til daglig og Fest »BORGERFORENINGEN«

altid bedst  
Tlf. Nyborg 1313 H. Nicolaisen

### Kai Herping-Hansen

*Blomsterhandel*

Kordilgade 11 . Telefon 451  
Leverandør til feriehjemmet

### M. H. Iversen

Mode- og Manufakturforretning

Kalundborg - Tlf. 82

Leverandør til Feriehjemmet

### Fiskehus Nr. 1

Viktor Nielsen

Tlf. Kalundborg 659

Altid friske Torske- og Rødspætte-  
filet'er samt Fiskefars.  
Leverandør til Feriehjemmet.

### J. Kjær Christensen

aut. installatør

Kordilgade 4 . Telefon 520

Lev. til feriehjemmet

Fineste

### Kød, Flæsk, Paalæg

Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44  
Tlf. Kalundborg 161

Leverandør til Feriehjemmet

### L. ELLING

Bog- og papirhandel

Kordilgade 17 Kalundborg Tlf. 57

Leverandør til feriehjemmet

### Ellede Bageri

K. E. Olsen

Raklev pr. Kalundborg

Leverandør til feriehjemmet

### H. RASMUSSEN . Gartner

Gisseløre

Tlf. Kalundborg 594

Leverandør til feriehjemmet

L. A. Jørgensen, Lergravsvej 63

### BOGTRYK

Telefon Asta 5002. København S

## STRUER

### Frisørsalonen

Jyllandsgade 9 . Struer

anbefales  
Gustav Jensen

### Thomas Hansen's Bageri

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

### Aa. V. Kristensen

Kolonial, Vin og Delikatesser

Jyllandsgade 16, Telf. 322

Fra kvist til kælder  
når maling det gælder

### Neergaards bedst

Telf. 165 . Struer

### PHILIP W. HEYMAN A/S KONSERVES

JÆGERSBORG ALLE 19 - TELEFON ORDUP 9566

Leverandør til feriehjemmet



**FRICHS**

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

### A/S RONDO RADIO

Stengade 24 og 28  
Tlf. Helsingør 21 20 04

Byens største udvalg  
i FJERNSYN