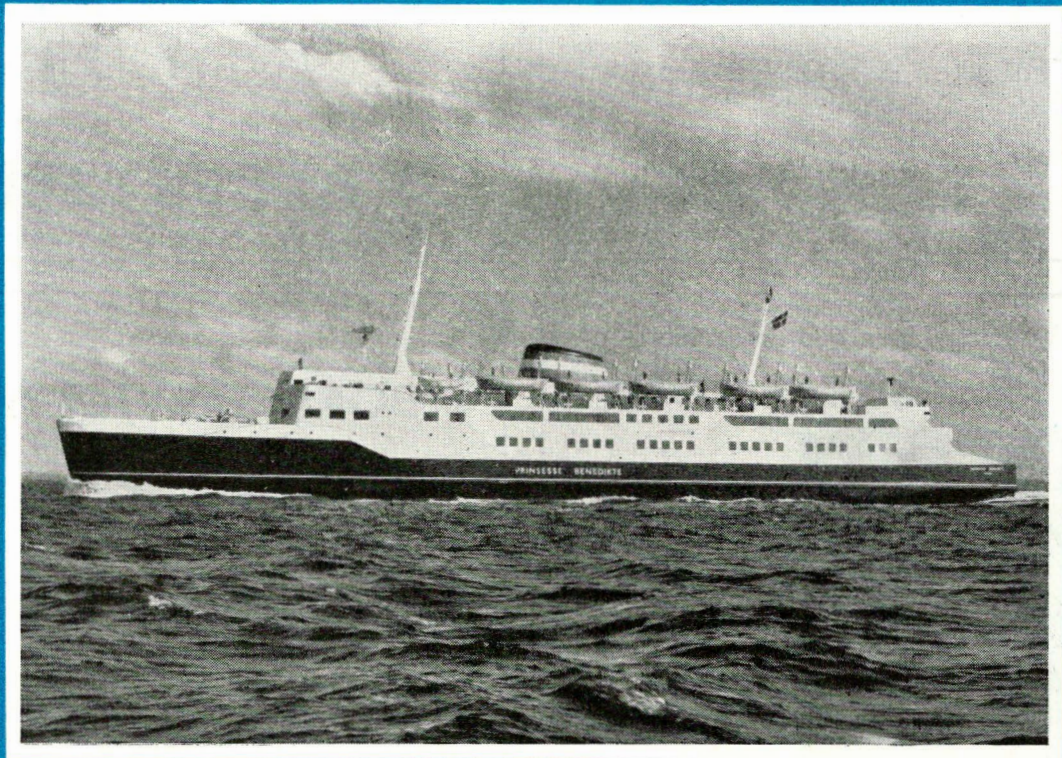


DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 7 . 5. APRIL 1959 . 59. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

De nye industri- og hobby- maskiner

A.F.G.-Suveræn er nu i handelen. Perfekt til alt træarbejde, møbler etc. Drejebænk 300×1000 mm 304 kr. Rundsav, savehøjde 60 mm 160 kr. Båndsav 400 mm 295 kr. Afretter, knivl. 210 mm, 165 kr. Båndpudser 100 mm 130 kr. Boremaskine, deкупørsav, børstepudser og kloplan. Ingeniørtegnede, kraftige maskiner. Anerkendt på købestævnet. 8 dages returret. Brochure sendes.

Fabriken A. F. G., Ulstrup

v/ Fr. Frederiksen
Telefon 171

Uden Udbetaling

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

10 Maaneders Familie-Konto



J. ALBERTSEN

NØRRE FARIMAGSGADE 68-70

Vi ønsker Dem god kørsel med NRK- sikkerhedssele



En af verdens
mest solgte

100% terylene
- med udløsningsnor
godkendt efter
svenske normer

Vejledende
udsalgspris kr. 67,50
hos alle velass.
forhandlere

A'propos sikkerhed

Har De
forsynet Deres bil
med den uundværlige
kulilte-detektor, pris
kun kr. 5,00

TERYLENE'

Polyester  Fibre
En gros

Nordisk Redningskorps A/s

Vesterbrogade 6 D, Kbh. V . Tlf. Minerva 6119

BORG SERVICE A/s

HOFFMEYERSVEJ 21, F.

Telefon Damsø 1886



Kedelrensning

Udsyringer af alle slags

Bejdsninger af nye

anlæg

Røggassidige kemiske

rengøringer

Udlejning af dampanlæg

0,6-7 t/h



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 7 - 59. ÅRGANG

5. APRIL 1959



Indhold:

Ferie- og rekreativshjemmet . . .	115
Pensionsbestemmelser	116
Glemmer vi, at vi er forbrugere	117
M/F Prinsesse Benedikte	119
Det var dengang	120
Fra medlemskredsen - Jeg sid- der og venter	122
Landsoplysningsudvalget	123
Det københavnske oplysnings- udvalg	123
USA's Jernbaner kører på pum- perne	124
Under DLF	124
Personalia	125
Nye adresser	125
Statsbanepersonalets Sygekasse .	125
Ansøgningsskema til ferie- hjemmet	126

Forsidebillede:

M/F Prinsesse Benedikte.



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.

Ferie- og rekreativshjemmet

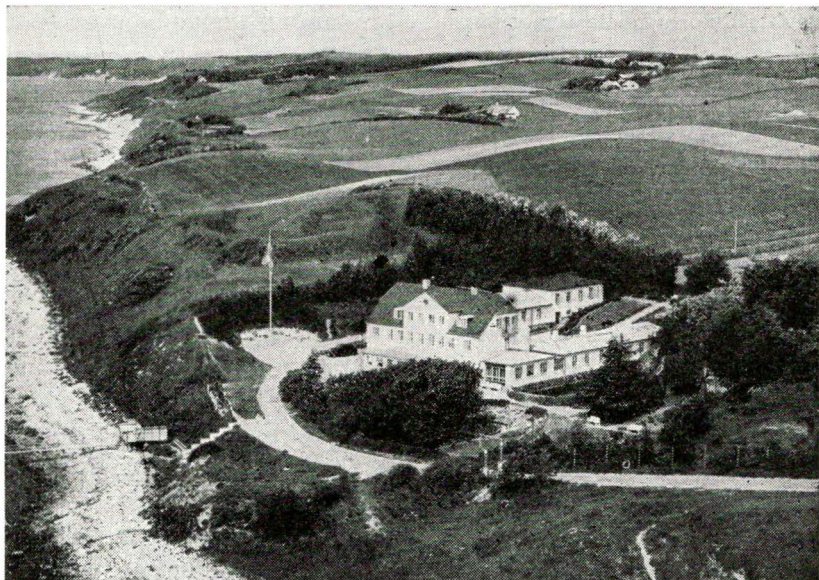
Efter en vinters mørketid er foråret langsomt begyndt at bryde igennem. I naturen knoppes træer og buske, vore forventninger drages mod den lyse tid, sommertidens sysler overvejes og planlægges.

Feriehjemsudvalget har også overvejet og planlagt sommer-sæsonen for foreningens feriehjem, idet beslutning er taget om at åbne sæsonen den 30. maj. Den 29 august stænges dørene atter for ferieophold, medens de følgende uger som sædvanlig hel-liges kursusarrangementer m. v.

Retningslinierne for ferieophold er for så vidt uændrede, men feriehjemsudvalget har af bydende nødvendighed måttet foreslå forhøjelser af pensionspriserne. De senere års prisstigninger på feriehjemmets vareforbrug samt omkostninger til personale og bygningers vedligeholdelse, har ikke fuldt ud givet sig udtryk i en i forhold hertil svarende pensionspris. Man er vejet tilbage for at ansætte en højere pris, for at imødekomme medlemmernes berettigede ønske om at kunne holde ferie til rimelige priser, uden at slække på den standard der altid søges holdt på feriehjemmet. Skal man imidlertid kunne fastholde denne standard, må der ske forhøjelse af pensionspriserne, og disse er således i forhold til sidste år forhøjet med 1,00 kr.

Herefter er priserne - som i øvrigt fremgående af oversigten bag i dette nummer af bladet - fastsat til 13,00 kr. pr. dag for medlemmer m. fl., 16,00 kr. pr. dag for andre tjenestemænd ved DSB m. fl. og 18,00 kr. pr. dag for andre voksne og børn over 14 år, medens priserne for børn fra 8 til 14 år for foranstående gruppering er henholdsvis 7,00, 8,00 og 9,00 kr.

Med hensyn til ferieophold er der den hovedregel, at længden, iberegnet ankomst- og afrejsedagen, er 14 dage. I følge den gamle beværterlov kunne vi ikke modtage gæster til week-end ophold. Dette forhold nærer vi forhåbning om at kunne få ændret med den nyvedtagne beværterlov, hvori findes adgang til at søge tilladelse til at tage gæster med ophold fra 1 til 3 nætter. Derudover er der kun adgang til at give ophold af mindst en



Pensionsbestemmelser

Da der hos nogle medlemmer hersker uklarhed med hensyn til valg af pension efter den gamle, henholdsvis nye lønningslov, skal man efterfølgende gentage de gældende overgangsbestemmelser i den nye lønningslov.

1. Tjenestemænd, der var fyldt 65 år ved lovens ikrafttræden den 7. juni 1958, vil kunne bevare den allerede opnåede adgang til at afgå med pension på grund af alder. De kan frit vælge, om de ønsker pension efter de gamle eller de nye regler.

2. Også tjenestemænd, der fylder 65 år i tidsrummet 7. juni 1958-6. juni 1959 vil kunne bevare adgangen til afgang med pension på grund af alder fra det 65. år eller senere. Disse tjenestemænd vil imidlertid kun kunne få pensionen beregnet efter de gamle regler.

De, der ønsker at benytte sig af disse bestemmelser, må ad tjenstlig vej indsende meddelelse derom til finansministeriet inden 7. juni 1959, og det bemærkes særligt, at et én gang truffet valg er bindende (også for evt. senere enkepension).

Samtidig henledes opmærksomheden på bestemmelsen for tjenestemænd, der den 7. juni 1958 var fyldt 63 år og som før den 7. juni 1959 har søgt afsked med pension på grund af svagelighed. Disse kan inden sidstnævnte dato meddele finansministeriet, at de – såfremt afskedsansøgningen er eller bliver bevilget – ønsker pensionsmæssigt at blive stillet, som om de var afgået med pension med udgangen af marts 1958.

Dette sidste fremgår af DLT nr. 6 af 20. marts d. å., side 109.

For pensionisterne efter de ældre love er der grund til at understrege, at de for at få folkepensionen efter nyordningen selv skal henvende sig på det stedlige socialkontor for at få et ansøgningskema. Dette bør ske snarest. Man skal altså selv søge, folkepensionen kommer ikke automatisk.

uges længde. Nogen tilladelse for week-end ophold foreligger ikke endnu.

Af hensyn til belægningsplanen skal det understreges, at kun foreningens kontor modtager ansøgninger om ferieophold, og det bedes nøje bemærket, at feriehjemmets økonoma ikke kan give tilsagn om ophold, fordi belægningsplanen udarbejdes og sæsonen igennem administreres af foreningens kontor.

Ansøgning om ophold skal indsendes under adressen »Dansk Lokomotivmands Forening, Hellerupvej 44, Hellerup«, og kuverten bedes mærket »Feriehjemmet«. Denne adressering bedes venligst overholdt, og send ikke breve med ansøgninger til enkeltpersoner på kontoret. Ved undladelse af overholdelse af disse retningslinier forekommer det ofte, at et fremsendt brev ikke behandles samtidig med dets fremkomst, fordi den, brevet adresseres til, måske er bortrejst eller af anden årsag borte fra kontoret nogen tid, hvorfor man har måttet sig nej til ansøgning om ophold i et ønsket tidsrum, der i mellemtiden er belagt af en senere indkommet ansøgning.

Ved ansøgningers behandling vil det lette arbejdet betydeligt, såfremt der ved anmodning om ophold benyttes den blanket, som findes bag i bladet. Den vil blive genoptrykt i efterfølgende numre, og løse eksemplarer kan rekvireres på foreningens kontor.

I denne forbindelse skal i øvrigt bemærkes, at ankomst og afrejse ikke kan finde sted på søndage, og af hensyn til økonomaens tilrettelægning af arbejdet, har det stor betydning, at der på ansøgninger nøjagtigt gives fyldestgørende oplysninger om ankomst- og afrejsedage samt tidspunkterne og eventuelle børns antal og alder. Disse oplysninger er oftest mangelfulde og kræver ekstra arbejde for kontoret, idet man må rette skriftlige forespørgsler for at få de manglende oplysninger, der er nødvendige ved tildeling af værelse og fastsættelse af pensionsprisen. Dette arbejde lettes altså betydeligt, såfremt man følger ansøgningskemaet.

Som allerede nævnt, er det en hovedregel at et ferieopholds længde er 14 dage, og dette må i størst mulig udstrækning følges for at give flest mulige adgang til ferieophold. Vi har de senere år kunnet glæde os over en ganske god søgning, og dette må vi forhåbentlig også kunne vente os fremover.

En sidste praktisk oplysning skal være, at man påregner den sædvanlige faste rutebilforbindelse fra stationspladsen i Kalundborg og ud til feriehjemmet. Bilen har forbindelse med hovedtogene fra og til København og Slagelse samt skibet fra og til Århus. Fra stationspladsen kan befordringen også ske med Taxa.

Tilbage står så at oplyse, at vi endnu har den glæde at se frøken Petersen ved styret af den daglige drift og hendes omsorg for feriehjemmets gæster, hvilket mange, gennem den lange række år hun har forestået det daglige, har i venlig og taknemmelig erindring.

Skal man tro vejrforudsigelsen, vil vi få en strålende sommer med megen sol, og da er feriehjemmet »perlen ved fjorden« den herligste tumleplads for barn og voksen, stedet hvor kræfterne og humøret genskabes efter dagligdagens slid.

Derfor velkommen og på gensyn i feriehjemmets 38. sæson.

Glemmer vi, at vi er forbrugere?

Arbejderne har gennem fagbevægelsen skabt et stort apparat til varetagelse af deres interesser som lønmodtagere. – Det er nødvendigt, at vi organiserer os lige så stærkt som forbrugere.

Hele vort økonomiske system præges af organisationer. Produktion og handel har gennem deres interesseorganisationer og hertil knyttede aftaler spundet det økonomiske liv i et net, der tilsigter at hindre, hvad der betegnes som »usund« konkurrence. Men ikke alene de egentlige erhvervsdrivende søger at varetage deres interesser i fællesskab i stedet for at konkurrere – også lønmodtagerne gør det ud fra den betragtning, at det kun er gennem sammenlutning, samarbejde om løsning af fælles opgaver, at deres interesser bedst varetages. Ved at vise vilje til at sætte magt bag agt har lønmodtagerne, der uden deres organisationer ville blive en af de svageste parter i det økonomiske liv, opnået at blive en stærk magtfaktor med en udslagsgivende indflydelse på det vigtige område af prisdannelsen, der hedder lønfastsættelsen.

Det er imidlertid bemærkelsesværdigt, at medens synspunktet om samarbejde som vist i udpræget grad er slået igennem, når vi betragter tingene set fra produktionens, handels og lønmodtagernes side, så er en tilsvarende erkendelse ikke slået igennem, når vi ser på tingene som forbrugere.

Forbrugersynspunkterne i baggrunden.

I vort samfund dirigeres og tilrettelægges størstedelen af den økonomiske aktivitet ud fra erhvervslivets synspunkter, medens forbrugerinteresserne kun i et meget beskædet omfang trænger igennem, når produktionens omfang og art skal afgøres. Man skulle jo mene, at det burde være de eksisterende behov i samfundet, der måtte være afgørende for den økonomiske aktivitetens karakter, men til trods herfor hviler den dog stadig på det primitive grundlag, at det, der kan give

fortjeneste, vil blive produceret og afsat – og det er langtfra altid det samme som det, der er behov for.

Det sker, at denne skævhed i samfundets balance kan have så uheldige følger, at det offentlige må træde til for at rette forholdene op. Der er således foretaget indgreb i områder, som anses for at være for vigtige til at blive overladt til rene profit- eller privatøkonomiske interesser, f. eks. uddannelsen, hospitals- og sundhedsvæsenet, dele af transportvæsenet, forsyning med gas og elektricitet m. m.

Den borgerlige presse i vejen for forbrugeropinion.

Da størstedelen af pressen ejes af private interesser, der herigennem kan forme den offentlige mening, får de offentlige indgreb kun lov at ske under almindelig surhed. Ofte ser man, som tilfældet er med DSB, at befolkningen, d.v.s. forbrugerne selv, ved vurderingen af en offentlig institutions effektivitet ikke anlægger en forbrugerbetragtning, men et rent privatøkonomisk vurderingsgrundlag: giver den overskud, går det godt, giver den underskud, går det dårligt! Dette til trods for, at en sådan betragtningsmåde overhovedet ikke er relevant ved bedømmelsen af DSB, fordi statsbanernes opgave ikke først og fremmest er at give overskud, men at løse den samfundsvigtige opgave at transportere mennesker og varer billigst og sikrest muligt fra sted til sted.

Men kan vi mon råde bod på det forhold, at erhvervslivet stadig arbejder efter et primitivt, privatkapitalistisk profitmotiv, og samtidig er organiseret i stærke magtblokke, overfor hvilke forbrugerne står ubeskyttede og isolerede – og som hovedregel samtidig uden sans for at anskue problemerne *som forbrugere*? En række af de forhold, der florerer i det økonomiske liv, kunne givetvis ændres, hvis en tilstrækkelig vågen forbrugeropinion rejste krav herom. For eksempel ville et stærkt forbrugerpres ved udformningen af de love, der lægger rammen omkring er-

hvervslivets aktivitet, næppe kunne sidde overhørig. Ved herigennem at skabe sig medindflydelse på erhvervslivets arbejdsvilkår, kunne forbrugersynspunkterne blive trumfet igennem, hvadenten de erhvervsdrivende bryder sig om det eller ej.

To kommissioner, der næsten er ubemærkede.

For øjeblikket arbejder to kommissioner med at søge frem til fornuftige forhold inden for dele af erhvervslivet, hvor de nu herskende tilstande bevirker forhøjede priser og indirekte også højere skatter. Der tænkes på næringslovskommissionen og licitationskommissionen, der begge har ført en lang tilværelse, skønt de problemer, de beskæftiger sig med, efterhånden som årene går, bevirker fordyrelser, der koster forbrugerne hundreder og atter hundreder millioner kroner.

Næringslovskommissionen arbejder på at finde frem til en ændring af næringsloven, der den dag i dag hviler på principper fra 1857. Hovedproblemet er, at loven indeholder bestemmelser, der forbyder handlende at have mere end een butik i hver kommune. Herved hindres dygtige erhvervsdrivende i at udvide, skønt de måske ved effektivitet og prisbillighed kunne tænkes at være så konkurrencedygtige, at de ville være i stand til at drive flere butikker. Et helt erhverv er derfor stivnet i gamle arbejdsformer, og stordrift med påfølgende billiggørelse af varerne kan ikke slå igennem. Det er karakteristisk, at hele den private handel gennem dens organisationer med stor voldsomhed arbejder imod en modernisering af loven.

Licitationskommissionen beskæftiger sig med det komplicerede aftalesystem, hvormed private bygmestre knægtter den fri konkurrence indenfor byggeriet. Efter et forsigtigt skøn af myndighederne fordyrer dette aftalesystem i hvert fald byggeriet med hundrede millioner kroner om året – en fordyrelse som forbrugerne må betale for.

De to kommissioner fremdrages her, fordi de beskæftiger sig med områder, hvor forbrugernes interesser vitterligt trædes under føde – men det ville være en overdrivelse at påstå, at kommissionernes arbejde følges med nogen særlig vågen og interesseret opmærksomhed fra forbrugernes side – et flertal af befolkningen kender formentlig ikke engang deres eksistens, til trods for at så vitale interesser afhænger af det udfald, kommissionernes arbejde får.

Reklamens betydning.

Forbrugernes manglende bevidsthed om nødvendigheden af at varetage deres egne interesser giver sig udslag på andre måder. Ikke mindst i den villighed, hvormed de lader sig reducere til et passivt objekt for erhvervslivets afsætningsbestræbelser. Ved hjælp af de enorme summer, erhvervslivet investerer i salgsarbejdet, lader forbrugerne sig villigt føre ind i et forbrugsjag efter varer, de kun har behov for, fordi de af reklamen underkastes et næsten psykisk pres.

Når forbrugerne udsættes for disse metoder, er de til dels selv skyld i det, thi i deres daglige handlen og færden synes de alt for ukritiske at affinde sig med, hvad der bydes dem fra erhvervslivet. Handelsministeriets Produktivitetsudvalg har ladet foretage en gallupundersøgelse af indkøbsvanerne hos den største danske forbrugergruppe, nemlig husmødrene. Det fremgår af denne undersøgelse, at når husmødrene for eksempel afgør, hvilken kolonialbutik de vil foretage deres indkøb i, så er det ikke priser og kvaliteter, der for de flestes vedkommende er afgørende. Kun 10 pct. af de adspurgte husmødre valgte efter butikkens priser og 9 pct. efter kvaliteten. Derimod gik 41 pct. eller næsten halvdelen til den nærmeste kolonialbutik uanset priser og kvaliteter, 30 pct. valgte efter betjeningen, og også kendskabet til indehaveren spillede en større rolle end priser og kvaliteter. Til yderligere belysning af den ringe vægt, husmødrene lægger på at købe økonomisk ind, kan nævnes, at 82 pct. af de adspurgte intet havde lært om varekendskab og at kun 20 pct. førte husholdningsregnskab.

Undersøgelsen efterlader stort set indtrykket af, at den vigtigste forbrugergruppe, i den forstand, at den indkøber størstedelen af forbrugervarerne, overhovedet ikke har gjort sig vigtigheden af sin funktion bevidst. Man kan derfor heller ikke uden videre forvente, at der inden for gruppen skulle findes erkendelse af et interessefællesskab, der kan give sig udtryk i et slagkraftigt samarbejde.

Hele spørgsmålet om varetagelsen af forbrugerinteresserne og dermed på længere sigt en rationel og mere planmæssig tilrettelæggelse af den økonomiske aktivitet er derfor et område, inden for hvilket der formentlig forestår en pionergerning for arbejderbevægelsen i de kommende år. Denne opgave kan kun løses, hvis den understøttes af en levende opinion, der som en forudsætning må have et intensivt oplysningsarbejde. Den psykologiske virkning af en mere fyldig lønningspose efter en overenskomstsituation er naturligvis større, end hvis en gevinst opnås gennem lavere priser eller bedre kvaliteter – men begge disse foreteelser er dog sider af samme sag, og arbejderbevægelsen må i sin gerning have øje for begge sagens sider.

Fagligt, politisk og kooperativt samarbejde.

Nu er forbrugerinteresserne jo langt fra så eentydigt et begreb som lønmodtagerinteresserne, og i hvert fald spænder det så vidt, at en politik, der tager sigte herpå, må omfatte alle arbejderbevægelsens tre grene, den politiske, den faglige og den kooperative. Ad den politiske vej vil det eksempelvis kunne ske over den økonomiske politik og ved lovgivning, der tager sigte på at skabe konkurrence eller som tviinger erhvervslivet til produktivitetsfremmende foranstaltninger, hvad der jo langtfra altid er identisk med erhvervslivets ønsker om at arbejde efter een gang indarbejdede vaner og retningslinier.

I Kooperationen, som trods manglende grobund i en stærk forbrugeropinion, dog alligevel på visse områder – først og fremmest indenfor fødevarer- og boligområdet – har for-

målet at præstere endog meget betydelige resultater, findes et naturligt organ til varetagelse af forbrugerinteresserne.

Det fagligt-kooperative samarbejde i støbeskeen.

For fagbevægelsens og Kooperationens vedkommende ligger der store muligheder gemt i et samarbejde, der tager sigte på, at fagbevægelsen ved kooperative investeringer kan sikre sig kontrol – ud fra forbrugersynspunkter – med vigtige punkter i produktion og varefordeling, hvor en konkurrencefremmende indsats skønnes nødvendig uden at det er muligt at gribe ind ad lovgivningens vej. Hele den diskussion, der i fagbevægelsen har været ført om at ændre erhvervslivets ejendomsforhold, ikke mindst i relation til Eiler Jensens forslag om at hensætte en dyrtidsportion i et fond med kooperative investeringer for øje, må ses i lyset af fagbevægelsens ønske om at stabilisere eller udbygge de gevinster, der indvindes ved forhandlingsbordet. Hvis ikke fagbevægelsens bestræbelser suppleres med en tilsvarende forbrugerindsats, er der nemlig en beklagelig tendens til, at dens resultater undergraves i form af erhvervslivets pris- og avancestigninger.

Kooperationens egen langsigtede politik ligger netop for tiden i støbeskeen med henblik på, hvor en kommende indsats i produktion og varefordeling skal ligge, og måske vil der ud af de mange tanker, der rører sig i Kooperation og fagbevægelse, vokse en linie frem i arbejderbevægelsens politik, der i højere grad end tidligere drager forbrugerinteresserne klart frem i billedet.

Det afgørende i hele dette spørgsmål bliver dog til syvende og sidst forbrugernes egen bevidsthed om de muligheder, der ligger gemt i samarbejdet – om de vil være i stand til at vænne sig af med den beskedenhed, de synes at udvise overfor samfundets øvrige økonomiske grupper – thi er de ikke det, vil de fortsat blive bét i det økonomiske livs store spil om, hvem der skal have lov til at spise først – og mest – ved samfundets bord.

Bent Hansen.

M/F »Prinsesse Benedikte«

Fredag den 20. marts blev M/F »Prinsesse Benedikte« under en præsentationssejlsads mellem Korsør og Nyborg afleveret til Danske Statsbaner. Det var færge nr. 19 fra Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri, og direktør H. P. Christensen understregede i sin overdragelsestale betydningen af det store arbejde, der har bestået mellem Danske Statsbaner og skibsværftet under bygningen af de mange skibe. Direktøren gav tillige udtryk for, at færgeforbindelserne burde bevares endnu en årrække og advarede imod at gå for hurtigt frem med planerne om en Storebæltsbro.

Generaldirektør P. E. N. Skov overtog på statsbanernes vegne færgen og benyttede lejligheden til blandt andet at understrege statsbanernes vilje til at støtte dansk arbejde, som altid skulle være velkommen, når det økonomisk og driftsmæssigt stod på højde med udenlandsk arbejde.

Færgen har følgende hoveddimensioner:

Største længde	111.10 m
Største bredde over fenderliste	17.70 m
Frie højde mellem vogn- dæk og promenadedæk	4.90 m
Dydgang, lastet	4.50 m
Deplacement lastet	4650 tons
Fart på prøvetur	18 knob

Skibet er bygget som et helsvejst stålskib, idet dog forbindelsen mellem spanter og yderklædning er nitet; det er bygget til Bureau Veritas' klasse: Div. 3/3 I.P.F. »Glace« A & C.P. og ioverensstemmelse med kravene i den internationale sikkerhedskonvention af 1948 samt i overensstemmelse med dansk lovs fordringer for føring af 2000 passagerer.

Færgen har dobbeltbund i hele sin længde og er forsynet med så mange vandtætte skodder (ialt 12), at den kan holdes flydende, selv om hvilke som helst af to ved siden af hinan-



Store, lyse saloner er udstyret med teaktræsmøbler.

den beliggende vandtætte rum kommer i fri forbindelse med søen; de i de vandtætte skodder anbragte døre er indrettet til at kunne lukkes hver for sig og alle på engang ad elektrisk vej fra en central i forreste styrehus og kan ligeledes ad mekanisk vej åbnes og lukkes fra begge sider af skoddet; når dørenes lukning er sket fra centralen på broen, vil de automatisk lukke sig igen, såfremt de åbnes for passage på stedet.

Også i brandteknisk henseende er der truffet vidtstrakte foranstaltninger til sikring af skibet; udover sikkerhedskonventionens krav om inddeling i brandzoner, er der indrettet brandsikre trappeopgange således, at passagerer og besætning fra samtlige rum på mellemdækket kan slippe op på et af de øverste dæk uden at skulle ud på vogndækket; til slukning af brand findes der et vidtforet ledningssystem, således at en brand vil kunne slukkes overalt i skibet enten med vand eller med skum; endvidere er der overalt i skibet anbragt hånd-skumslukkere.

Færgen er forsynet med tre spor med en største effektiv længde på ca. 257 m og kan overføre 30 almindelige godsvogne eller ca. 120 automobiler.

Færgens maskinelle anlæg består af 2 stk. enkeltvirkende, to-takts dieselmotorer af B & W type 750 VBF-90 af Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri's fabrikat. Maskiner-

ne (som har værftets byggenummer 499 og 500) udvikler tilsammen 8700 IHK ved ca. 200 o/m og giver færgen en højeste fart med fuld last på 18 knob. Færgen er desuden udstyret med 2 stk. 6-cyl. og 2 stk. 5-cyl. 4-takts dieselmotorer af »Frich«s fabrikat; hjælpemotorerne leverer strøm til færgens elektriske styremaskiner, ankerspil, captans, øvrige hjælpemaskineri, radar, radio m. m. samt til den omfattende lysinstallation og varme- og ventilationsanlæg. Endvidere leverer hjælpemotorerne strøm til den i forskibet anbragte tværpropeller. Denne propeller, som er den første af sin art i et dansk skib, er en styreanordning, som statsbanerne stiller store forventninger til; propelleren, som er af Kamewa's fabrikat med vendbare blade, er anbragt i en cylindrisk tværkanal i forpeaken og bliver trukket af en i det ovenoverliggende styremaskinrum anbragt elektromotor på 300 HK. Propelleren kan dirigeres fra såvel forreste som agterste styrehus og vil kunne give et sidetryk på op til 4 tons til henholdsvis styrbord og bagbord. Denne propeller vil være en væsentlig hjælp under manøvreringen ved anduvning af og afgang fra færgelejerne, specielt under vanskelige vind- og strømforhold; såfremt propelleren indfrier de stillede forventninger vil den muligvis blive standardudstyr for statsbanernes kommende nybygninger.

Det var dengang - - - !

I en tid hvor de stolte damplokomotiver bliver trængt mere og mere i baggrunden, kan det være interessant at vide lidt om »hvordan det var i gamle dage, dengang »damphesten« fornylig var »tæmmet«.

I en gammel bog fra ca. 1877, jeg desværre ikke ved hvad hedder, da den er meget medtaget, har jeg fundet følgende morsomme og tankevækkende ting, som her er gengivet i datidens snirklede sprog.

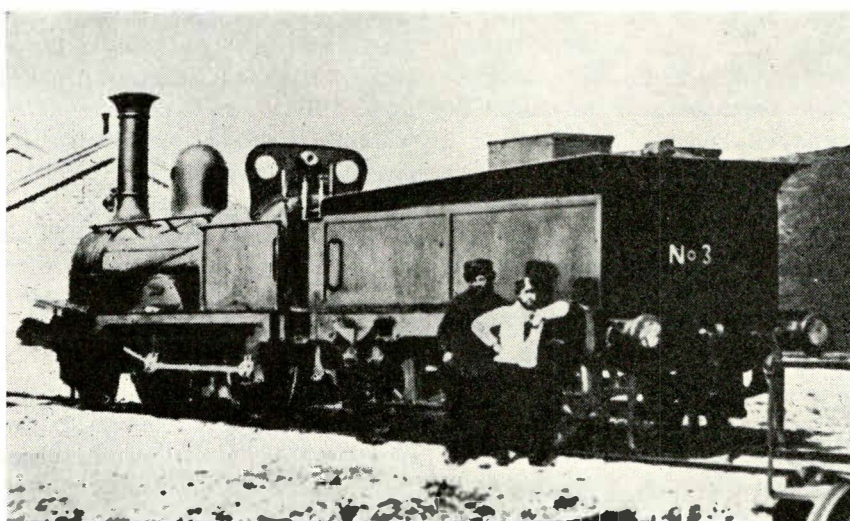
(Bogen må være en dansk oversættelse af en engelsk bog – en slags »maskinlære«, thi de få illustrationer, der findes deri, viser gamle engelske maskiner – men den beskæftiger sig foruden det rent tekniske, med emner som f. eks. »hvorledes man skal blive en udmærket lokomotivfører« – »Om at oplære en fyrbøder, samt om dennes pligter« – alt sammen krydret med historier og hændelser fra virkeligheden).

Den begynder således: »Jeg holder meget af at se en af disse uhyre skabninger med sener af messing og muskler af jern, komme ud af dens stald, og idet den hilser vogntøget med et dusin klangfulde puf fra dens næsebor af jern, gå roligt tilbage i sit seletøj«. »Der står den så, pustende og skummende på jernsporet, dens store hjerte er et bål af gloende kul,

dens vandede blod koger i dens årer, den har 1000 hk i dens sener, den længes efter at komme afsted. Den ville trække en kirke igennem Sahara, hvis den kunne kobles til. Flottere kan det vist ikke siges! – Efter dette er der et citat af E. Burritt, priser forfatteren den almindelige anvendelse af huset på lokomotiverne, som er en stor velgerning, og det er der vist ingen, der vil benægte. Han fortsætter: »Denne er en heldig tid for lokomotivførere, thi på alle større jernbaner ere de fleste af de maskiner, som bruges til hurtige og vigtige tog, de bedste, som nogensinde have stået på skinner, såvel i henseende til konstruktion som til udførelsen af arbejdet«. Herefter kommer forfatteren til den erkendelse, at i modsætning til maskinerne står det ofte meget sløjt til med personalets evner og viden, selv om de mest elementære ting, og derfor er bogen udgivet for at råde bod på dette. (Man må huske på, at de første mange år var der ikke noget, der hed skole, og som forfatteren nævner, var de gamle førere ikke meget meddelssomme). »Jeg måtte finde ud af det ved hjælp af mulker – du må gøre det samme«. Det hedder videre: »Ingen kan blive lokomotivfører, hvad han så ellers bil-

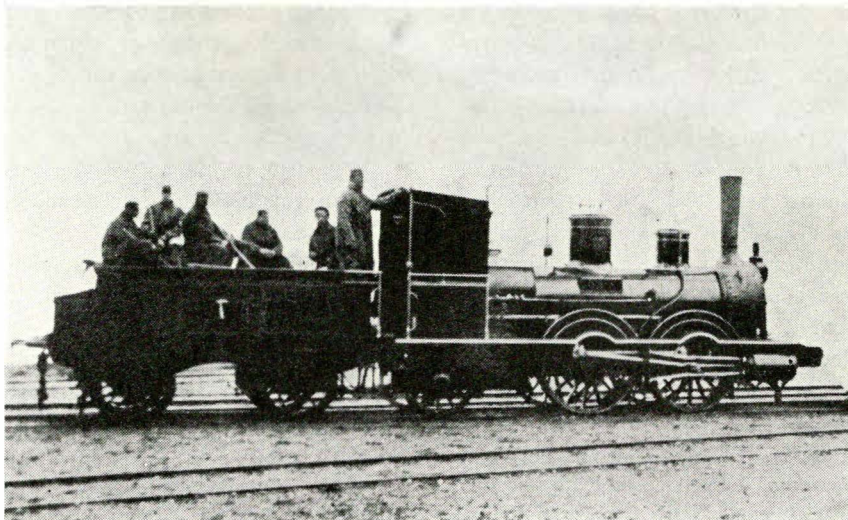
der sig ind, på anden måde end igennem dygtig slid. Der er ingen bagtrappevej til omstyringsstangen (Leveren). Forfremmelse er virkeligt og nødvendigvis en sag af så og så mange 1000 miles kjørsel med et jævnt antal fejl. Skjønt vejen til styrestangen ikke kan læres af bøger, så må det erkjendes, at en del kan siges, som sandsynligvis i det mindste kan hjælpe til at bevare fliden for at blive dårligt anvendt. Atmosfæren på fodpladen er på en måde en stærk ekstrakt af bøger og intet, »kan læres der, uden ved meget nøje iagttagelser«. »For at behandle en maskine godt, således at man er fuldstændig herre over den, er det nødvendigt at kende den både anatomisk og fysiologisk, og at man har en fuldstændig kundskab om principperne for at udvikle og anvende dampen. Uden sådanne kundskaber kan ingen blive en dygtig lokomotivfører«.

I bogens 1. ste kapitel, der hedder »Beskrivelse og behandling af lokomotivet«, hedder det kort og godt således: »Lokomotivernes inddeling«. »Efter cylindrenes stilling er der 2 slags lokomotiver, nemlig lokomotiver med indvendige og med udvendige cylindre, de første have cylindrene imellem rammepladerne, og de sidste have cylindrene udenfor rammepladerne. Man deler også lokomotiverne i enkelte eller koblede uafhængigt af deres klasse. Når drivhjulene arbejder alene for sig selv, kaldes maskinen enkelt (Odin og Roeskilde bl. a.). Når drivhjulene og de forreste hjul ere sammenkoblede med sidestænger, siges maskinen at være koblet forefter, og når driv- og trail-hjulene (eller de bageste) ere sammenkoblede siges maskinen koblet bagud. Disse maskiner kaldes 4 hjulkoblede, for at adskille dem fra godsmaskiner der have 6 hjul koblede. Tender-maskiner ere de, der have en tender bagved til at føre brændsel og vand, tankmaskiner bære derimod selv deres brændsel og vand på rammen eller på kedlen – ovenpå, på siderne eller under kedlen. (Sidstnævnte definition ere egentlig mere korrekt end den nu benyttede).



En af de gamle »Canada-maskiner«, nr. 3 fra 1862.

Beskrivelsen af cylindrene giver et billede af at det ingenlunde var en let sag at bygge selv et meget simpelt lokomotiv med den tids materialer og værktøj. – »Cylindrene ere forfærdigede af bedste slags støbejern. På maskiner med indvendige cylindre ere de fastskruede imellem rammepladerne, med drejede bolte, der have forsænkede hoveder. Ved udvendige cylindre sidde disse udenpå den inderste ramme, og boltene have da ofte 6-kantede hoveder. Hullerne gennem cylinder og ramme må bores meget omhyggeligt, så de ere aldeles runde, og boltene må passes i hullerne med den største nøjagtighed«. – Under afsnittet om glidere står bl. a.: »Der er ikke en ting på hele lokomotivet, som unge lokomotivførere holde så meget af at tale om, som om gliderne. Det er deres yndlingstema, skønt der ikke er nogen anden ting, hvorom de have så megen uforstand og misforståede meninger. Er dette ikke tilfældet? Gliderne ere Latin, Algebra og Græsk. Mange unge lokomotivførere som vide, at deres maskine blæser igennem, men ikke bestemt vide, hvad eller hvor det er at melde, at »glidere og stempler må efterses«. Dette dækker det hele og hjælper dem udover alle vanskeligheder. Lad os håbe, at sådanne rapporter lavede under sådanne omstændigheder snart må være en saga blot«. Om hjulene hedder det: »Hjulene smedes for det meste i et stykke af det bedste brokkassejern« – og så følger en længere anvisning på, hvordan dette gøres. Næsten alt var jo håndarbejde dengang, og man må absolut beundre meget af det arbejde, der blev udført med ganske få og primitive hjælpemidler. Ikke engang vandstandsglassene var dengang færdiglavede bl. a. fordi næsten hver maskine havde forskellig længde på dem. I værktøjskassen havde man nogle lange glasrør, og deraf måtte man så selv skære glasene i de rigtige længder. Dengang havde jo hvert sæt personale deres faste maskine og der var ingen andre, der fik lov at røre den. De hængede om dem på alle måder, og det var en fornøjelse at se, hvor fint maskinerne dengang var holdte, ind-



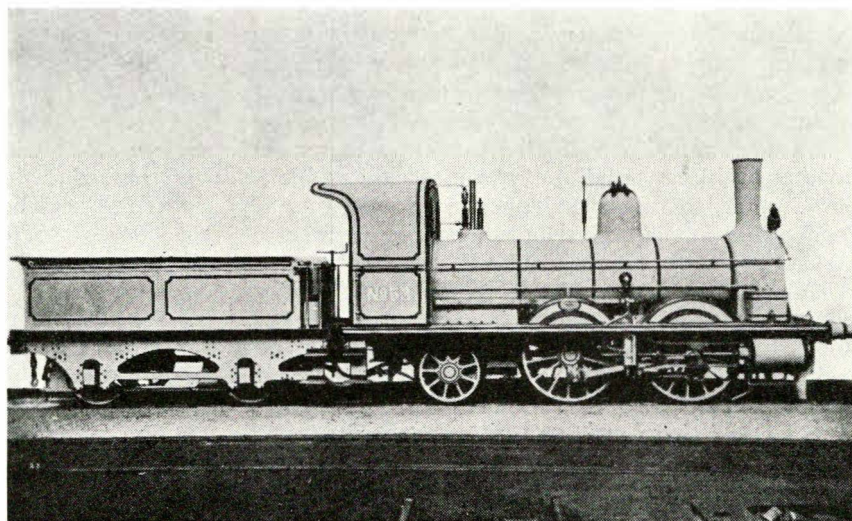
SFJ no. 1, »Odin« bygget 1876 i Tyskland af Esslingen til Sydfynske jernbaner.

vendig som udvendig. Alt jerntøj, messing og kobber, som der på de gamle maskiner var en overdådighed af, var skinnende blankpudset, bl. a. står der følgende om ruderne i førerhuset: »Huset er forsynet med spejlglasruder, indfattede i polerede messingrammer, hvilke ere indrettede således på nogle jernbaner, at de kunne åbnes, når det er nødvendigt«.

I afsnittet om hvorledes man bliver en udmærket lokomotivfører, hedder det bl. a.: »I den tid et lokomotiv er i damp med et tog, er alt hvad der ses, hører, føler eller lugtes i stand til at lære en mand noget. På lokomotivets fodplade opdrages øjet til at skældne mellem forskellige farver i lang afstand. Øret lærer at opdage de mindste forandringer i dampslagene og stødene af maskindelene. Det

menneskelige legeme lærer at kende de stød, rystelser o. lign. som skyldes fejl på banen fra dem, der skyldes mangler ved maskinen. Lugteorganerne bliver af erfaring meget følsomme, så at fremkomsten af varme ved gnidning opdages, førend der er sket nogen skade«. Vi er tilbøjelige til at trække på smilebåndet af den tids præstationer, men det har vi absolut ingen grund til. Det nævnes, at i 1875–76 var den længste planmæssige kørsel uden stop 20 danske mil, og i England kørte mange maskiner allerede i 1850 med en fart af 100 km/t eller mere.

Renlighed var dengang en stor dyd, og det hedder bl. a. derom i afsnittet om oplæring af fyrbødere: »Er han meget smudsig ved sit arbejde – der vises ham, hvorledes



Litra J nr. 53 bygget af den engelske fabrik Kilson & Co. i 1871.

skovlen bruges, oliekanen og alt andet, uden at sværte sig selv sådan, at folk på gaden kunne antage ham for at være skorstensfejer!«.

Om selve fyringen er der et læn- gere kapitel, og deri står omtrent det samme som i dag, dog fremgår det, at fyring med koks, som også anvendtes her i landet i de første år, var adskilligt lettere og langt mere renligt end kulfyring. Man havde dengang mange vanskeligheder med at undgå, at ristestængerne brændte i stykker, og mange brugte at sprede murbrokker og sten over risten for at undgå dette. Dengang førtes jo også kulregnskab for hver enkelt fører.

I afsnittet om selve kørslen hedder det meget pompøst: »De store mesterlokomotivførere, som køre over banen med iltogsfart o. s. v. Man kan rigtig høre, hvor der blev set op til sådan en mand, og om hvor stolt han har været på sit lokomotiv. Jo, det var skam en attråværdig stilling.

Det var ikke alene lokomotivfø- renen, man så op til i de tider, nej man betragtede et jernbanetog som et vid- under, hør bare her: »Der er intet ved jernbanen, som forbavser pub- likum mere, end at se et hurtigt ex- presstog fare forbi i det tykkeste

mørke med en fart af 100 km/t. Den ædle jernhest har da, når den nær- mer sig, et udseende, som var den et uhyre, der lige var brudt ud af vul- kanens smedie. En gnist her og der, et glimt af og til, ilden flyvende om- kring uhyrets hæle som om en mæg- tig kæmpe halede i det«.

Jernhesten er ligesom dens herre i stand til at blive alvorligt syg, til at få forvridninger og brud og er, undertiden nær ved at blive kvalt. Af og til er den derfor ikke meget livlig og trænger til særdeles om- hyggelig behandling. Hvor rammen- de ordet »jernhesten« egentlig er fremgår tydeligt af ovenstående.

I bogen følger så et afsnit om re- parationer på udvaskedagen (en gang ugentlig) og endelig et afsnit om frost og snevejr. Det var hårdt ar- bejde at køre plovtoget og må have været uhyggelig koldt på de små næsten åbne maskiner i 1870'erne. Det hedder da bl. a. også således: »Men foruden sin maskine må føre- ren også have sin opmærksomhed henvendt på at holde både sig selv og sin fyrbøder i bedste velbefinden- de«. »Med hensyn til mad, da er me- get fedt flæsk eller kød det bedste, der kan nydes, thi intet varmer lege-

met så meget under fordøjelsen som dette«. »Som drikke må koghed kaf- fe anbefales, men den skal helst la- ves af kaffebønner, thi almindeligt cikorievand er ikke bedre end rent vand. Man kan også nok drikke Hvidtøl og lidt Brændevin, men kun meget lidt af det sidste«. »Når ma- skinfolkene benytte enhver lejlighed der gives til at pleje sig, så kunne de meget godt udføre snerydnings- arbejde i flere døgn og passe deres maskine som den skal passes, uden at blive alt for overanstrengte.

Det er interessant i vore dage at læse om, hvordan forholdene var i gamle dage, for 50 eller 100 år siden, men også underligt at konstatere, at vort arbejde stort set former sig, som det gjorde for de første førere og fyrbødere på verdens første lokomo- tiver for nu 125-130 år siden. Jeg tror ikke, der er ret mange, der vil bytte med dengang eller blot med tiden for 50 år siden; men mon ikke vi alle er enige om, at der dengang var mere romantik og stemning med jernbanen end nu, og mon ikke vi er mange, der vil savne de stolte jern- heste, når de ikke længere er til?

S. J.

Fra **MEDLEMSKREDSSEN**

Jeg sidder og venter

Man hører så meget om samarbejdsudvalg, man skriver om det her i bladet, man taler om det på vore tillidsmandskursus, og man opfordrer tillids- mændene til at søge oprettet samarbejdsudvalg ved deres respektive depoter, og det lyder alt sammen godt, men når en tillidsmand så går hjem og under- søger mulighederne for at komme i gang med dette samarbejdsudvalg, ja, så kommer det besværlige, d. v. s. man taler med de andre organisationer ved depotet og bliver enige om, hvem vi skal vælge til dette udvalg, derefter skriver man en ansøgning og sender den ind ad tjenstlig vej og regner med, at så skulle dette samarbejdsudvalg være en realitet.

Ak ja, nu skal man have en mægtig tålmodig- hed, for nu skal man vente i omtrent 2 år. I den tid kan man så rette forespørgsler til sin ho- vedbestyrelse, der naturligvis undersøger sagen, dette er sket 3 gange og så igen vente Efter dette skriver man direkte til Jernbaneorganisatio- nernes Fællesudvalg, og så igen vente Jeg vil gerne spørge, hvor bliver en sådan ansøgning af? Jeg går ud fra, at hvis der ikke er basis for et samarbejdsudvalg ved et depot, så må man i hvert

fald få et svar på sin henvendelse. Jeg håber at redaktionen kan forklare lidt om dette spørgsmål.

Oplysningsvirksomhed er et vanskeligt problem for lokomotivmænd med den skiftende arbejdstid, men det kan lade sig gøre – uden udgift for stats- banerne. Det er nemlig sket før, når der er lidt vel- villighed fra ledelsens side. Nu hedder det ganske vist, at man nok må bytte – men enhver, der ken- der lokomotivmandens gerning, ved, at det lader sig ikke gøre uden lokomotivmesterens mellem- komst, men det må's man ikke mere. Jeg forstår ikke, hvad statsbanerne vil opnå med dette, for det er lige stik modsat af, hvad der sker ude i private virksomheder, hvor ejerne er interesserede i, at deres folk er i besiddelse af arbejdsglæde, tilfredse med deres arbejde og deltager i oplysningsarbejde til gavn og glæde både for dem selv og virksom- heden.

Jeg ved, at ude i private virksomheder er der langt de fleste steder stor interesse for samarbejds- udvalg, og vel ved jeg, at de ikke alle steder går lige godt, men al begyndelse er svær, og det viser sig da også, at de steder hvor både arbejdsgiver og arbejdere går ind for sagen, virker de tilfredsstillende.

Det er naturligvis en betingelse for at et sam- arbejdsudvalg kan virke tilfredsstillende, at man

er ærlig over for hinanden, og at der kan oprettes et gensidigt tillidsforhold. Nå, vi venter stadig – og håber naturligvis – hvis det lykkes en gang med et samarbejdsudvalg – at det så må komme til at fungere efter hensigten.

Peder.

Det har ikke været muligt at finde frem til, hvor den først indsendte ansøgning om oprettelse af et lokalt samarbejdsudvalg er blevet adresseret til. På en eller anden måde må den være gået tabt og efter alt at dømme er det sket på et meget tidligt tidspunkt i rækken af de institutioner, den skulle igennem. Den sidste ansøgning har også fået nogen forsinkelse, men årsagen hertil skal søges i centraludvalget.

Vi støtter fuldt ud dine betragtninger vedrørende oplysningsarbejdet og står ganske uforstående over for den kursændring, der hos distriktet og lokomotivmesteren er fremkommet på et tidspunkt, hvor oplysningsvirksomheden er voksende alle andre steder. Vi tror heller ikke de synspunkter distriktsledelsen og lokomotivmesteren fremsætter deles af cheferne i generaldirektoratet. Når personalet kan tilrettelægge studiekursus uden udgift for administrationen, bør der ydes den største mulige hjælp fra ledelsens side.

Red.



Tag på kursus til sommer

AOF har tilsendt sit kursusprogram for sommeren 1959, omhandlende kurser på henholdsvis Esbjerg- og Roskilde højskoler. Arbejdsformen på kurserne vil ske efter de ny utraditionelle undervisningsmetoder, ligesom de nyeste former for undervisningsmaterialer, med bl. a. film, vil blive benyttet.

Nedenfor vises de kursus, der vil blive afholdt, med angivelse af tid, kursusafgift, samt på hvilke højskole kurset afholdes. Det kan oplyses, at der til nogle af kurserne ydes halve eller hele friplads gennem AOF.

Er du interesseret i at deltage i et kursus, bedes du snarest rette henvendelse til undertegnede, og nærmere oplysninger om det ønskede kursus vil da blive tilsendt.

Kursusprogram:

Arbejdsstudier og regnskabsforståelse.

3 kursus – Esbjerg Højskole.

Kursusafgift, ugekursus 75,00 kr. 14 dages kursus 125,00 kr.

Ugekursus 12.–18. april. 14 dages kursus 27. sept.–10. okt. 11. okt.–24. okt.

Fagforeningskursus.

Roskilde Højskole.

Kursusafgift 160,00 kr.

28.juni–4. juli.

Studielederkursus »Arbejderne og den tekniske udvikling«.

Esbjerg Højskole.

Kursusafgift 160,00 kr.

2. august–8. august.

Det store samarbejdsudvalgs kursus.

Esbjerg Højskole (2 md. kursus).

Kursusafgift 400,00 kr. Tabt arbejdsfortjeneste refunderes med indtil 165,00 kr. pr. uge.

15. nov.–12. dec. 1959 og 31. jan.–27. febr. 1960.

Udvidet fagforeningskursus.

Roskilde Højskole.

Kursusafgift 215,00 kr.

13. sept.–26. sept.

Udvidet fagforeningskursus.

Esbjerg Højskole.

Kursusafgift 215,00 kr.

13. sept.–26. sept.

Familiekursus.

Esbjerg Højskole.

5. juli–18. juli, 19. juli–1. aug.

Familiekursus.

Roskilde Højskole.

5. juli–18. juli, 19. juli–1. aug., 16. aug.–29. aug.

Begge de nævnte familiekursus, er beregnet som feriekursus, hvor hele familien kan deltage. Der arbejdes i almindelighed i grupperne om formiddagen, og her deltager både far og mor, medens børnene underholdes i børnehaven og fritidshjem under kyndig ledelse. Eftermiddagen holdes fri, og der vil blive arrangeret forskellige udflugter o. l.

Kursusafgiften er 200,- kr. pr. voksen, og 100,- kr. pr. barn indtil 16 år. Børn under 4 år kan ikke deltage.

Udenrigspolitisk kursus.

Roskilde Højskole.

Kursusafgift 160,00 kr.

30. aug.–5. sept.

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

Det københavnske oplysningsudvalg

Besøg i kulminerne i Høganæs

Som afslutning på vinterens oplysningsarbejde indbyder de københavnske afdelingers oplysningsudvalg medlemmer og pensionister med damer til en heldagstur i det vestlige Sverige. Interesserede medlemmer i Helsingørs afdeling er velkomne til at deltage. Besøget finder sted onsdag den 29. april 1959 med afgang fra Helsingborg færgestation kl. 10,45. Deltagere, der ønsker at handle i Sverige, kan tage tog 415 afg. Kh. 7,30, ank. Helsingborg 9,00, øvrige deltagere tager tog 419 afg. Kh. 8,40, ank. Helsingborg 10,45.

Turen foregår i moderne busser fra svenske statsbaner under kyndig vejledning af turistfører. Ruten for turen er følgende: Afgang Helsingborg 10,45 derefter kører vi gennem Allerum-Jonstrup-Arild og til Kullens fyr. Her vil der blive lejlighed til at se den skønne naturpark og de store klippeformationer, vi fortsætter over Krapperup til minerne og keramikfabrikken i Høganæs med ankomst kl. 13,45. Den følgende time er helliget besøget her, minerne for herrerne og keramikfabrikken for damerne. Derefter fortsætter vi gennem Viken til Kulla Gunnerstorp; her findes bl. a. en gammel borg fra år 1500. Sidste by inden Helsingborg er Sofiero, hvor den svenske konge har sit sommerslot. Kl. 15,45 er vi atter i Helsingborg, og turen går ned langs kysten til Landskrona og videre til Malmø med ankomst kl. ca. 16,45. Kl. 17,00 tager vi båden til Havnegade, hvor turen slutter kl. 18,35. Det tilrådes at tage en forsvarlig madpakke med.

Prisen pr. deltager er 10,00 danske kroner, heri er indregnet adgang til Kullen og minerne i Høganæs. De enkelte deltagere må selv sørge for rejsehjemmel København-Helsingborg/Malmø og retur.

Indtegning finder sted på Asta 3093 samt på de ophængte lister på de københavnske maskindepoter og i Helsingør. Sidste frist for indtegning er lørdag den 18. april 1959.

P. u. v.
Poul Busk.

USA's jernbaner kører på pumperne med udsigt til indstilling i stor stil

Derfor har staten nu måttet gribe ind, fordi ingen banker var villige til at yde de betrængte baneselskaber hjælp.

Det er ikke alene Europas jernbaner, som må kæmpe med underskud i konkurrence med vejtrafikken og andre befordringsmidler. Jernbaneselskaberne i det store Amerika er nu økonomisk stillet så vanskeligt, at en række af dem dels har måttet indstille sine betalinger, og andre dels forgæves søgt om lån til driftens fortsættelse. Den amerikanske regering og senatet har drøftet jernbanernes situation, og efter en undersøgelse af europæiske jernbaners forhold, som er foretaget af en nedsat komité, har sagen atter været til drøftelse i senatet.

Af de indhentede oplysninger fra de amerikanske jernbaneselskaber fremgik det, at 60 selskaber gennem længere tid havde haft underskud - de største androg alene i et enkelt kvartal i fjor 15-17 mill. dollar. I samme tidsrum blev transporten af stål og kul halveret på grund af nedgang i eksporten. Olietransporten gik ned med over 20 pct., fordi de store olieselskaber i stadig større omfang lader bygge de såkaldte Pipe-lines, som er adskillige hundrede kilometer lange, og hvorigennem olien pumpes fra raffinaderierne til udskibningshavne.

Foruden denne betydelige fragtnedgang må de amerikanske jernbaneselskaber kæmpe med konkurrencen på vejene og i luften i et omfang, man slet ikke er i stand til at danne sig noget begreb

om på denne side af Atlanten. Mere end 30 pct. af den samlede persontransport udføres af luftfarten, og hertil kommer den meget betydelig trafik, som afvikles af et vidt omspændende net af autobuslinjer fra kyst til kyst over USA, de bekendte Greyhounds-busser, for ikke at tale om den stadig større personbiltrafik.

Jernbaneselskaberne havde i 1957 et samlet underskud på over 700 millioner dollar, og siden 1950 er antallet af kørte persontog-km gået ned med omkring 10 pct. årligt, fordi adskillige fjerntrafikekspresstog har måttet inddrages som følge af den dårlige økonomi, og i stedet har selskaberne måttet nøjes med at koncentrere sig om den mere rentable nærtrafik.

Herken takstforhøjelse eller rationalisering har kunnet bedre jernbaneselskabernes stilling, og det er i ganske særlig grad gået ud over mindre selskaber i det nordøstlige USA. Et af de selskaber, der er vanskeligst stillet, er New York Central med Pennsylvania Railroad, og både det amerikanske senat og kongressen har nu taget dette transportproblem op i Interstate Commerce Commission. Myndighederne har stillet garanti for banklån, som ingen pengeinstitutioner ellers var villige til at yde, på 500 millioner dollar over en periode på femten år for at hjælpe på banernes nødsituation.

Flere baneselskaber må være indstillet på alvorlige indskrænkninger og muligvis også tarifændringer, efter at regeringen nu har taget hånd i hanke med udviklingen og forsøger på at ride stormen af bedst muligt. Antagelig vil den statlige transportkommission også kræve sammenslutning af flere private jernbaneselskaber og i det hele taget en ændring af banernes struktur.

Bach.



»Lanternen«

»Lanternen« afholder ordinær generalforsamling tirsdag den 28. april 1959 kr. 16,00 prc. i Foreningen af 1860's selskabslokaler, Nørrevold.

Dagsorden:

1. Valg af dirigent.
2. Protokol.
3. Beretning.
4. Regnskab.
5. Indkomne forslag.
6. Valg.
 - a. Kasserer.
 - b. Bestyrelsesmedlem.
 - c. Bestyrelsessuppleant.
 - d. Revisor.
 - e. Revisorsuppleant.
7. Eventuelt.

Efter generalforsamlingen serveres der følgende:
1 stk. m. sild, forloren skildpadde m. æg og sherry-
sovs, 1 stk. ost.

Dertil serveres 1 øl og 1 snaps.

Pris pr. deltager kr. 10,00.

Indtegnning sker på Gb., Av. og Hgl. eller ved tlf.
DA 4659 x inden den 22. april 1959 kl. 12,00.

Bestyrelsen.

Jubilæer

Mandag den 13. april kan lokomotivfører P. S. Christensen, Nyborg, fejre sit 40 års jubilæum som lokomotivmand.

Jubilæaren har i sin jernbanetilværelse hørt til de meget færende, han begyndte som aspirant i Slagelse, ved forfremmelse til lokofb. blev han stationeret i Korsør, derefter motorfører II i Århus, for senere at blive motorfører I i Struer, forfremmes til lokof. s. s. forflyttedes herefter til Nyborg, hvor Christensen er faldet godt til.

Jubilæaren er en stille og pligtopfyldende lokomotivmand, der har været med i hele motordriftens opvækst, da denne driftsform har hele hans interesse, er han fortsat beskæftiget ved denne. Christensens anden store interesse er sejlsport. Storebælts vover pløjer han ofte med sin båd, og finder her afslappelse og forøget energi til at udøve sin daglige gerning.

Afd. 19 ønsker dig hjertelig til lykke på jubilæumsdagen med tak for godt kammeratskab og held og lykke i tiden fremover.

S. A. J.

Den 13. april kan lokomotivfører S. K. M. Hansen, Padborg, fejre 40 års jubilæum. Hansen, der er bedst kendt under navnet »Sofus«, er en meget interesseret lokomotivmand og inden for organisationsrammerne tager han livlig del i problemerne, hvorfor han også er en meget flittig og aktiv deltager i vore afdelingsmøder. I anledning af jubilæumsdagen ønsker afdelingerne i Padborg hjertelig til lykke med de bedste ønsker for fremtiden.

T.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

H. Chr. Hansen,
lokomotivfører, Århus.

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

P. Jensen,
lokomotivfører, Helgoland.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes.

H. Hyllegaard,
lokomotivfører, Nyborg.

Al opmærksomhed i anledning af mit 40 års jubilæum den 13. april frabedes venligst. Er bortrejst.

P. S. Kristensen,
lokomotivfører, Nyborg.

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

J. P. C. Jørgensen,
lokomotivfører, Odense.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

H. E. Larsen,
lokomotivfører, Helsingør.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

O. Hansen,
lokomotivfører, Fredericia.

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

H. K. Pedersen,
lokomotivfører, Kolding.

Eventuel opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

H. P. Schmidt,
lokomotivfører, Svendborg.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes.

S. K. M. Hansen,
lokomotivfører, Padborg.



Forflyttet pr. 7-3-59.

Lokomotivfører (12. kl.):
K. T. Pedersen, Helgoland, til København Gb.

Forfremmelse til lyntogsajløser efter ansøgning
15-3-59.

Lokomotivførerne (12. kl.):
F. I. Nielsen, Århus, i Århus.
M. Hornbæk, Århus, i Århus.

Afsked.

Lokomotivførerne (12. kl.):
R. L. P. Rasmussen, Svendborg, er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (31-3-59).

J. Knudsen, Fredericia, er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (31-5-59).

E. M. J. Gravesen, Århus, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-5-59).

J. A. J. Juultoft, Århus, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-5-59).

NYE ADRESSER

Lokomotivfyrbøderafdeling:

Randers: Kassererens navn og adresse rettes til: W. Brix, Hermann Stillingsvej 42.

Statsbanepersonalets sygekasse

Jernbanelæge Charles Jacobsen (6 B lægedistrikt), Toftegårds Alle 29, København, er bortrejst i ca. 1 måned fra den 16. d. m.

Hans praksis varetages i nævnte tidsrum af læge Paul Müller, Sdr. Fasanvej 99, tlf. Valby 3843.

Konsultationstid: Sædvanlige tider.

Dansk Lokomotivmands Forening
Feriehjemmet

Modtaget
Antal
Takst
Bekræftet
Værelse nr.
<i>Udfyldes af kontoret</i>

Navn:	Ophold ønskes for				personer		
Stilling:	mig selv		} sæt x				
Adresse:	min hustru						
Vi (jeg) ankommer:	kl.					Alder	
Vi (jeg) afrejser:	kl.						
Her opgives både dato og tidspunkter. Ankomst og afrejse kan ikke foregå på søndage.		egne børn					
		fremmede børn					

Bemærk: Der kan kun skrives een familie på denne formular.

Indsendes under adresse:
Dansk Lokomotivmands Forening,
 feriehuset,
 Hellerupvej 44, Hellerup.

..... den / 19

.....
 Underskrift

		Ophold pr. dag	Børn indtil 8 år	Børn 8 til 14 år	1 måltid udenfor døgnets	
					voksne	børn
1	Medlemmer, disses hustruer, enker efter medlemmer samt børn indtil 18 år.	13,00	4,00	7,00	4,00	2,00
2	Ekstraordinære tjenstgørende medlemmers hustruer samt børn indtil 18 år. Andre tjenstemænd ved DSB, hustruer samt børn indtil 18 år.	16,00	5,00	8,00	4,00	2,00
3	Andre voksne og børn over 14 år.	19,00	6,00	9,00	4,00	2,00

E. Greve Petersen.

Besøg

**FÆRGE-RESTAURANTEN
KNUDSHOVED**

TELEFON NYBORG

607



Ny vært:

F. GJEDSTED-JENSEN

forhen jernbanerestauranterne,

Nyborg

Bungalow, villa, rækkehus indenfor det københavnske område søges til solide købere med gode udbetalinger

Ring venligst til Bella 3912. Kurt Hanert varetager Deres interesser

Køb og salg af

Bungalows, villaer og rækkehuse

Telefon Bella 3912

HANERT



VIKING
EXPORT BEER

*belønnet
med ærprisemærke*

Prix d'Honneur

Belgien 1958



AKTIESELSKABET

DANSK SVOVLSYRE- OG SUPERPHOSPHAT-FABRIK



**Dragerforeningen
Københavns Hoved- og Godsbanegaard**

Telefoner: C. 2162 & 11429

Til M/F Prinsesse Benedikte

har vi bl. a. leveret:

REDNINGSBAADPRESENNINGER
BILPRESENNINGER
REDNINGSKRANSE
KORKFENDERE
DRIVANKERE
FYRVÆRKERI
SIGNALFLAG OG DANSKE FLAG
samt diverse SEJLDUGSOVERTRÆK

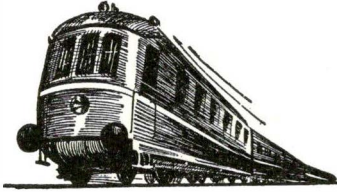
VARELAGERET

HOLGER PETERSEN & S - HELSINGØR

A/s Struer Kulimport
Telf. 777



- i det lange løb vil De synes bedst om
ALBANI PILSNER



BOSCH

**DIESELUDSTYR
OG
AUTOTILBEHØR**

— den uovertrufne Kvalitet

A/S MAGNETO . KØBENHAVN N

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

FIONETTE

Regnfrakker

MOKKA Compagniet
Frederiksgade 7 SKIVE Telf. 1067

AARHUS

S. Bendtsen & Co.s Eftf. Telefon
Aarhus 2 3720
Skræderi og konfektion Ryesgade 27, Aarhus
Leverandør til DSB
Uniformer af enhver art leveres

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

AKTIESELSKABET
Accumulator-Fabriken
TELEFON LYNGBY 1645

KALUNDBORG

N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering
Tlf. Kalundborg 280

VARE-MESSEN
BUUR-KNUDSEN

Sengeudstyr, Gardiner, Hvldevarer
Kalundborg - Tlf. 426

Beiers TAPET & FARVER

SKIBBROGADE 3, KALUNDBORG
Tlf. 254

Leverandør til Feriehjemmet

Blomsterforretningen FLORA

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

Spis mere OST,

ring saa kommer Fallesen
Tlf. Kalundborg 1029

NYBORG

C. Knackstedt Tlf. Nyborg 550

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

N. URBAN SØRENSEN

SLAGTER
Altid 1. Kl. Varer

NYBORG - TLF. 111, 2 LIN.

ANDERSEN & KUDSK

Fotograf og Fotohandel
Kongegade 31 - Tlf. Nyborg 1077

HJORTSHØJ CHRISTENSENS

Tandteknik

NYBORG - TLF. 920

NØRREGADES KIOSK

Nørregade 9 (Alfred Johansen) Tlf. 261

Alt i

Dag- og Ugeblade, Tobak og Spiritus

1/2 C. F. Schalburg

VINGAARDEN I NYBORG

Grundlagt 7. juni 1817

Drewsen & Nellemann

NYBORG . TLF. 25 og 189

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

Windsor Nørregade 20

Telf. 1811

Herre- og Drenggeekvipering

Forlang!

**Carlsminde
øl og vand**

S. Pryds Slagtermester

Knudshovedvej 51

Telf. 1430 1. Kl. s Kød og Flæsk

Weinrich Nielsens

Bageri og Conditori
anbefales

Centralværkstedernes Marketenderi

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

STRUER

P. WEILING

Struer . Tlf. 93

anbefaler alt
i moderne
Blomsterbinderi

Aut. installatør

Henry Bertelsen

Tlf. 691-191 . Giro 48003
Østergade 5 . Struer