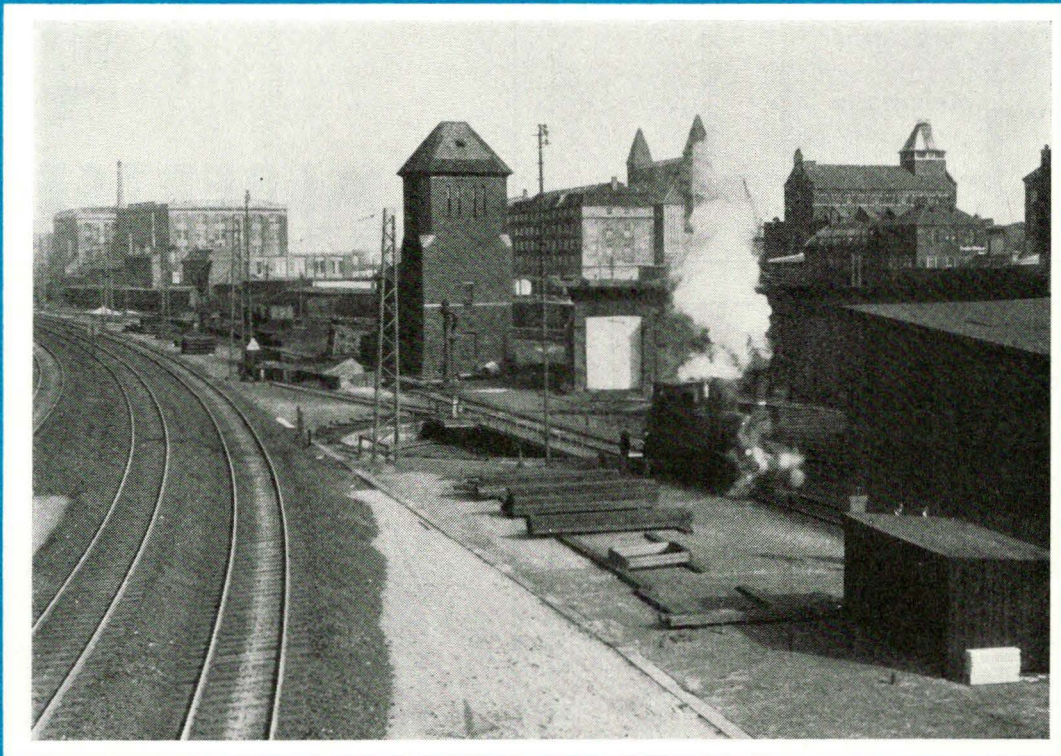


DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 9 . 5. MAJ 1959 . 59. ÅRGANG



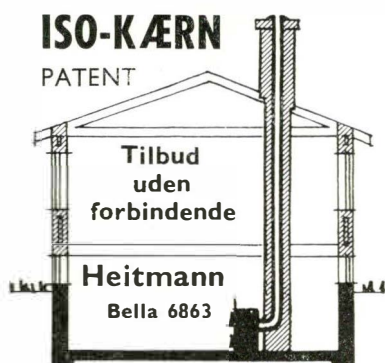
Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

Der er alt for stor aldersforskel

mellem vort moderne fyringskrav og den danske skorsten, som den dag i dag opføres som på ruder konges tid.

Det er selvfølgelig tosset, men man må trøste sig med, at skorstensfejermester Reinholdt Christensen's patentsystem ISOKÆRN på en halv dag forandrer løbesod, fyringsbesvær og brændselsspild til den mest moderne og økonomiske fyring.

Lofts- og hulmursisolering udføres med de bedste materialer.



Dekorative

PLASTIC-PLADER

Etronit-M

Laminat Plader (Melamin)

En ideel
Bordbelægning
til moderne
Campingborde,
Køkkenborde,
Instrument-
borde etc.

Vægbelægning
i Rutebiler,
Varevogne, Tog,
Skibe etc.

*første
og førende
danske Fabrikat*

ELEKTRO-ISOLA

Afd. II. Staldgaardsgade 15
Vejle . Telf. 3355

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

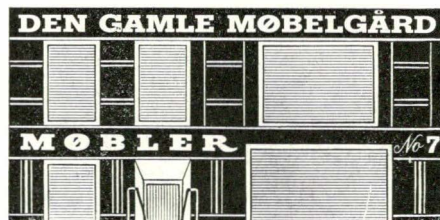
NØRRE FARIMAGSGADE 68-70

Fine gode billige møbler

Se vort store udvalg i nye og bedre brugte møbler til meget fordelagtige priser!

Konto oprettes

Fredag åbent til kl. 20



DEN GAMLE MØBELGÅRD

Gasværksvej 7-9 . VE 3358

HOVEDBANEGAARDENS RESTAURANT

KØBENHAVN

Central 1232

F. L. Viltoft



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 9 - 59. ÅRGANG

5. MAJ 1959



Indhold:

Afslutning på lønforhandlingerne	147
Ny udnyttelse af sol, vind og varme kilder	148
Hvad bygger de østrigske jernbaner	149
Samarbejdsudvalg	152
»Glastog« i Alperne	154
GM-lokomotiver	154
Alger fremtidens næringsmiddel	155
Kongressen	155
Landsoplysningsudvalget - Arets kursus	156
FN	157
Set gennem frontruden	157
Under DLF	157
Personalia	158
Foreningen af pensionister ved DSB	158
DJT	158

Forsidebillede:

Pause i rangerarbejdet ved Østerport.



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.

Afslutning på lønforhandlingerne

Den for Dansk Lokomotivmands Forening ret vanskelige situation, der opstod i forbindelse med betænkningen fra lønningskommissionen af 28. maj 1954, er nu afklaret med et resultat, der er akcepteret af hovedbestyrelsen og formentlig også vil blive godtaget i medlemskredsen.

*

Under de forhandlinger der blev ført med Danske Statsbaners administration efter kommissionens fremlæggelse af forslag til ny lønramme, blev der opnået enighed om den lønmæssige placering af lokomotivfyrbødere, elektroførere, depotledere og lokomotivinstruktører, medens det ikke var muligt at nå frem til et forslag om placeringen af lokomotivførerstillingen. Samtidig tiltrådte foreningen de fremlagte forslag til tjenestemandsløvens øvrige afsnit, og i virkeligheden var der kun dette enkelte problem, som skilte parterne. Det standpunkt, hovedbestyrelsen havde taget, blev på den første ekstraordinære kongres den 13. april 1958 enstemmigt godkendt af repræsentanterne, og selvom der på kongressen blev fremsat mange bitre ord, ønskede man ikke at opgive forhandlingerne, hvorfor det blev pålagt hovedbestyrelsen at føre disse videre.

*

Resultatet heraf blev et forslag af ret beskeden karakter, men som alligevel på det tidspunkt måtte anses for antageligt, ikke mindst ud fra den betragtning, at det ikke var muligt at nå længere, inden kommissionen afgav betænkning. Forslaget blev da også anerkendt på den næstfølgende ekstraordinære kongres den 22. maj s.å., men skønt der var enighed mellem de to forhandlingsparter, blev forslaget ikke godkendt af lønningskommissionen. Senere forhandlinger og møde i folketingets lønudvalg bedrede ikke resultatet, og ved lovens vedtagelse i folketinget i juni måned stod spørgsmålet om lokomotivførerstillingen stadig uafklaret.

*

I det år, der snart er forløbet siden, har hovedbestyrelsen derfor fortsat haft sagen til behandling og i tilslutning til normeringsloven 1959/60 blev nyt forslag tilstillet Danske Statsbaner med anmodning om en fornyet behandling i lønningsrådet og folketinget.

*

Efter vor opfattelse med henvisning til, hvad vi iøvrigt lige siden 1946 havde fremført, burde lokomotivførerstillingen side-stilles med de kategorier, der efter kommissionens forslag blev placeret i 15. lønningsklasse. De gennemførte rationaliseringsforanstaltninger med en fortsat udrangering af de mindre maskintyper, den deraf følgende togfremførelse alene med store maskintyper eller enmandsbetjente, de stigende toghastigheder og øgede togbelastninger har alt medvirket til en skærpet arbejdsintensitet for lokomotivføreren. Når hertil kommer lokomotivtjenestens ofte ubehagelige og altid enerverende karakter med påbegyndt og afsluttet tjeneste inden for alle døgnets timer og

Ny udnyttelse af sol, vind og varme kilder

I løbet af de sidste to år er der sket betydelige fremskridt med hensyn til udnyttelse af den energi, der findes i solvarmen, vinden og varme kilder, fastslås det i en FN-rapport om nye energimuligheder.

De fremskridt, der er nået, hedder det i rapporten, er resultaterne af en indsats, som er gjort både af statslige institutioner, private firmaer og organisationer verden over. Rapporten gennemgår den udvikling, der er sket på energiudviklingsområdet, og opstiller udkast til en dagsorden for en kommende international konference om nye energikilder.

Med hensyn til udnyttelse af solenergien hedder det, at nye opdagelser og nye materialer har fremskynnet udviklingen, og at en række lande – bl.a. Frankrig, De forenede Stater, Sovjetunionen, Australien, Israel, Italien og en del områder i Afrika – er langt fremme med konstruktion og anvendelse af *sol-vandvarmere*. Rapporten regner med, at *sol-kogere* vil kunne blive almindelige i sydlige lande, hvor man er vant til at færdes ude – og at spise hovedmåltidet i dagtimerne. Rapporten nævner som eksempel et *sol-køkken*, som man har eksperimenteret med i Sovjetunionen. Et sådant køkken har vist sig at kunne holdes i drift 250 dage om året i solrige egne, og man har beregnet, at det er i stand til at spare omkring 1000 kilowattimer.

Bl.a. i De forenede Stater, Japan, Canada og Sydafrika har man eksperimenteret med huse, der opvarmes – eller afkøles – ved hjælp af solenergi, og rapporten nævner, at der i De forenede Stater er opført en række solopvarmede huse. I Israel har man også fremstillet køleskabe, der drives ved solenergi.

I en række lande er man langt fremme med eksperimenter gående ud på at anvende solenergien som drivkraft i fabrikker.

Af særlig betydning for vandfattede egne er de fremskridt, der er sket med hensyn til anvendelse af solenergi til produktion af drikkevand. Adskillige mindre anlæg til destillering af hav- eller brakvand er fornylig blevet opført i Italien, Fransk Afrika, De forenede Stater og Australien. I flere lande har man også med held kunnet tage solenergien i brug ved saltproduktion.

fordelingen af hviletiden mellem hjem og fremmede maskindepoter, burde lønningskommissionen have akcepteret vort forslag.

På baggrund af adskillige drøftelser og med en stadig henvisning til, at den gruppe af lokomotivførere, som på grund af særlige vilkår ved besættelsen af stillinger i 15. lønningsklasse ved MY-driften, hvor der blandt andet stilledes særlige krav til alderen, og med henvisning til at netop den ældre styrke af lokomotivførerne hermed fik en uretfærdig behandling, lykkedes det sluttelig at få sympati for et forslag om et honorar til disse af vore medlemmer, uanset hvilken driftsform de er beskæftiget i inden for 12. lønningsklasse.

Honorarordningen blev vedtaget i tilslutning til finansloven og bygger i hovedprincippet på, at lokomotivførere i 12. lønningsklasse, som den 1. april 1958 var fyldt 55 år, og som af dem utilregnelig årsag ikke har kunnet opnå advancement til 15. lønningsklasse, tildeles ved opnåelsen af 63 års alderen et honorar på 420 kr. årligt plus det sædvanlige procenttillæg, der for tiden med virkning fra 1. april 1959 udgør 115 procent. Det samlede årlige beløb vil fra sidstnævnte dato således udgøre kr. 903,00 eller kr. 75,25 pr. måned.

*

De to ekstraordinære kongressers beslutning om længst muligt at nå frem til et resultat ad forhandlingens vej er således kronet med held, omend resultatet ligger i en noget anden retning, end den der var udgangspunktet, da drøftelserne om tjenestemandsløven stod på. Vi har med det foreliggende imidlertid fået en løsning af hovedproblemet: »en bedre økonomisk vurdering af de ældre lokomotivføreres arbejde«, og selvom honoraret ikke er pensionsgivende, er det dog et betydelig fremskridt.

I det indeværende finansår vil det komme til at omfatte et antal lokomotivførere på cirka 200. Dette tal vil i de kommende år være faldende eller stigende, alt efter aldersfordelingen og hvorledes afgangsen vil være. Denne kan jo ingen fastsætte under hensyn til, at den enkelte selv bestemmer, på hvilket tidspunkt han ønsker at fratræde efter den bestemmende grænse for pensionstildeling, ligesom sygdom m.v. kan gøre sin indflydelse.

*

Da det fra kongressens side blev overdraget hovedbestyrelsen at træffe den endelige afgørelse, såfremt der efter hovedbestyrelsens opfattelse kunne tilvejebringes et tilfredsstillende resultat, har man i foreningens ledelse enstemmigt tiltrådt denne honorarordning, hvorom afgørelsen ikke kunne udsættes til den ordinære kongres i slutningen af maj måned.

Honorarordningen får virkning fra 1. april d.å., og der vil i den nærmeste fremtid blive ført forhandling med statsbanernes administration om honorarernes tildeling. Det er vort håb, at vi inden længe kan tilendebringe dette arbejde, ligesom det er vort håb, at fordelingen, som skal ske efter samme princip som for opslagspladser, ikke skal fremkalde væsentlige uoverensstemmelser mellem statsbanerne og foreningen.

Lange og ret besværlige forhandlinger er hermed tilendebragt, og vi anser hermed lønforhandlingerne i forbindelse med lønningskommissionens arbejde som afsluttet.

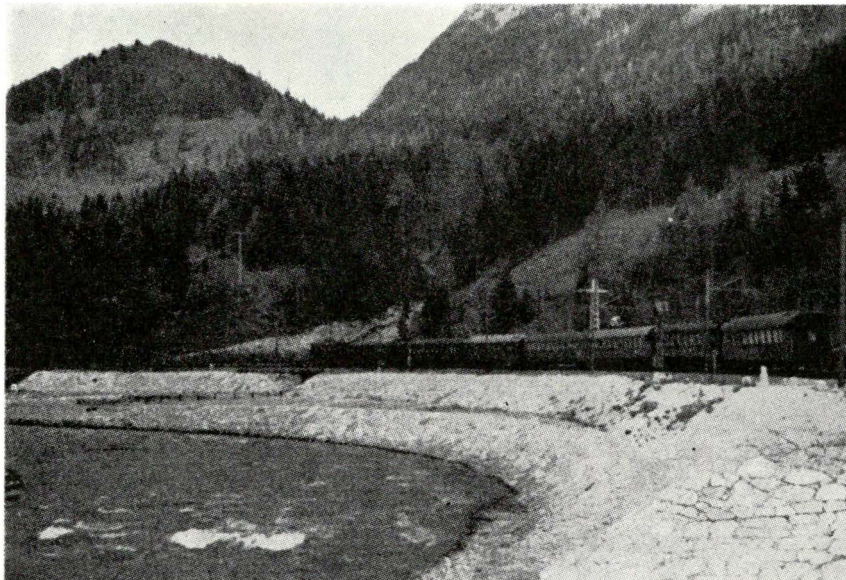
Hvad bygger de østrigske jernbaner?



I begyndelsen af forrige århundrede, da den europæiske industrialisering rigtigt tog fart, tog også jernbanerne sin første spæde begyndelse. Det var dengang ikke til at forudse den enorme betydning jernbanerne skulle få både politisk, økonomisk og kulturelt. Østrig hørte til de lande, der allerførst interesserede sig for anlægning af jernbaner i stor målestok og i en tidligere artikel har det været nævnt hvilket stort pionerarbejde de østrigske baner har udført til gavn for senere tiders – og andre landes – anlæg. Til et af de felter, hvor østrigerne har gjort den største indsats, hører jernbanebygning over alpestrækninger, der har skaffet skaberne uddeligt ry.

Bygningen af disse hovedlinier afsluttedes i 1909 med strækningen gennem Tauernbjergene – og begyndte 80 år tidligere, da den første hestetrukne sporvej blev åbnet for trafikken mellem Linz og Budweis. Finansieringen af anlæggene var dels af privat art og dels med statsstøtte. De forskellige jernbaneselskaber skiftede ofte ejere, indtil de fleste blev overtaget af den østrigske stat. Efter det østrig-ungarske monarkis sammenbrud havde det nye Østrig et jernbanenet, der ikke svarede til landets nye behov. Trafikkens tyngdepunkt forskød sig mere og mere mod vest og de her anlagte strækninger måtte udbygges for at opfylde den stigende trafik med forbindelse ud over landets grænser.

I løbet af et halvt århundrede blev Østrig offer for to verdenskrige. Efter den første måtte som nævnt hele jernbanenet ombygges og efter den



Den genopbyggede dæmning efter katastrofen ved Werfen i 1947.

anden – hvor nettet blev næsten tolt ødelagt – måtte der ofres millioner af kroner på genopbygningen. Tusinder kilometer spor var ødelagt – over hundrede broer lå sammenstyrtet i floderne og den største del af jernbanestationer og værkstedsbygninger var ruiner. Dertil kom de omfattende reparationer af maskiner og anlæg, der ikke var blevet ordentligt vedligeholdt under krigen.

De strengt bevogtede zone-grænser i de første år efter krigens ophør besværliggjorde en effektiv opbygning. Østrig stod overfor et næsten uløseligt problem. Man manglede alt – både værktøj, materialer, penge og mandskab. Men umiddelbart efter krigshandlingernes ophør gik man i gang med arbejdet. Det første mål var at sætte skinnelægemet og bygningerne i en sådan stand, at trafikken overhovedet kunne genoptages. Godt 40 pct. af skinnestrækningerne var ufarbare. 381 broer med en sam-

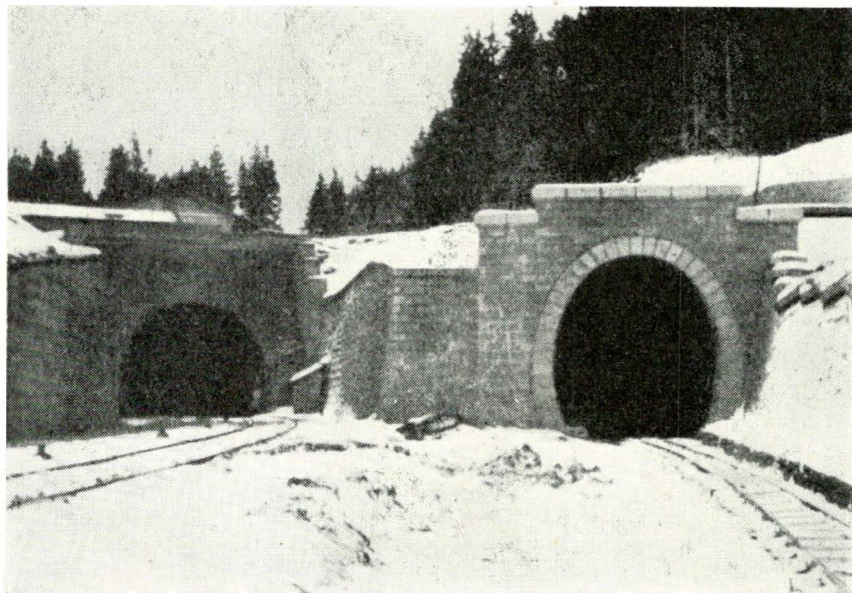
let længde af over 15 km var ødelagt – deriblandt 5 af de 8 store broer over Donau. I begyndelsen måtte man klare sig med nød-broer inden den egentlige ny-bygning kunne påbegyndes.

Det var forbavsende så hurtigt trafikken kunne genoptages på de fleste strækninger, men man måtte hele tiden skele til udgifterne. Det var i høj grad nødvendigt at sætte tæring efter næring. Ønskerne måtte indrettes efter mulighederne, da der slet ikke fandtes økonomisk baggrund for de planer, man gerne så gennemført.

Næsten ubemærket af den store offentlighed fører de Østrigske Forbundsbaner en hårdnakket kamp mod de ødelæggende naturkræfter for at kunne holde anlæggene intakte. En væsentlig del af disse går gennem bjergegne, hvor næsten enhver årstid betyder farer. Den højst liggende jernbanestation er i øvrigt St.



Genopbygning af Tullner-broen over Donau.



Sydsiden af Semmering-tunnelen til venstre og til højre den nye tunnel.

Anton (Arlberg), der ligger 1303 m over havet. De fem højestliggende strækninger er Tauernbanen, Karwendelbanen, strækningen over Brenner, Arlbergbanen og endelig strækningen mellem Leoben og Hief-lau – der alle ligger mere end 1000 m over havet.

De økonomiske omkostninger med vedligeholdelse og fornyelser på disse strækninger er betydelige, men falder måske ikke offentligheden så meget i øjnene som f.eks. bygning af banegårde o.l. En stor del af disse anlæg kan den rejsende simpelthen ikke se, når toget hurtigt passerer dem – nogle ligger mange hundrede me-

ter oppe ad bjergsiderne som tilfældet er med lavine-beskyttelserne og andre ligger så tæt under banelegemet, at de ikke kan ses fra togets vinduer (beskyttelser imod floderne eller opdæmninger).

Disse specielle anlæg er efter deres natur især udsatte for naturens angreb og må derfor ustandseligt repareres og fornyes. På særligt udsatte steder er det i årets forskellige perioder nødvendigt at have vagtmandskab som yderligere sikkerhed – og enorme beløb må også anvendes til plantning af skove på bjergskråningerne ned imod jernbanesporene.

Det er kun i tilfælde af større ulykker eller naturkatastrofer, at man i almindelighed lægger mærke til denne særlige gren af banernes anlægs- og vedligeholdelses-arbejder.

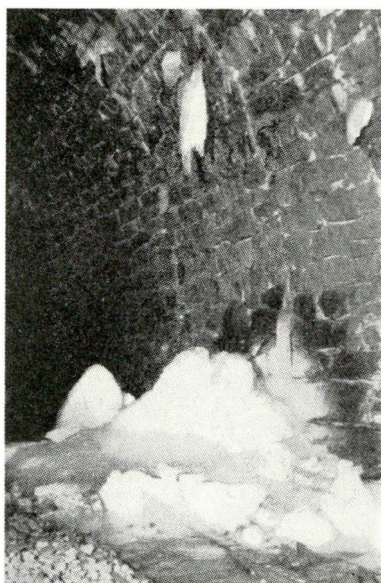
I efterkrigstiden er de Østrigske Forbundsbaner blevet hjemmøgt af to store naturkatastrofer.

I 1947 blev en bro på strækningen Salzburg – Bischofshofen ødelagt på grund af en oversvømmelse ved Werfen – selv broens stålkonstruktion blev revet med af strømmen. Til at istandsætte skaden og inddæmme Salzach-floden brugtes over 3 millioner kroner, og heraf måtte banerne selv betale knapt halvdelen. To år senere blev en oversvømmelse på strækningen mellem Zell am See og Krimml skyld i en meget langvarig trafikafbrydelse, der også krævede store pengebeløb til istandsættelse.

Disse natur-begivenheder er afhængige af en række forskellige forhold som nedbør, temperatur og temperatursvingninger, bjergskråninger-nes stejthed, materialernes vejrbestandighed og meget andet. Det hører også til denne tjenestegrens opgaver at beregne – og dermed afværge – ulykkerne. Trafiksikkerheden er nøje afhængig af disse mænds erfaring og pålidelighed.

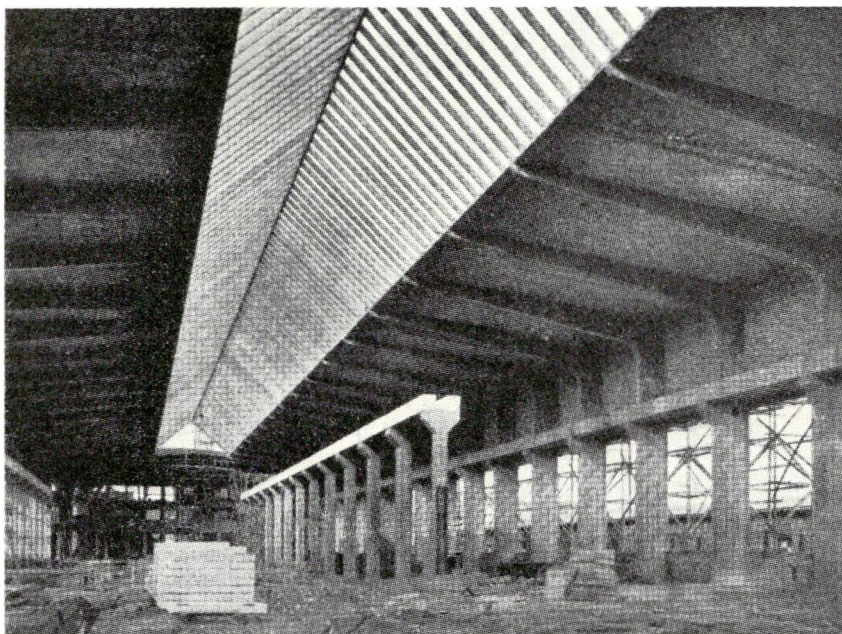
En anden vigtig ting indenfor dette område er vedligeholdelsen af selve jernbane-legemet: tunneller, beskyttelsesmure, viadukter m.m. og disse baneanlæg udgør en stor del af det samlede trafiknet. De 240 tunneller – enkelt og dobbeltsporede – udgør en strækning af 91 km eller lige så langt som fra København til Slagelse. Selvom krigen gik nogenlunde umærkeligt hen over tunnellerne, led de stor skade under naturkræfterne. Udmuringerne bliver ødelagte af forvitring og røg-gas fra lokomotiverne – også bjergets tryk ødelægger murværket, og det gennemsivende vand opløser mørtelen i fugerne. At holde vandet borte fra tunnellers murværk er en særlig krævende opgave. I Tauern-tunnelen måtte f.eks. en stor del murværk udskiftes, fordi vandmasser fra en bjergbæk brød ind i tunnelen og førte til store isdannelser, – det samme har gjort sig gældende på Semmeringsstrækningen.

Ikke mindre vigtigt er det at holde vandet borte på strækninger, hvor



Isdannelser i Tauern-tunnelen.

Maskindepot under bygning til el-lokomotiver.



der kører elektriske tog, da vanddannelser og isning af køreledning og spor kan betyde livsfare for passagerer og personale.

En del af Østrigs jernbanestrækninger er over hundrede år gamle, og ofte er det umuligt at nøjes med vedligeholdelse og reparation, – murværket må simpelthen skiftes ud.

Fra 1949 til 1952 måtte et af de største bygningsværker – Semmeringtunnellen – helt fornyes. Den hundrede år gamle næsten 1,5 km lange tunnel var i de senere år blevet så ødelagt af vandets gennemtrængning, at murværket truede med at styrte sammen over togene. Først afstivede man en strækning på 240 m, men det viste sig snart, at det var nødvendigt at reparere hele tunnelen. I 1949 begyndte man derfor bygningen af en helt ny en-sporet tunnel ved siden af den gamle, og straks efter den var færdigbygget, begyndte man genopbygningen af den gamle som enkeltsporet i stedet for de oprindelige to spor. Med den forestående elektrificering af Semmeringbanen var det rent teknisk mere formålstjenligt med enkelt spor.

I familie med tunnellerne er også de såkaldte lavine-gallerier. Det er de overbygninger over sporene, som findes på steder, der er særligt udsatte for lavineskred fra bjergene – og her er tale om både sne- og stenlaviner, der er særligt farlige i tøbruds-tiden. En af de største vanske-

ligheder ved arbejder på disse gallerier er, at de skal gennemføres uden afbrydelser af togtrafikken.

Et mere hjemligt begreb er støttemure – også her kræves et stort vedligeholdelsesarbejde. De Østrigske Forbundsbaner har et utal af disse mure – med en gennemsnitshøjde på 5 m ville de sammenlagt nå fra Wien til Salzburg (310 km). Disse mure ligger jo også direkte til sporene, og herved besværliggøres arbejdet ligesom for lavine-galleriernes vedkommende.

Af hensyn til de stærke strømme i floderne og de mangfoldige bjergbække må banelegemet sikres utallige steder, da disse vandkræfter hører til de alvorligste trusler mod jernbanetrafikken. Vedligeholdelsen af disse anlæg må banerne selv betale – og det drejer sig om sammenlagt 296 km. Og til alle disse forskellige anlæg hører også de almindelige vej-overskæringer, tilkørsler m.m., der sammenlagt udgør 600 km.

Næst efter tunnellerne er broerne Forbundsbanernes dyreste bygningsværker. På grund af deres strategiske betydning, blev et utal af broer ødelagt under krigen – og det har kostet både sved, blod og penge at bringe orden i det virvar, krigen efterlod på dette felt. Størstedelen af det egentlig broarbejde er nu afsluttet, men der er stadig mange forhold, der gør sig gældende, før alt igen er normalt. Også her havde man store økonomi-

ske og materialemæssige problemer at slås med. Den rækkefølge, broerne blev repareret i, var afhængig af både trafikale og erhvervsmæssige forhold. Genopbygningen af de fem Donau-broer var særlig vigtig, og allerede i 1948 var de tre af dem færdigbyggede.

Broarbejderne i den sydlige del af Østrig og Tyrol vil være mange danske Østrigs-rejsende bekendte – i det store og hele er disse arbejder fuldført, da disse linier skrives.

De Østrigske Forbundsbaner råder over 5.444 jernbanebroer og viadukter, og heraf har 126 en spændvidde på mere end 50 m. Af det samlede antal broer er 3.599 stål-broer med en samlet vægt på 140.500 tons. Resten er sten- eller betonbroer og viadukter tilsammen har en samlet længde på 115 km (længere end København-Korsør). Jernbanernes tekniske sikkerhedstjeneste råder over midler – deriblandt en elektrisk anordning med Oscillograf – til at kontrollere broernes bæreevne og derigennem sørge for den størst mulige sikkerhed for trafikken.

Foruden alle de her nævnte forhold, er der mange andre af ligeså vital betydning for de Østrigske Forbundsbaner, men der bliver her mere tale om ting, der er almindelige også for andre landes jernbanedrift, og derfor må betegnes som bedre kendte af et dansk læser-publikum.

Jørgen Petersen.

Samarbejdsudvalg

Foranlediget af artiklen under *Medlemskredsen* i Dansk Lokomotiv Tidende nr. 7 skal jeg her give et indtryk af nogle samarbejdsudvalgs-konferencer, som A.O.F. her i Korsør har afholdt i vinteren 1958/59 i samarbejde med Arbejdsgiverforeningen, Foreningen af arbejdsledere og Arbejdernes Fællesorganisation. Det får mig til at tænke på, om ikke Dansk Lokomotivmands Forening skulle prøve at lægge op til et kursus af lignende art, med deltagere fra administrationen og vore tillidsmænd, mon der ikke er stof og lærdom i dette emne til gavn for begge parter. Konferencerne var tilrettelagt over fem aftener med 31 deltagere.

Den første aften havde emnet »Abenhedsprincipets betydning for samarbejdet« med tre indledere: Overingeniør Henning Bülow, Helsingør Skibsværft, forretningsfører Age Rasmussen, foreningen af Arbejdsledere i Danmark, og sekretær Thomas Nielsen, De samvirkende Fagforbund. Der var almindelig enighed på mødet om samarbejdsudvalgenes betydning, men man erkendte ærligt, at det kun er få steder disse udvalg arbejder tilfredsstillende, medens de oftest er uden betydning, hvor de eksisterer, fordi parterne ikke møder hinanden med fornøden tillid. Diskussionens hovedresultat var en konstatering af, at gammel og velbegrunder mistillid langt fra er bortvejret. Målet for alle parter omkring samarbejdsudvalgenes for-handlingsborde må være at have tillid til hinanden – og have grund til at nære denne tillid. Henning Bülow var fuldtud tilhænger af åbenheds- og samarbejdsprincippet. Arbejderens interesse øges, når han ved, hvad der foregår i hans virksomhed – men bl.a. konkurrence-syn sætter undertiden i første omgang grænser for, hvor åbenhjertig man kan være i økonomisk spørgs-mål, men ordre bør begrundes, modforslag modtages og helst anvendes. Informationer fra ledelsen må ikke have karakter af propaganda. Age Rasmussen ønskede jævnbyrdig-hed i arbejdsforhold, og arbejds-gi-

verne bør inere mere sig mere for arbejderne end for aktionærerne. Arbejderen er mere solidarisk med sin virksomhed, når han virkelig ved besked om dens forhold. Tryghed på arbejdspladsen er en forudsætning for virkeligt samarbejde.

Thomas Nielsen erkendte, at der kunne være grænser for åbenhed om økonomiske forhold, men hvor arbejderne er blevet snydt, breder mistil-liden sig – også til folk hos helt regu-lære arbejdsgivere. Det er heldigvis erkendt inden for arbejdsgiverside. Arbejdernes interesse for økonomien kommer først, når det går en afdeling skidt, men 5-øren mere i timen må ikke være alfa og omega, vigtigere er konkurrenceevnen på verdens-markedet, når 40–45 pct. af industri- en eksporterer.

Under den efterfølgende debat kom det til orde, at der de fleste steder var nogen utilfredshed med samar-bejdsudvalgene. Ofte stilles de over for fuldbyrdede kendsgerninger, og indvendinger affejedes med, at det ikke kan være anderledes. Det frem-hævedes, at det var afgørende, om arbejderen betragtedes som medar-bejder i virksomheden eller blot et udbytteobjekt. I sidste fald var basis for samarbejde bortfaldet. Fra Age Rasmussens side fremhævedes, at mange problemer i et arbejdsforhold fik lov til at vokse, fordi de ikke blev ordnet straks, de opstod. De tre ind-ledere afrundede herefter diskussio-nen, og her sagde Thomas Niel-sen bl.a.: – Samarbejde kan ikke ved-tages, men må være et udslag af en målsætning på den enkelte arbejds-plads. Mistillid udryddes kun ved fælles målsætning og under så stor åbenhed som over hovedet muligt.

Anden mødeaften havde emnet: »Sundheds- og sikkerhedsproblemer på arbejdspladsen«, hvor vi havde fabriksinspektør fru Wilfred Jensen som taler. Fruen indledte med at på-pege den meget væsentlige udvidelse, den nye arbejderbeskyttelseslov in-debærer. Hun gennemgik en række særlige vigtige bestemmelser og un-derstregede den pligt, arbejdsgiveren eller dennes repræsentant har til at

instruere arbejderen, der betjener en dårlig maskine eller udfører et farligt arbejde. Arbejderen selv er dog ikke fritaget for ansvar, hvilket taleren illustrerede med eksempler. De sik-kerhedsforholdsregler, som kan træf-fes med forhåndenværende materiale, skal træffes. Fabriksinspektøren gen-nemgik velfærdsbestemmelserne og nævnte, hvorledes vanskeligheder på en fabrik blev tilskrevet dårlig be-lysnings, men efter at arbejdstilsynets læge havde undersøgt sagen, viste det sig, at 51 pct. af arbejderne trængte til briller. 93 pct. fulgte lægens råd og anskaffede briller.

Fru Wilfred Jensen slog et stærkt slag for lyse og glade farver på ar-bejdspladserne. Erfaringerne viste, at ren- og vedligeholdelse af lokaler og maskiner er langt bedre, når fabrikk-en giver dem et tiltalende udseende. Det er, som om det forpligter arbej-derne. Smudsige lokaler og umalede maskiner virker sløvende. Overalt hvor der foreligger et faremoment, skal der afmærkes med gult. Brand-materiel mærkes rødt, sanitetsmate-riel med grønt. Fruen ofrede en del bemærkninger på arbejdsstillinger. Stole skal kunne indstilles efter bru-gerens højde, drøjde og behov. Be-tydningen af hensigtsmæssig belys-ning nævntes som noget væsentligt. Til sidst blev bestemmelserne for valg af sikkerhedsrepræsentanter og sikkerhedstjeneste gennemgået i sto-re træk, og der anvistes opgaver at begynde med, og fru Wilfred Jensen understregede stærkt, at man ved et-hvert sikkerhedsmæssigt problem på arbejdspladsen burde rette henven-delse til fabriksinspektøren.

Fabriksinspektørens indlæg gav ikke anledning til den helt store debat, idet flertallet af arbejdere i Korsør anser deres arbejdspladser for no-genlunde sikre.

Tredie mødeaften havde emnet »Produktivitets betydning for den enkelte virksomhed«, og det blev en meget billedrig og vidtspændende redegørelse, aftenens indleder, drifts-ingeniør Ole Engberg, Atlas, frem-satte. Taleren beskæftigede sig i ud-strakt grad med forudsætningerne for samarbejde, for netop i dette så han det væsentlige for en øget pro-duktivitet og afsætningsmuligheder.

Samarbejdet omfatter 6 grupper, og ingen af disse må krænktes, hvis man ønsker fremgang for den virksomhed, man tilhører. Grupperne er: Arbejdere, arbejdsledere, topledelsen, aktionærer, handelsled og forbrugere. Driftsingeniør Engberg gjorde derpå rede for den handelspolitiske baggrund for det fra alle sider rejste krav om øget produktivitet. Europa er produktionsmæssigt ved at komme i klemme mellem Rusland på den ene og USA på den anden side med deres enorme hjemmemarkeder, som danner et solidt produktionsgrundlag. Ved de seks landes handelssamarbejde søges skabt en modvægt. Så lille Danmark er, skal vi herhjemme være meget dygtige for ikke at sakke agterud – men på den anden side har vi en styrke i vor beskedne størrelse, idet den giver os bedre muligheder for at tilpasse os omskiftelserne i de industrielle krav. Vore chancer ligger på specialartiklernes område, f.eks. møbler, hvor man ved at imødekomme et krav om ekstraordinær forarbejdning og kvalitet ikke behøver at skænke den eventuelt dyrere fremstillingspris større opmærksomhed. En forbrugsvarer af særlig god kvalitet vil altid være efterspurgt. Men under specialiseringen bliver den enkelte afhængig, ikke alene af egen, men også af sidemandens indsats, og et udstrakt samarbejde er nødvendigt, det bliver imidlertid kun muligt, hvis den enkelte kan se sin fulde fordel i samarbejdets mål. Vokser den virksomhed, man er tilknyttet ikke, ser man sine muligheder beskåret og trygheden for beskæftigelse forsvinder. Derfor er det et fælles mål, at virksomheden vokser – og det er mål, alle 6 grupper kan respektere. Men der må ske en afbalancering, så væksten ikke sker på bekostning af en af grupperne, for det kan føre til arbejdskampe, til at ledelsen flygter, handelsledene boykotter produkterne, eller kunderne mister interessen for dem. Ole Engberg vendte sig til slut mod samarbejdsudvalgenes betydning, og han hævdede – sikkert med rette – at problemerne ikke skal gemmes til samarbejdsudvalgenes kvartalsvise møder, men skal diskuteres forinden i alle interesserede led. Når man mø-

des, skal synspunkterne ligge klar. Udvalgsmøderne skal være en status over fortiden og en orientering om fremtiden. Det skinnede igennem i den efterfølgende debat, at de fleste arbejdere føler det, som om det er dem, der skal betale rationaliseringsprisen, bl.a. udtalte en, at når arbejderne skulle kompencere den kortere arbejdstid med større produktion, kunne det blive sådan, at man kun ville bruge sin længere fritid til at ærgre sig i. Efter at have berømmet den oplysningsvirksomhed, A.O.F. udfolder, svarede Ole Engberg og nævnte betydningen af drøftelser, straks et problem opstod – også når problemet var rationalisering. Alle føler sig snydt, men vi må slippe vor vanetænkning i så henseende. Når der investeres, skabes der automatisk mere beskæftigelse.

Fjerde aften havde to indledere nemlig kontorchef Jørgen Jensen, industrirådet og sekretær Henrik Heie, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd og aftenens emne var »Fællesmarkedet og Dansk Industri«. Kontorchef Jørgen Jensen redegjorde i sit indlæg for industriens vækst som hovedhverv og for den øgede interesse for industriprodukter. En trediedel af produktionen skal eksporteres, for at levefoden kan opretholdes, og et fællesmarked vil gøre afsætning lettere, men også medføre, at grænserne åbnes for andre landes industrielle frembringelser. Selv om vi mangler råstoffer, har vi goder som veloplyst befolkning og godt uddannede arbejdere at bygge industri på. Det er beregnet, at et fællesmarked vil skabe alvorlig eksistenskamp for 40 pct. af vore industrier og eventuelt ledighed for 125.000 industriarbejdere. Kan vi omstille os fra et hjemmemarked på 4 til et nordisk på 20 eller et europæisk på 250 mill., bliver faren mindre, ligeså hvis man kaster sig over specialartikler som kunst og smagsbestemte varer og tillige koncentrerer sig om få bestemte opgaver. Fremtiden vil kræve større bevægelighed på arbejdsmarkedet, øget salgsteknik, agtpågivenhed over for videnskabens resultater og vilje til at udnytte den samt øget produktivitet. Et intensivt samarbejde i alle led vil også blive krævet. Man flygter ikke fra

vanskelighederne ved at holde sig udenfor et kommende fællesmarked, fastslog Jørgen Jensen afsluttende, for man oplever da alle ubehagelighederne, men ingen af fordelene.

Sekretær Henrik Heie nævnte, at medens 40 pct. af Danmarks industrier kommer i farezonen, vil 45 pct. få mulighed for udvikling. Det gælder bl.a. damekonfektions-, trikotage- og møbelindustrien samt den del af jernindustrien, der producerer motorer, arbejdsmaskiner og landbrugsredskaber. Til at imødegå de vanskeligheder, der ligger forude, tjener bl.a. egnsudviklingsloven, ny skolelov og oprettelse af centre for videregående teknik og uddannelse. Heie pegede også på den betydning, stor bevægelighed på arbejdsmarkedet ville få og nævnte i denne forbindelse, at »De Seks« til støtte for bevægeligheden havde oprettet et fælles socialfond, der afholdt udgifterne ved omskoling og flytning og lønede arbejderne ved omlægning af virksomheder. – Det må ikke, fastslog taleren, blive således, at en bestemt del af befolkningen ved at gå ledig skal betale omkostningerne ved industriens omstilling til fællesmarkedet. Heie opfordrede slutteligen virksomhederne, bl.a. gennem åbne diskussioner i samarbejdsudvalgene, til at forberede sig på fremtiden. Danmark vil komme ind i et fællesmarked af den ene eller anden form.

Herefter udspandt der sig en livlig diskussion, ikke mindst om fagbevægelsens stilling under et kommende fællesmarked. Flere deltagere udtrykte ængstelse for, at retten til at tage arbejde inden for alle medlemmer af fællesmarkedet ville betyde undergravning af sociallovgivning og overenskomster. En ængstelse, som i hvert fald Jørgen Jensen fandt ubegrundet, eftersom retten til at tage arbejde inden for fællesmarkedsrådet ikke betød retten til, at et lands overflødige arbejdskraft på lykke og fromme kunne slå sig ned, hvor de havde lyst. I øvrigt drejede diskussionen sig om det nye begreb: Tekniske assistenter, som skal betinge en mere rationel udnyttelse af de højst uddannede teknikere. Der var her enighed om, at betydeligere begyndervanskeligheder ville opstå, men at

der med et generationsskifte inden for virksomhedsledelserne ville ske en udjævning af vanskelighederne og de tekniske assistenter finde ind på den naturlige plads i produktionen.

Den afsluttende samarbejdsudvalgs-konference med sekretær i Arbejdsgiverforeningen Hans Thåning, København som gæst, blev ikke den mindst interessante. Aftenens program var problembehandling på grundlag af situationer vist på billedbånd, og Hans Thåning forelagde på denne moderne måde et situationsspil skabt af det svenske »Personaladministrative Rådet« og i Danmark formidlet af Handelsministeriets Produktivitetsudvalg. – Den forelagte situation var kort fortalt den, at en arbejder klagede over en uanvendelig transportvogn. Forelagt på rette sted afvistes klagen med, at brugeren var

ved at blive for gammel – og sagen forebragtes i samarbejdsudvalget, hvor direktøren henviste sagen til den instans, som havde dispositionsretten i det foreliggende tilfælde, men hvorfra sagen tidligere var afvist under henvisning til arbejderens alder. Konferencens deltagere havde så lejlighed til at kommentere sagen og give udtryk for deres opfattelse af, hvorledes klagens korrekte gang burde have været, og hvordan sagen burde have været behandlet af virksomhedsledelsen. Der var enighed om, at tonen og samarbejdsviljen i nogen grad var afgørende for, hvordan sagen skulle gribes an i de enkelte faser – men hovedretningslinien måtte være, at klager skal følge, hvad man i militærsproget kalder »kommandovejen«, og at ordrer skal følge samme vej, idet sideordnede,

der er impliceret, skal underrettes samtidig. Er samarbejdet i en virksomhed særlig godt, kan systemet simplificeres, så de færrest mulige indblandes i sagen – er samarbejdet derimod »vanskeligt«, må systemet med »kommandovej« følges pinligt. Nu er et sådant situationsspil vanskeligt at beskrive, idet der ikke er nogen egentlig løsning, men det er heller ikke meningen, da man her skal lære af de forskellige udsagn, deltagerne fremkommer med, men i øvrigt en meget interessant form for undervisning.

Ja, således har vi i A. O. F.'s Korsør afd. afholdt fem samarbejdsudvalgskonferencer, og det kom til udtryk på den sidste og afsluttende aften, at interessen for disse kursus havde været så stor, at vi fortsætter næste vinter. *Erik Jensen.*

»Glastog« i Alperne

God ide praktiseres af jernbanedirektionen i München.

Sydtyskland med de bayerske Alper har mange skønne panoramaer, og jernbanedirektionen i München har fået den ide at bygge særlige udsigtstog, for at give turisterne de bedste muligheder for at se sig om under kørslen.

De specielt byggede tog, hvoraf man nu har tre, kaldes meget a propos »Gläserner Zug« – glastoget – fordi der også i dets tag findes store vinduer, så man kan kigge til vejrs og beundre bjerglandskaberne. Glastoget er el-drevet og særligt affjedret til rolig kørsel. Det har i to afdelinger plads til ca. 80 rejsende. Indgangen foregår i vognens midte, hvor der er hydrauliske klapdøre og en lille forhøjning, som rummer radioanlæg, pladespiller og mikrofon, så de rejsende ikke alene kan underholdes med musik under turen, men også blive holdt orienteret om seværdigheder, man kører forbi. Glastogene udgår fra München, og på den første del af

rejsen syd på hører man sydbayersk folkemusik og sang, og på den anden side af grænsen afløser Tyroler-musikken.

Det første glastog blev ødelagt og brændte under krigen ved et bombeangreb på Münchens hovedbanegård. Senere, da turismen begyndte at tage et stort opsving, byggede jernbanerne et par nye glastog, som har opnået en overordentlig stor popularitet.

Ved sommerkøreplanens ikrafttræden er der lagt en særlig plan for glastogenes udflugtsture i Alperne, og man vil kunne vælge mellem hel- og halvdagsrejser til en række steder, bl.a. Salzburg, Zell am See og videre rundt i Tyrol til Innsbruck og tilbage over Mittenwald, Garmisch-Partenkirchen til München. Priserne for disse udflugter er særdeles rimelige, og man får mange dejlige indtryk med hjem, hvilket også var tilfældet for

Spor-hunden.

GM-lokomotiver

Diesellokomotiver af General Motors konstruktion vinder stedse større indpas på Europas jernbaner. Ikke alene kører de herhjemme som MY'er, men også i Sverige, Norge, England, Tyskland og Frankrig, og nu har Østrigs Forbundsbaner hos Henschel i Kassel bestilt 10 dieselelektriske lokomotiver af samme type, hvor de bygges på licens. De bliver fire-akslede, på 1425 hk eller det samme som den serie MX-dieselelektriske lokomotiver, DSB nyligt bestilte hos Nydquist & Holm i Trollhättan. De østrigske lokomotiver får ligeledes førerhus i begge ender og vejer 72 ton i tjenstfærdig stand. Den maksimale hastighed bliver 100 km/t, lokomotivets længde over bufferne 17,7 m og højde fire meter. Der er plads til 2.000 liter brændstof og 1.800 liter vand til køkkenbrug.



Alger

fremtidens næringsmiddel

Et middel mod verdenshungersnøden.

Verdens befolkning formerer sig som bekendt med lavineagtig hast, og ernæringspecialisterne i alle lande ser med bekymring den dag imøde, da der ikke længer er føde nok i verden til befolkningen. Nogle sagkyndige erklærer, at denne dag vil indtræffe allerede i 1960. For adskillige folkeslag i de underudviklede lande er den forlængst indtruffet.

Forskerne har derfor længe været på udkig efter nye næringsmidler. FN og FAO's sagkyndige har især henvendt opmærksomheden på de smådyr, der findes i havet – det såkaldte »Plankton«. Dette består af uendelige mængder af ganske små levende væsener, der svømmer rundt i havet. De tjener til føde for mange af havets større dyr, der filtrerer dem ud af vandet og beholder filtratet i munden. Plankton består bl.a. af alger, der er særlig værdifulde.

Algerne er usynlige.

De alger, der har været fremdraget som nogle af de vigtigste til dette formål, er *Chlorella-algerne*, der har mange glimrende egenskaber, men er så små, at der kan anbringes 5000 af dem i et knapnålshoved. De formerer sig imidlertid med rasende hast. Disse alger ejer alt, hvad mennesket behøver til sin ernæring: Æggehvide, fedtstoffer, kulhydrater, A- og B-vitaminer m.m. Desuden har de den sjældne evne, at de ved hjælp af deres klorofyl i forbindelse med sollyset kan omdanne værdifulde uorganiske stoffer, f.eks. kvælstof, kulsyre og fosfater til organiske stoffer, f.eks. æggehvide, fedtstoffer, vitaminer o.s.v.

Man kan bedst erkende den betydning, som *Chlorella-algerne* kan få i verdens fødemiddel-husholdning, hvis man sammenligner dem med sojabønnerne, der hidtil har været bedste leverandør af æggehvidestoffer.

Tager vi et bestemt med sojabønner dyrket areal, yder dette – lad os sige – en halv tons æggehvide. Men hvis vi på samme areal opstillede tanke, hvori der dyrkedes *Chlorella-alger*, ville disse kunne yde ca. 40 tons æggehvide samt 3 tons fedt!

Hvorledes man kan udvinde algerne?

Man har længe vidst, at disse værdifulde alger var tilstede i uhyre mængder i havvandet, men det store problem bestod i at udvinde dem af havet. Thi ude i naturen bruges der ca. en halv million liter vand til at producere ½ kilo alger. Denne proces måtte altså rationaliseres således, at man konstruerede anlæg, hvori alger på mindst mulig plads blev udsat for sollyset med størst mulig overflade.

Et sådant anlæg findes allerede i det »amerikanske Forskningselskab Boston«, hvor man til frembringelse af ½ kilo alger kun behøver 9 liter vand.

Det består af to mandshøje glasrør, der er sat inden i hinanden, og hvis mellemrum, der kun måler nogle få millimeter, er fyldt med vand. Ligesom i et akvarium stiger der stadig en luftstrøm opad, hvis store indhold af kulsyre – i forbindelse med sollyset – bevirker en rekordagtig vækst af algerne.

Som nævnt formerer *Chlorella-algerne* sig hastigt, og for at de ikke skal kvæle hinanden, må de indhøstes, når de har nået deres stærkeste vækst. Glasrørene kontrolleres derfor af et elektrisk øje, som automatisk sætter pumper igang, når det grønne, tykflydende indhold bliver for uklart. De færdige alger suges nu ud og samtidig tilføres der frisk vand med nye alger.

Der var imidlertid endnu et lille problem, der måtte løses ved konstruktionen af disse anlæg, idet algerne foruden lys, vand og luft tillige bruger jern – tilmed i ganske bestemte mængder. Får de for meget jern, forgiftes de. Men man har et moderne kemisk stof, der hedder *versen*, som bl.a. kan få sæbe til at skumme i hårdt vand. Dette stof arbejder som en regulator for algerne og sørger for, at de til stadighed kun får de ubetydelige mængder jern, som de har brug for.

De dyrkede alger indeholder 50 pct. æggehvide-stof. Men hvad koster det nye næringsmiddel, og kan det bruges til menneskeføde? Foreløbig er prisen ca. 25 cents for ½ kilo *chlorella*. Men i løbet af kort tid vil man kunne nedbringe prisen til ca. 5 ct., og da vil der sikkert komme voldsom gang i den kunstige dyrkning af alger. Kendte videnskabsmænd har gjort indtrængende henstillinger til den amerikanske regering med hensyn til at støtte den nye fødemiddelindustri. Man regner derfor, at i løbet af nogle få år vil *chlorella-algerne* kunne købes i alverdens fødemiddelforretninger.

Ganske vist er det grønne, klæbrige *chlorella*-pulver foreløbig et fremragende kreaturfoder. Men det kan med lethed omdannes til velsmagende menneskeføde. I hvert fald har forskerne i byen Palo Alto i Californien fornylig præsenteret en række indbudte gæster for et velsmagende måltid, bestående af retter, som var sammensat af *chlorella*-alger. Der var »kød«, brød og makaroni, og der afsluttedes med en dessert, bestående af grøn is-creme! – Måske skal man vænne sig til de nye retter, før man lader dem indgå som hovedbestanddel i sine måltider.

S.

Kongressen

Opmærksomheden henledes på, at navnene på repræsentanter, som skal deltage i foreningens ordinære kongres 26.–28. maj d.å. i Forsamlingsbygningen, Rømersgade 22, København, må være foreningens kontor i hænde senest den 14. maj d.å.

Onsdag den 27. maj kl. 19,30 er der underholdning med påfølgende bal for foreningens medlemmer. De, der ønsker at deltage i denne underholdningsaften, kan rekvirere billetter à 2,00 kr. på foreningens kontor.



Landsoplysningsudvalget

Årets kursus

Så nærmere den tid sig atter, hvor vort smukke feriehjem igen slår sine gæstfrie døre op, for den utålmodigt ventende skare af kolleger med familie, der med længsel ser den tid i møde, hvor ferielivets glæder rigtig skal nydes under eget tag.

Som bekendt har feriehjemmet i den seneste halve snes år, udover sin egentlige opgave som lokomotivmandens paradis, også dannet rammen om en række vellykkede kursustider efterhånden har fået tillægsnavnet »lokomotivmændenes egen højskole«, et navn, der har vundet anerkendelse i vide kredse udenfor vore egne rækker.

Der er noget symbolsk i denne vekselvirken mellem ferieparadis og arbejdende højskole. Vore gamle kammerater og kolleger lagde på Røsnæs grunden til et fristed, hvor hverdagslivets trængsler kunne komme på afstand, og hvor man kunne lære kammerater at kende fra andre egne af landet, og med dem drøfte lidt om de fælles tjenstlige og faglige problemer.

En ny tid og en ny generation er vokset frem, siden feriehjemstanken blev en realitet, og med de særlige krav til viden og uddannelse, der i dag stilles til os alle, var vel intet mere naturligt, end at søge disse krav honoreret på det sted, der i ganske særlig grad bar præg af lokomotivmandens sammenhold om organisationstanken og den idé om fællesskabets styrke, der ligger bag.

Det er en ret anselig skare af tillidsmænd og medlemmer, der efterhånden har frekventeret vore kursuser, og dér hentet indtryk og impulser.

Landsoplysningsudvalget har ved nærværende fornøjelsen at indbyde til kursus 1959. Der vil i år blive såvel tillids- som medlemskursus, men under hensyn til kongressen i maj måned, vil begge kurser blive henlagt til september måned.

Tillidsmandskursus 1959

Kurset vil blive afholdt i ugen 7. til 14. september med ankomst til feriehjemmet mandag den 7. september og afrejse mandag den 14. september.

Program for kursus vil blive en gennemgang af lønningsloven 1958, og behandlingen heraf vil ske såvel gennem gruppearbejde, som gennem foredrag. Kursus vil kunne betragtes som en viderførelse af sidste års kursus, og vil som sådan komme til at beskæftige sig med de problemer og fortolkninger, der er opstået siden lovens ikrafttræden.

Som aftalt på sidste års kursus vil deltagerne fra dette kursus have fortrinset på kursus 1959. Det er dog en betingelse, at man fortsat varetager en tillidspost indenfor de respektive afdelingsbestyrelser. Da der således vil være mulighed for, at også andre tillidsmænd vil kunne deltage, anbefaler vi alle interesserede at anmelde deres deltagelse i kursus.

Ansøgning om deltagelse skal tilsendes undertegnede senest 1. juni d.å. Ansøgningen skal indeholde oplysning om fulde navn, stilling og nøjagtig postadresse samt meddelelse om, hvilken tillidspost der varetages indenfor afdelingsbestyrelsen. Ligeledes bedes ansøgningen påført oplysning, om man deltog i sidste års kursus og i hvilken gruppe.

Medlemskursus 1959

Kurset vil blive afholdt i ugen 14. til 19. september med ankomst til feriehjemmet mandag den 14. september og afrejse lørdag den 19. september.

Program for kursus vil, ligesom tilfældet er for tillidsmandskursus, blive en behandling af problemerne indenfor den ny lønningslov. Disse problemer vil blive behandlet såvel i gruppearbejde som gennem foredrag.

Kurset kan søges af alle DLFs medlemmer, og der vil gennem en vekselvirken af gruppearbejde og kammeratlig samvær blive lejlighed til at sætte sig nærmere ind i de bestemmelser, hvorefter vi skal leve og virke i årene fremover.

Medlemskursus er endnu en forholdsvis ny institution indenfor vor organisation, men har du tidligere prøvet at deltage i en studiekreds, og dér lært den særlige form for tillæring under kammeratlige former at kende, da skulle du melde dig til dette kursus. Her vil du finde studiekredsens allerbedste kendetegn. Du vil videre træffe kammerater og kolleger, du ikke har mulighed for at lære at kende i din daglige tjeneste, og du vil sidst – men ikke mindst – i den smukkeste tænkelige ramme lære at skatte kammeratskabets virkelige glæder.

Ansøgning om deltagelse sendes til undertegnede senest den 1. juni d.å. Ansøgningen skal indeholde oplysning om navn, stilling og fuldstændig postadresse. Har du deltaget i et tidligere kursus, da lad os også dette vide.

Skulle der melde sig flere deltagere, end der er plads til på kursus, vil den endelige udpegning ske under hensyntagen til, at de forskellige afdelinger bliver repræsenteret retfærdigst muligt.

Det endelige program samt meddelelse om, hvem der skal deltage i begge de nævnte kurser, vil blive bragt her i bladet, såsnart resultatet foreligger. Deltagerne vil videre i god tid forud for kurserne, modtage det trykte program med deltagerfortegnelse samt meddelelse om, hvorledes man skal forholde sig ved ansøgning om permission osv.

Deltagerne i tillidsmandskursus vil som sædvanlig kunne påregne 3. dages ekstraordinær tjenestefrihed samt et tilskud til betaling af permission fra landsoplysningsudvalget, ligesom udvalget betaler udgifterne under opholdet på feriehjemmet.

Deltagerne i medlemskursus må påregne at skulle bruge 4 à 5 permissionsdage + fridag. Selve opholdet på feriehjemmet er frit, idet landsoplysningsudvalget betaler de hermed forbundne udgifter for samtlige deltagere.

Idet vi håber på god tilslutning, byder udvalget velkommen til kurserne i 1959.

P. U. V.
J. V. Christiansen,
Ormslevvej 69, Viby J.



I Palais des Nations ved Genfersøen i Schweiz er der afholdt mange internationale konferencer. De forenede Nationers Europakontor huses også her, hvor Folkeforbundet tidligere havde sit sæde. På billedet ses facaden af bygningen med forsamlingsalen i Palais des Nations med søen og alperne i baggrunden.

Set gennem frontruden

12 euroæpiske baner i tal.

Skinnelængder og antal rejsende.

I følge en opgørelse fra 1958 havde tolv euroæpiske jernbanelande nedenstående sporenlængder med formindskelse eller forøgelse angivet i parentes, og desuden med de rejsendes antal i det første halvår.

Frankrigs statsbaner 39.600 km spor (0,0 pct.), 276,3 mill. rejsende (÷ 0,3 pct.), Tyske Forbundsbaner 30.983 km spor (0,0 pct.), 838,4 mill. rejsende (÷ 3 pct.), Englands statsbaner 30.554 km spor (÷ 0,3 pct.), 529 mill. rejsende (÷ 0,5 pct.), Italiens statsbaner 16.724 km spor (+ 0,1 pct.), 186 mill. rejsende (÷ 1,1 pct.), Sveriges statsbaner 14.847 km spor (0,0 pct.), 45,2 mill. rejsende (÷ 5,8 pct.), Spaniens statsbaner 13.314 km spor (+ 0,5 pct.), 55,8 mill. rejsende (+ 0,6 pct.), Østrigs Forbundsbaner 5.981 km spor (÷ 0,1 pct.), 48,4 mill. rejsende, men denne opgørelse går dog kun fra januar til april måned, og her har været en fremgang i antallet på ikke mindre end 2,6 pct., Belgiens statsbaner 4.946 km spor (÷ 0,1 pct.), 132,5 mill. rejsende, en fremgang på 4,6 pct., som skyldes verdensudstillingen i Bruxelles, Norges statsbaner 4.380 km spor (÷ 0,7 pct.), 20,9 mill. rejsende (÷ 1,5 pct.), Hollands statsbaner 3.219 km spor (0,1 pct.), 92,7 mill. rejsende (÷ 2,6 pct.), Schweiz' Forbundsbaner – her er opgørelsen ligeledes fra januar til april ifjor – 2.910 km spor (0,0 pct.), 77,5 mill. rejsende (+ 4,1 pct.) og endelig Danske Statsbaner 2.554 km spor (0,0 pct.), 56,3 mill. rejsende (+ 4,5 pct.).

Brændselsforbrug ved DB.

I året 1958 gik Tyske Forbundsbaners forbrug af kul ned fra 9,1 til 8,1 millioner ton, mens forbruget af elstrøm efter den udvidede elektrificering af driften steg fra 951 til 1200 mill. kw og af diesellole fra 90.000 til 105.000 ton.

Rejsebureau tjenesten.

Verdens ældste rejsebureau, Wagons-Lits/Cook, som blev startet i 1911 af englænderen Thomas Cook, har nu 400 kontorer spredt over hele verden.

Ude af øje, ude af sind.

Imellem de 456.000 forskellige effekter der i 1957 blev glemt i Londons busser og undergrundstog var, så mærkeligt det lyder, et par helt nye krykker, som ikke blev afhentet inden for de foreskrevne tre måneder. I henhold til de herom gældende bestemmelser blev de derefter solgt på auktion. Af paraplyer – som mange londonere vandrer rundt med selv i tørvejr – blev der samme år glemt 73.000 og heraf blev kun afhentet cirka en tredjedel. 82.000 par og 31.000 enkelte handsker blev glemt, men dette er dog en betydelig nedgang sammenlignet med året tidligere, hvor der blev indleveret cirka 8.000 flere. *London Transport.*

Det var dengang – – –!

Efter herom fremsat ønske kan oplyses, at den lærebog, der refereres til i artiklen: »Det var dengang – – –!« (DLT nr. 7/1959), er »Lokomotivkørsel, en praktisk Haandbog for Lokomotivførere«, skrevet af Michael Reynolds, lokomotivinspektør i London. Bogen er oversat af maskinmester ved DSB, H. A. Rambusch, og den er trykt på dansk i 1878.



Påskønnelse

Generaldirektoratet har udtalt sin bedste tak og påskønnelse over for lokomotivfører P. V. M. Rasmussen, Helgoland, i anledning af, at han den 24. januar 1959 udviste god konduite på Herlev st. Der er udbetalt ham en dusør.

Jubilæum

Lokomotivfører H. N. M. Hansen, Næstved, har den 25. maj 25 års jubilæum.

Hvis ordsproget: »Kært barn har mange navne« skulle være rigtigt? så må jubilaren være et »kært barn«. Hansen er kendt over hele Danmark med forskellige tilnavne som Tønder og Helsingør Hansen.

Jubilaren nyder ry for at kunne få et lokomotiv til at arbejde og er kendt inden for organisationen, som en mand med mange meninger.

Afdeling 9 ønsker til lykke med jubilæet samt alt godt for dig og din familie i fremtiden.

P. a. v.
E. S.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

H. Melohn,
elektrofører, Enghave.

Al opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

V. M. Christensen,
lokomotivfører, Gb.



Overgået til stilling som lokomotivfører (12. lkl.)
efter ansøgning pr. 1-5-59.

Elektrofører (12. lkl.):

H. G. Angelsø, Enghave, i Enghave (som afløser i Elektrokontrollen m.v.).

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-5-59.

Lokomotivfyrbøderne:

B. V. Pedersen, Roskilde, til Ålborg.

S. Jensen, København Gb., til Ålborg.

Afsked.

Lokomotivfører (15. lkl.):

J. S. L. Aarslev, Padborg, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30-6-59).

Foreningen af pensionister ved DSB

Generalforsamling afholdes torsdag den 11. juni 1959 kl. 13,00 i Folkets Hus, Amaliegade, Århus, med følgende dagsorden:

1. Generalforsamlingen åbnes.
2. Valg af ordstyrer, sekretær og stemmetællere.
3. Forhandlingsprotokol og beretning.
4. Regnskabet for året 1. april 1958 til 31. marts 1959.
5. Indkomne forslag.
6. Forslag fra bestyrelsen.
7. Valg af 5 bestyrelsesmedlemmer, 4 fra Jylland og 1 fra Fyn med henholdsvis 4 og 2 suppleanter.
8. Valg af revisor og 2 suppleanter.
9. Eventuelt.

Bestyrelsen.

Husk

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

Danske Jernbanemænds Turistorganisation

Rejse nr.	periode	bestemmelsessted	Omtrentlig pris kr.
<i>Rejser i Norden.</i>			
4	23/5-31/5	Bergen og de vestnorske fjorde	375
5	30/5-31/5	Week-end tur til Göteborg	65
6	24/6- 5/7	Nordkap	505
7	2/7-17/7	Svalbard	760
8	31/7-10/8	Vandretur i Lapland	120
9	15/8-24/8	Vandretur i Jotunheimen	245
10	22/8-29/8	Norges Vestlandsfjorde	400
11	4/9-14/9	Vandretur i Lapland (efterår)	160
<i>Rejser i det sydlige udland.</i>			
50	2/6- 8/6	International turistsammenkomst for jernbanefolk i Liège, Belgien	210
51	3/5- 9/5	Tulipanblomstring i Holland	265
52	12/6-22/6	Tysklandstur ad den romantiske vej	375
53	20/6-28/6	International rejse i Belgien og Holland, Bruxelles-Gent-Bruges -Utrecht-Frisland	390
54	6/7-15/7	London og Skotland	475
55	15/7-27/7	London og Irland, den grønne ø	625
56	2/8-16/8	Bjergferie i Østrig (Dienten)	325
57	9/8-22/8	Østrig rundt: Salzburg-Wien-Villach-Grossglockner-Innsbruck	625
58	23/8- 3/9	Sydtysklands alper og søer: München-Garmisch-Partenkirchen m. m.	385
59	2/9-19/9	Østrig og Jugoslavien	900
60	4/9-22/9	Det skønne Italien på langs: Lugano, Genova, Rom, Reggio, Sorrento, Venezia	710
61	6/9-14/9	Vinhøstrejse til Rhinen: Rüdeshheim og Heidelberg	360
62	6/9-19/9	Efterårstur til Rivieraen (Paris)	550
63	11/9-26/9	Solskinsøen Mallorca	750
64	8/9-23/9	Badeferie ved den ligurske riviera: Genova-Sta Marguerita-Firenze-Venezia	440
65	13/9-26/9	Klassisk Italien: Roma-Capri-Firenze-Venezia	610
66	14/9-3/10	Spanien rundt m. Paris	970
67	24/9-10/10	Ophold i spanske jernbanemænds ferieby i Tarragona (Barcelona)	425
68	6/9-26/9	Portugal: Lissabon-Figueria da Foz (badeby)-Coimbra-Porto (m. ophold i Paris og Lourdes)	800
69	2/10-22/10	Det evige Hellas (Grækenland)	1015
70	5/8-15/8	Ferieophold i Schweiz: Montreux -Geneve-Bern og Luzern	350
71	22/11-12/12	Ægypten, Faraernes land: Cairo-Luxor-Assuan-Suez (via Italien)	1800

Detaljeret programhæfte over rejserne tilsendes gerne på anmodning.

Anmeldelse bedes indsendt til:

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



TV-ANTENNER

til alle kanaler.

Omhyggelig opsætning på loft eller tag,
prøve uden forbindende.

SYDHAVNS ANTENNER

Eva 3967 U, også i aften.

Tegn forsikringer i

**Statsbanepersonalets Brandforsikringsagentur
og Understøttelsesforening af 1891**

Telefon Humlebæk 713

Lav præmie - uden gensidighed - kulant erstatning
Tillidsmænd over hele landet - Alle arter forsikringer tegnes

Ligeså **UUNDVÆRLIG**
jernbanen er for trafikken er



Statsanstalten for Livsforsikring

Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V

Uniforms-skrædderi
målkonfektion
skrædderi
Spørg om vort ny
kontosystem.

I. B. Schilder

Nørregade 7, København K

**Centralværkstedernes
Marketenderi**

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

Driftsudvalget

A/s Kulimporten Dania



H. C. Andersens Boulevard 9, Kbhvn.
Central 3443

A/s RONDO RADIO Byens største udvalg
Stengade 24 og 28
Tlf. Helsingør 21 20 04
i **FJERN SYN**

Aarhus Amtstidende

NYBORG

RICHARD LEHN'S EFTF.

1. Kl. Herreekvipering Tlf. Nyborg 68

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

Bøger - Papir - Musik
Bødtcher-Jensen
Kongegade, Nyborg, Tlf. 33

Til daglig og Fest
»**BORGERFORENINGEN**«
altid bedst
Tlf. Nyborg 1313 H. Nicolaisen

HJ. MARTENS EFT.
v/ Peter Christensen
GULDSMED & GRAVØR
Nørregade 6, Nyborg, Tlf. 369

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. Vær
NYBORG - TLF. 111, 2 LIN.

Nyborg Ligkistemagasinet
K. Jacobsen. Snekermester
Besørger alt vedr. Begravelse
el. Ligbrænding. Grdl. 1897.
v/ Slottet . Tlf. 171

ANDERSEN & KUDSK
Fotograf og Fotohandel
Kongegade 31 - Tlf. Nyborg 1077

NØRREGADES KIOSK
Nørregade 9 (Alfred Johansen) Tlf. 261
Alt i
Dag- og Ugeblade, Tobak og Spiritus

A/s C. F. Schalburg
VINGAARDEN I NYBORG
Grundlagt 7. juni 1817

Drewsen & Nellemann
NYBORG . TELF. 25 og 189
Isenkram-, Støbegods-, Glas-,
Porcelæn- og Udstyrsforretning

**NYBORG DAMPVASKERI
OG TRI-RENSERI**
Kemisk Tøjrensning
Telefon 54

Forlang!

**Carlsminde
øl og vand**

S. Pryds Slagtermester
Knudshovedvej 51
Telf. 1430 1. Kl. s Kød og Flæsk

Windsor Nørregade 20
Telf. 1811
Herre- og Drengeskivering



Regnfrakker

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

FREDERICIA

FREDERICIA KUL-KOMPAGNI A/S

Loehr og Holmelund

... vi sælger varme

Telefon
170-888
4 linier

FREDERICIA KUL- OG BRÆNDEHANDEL A/S

KUL- OG KOKS-IMPORT

Forhandler af Fredericia Gaskoks

IMPORT AF



EULRADS OG KONTOR
VESTMANNEN
TELEF. 955

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

L. A. Jørgensen, Lørgårdsvej 63

BOGTRYK

Telefon Asta 5002, København S

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

STRUER

Frisørsalonen

Jyllandsgade 9 . Struer

anbefales
Gustav Jensen

For Synet en Vinding,
køb Brillen hos Sinding!

✱ STRUER . Tlf. 119

AARHUS

Jensen & Nielsen

Kirkegaardsvvej 1, Aarhus, Tlf. 21379

Stort
Udvalg i
Grav-
monumenter

Aarhus og Omegns Begravelsesforretning

Nørregade 1

Telefon 35183 - Privat 67373

S. Bendtsen & Co.s Eftf.

Skræderi
og
konfektion

Skræderforretning

Rymsgade 27, Aarhus

Uniformer af enhver art leveres

Telefon
Aarhus 23720

Leverandør
til DSB

KALUNDBORG

Slagtermester Børge Rasmussen

Kordilgade 10
Telefon 173
Privat 1243

Altid første Kl. Varer

Karlsbjerg Mejeri

Tlf. Raklev 19

Lev. til Feriehjemmet

Spis

Kalundborg Margarine

Th. Jørgensen . Tlf. 90

Daglig friskkærnet
Leverandør til Feriehjemmet

M. H. Iversen

Mode- og Manufakturforretning

Kalundborg - Tlf. 82

Leverandør til Feriehjemmet

OTTO NIELSEN

Malermester



Tlf. Kalundborg 447

Fiskehus Nr. 1

Viktor Nielsen

Tlf. Kalundborg 659

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

Leverandør til Feriehjemmet.

Murermester og Cementvarefabrikant CHR. SCHRØDER

anbefaler sig med alt Murerarbejde,
Terrassarbejde, Havelliser, Flag-
stangstødder m. m.

Tlf. Kalundborg 360

J. Kjær Christensen

aut. installatør

Kordilgade 4 . Telefon 520

Lev. til feriehjemmet

KALUNDBORG KULKOMPAGNI

Aktieselskab

Tlf. TRETEN

Fineste

Kød, Flæsk, Paalæg

Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44
Tlf. Kalundborg 161

Leverandør til Feriehjemmet

Raklev Brugsforening

pr. Kalundborg

Tlf. Raklev 21

Lev. til Feriehjemmet

A. M. JØRGENSEN

Kleinsmed. Aut. Gas- og Vandmester
Centralvarme, Bad, WC, Pumpeanlæg

Sct. Jørgensbjerg 25

Tlf. Kalundborg 71

»Køb det hos

Schone

lige i nærheden»

Kalundborg

Fællesbageri

Kul, Koks, Briketter & Brændselsolier

IMPORTKOMPAGNIET A/S

KALUNDBORG

Telf. *33 (Flere Lædn.)

H. RASMUSSEN . Gartner

Gisseløre

Tlf. Kalundborg 594

Leverandør til feriehjemmet

Viggo Hansen

Kystens Købmandshandel

Sdr. Nyrup pr. Kalundborg

Telf. Raklev 43

L. ELLING

Bog- og papirhandel

Kordilgade 17 Kalundborg Tlf. 57

Leverandør til feriehjemmet

VARE-MESSEN BUUR-NUDSEN

Sengeudstyr, Gardiner, Hvidevarer
Kalundborg - Tlf. 426

Beiers TAPET & FARVER

SKIBBROGADE 3, KALUNDBORG

Tlf. 254

Leverandør til Feriehjemmet

Blomsterforretningen FLORA

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

Spis mere OST,

ring saa kommer Fallesen
Tlf. Kalundborg 1029