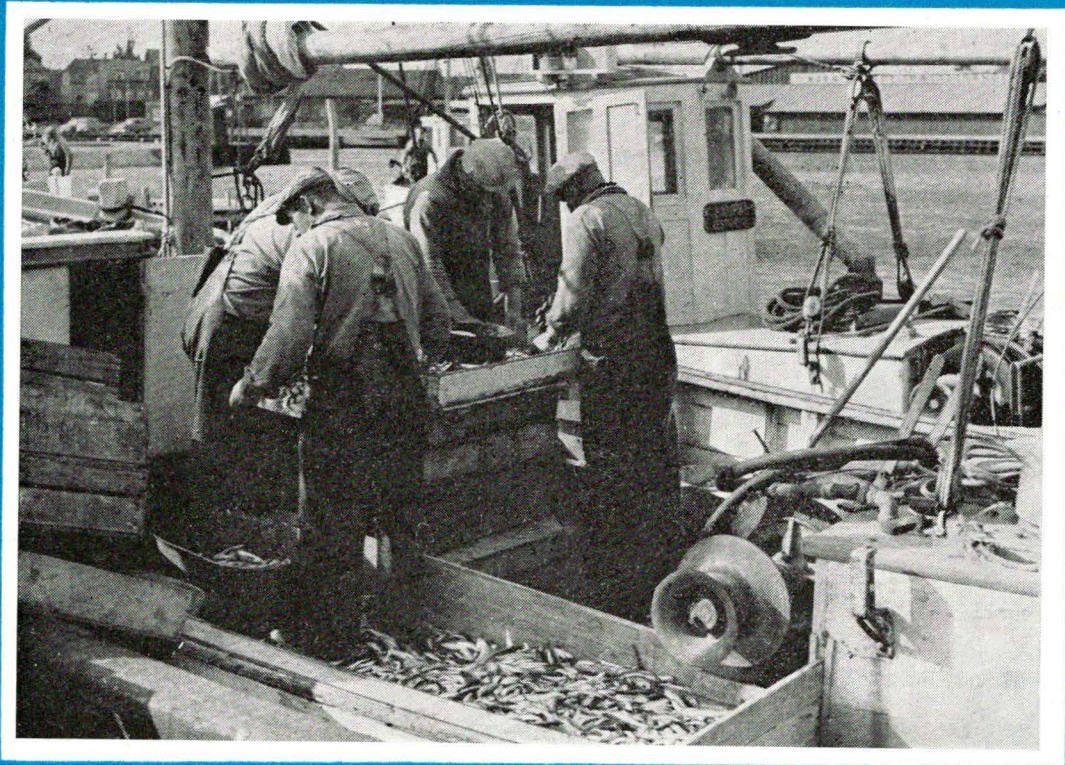


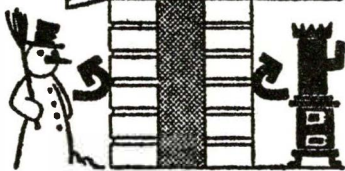
DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 15 . 5. AUGUST 1960 . 60. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

HOLD KULDEN UDE
OG VARMEN INDE -
MED ↘



DAPORKA

*Effektiv
skum-isolering*

Et kvalitetsprodukt fra $\frac{1}{2}$ Dansk Asfaltfabrik

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

Til tjeneste med alle oplysninger uden forbindelse

Autoriseret Entreprenør . Heibergsvej 54

TELEFON 58172 . AARHUS



Foruden vore sædvanlige smukke clichéer i zink eller kobber mangfoldiggør vi satsformer i hård eller blød plastic, og clichéer i tynd zink eller plastic. Vi står altid til tjeneste med oplysninger.

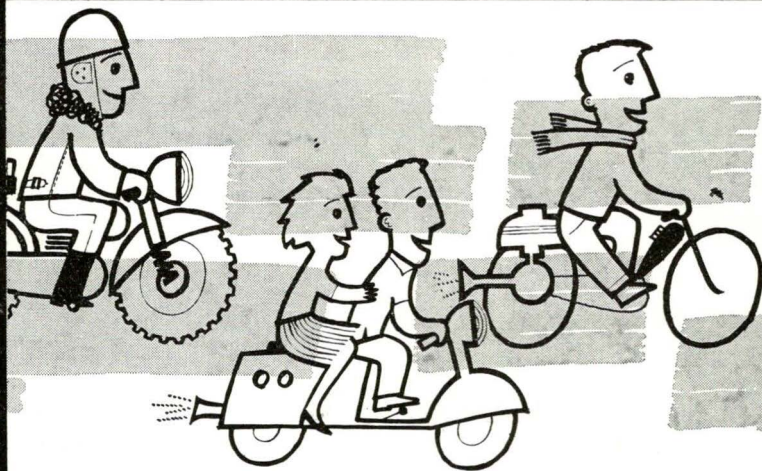
Ring til telefon central 11900

$\frac{1}{2}$ H. MATZEN

KNABROSTRÆDE 20 . KØBENHAVN K

BP-ZOOM

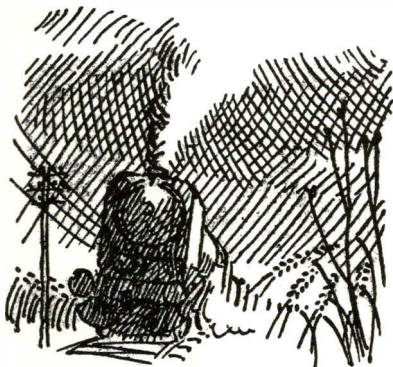
det eneste BLYFRI
specialbrændstof
til alle 2-hjulede 2-taktere



Benzin og olie er lige vigtige for to-takterne. BP-ZOOM er sammensat af BP's blyfri specialbenzin og ENERGOL TOTAKTOLIE. Derfor er BP-ZOOM det eneste brændstof, som beskytter effektivt mod tilkoksning og tændrørsvanskeligheder, holder motoren ren og udnytter trækraften fuldt ud. BP-ZOOM - færdigblandet på BP's depoter, sikrer Dem pålidelig, støt og økonomisk kørsel over utallige kilometre!



- en verdensindustri
i Deres tjeneste



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 15 - 60. ÅRGANG

5. AUGUST 1960



Indhold:

Smidighed i fortolkningen	227
Kalundborg station i støbeskeen	229
Optimisme	230
Bremen - et eksempel på storstilet social boligbygning	231
Betydningen af en tunnel gennem Brenner	232
Godsvogne til vejrs	233
Fra Medlemskredsen	234
Natarbejdere skal spise om dagen	235
FN hjælper	235
Den seneste udvikling i A-pressen	236
Personalia	238

Forsidebillede:

Sildesæsonen er i fuldt sving.



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.

Smidighed i fortolkningen

De faglige organisationer i Danmark, der omfatter den største part af lønmodtagerne, har fra sin oprindelse og til i dag udviklet sig til at blive et betydningsfuldt led i samfundslivet, hvilket meget logisk har medført et medansvar for den socialpolitiske udvikling i landet.

Fagbevægelsens øverste ledelse erkender dette ansvar, og med formanden for LO, Eiler Jensen, i spidsen har den taget klar afstand fra de i den senere tid så hyppigt forekommende ulovlige strejker.

Dansk Lokomotivmands Forening slutter op bag LO i dette spørgsmål, hvilket vi forøvrigt tidligere har givet udtryk for her i vort fagblad, og vi gentager, at en overenskomst, parterne har forhandlet sig til rette om og derefter underskrevet, selvfølgelig skal overholdes af begge parter, hvis der skal være mening i princippet om frivilligt indgåede kollektive overenskomster.

Når dette er sagt, vil vi dog gerne nævne, at redaktøren af LO's organ »Løn og Virke«, Holger Jensen, i serien »Nyt fra arbejdsmarkedet«, der udsendes af radioen, i udsendelsen den 29. juni d.å., fremkom med nogle kommentarer til disse strejker, som var interessante at lytte til, idet man fik en bedre forståelse af, hvad der ligger til grund for dette rent samfundsmæssige vanskelige problem.

Holger Jensen, hvis kommentarer altid fremføres på en nobel sympatisk måde, anvendte adskillige gange i den foran nævnte udsendelse, vendingen »større smidighed« i forbindelse med overenskomsternes udformning og løbetid, og her er vi ved et problem, som vi gerne vil knytte nogle bemærkninger til og udvide noget nærmere, thi er der noget, vi lokomotivmænd savner, så er det smidighed i fortolkningen af de for os gældende love og bestemmelser.

Vi har tit undret os over denne manglende smidighed hos vore medansatte, og til belysning heraf skal vi fremdrage nogle enkelte eksempler, der helt og fuldt bekræfter vor påstands rigtighed.

En MY-uddannet lokomotivfører 12. lønningsklasse, der kører i reserven, udførte en af pinsedagene i indeværende år en tjeneste, hvis varighed gav ham ret til at beregne sig betaling for 1½ overtime i overensstemmelse med reglerne om kontant betaling for udført overarbejde på de særlige helligdage. Rapporten blev indsendt, men nogle dage senere tilbagesendt med en bemærkning om, at det kunne den pågældende lokomotivfører ikke tilkomme, idet tjenesten den nævnte helligdag var fremførelse af tog med MY, og da dette er funktion i 15. lønningsklasse, var han afskåret fra at få overtiden betalt. Lokomotivføreren henvendte sig personligt på kontoret, hvorfra rapporten med bemærkningen var afsendt, og gjorde opmærksom på, at der måtte foreligge en misforståelse, idet han ganske rigtigt forrettede afløsningstjeneste på MY, men ikke oppebar funktionsvederlag herfor. Men nej, det var ingen misforståelse. Man var godt klar over, at lokomotivføreren ikke fik funktionsvederlag gældende for 15. lønklasse til daglig, men den omtalte pinsedag oppebar han jo kørepenge gældende for denne lønklasse, hvilket

Banetunnel i stor højde

Som følge af dårlige jordforhold opstod store skader og ofte afbrydelse af trafikken gennem jernbanetunnelen ved Torralba på linien Madrid-Barcelona. Tunnelen, der er 1012 m lang og ligger i 1119 meters højde, måtte derfor opgives, og de spanske statsbaner tog fat på bygningen af en ny.

Den er nu færdigbygget, ligger i 1085 meters højde og er 3300 m lang. Tunnelen fører over bjergkæden Sierra Ministra, og liniens kraftigste stigning gennem tunnelen er på 10 grader. Den nyeste teknik er taget i anvendelse, man har således brugt sammensvejsede skinner på betonsveller gennem tunnelen efter det franske patent, som DSB nu også går over til med hensyn til svellerne.

Italienske persontog med eget el-værk

Det er ikke længe siden, Italiens statsbaner lod installere belysning i personvogne ved lysstofrør, beregnet til 220 volt vekselstrøm, 100 Hz. Systemet er sådan, at hver vogn medfører sit eget lille el-værk, som er anbragt under vognkassen ved siden af boggiene. De italienske baner har hos private fabrikker bestilt 400 nye personvogne med 1. og 2. klasse samt liggevogne. De skal leveres i løbet af indeværende år og vil alle blive udstyret med dette system af lysstofrør.

Sovjetbane på 5400 km under el-drift

I de senere år har man arbejdet på elektrificering af den 5400 km lange jernbane fra Moskva gennem det sydlige Ural til Irkutsk ved Baikalsøen. Herfra skal den senere i forbindelse med den sibiriske bane til Wladiwostok. I løbet af den kommende sommer vil den 5400 km lange el-bane være færdig, og på dele af strækningen kører allerede elektriske tog. Kraften bliver leveret fra det store værk »W. J. Lenin«, vandkraftværkerne Nowosibirsk og Irkutsk samt fra en række varmekraftværker. For første gang i Sovjet kører togene her på vekselstrøm. El-drift i fuldt omfang på den 5400 km lange bane vil blive indført fra næste år.

var ensbetydende med funktion, hvorfor han ikke yderligere kunne tilkomme at få overtiden betalt.

Ja, man undrer sig lidt over en så fin fortolkningskunst, men skal vi karakterisere den, vil vi kalde den for marskandiseragtig. Ikke for at sige noget nedsættende om de mennesker, der driver en lille virksomhed af denne art; det er nu engang deres levebrød at købe så billigt som muligt og sælge så dyrt som muligt. Men at en medansat på et administrationskontor anlægger lignende synspunkter, det forekommer uanstændigt og helt ved siden af almindelig sund fornuft.

I forbindelse med afløsningstjenesten på MY af lokomotivførere i 12. lønklasse med hensyn til udbetaling af funktionsvederlag, har vi et andet eksempel på usmidighed hos vore foresatte i forståelsen af begrebet funktion.

Her er nemlig et spørgsmål om funktionsreglerne harmonerer med det praktiske liv og fortolkes i overensstemmelse med den udvikling, der har fundet sted indenfor lokomotivtjenesten, siden den nuværende lønningsslov trådte ud i livet.

Vi mener, at når en lokomotivfører i 12. lønklasse tages ud af fast tur – hvor han ellers normalt rettelig hører hjemme – for at forrette afløsningstjeneste på MY, så er det urimeligt, at funktionen afbrydes, blot fordi der forekommer nogle dage med tjeneste på damploko, thi det må erindres, at arbejdsområdet for en udnævnt MY-lokomotivfører foruden at omfatte togfremførelse med MY også dækker tjeneste på damploko og MO-vogn.

Det er muligt, at man ved hjælp af juridisk hokus pokus kan afbryde funktionen i forannævnte tilfælde, men det forekommer usmidigt og ikke umiddelbart indlysende.

Fortolkningen af tjenestetidsreglerne giver også ofte anledning til irritation, og vi forstår ikke den modvilje, der vises mod rimelige ønsker fra personalets side, når der forhandles om lokomotivpersonalets ture ved køreplansskiftet.

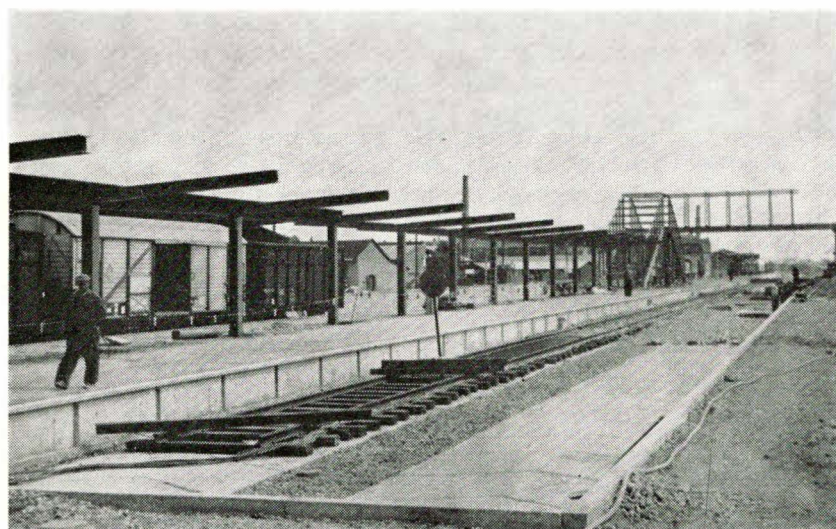
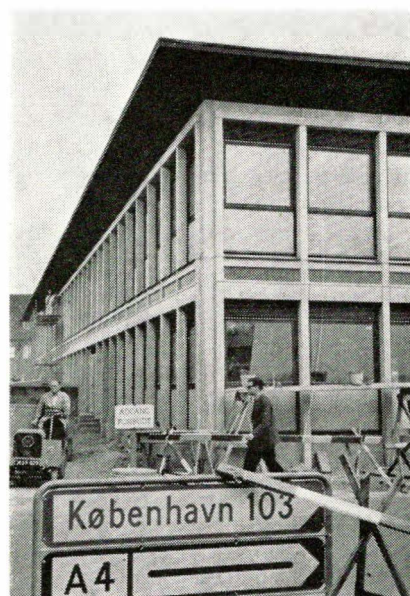
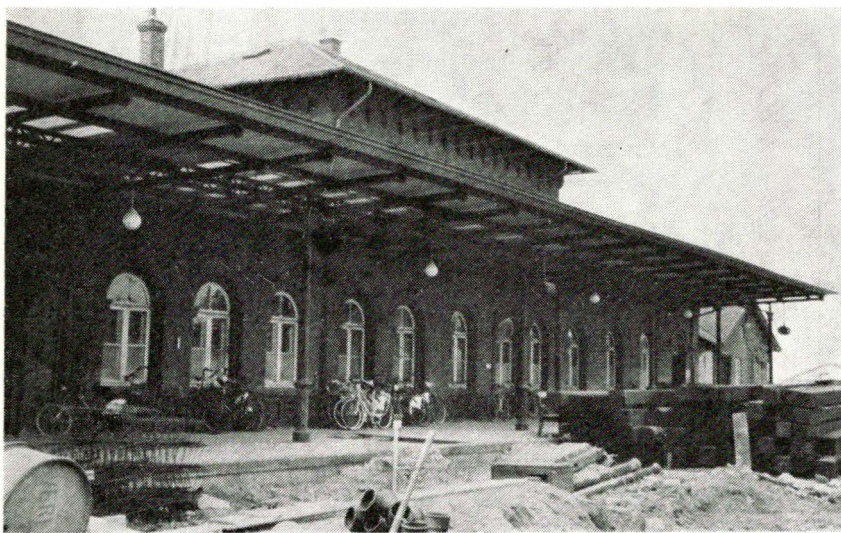
DSB er, trods konkurrence fra andre transportmidlers side, rygraden i dansk transporterhverv, og det er almindeligt anerkendt, at statsbanerne yder en god service under alle forhold. Lokomotivpersonalet er et ret væsentligt led i den daglige drift, og det bør også medføre anerkendelse i form af mere elastiske fortolkninger af de forskellige love og regler, vi er underkastet.

Reklametjenestens folk indenfor statsbanerne har gennem en god indsats forstået at gøre vor etat populær hos den danske befolkning, og hvorfor ikke prøve at gøre arbejdspladsen populær også indadtil hos personalet.

Vi henstiller derfor til de af vore medansatte, som på administrationens vegne fortolker bestemmelserne; sæt de små sko og forlad de trange og lavloftede stuer, som også en af fagbevægelsens ledende mænd – formanden for smedeforbundet, Hans Rasmussen – fornylig har udtalt i forbindelse med en omtale af de kommende overenskomstforhandlinger på det private arbejdsmarked.

Lad os følges ad. Ud hvor der er højt til loftet og vidt til væggene. Hvor en frisk vind kan blæse alle disse småligheder langt væk. Det vil være til gavn for alle parter, og ikke mindst for den etat, vi tjener, og hvis trivsel vi alle er interesseret i.

Kalundborg station i støbeskeen



Tilsyneladende ud af et planløst virvar fremstår konturerne af den nye Kalundborg station, men det er også kun tilsyneladende. Man har fulgt et minutløst udarbejdet tidsskema for dette store ombygningsarbejde, som skal være gennemført samtidigt med etablering af den nye hurtigskiforbindelse mellem Kalundborg og Århus til efteråret. Ikke en detalje af det gamle stationsområde har undgået ændring, og arbejdet udføres samtidig med, at den daglige drift opretholdes uændret og uhindret. Man får respekt for den tekniske organisation, som har betinget, at tidsskemaet afvikles med præcision. En beundringsværdig præstation.

Øverst til højre ses lidt af den nye stationsbygning. Stilen er let og elegant. Til venstre ses den gamle bygning, en typisk repræsentant for banegårde, der byggedes for 60-70 år siden. Den nye stationsbygning er drejet 90° i forhold til den gamle og ligger for enden af denne. De øvrige billeder er glimt af den livlige aktivitet, og på det midterste ses det jernskelet, som er begyndelsen til den overdækkede forbindelsesbro ud til færgelejerne, hvor Århusbådene skal lægge til.

Optimisme –

Man skal være optimist – det er mindst anstrengende, men muligvis noget risikabelt i en tid, hvor den kolde krig stadig skærper fredsbetingelserne.

Men trods mislykkede topmøder og gærende uro i de tropiske regioner er verden tilsyneladende inde i en opgangsperiode, der lover godt for fremtiden. Større produktion, bedre omsætningsmuligheder og en god beskæftigelsesgrad giver optimismen et tilforladeligt ståsted og startsted.

Men penge og priser har stadig besvær med at finde den hensigtsmæssige tilpasning, og den onde cirkel fortsætter sit kredsløb uden større konjunktursvingninger giver udslaget, så der til den fornødne lønglidning må anvendes de skarpere kampmidler.

Pristallet er nemlig ikke længer det værn mod dyrtiden, som til en begyndelse var hensigten.

Nye – og forhåbentlig bedre, i hvert fald dyrere varer – er kommen med, og genstande, som vel nok tidligere er blevet betragtet som luksus, er med den naturlige udvikling indgået i det daglige forbrug som nødvendige hjælpemidler, men ikke påvirket det normgivende husholdningsbudget med tilstrækkelig vægt; med rene ord, der er ikke det forslag i pengene, som en regulator skulle være garant for.

Derfor efterlyses en kursændring, og en revision af det bestående grundlag er jo også under forberedelse.

Et omfattende undersøgelsesmateriale har været stillet til disposition for det udvalg, der skulle udarbejde en betænkning, og samfundet – vel specielt lønmodtagerne – er spændt på, hvad resultat den endelige folketingsbehandling vil bringe.

I tjenestemandskredse ser man med en vis skepsis på de politiske operationer og amputationer, der skal foretages, fordi man ikke kan overse konsekvenserne af, at der pilles ved fæstningen.

Det statistiske departement har for eksempel udregnet, at det ville være en fordel, hvis skatterne udgik af pristalsbudgettet og størst, når også de indirekte kom i betragtning, men samtidig er dog gjort opmærksom på, at såfremt skattestigningen forholdsmæssigt var større end de øvrige beregningsfaktorer, ville det betyde en svækkelse af de bestående regler, og man er derfor noget nervøs for, at nye principper kan give anledning til uønskede manipulationer, der forrykker det tilsigtede balanceforhold mellem løn og prisniveau.

Ved forbrugsbegrænsende aktioner og tvangsopsparinger kan udgiftspositionerne holdes i ave, og selvom statskassen ikke i øjeblikket lider af økonomisk åndenød, må man være forberedt på, at en skatteforhøjelse kan komme med i billedet ved den urolige verdenssituation.

Der næres altså nogen betænkelighed ved at pille ved pristalsbeskyttelsen, skønt den ikke er blevet det forsvar mod dyrtiden, som sikkert har været meningen ved starten, og hvis den ukritisk kommer i autoriteternes magt, kan den være et farligt våben, når krav og kår skal bedømmes i sammenhæng. Fortolkningens kunst kan nemlig give sig udslag i, at paragraffer, der på papiret ser yderst

tillidsvækkende ud, i den praktiske udformning får en noget tvivlsom karakter, som ganske rolig negliger de teoretiske forudsætninger.

Den forbeholdne stilling til en ændring af pristalsstrukturen er ikke dikteret af egoistiske hensyn.

Tjenestemændene er som tålmodige optimister stadig blevet henvist til de bageste pladser i venteværelset. De har været yderst lydige for samfundsassellerne om mådehold, og adskillige gange siddet tilbage med sorteper, når kortene blev fordelt i spillet om forbedrede levevilkår.

Når periodisk den uundgåelige tikroneseddel skulle stimulere den slunkne lønningspose – ja, det lyder paradoksalt – blev praktisk taget købekraften forringet, fordi skattevæsen og næringsliv omgående reagerede mod et gunstigere facit på det anstrengte husholdningsbudget.

Så længe skruen uden ende – vareforhøjelse contra lønstigning – holdes i sving, bliver det en vanskelig opgave at dæmme op for inflationens snigløb, som afskærer den fornødne kontrol med penge og priser.

Det er trist, at den nye lønningslov allerede er forelået. Målet var jo at tilvejebringe samme sociale og økonomiske position for medarbejdere i privat og offentlig virksomhed. Den lønglidning, der i mellemtiden har været nødvendig, for at bevare arbejdsroen, har tjenestemændene foreløbig ikke fået andel i.

Med de ringe advancementsvilkår og normeringslovens advarsel mod stillingsforbedringer, er der i pekuniær henseende tale om en forskelsbehandling, som desværre en moderniseret tjenestemandsslov ikke har formået at råde bod på, og nu ventileres en pristalsrevision, som nødig skulle berede tilsvarende skuffelse.

Når nu skatten er antydnet som helbredelsesmiddel for det alderdomssvækkede pristal, så er det vel næppe den diagnose, man havde ventet til bedring.

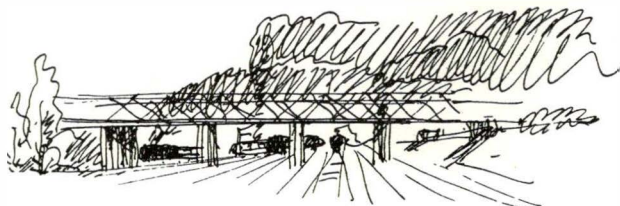
Men forbruget bliver noget vanskeligt at billiggøre, så længe de udendørs forhold er usikre og ubestemmelige og navnlig nu, hvor de ny markedsdannelser spiller ind.

Det vil være svært på længere sigt at fastlægge et almindeligt velfærdsprogram selv med den bedste vilje i behold, og reservationen til den forestående revision kan derfor ikke komme overraskende.

Men som sagt er optimismen stadig rådende, og bestræbelserne på at vinde terræn for fred og fremgang følges med opmærksomhed og tillid.

Inflationsspøgelset lufter ganske vist i tide og utide skelettet, men svækker dog ikke troen på, at normale tilstande er inden for den sunde fornufts rækkevidde, og så er jo blot det aktuelle spørgsmål, på hvilken måde, med hvilke midler og med hvor lang frist de foreliggende problemer bør løses.

Argus.



Bremen – et eksempel på storstilet social boligbygning

Bremen er en af de byer, som det i særlig grad lønner sig at besøge, hvis man vil studere effektiv og moderne boligbygning i Den tyske Forbundsrepublik. Dette gælder såvel boligbygningens omfang og sociale – almennyttige – karakter som dens tekniske og arkitektoniske side.

For først at give et indtryk af boligbygningens omfang i Bremen kan nævnes en del illustrerende tal fra den officielle statistik. Siden 1945 har Bremen bygget 91 000 nye boliger i byen selv, og 20 000 i Bremerhaven, som hører til statsområdet. Af de 550 000 indbyggere i byen Bremen bor i dag 330 000 i nye moderne boliger. Med disse ydelser ligger Bremen i spidsen for samtlige byer i Vesttyskland, som den kan sammenlignes med. Dermed har Bremen på en overbevisende måde demonstreret, hvad man kan præstere, når ikke alene viljen til genopbygning, men også viljen til fælles indsats i en fremskridtsvenlig boligbygningspolitik er til stede blandt de brede lag af befolkningen og udløser aktivitet af planmæssig art og med sans for perspektiver, ikke blot hos de offentlige myndigheder, men også hos faglige, kooperative og almennyttige sammenslutninger og institutioner af enhver art.

Efter at have set nærmere på boligpolitikken og dens udvikling og gennembrud i Bremen er jeg kommet til den erkendelse, at den mønstergyldige udvikling i en by som var meget hårdt ramt gennem i krigen i høj grad skyldes arbejdernes aktive indsats gennem stærke, faglige og kooperative organisationer, idet disse stadig påny har givet impulser til en omfattende og rationel social boligbygning.

I drabantbyen »Neue Vahr« i Bremen har man allerede fuldført 3649 af de planlagte 10030 nye boliger. Det nye boligkvarter med sine moderne bygninger af meget forskellig højde, med sine lyse farver og de mange indstrøede grønne plæner, gør et tiltalende og venligt indtryk også på besøgende fra skandinaviske lande, som også efter vesttysk opfattelse er fremskridtsnationer, når det gælder social boligbygning og som af mange tyske boligeksperter anses for forbilledlig også i arkitektonisk henseende.

Det er næppe nogen tilfældighed, at man i ikke lille udstrækning i de vesttyske storbyer har betjent sig af arkitekter fra de nordiske lande i forbindelse med genopbygningen og den moderne boligbygning. Således også i Bremen. Den 18. september 1959 blev der i den nye bydel »Neue Vahr« holdt en stor sammenkomst, hvor cirka 3500 boliger var repræsenteret. I »Neue Vahr« bygger det almennyttige boligselskab »Genoba«, et stedligt datterselskab til det almennyttige boligselskab »Neue Heimat«, som er en kombineret institution skabt af fagorganisationerne og boligsamvirket i fællesskab.

I drabantbyen »Neue Vahr« skal der i løbet af 4 år bygges 10030 boliger. Denne nye bydel i udkanten af Bremen på et område, som ikke tidligere har haft nogen bebyggelse vil, når den er fuldført, have en befolkning på 36 000 til 38 000 mennesker. I denne drabantby bliver der en blanding af 4 a 5 etagers huse og 8 og 22 etagers bygninger og desuden et bolighjem for ugifte og ægtepar, hvor begge har udearbejde og som også bliver i 22 etager og som bygges efter planer udarbejdet af den finske arkitekt professor Alvar Aalto. Denne storstilede boligbygningsmåde er for Bremen, som tidligere var en by med 1 og 2 familiers huse, en ligefrem revolutionær udvikling. Initiativet til denne boligplan udgik fra fagorganisationer og arbejdstageres politiske repræsentation i Bremen.

Alle boliger i den nye bydel er fjernopvarmet gennem eget kraftopvarmningsværk. Drabantbyen »Neue Vahr« får 6 skoler, 4 kirker, en svømmehal af store dimensioner, fælles vaskeribygninger, børnehaver og legepladser, ungdomshjem og en kunststig ind sø.

Projektet koster 300 til 320 mill. D-mark, hvoraf 220 til 230 mill. falder på den rene boligbygning, de øvrige 100 mill. på udgifter til pladser, færdselsveje, offentlige investeringer o.s.v.

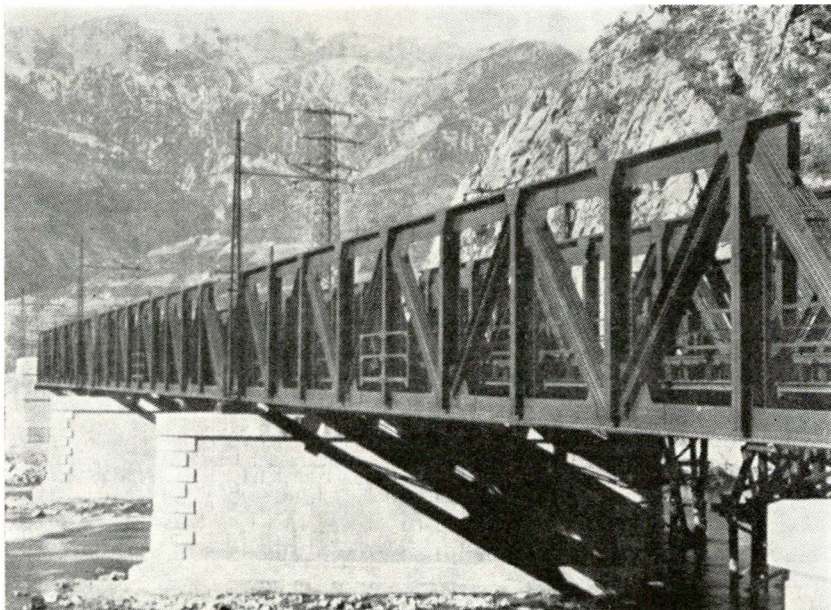
Huslejen i den nye drabantby udgør 1,10 D-mark pr. kvadratmeter som grundbeløb og med tillæg for udstyr 1,29 til 1,31 D-mark, hvilket under de givne forhold anses for at være en gunstig lejepris. Udgifterne til opvarmning er gennem den centrale fjernopvarmning blevet presset ned til 0,27 D-mark pr. kvadratmeter pr. måned, medens det sædvanlige gennemsnit udgør 0,50 D-mark efter oplyst herom af repræsentanter for vedkommende boligbyggeselskab.

Disse ydelser er alene mulig gennem en storstilet financier støtte fra bystaten Bremens side. Denne støtte har sit udgangspunkt i »Loven om afskaffelse af bolignøden i landet Bremen af 27/3-1956«. I denne lov hedder det, at i løbet af 4 år skal der med statsstøtte rejses 10 000 boliger pr. år. Støtten består i særdeleshed i offentlige boligbyggelån, i overtagelse af garantier og i ydelsen af hjælp til renter og afdrag ved hjælp af midler fra kapitalmarkedet. Forrentningen af lån kan i nødstilfælde skrues ned til 0 procent og afdragene til 1 procent. Det kan tilføjes, at boligerne i drabantbyen »Neue Vahr« fortrinsvis bliver bygget for familier med en bruttoindkomst på 500 D-mark og derunder.

Denne fremstilling må selvsagt ikke tolkes derhen, at boligproblemerne i sin helhed allerede er løst i Vesttyskland. I Köln blev det oplyst, i en samtale jeg havde med byens overborgmester, Theo Burauer, at der foreligger 84 000 ansøgninger om egen bolig. Cirka 14 millioner mennesker har siden 1945 fået nye boliger i Vesttyskland; men det vil givetvis endnu tage en årrække, før alle har fået tilfredsstillende boligforhold blandt andet på grund af antallet af flygtninge og fordrevne fra Østzonen og Øststaterne, som i høj grad har rejst problemer på dette felt og til trods for den virkelig storstilede indsats som er gjort fra de almennyttige boligselskabers side.

Arvid G. Hansen.

Betydningen af en tunnel gennem Brenner



Jernbanebro over floden Adige.

Ligesom spørgsmålet om en Storebæltsbro eller en Øresundstunnel jævnligt dukker op i avisspalterne herhjemme, vender man i Italien stadig tilbage til betimeligheden af en tunnel gennem Brenner.

For at forstå hvor vigtig en eventuel tunnel kan være i forbindelse med denne livsvigtige trafikvej, er det måske på sin plads at se lidt på dens specielle formål. Brenner er grænsepasset over alperne uden nogen tunnel, og det forbinder i virkeligheden Italien med Østrig og Tyskland på den mest direkte måde.

Som det er kendt, udgår den dobbeltsporede jernbanelinie over Brenner fra Verona på den italienske side af alperne. Den følger Adigefloden gennem en frugtbar dal omgivet af høje bjerge på begge sider, til den når Bolzano. Herfra løber den videre langs Isarco-floden i kraftig stigning. Landskabet bliver mere vildt, men om muligt stadig smukkere. Ved Vipitino er banen oppe i små 1000 m højde, og herefter begynder vanskelighederne. Bjergene ser ud til fuldstændigt at spærre vejen,

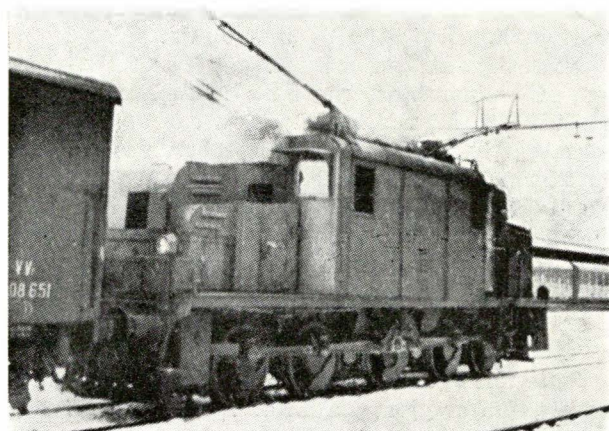
og adgangen mellem dem er sine steder så smal, at det har været nødvendigt at ændre flodens løb for at skaffe plads til jernbanesporene. Stigningen er over 25 pro mille. I 1100 meters højde begynder den stærkeste stigning, og det var her nødvendigt at anlægge dobbelte kurver for at føre banen op i selve pashøjden. Over en strækning på 4 km løber banelinien gennem en drejning på 180°. Over de næste 8 km snor banen sig ustandseligt for at komme i højden og når endelig pashøjden i 1370 m højde over havet.

Umiddelbart herefter – på den østrigske side – går banen stejlt ned gennem utallige kurver og modkurver, indtil den når Innsbruck. Fra Vipitino til Brenner er der 23 km. Ved at begynde en jernbanetunnel ved Vipitino til et stykke før den lille østrigske by Matrei, har man beregnet at kunne spare en strækning på 12 km. Det lyder måske ikke af så meget, men det vil alligevel have en overordentlig økonomisk betydning.

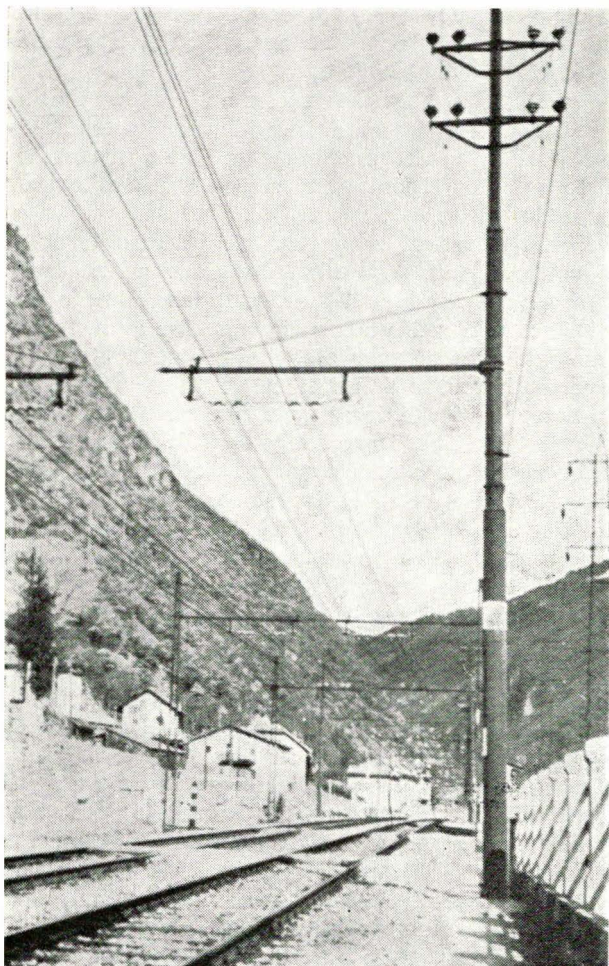
Man må huske, at denne strækning er kurve efter kurve, og de er dyre at passere – det koster en masse tid at komme både ned og op, det koster voldsomt slid på materiel, og endelig må der benyttes dobbelt maskinkraft til næsten alle togstammer.

I damptogenes tid var strækningen Vipitino–Brenner særlig interessant. I Vipitino måtte togstammerne meget ofte deles op i flere små – og godstogene som regel altid i mindst 3 mindre tog. Selv disse små togstammer krøb umådeligt langsomt opad, og altid med to lokomotiver foran og et i bagenden. De dampende og stønnende lokomotiver så ud som var de i en evig duel med bjergene – de krøb opad i en sky af røg og damp med en gennemsnitsfart på 17 km i timen.

Med de elektriske lokomotiver i dag går det både nemmere og hurtigere – men ikke ret meget hurtigere! Det er især nedkørslen, der af sikkerhedsgrunde, lægger beslag på de elektriske lokomotiver.



Ophold på Brenner station.



På vej mod Brenner.

Godsvogne til vejrs

I bestræbelserne for at betjene de store kunder bedst muligt har jernbanerne, som kendt, indført dør-til-dør transporten, hvor gods i store beholdere bliver bragt direkte til modtagerne. Dette system er af adskillige landes jernbaner udbygget sådan, at der er beholdere af alle mulige størrelser og beregnet til både fast og flydende gods samt korn, cement m.v.

Kraftige vognbjørne, som tager hele godsvognen op og kører den fra jernbanen ud i byen til bestemmelsesstedet, er også kendt i adskillige lande. Danske Statsbaner har også gjort forsøg herpå ved leje af sådanne vognbjørne, men om denne transportform vil slå an herhjemme i et sådant omfang, som det er set i udlandet, må nok betragtes som et spørgsmål.

Det nyeste på godstransportens område er præsenteret af det store spedititionsfirma »Intercontinentale« i Wien, som ved sit godslager har bygget en kæmpemæssig elevator, der kan løfte en jernbane-godsvogn op til anden etage. Det sker ved el-kraft, og elevatoren kan løfte en godsvogn på ialt 40 ton til 10 meters maksimalhøjde.

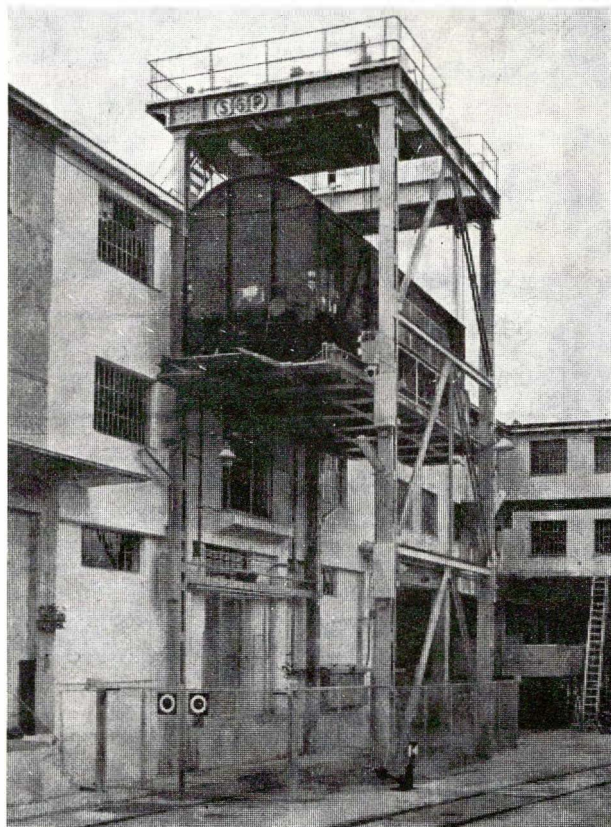
Ved en sådan elevator spares både tid og arbejdskraft. Aflæsningen sker på anden sal direkte med gaffeltrucks eller transportbånd til lagerlokalet. Det kan gå meget hurtigere end med de hidtidige benyttede arbejdsformer, og der kræves kun nogle ganske få arbejdere til at klare det hele. Godselevatoren bliver nu demonstreret for en lang række udenlandske jernbaners og store firmaers repræsentanter.

Man ser ofte togstammer med dobbelt træk på de stejleste strækninger. På disse steder ser man også togstammer af sammenkoblede lokomotiver på vej nedad, efter de har slæbt godstog op til Brenner fra Vipitino.

Det er ikke nødvendigt at gå i detaljer, med hvad det koster at vedligeholde sådanne bjergstrækninger. Om vinteren med sne, laviner og sten-skred er en hel hær af arbejdere beskæftiget med at holde linien åben, og selvom det indtil nu er lykkedes relativt godt, er det ikke sikkert, det vil være tilstrækkeligt effektivt om bare nogle få år.

Brennerlinien er den mest direkte forbindelse mellem en del af Østrig, hele Vesttyskland – for ikke at sige en stor del af Nordeuropa – og Italien. Det er den korteste forbindelse mellem Tyskland og Milano, Venedig, Bologna, Florenz, Rom og Neapel. Brennerlinien bliver stadig vigtigere, og der er stærke kræfter i gang for at eliminere flaskehalsen igennem bjergene ved hjælp af en tunnel på strækningen Vipitino-Brenner og Matrei på den østrigske side.

Den store transportnyhed. Her ser man elevatoren med den »svævende« godsvogn ved pakhuset i Wien.



Lønninger m.m.

Ferietid, ja det er herligt, man har fået pakket kufferten ind imellem bygerne, og skal til at låse dørene, da posten kommer. »Du må hellere få lidt lektüre med på rejsen til Rivieraen, der bliver nok tid til lidt læsning«. Han medbringer det blå blad, og det kommer selvfølgelig med på turen.

Men vi skal ikke hverken til Rivieraen eller Mallorca, hvordan i hede hule skulle vi få råd til det, har det nogensinde været meningen, at ganske almindelige mennesker, der selvfølgelig kun har een mands indtægt at leve af fordi man er så gammeldags at lade konen blive hjemme og passe børnene, skal have råd til at bruge af vor lille valuta-reserve til udenlandsrejser, nej tak det kunne være kønt, lad bare andre om det; nå det betyder jo heller intet, om man kan prale af at have været på Mallorca, hvis man så hverken har været i Svendborg eller Lemvig, samt alle de andre meget smukke steder i vort lille land.

Nej i ferien tager vi ud og nasser den hos familie og venner, så er der måske chancer for et lille overskud i denne måned, hvis, såfremt, ifald konen ikke igen begynder at snakke om, at jeg skal gi' ål på lørdag.

Og regnen den kom; men det er dog godt for noget, der er for lidt vand i Danmarks undergrund, blot mærkeligt det hele skal komme i ens sommerferie! Vi sidder dog lunt indendøre, synd for dem der er på telttur, de har dog ikke Dansk Lokomotiv Tidende at læse i, den må du hellere få gået igennem.

Nu har jeg vist allerede skrevet for meget, for det er sandelig et interessant lille stykke der står om lønninger af Georg Härtel, Hgl. Det var dog en slem forskel der er på håndværkerens og vor løn, ca. 1000 kr. på et kvart år; der er dog kun den forskel, at vi står i hver sin fagforening, vi har samme uddannelse, blot har vi et par teoretiske eksamener mere, det er måske det, der trækker fra, sikken et held, at man så ikke har gjort for meget ved det. Men tænk om man havde de 4000 kr. mere, så var det ikke nødvendigt at tage ud på nas, så kunne hele familien have taget op på vort dejlige ferie-hjem i alle 8 dage, og rigtig have nydt livet. En af grundene til vor lille løn er, at vi ikke fik nogen af alderstillæggene med op i den ny 7. lkl., det er sådan nu, at med 2 alderstillæg som størsteparten af os har, ligger vi med samme løn som stationsbetjenten, og lidt mindre end togbetjenten, heri ligger absolut ingen misundelse, det er ikke dem der får for meget, det er vi andre, der får for lidt. Jeg har en bekendt der er typograf, han har med skiftende arbejdstid, som os, 21.000 om året + ekstra feriedage for ubehagelig arbejdstid, heri medregnet 23 kr. pr. time for søn- og helligdagsarbejde, også et lille eksempel på, hvor godt håndværkeren i det private er med, vi to snakker tit løn sammen: »Men du har jo din pension«, siger han så. Ja, den narresut er meget brugt; men man behøver jo ikke at være lokomotivfyrbøder for at regne ud, at den har man så rigelig selv betalt, hvis man nogensinde får brug for den, sådan som man ser, der jages rundt

med lokomotivføreren, når han kommer op i årene, sidst behandlet i en leder her i bladet, og denne gang af vor ven »Nold«.

Ledere, dem har der været mange overmåde interessante af i vort blad. Brændende problem hedder den sidste, den indeholder en anden interessant historie, hvori redaktøren rigtig har fået sat de lyserøde briller på tippen.

Det står fast, vi er færdige med at diskutere vor indmeldelse i de samvirkende fagforbund eller LO, som det nu hedder; det er der mange andre der ikke er, men red. undser sig ikke for at bruge de gamle kendte dogmer mod dem, såsom flipproletariatet, honnøtte ambitioner, politiske anskuelser, de kan ikke finde deres egne ben m.v. Man skulle nærmest tro, at LO var bange for lidt konkurrence, vi er nogle der stadig mener, at det er hårdt tiltrængt, for der er vist ikke mange lokomotivmænd, der har set noget til nogen nye ideer, sammenhold, økonomisk fremgang, friske pust o.s.v. fra den side. Vi ser også der indenfor, at man er sig selv nok. Arbejdsmandsforbundet ryger i flæsket på Smedeforbundet og omvendt, hver dag sin ulovlige strejke (bare det var os). Der prædikes samarbejde, se indenfor vore egne gebeter, alt det traktorhalløj med en nær organisation indenfor CO I og LO. Der snakkes nye ideer; man tager blot dem, de har fundet ovre i Sverige og andre steder, og venter så på at de igen kan finde nye. Det kunne jo også være at Fællesrådet for Tjenestemænd og Funktionærer engang kunne tilføre LO nye ideer, og derigennem anspore LO til en indsats for de tjenestemænd, der er tilsluttet denne organisation, det synes i høj grad at være tiltrængt. Så bare stryg dogmerne, dem er der kun få der gider høre på mere. Vi lever i realiteternes og atomernes tidsalder, her er der kun kendsgerningerne der tæller.

I slutningen af lederen tales der om et organisationsvirvar, blot for levebrødens skyld; og om at nogen må ned af taburetterne, men hvem vil det, når de først er sat der? Det har jo hele tiden været sådan, at når rationaliseringen når toppen, så bliver der stoppet op, så langt er man ikke interesseret. Nå, et er praktik et andet politik.

Det er ligesom der nu er lidt opklaring undervejs, bare det nu holder; men nu gik de timer, det blev også en ordentlig smøre, blot for at sende en hilsen til et par udmærkede lærere og kørelærere på Helgoland samt kammeraterne på sidste motorskole.

Frede.

I følge lønstatistik for 1959 var gennemsnitsfortjeningen for smede- og maskinarbejdere på akkordløn henholdsvis tidløn 7.13 kr. og 6.27 kr. Arbejdsugen 45 timer, og for at blive ved den kvartårslige sammenligning, er indtjeningen henholdsvis 4147.05 kr. og 3667.95 kr. Ved direkte sammenligning med lokomotivmanden kan man kun bruge tidløn, i modsat fald skal dennes effektive tjenestetid tages i betragtning, og dermed stiger hans timefortjeneste.

Maskinarbejderens løn 3667.95 kr. Lokomotivfyrbøderens begyndelses- og slutløn 3375.00 og 3843.00 kr. Lokomotivføreren (12. lkl) begyndelses- og slutløn 3783.00 og 4401.00 kr. Lokomotivføreren (15. lkl) begyndelses- og slutløn 4102.00 og 4944.00 kr. Stedstillæg A.

Dygtige folk – dårlig behandling

For alle os lokomotivmænd er det en ganske naturlig ting, at vi skal på skolebænken for at gennemgå den undervisning, der nu engang er nødvendig for at opfylde de krav, der stilles til vor gerning.

Det er ligeså indlysende for os, at dem, der underviser os, får deres honorar herfor, thi det kræver både dygtighed og indsigt at opfylde kravene som lærer på jernbaneskolen. Undervisningen for vort vedkommende er dog ikke slut, når skolen forlades. Der er en ende tilbage som er ligeså vigtig som tiden på »Akademiet«, nemlig tiden hos den kollega, der af DSB er udpeget til at virke som kørelærer. For damp tjenestens vedkommende er problemet for år tilbage løst ved udnævnelse i gamle 7. lønklasse. For MY- og MO-tjenestens vedkommende er tingenes tilstand en ganske anden.

Det er ganske uforståeligt, at administrationen går så stærkt imod en absolut retfærdig behandling af vore kolleger, der virker som kørelærere i motor-tjenesten. Det virker dobbelt uretfærdigt, når man følger slagets gang i denne tid. Distrikterne har for overhovedet at klare sommerens trafik strammet kørselsfordelingerne, så de sorte rande under øjnene ses hos stadig flere og flere lokomotivmænd, og de kan ikke vaskes af. Men vore kammerater, der har det lidet misundelsesværdige job at være kørelærere, rammes dobbelt hårdt, fordi de knapt afmålte og hårdt tiltrængte ophold ofte må bruges til at undervise i. Men hvor længe tror DSB, at man kan forvente denne tingenes tilstand fortsætte med et: »I skal få en ekstra fridag, når vi kommer til den stille tid«. Tror DSB at øvrige lærerkræfter ville lade sig nøje med noget sådan? Der må være trukket store vekslere nok på disse lokomotivmænd. Det er for småligt af ledelsen at køre nej, nej, nej-programmet så langt ud, at interessen for og glæden ved at være en god og dygtig medarbejder går fløjten.

Det store problem bør ikke være, hvordan man kan klare det, at veksle en eenøre, men at betale rimeligt for vel udført arbejde, og bruges den rette målestok, er problemet ikke så stort.

G. A. Rasmussen.

Mon han kan huske det?

Den 17. maj 1927 holdt lokomotivfører Frankholm og jeg med lok. 914 forspændt tog 50 på Kø. st., alt var i orden, Frankholm sad højt på sit løse, polstrede sæde (eget fabrikat) og røg sin aftencigar, jeg havde min snadde tændt, vi ventede på færgen.

Det er altid morsomt at se på, når folk strømmer i land fra færgen mod toget, den aften var der to rejsende, som styrede direkte imod maskinen, den ene var formanden for »Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund« Johs. Kjærboel, den anden var, såvidt jeg husker, formand for »Formerforbundet«. De hilste op til mig, som sad ved perronsiden, og Kjærboel spurgte, om han måtte køre med på maskinen til Kh. Jeg fortalte Frankholm, hvem det var, og hvad det drejede sig om; den »gamle« brokkede sig, spurgte Kjærboel om han havde særlig tilladelse o.s.v. o.s.v. Jeg beroligede ham og sagde, at der sik-

kert ikke var nogen, som ville jage Kjærboel ned af »køretøjet«, når han først var kommet derop, – nå, »formeren« blev sendt ind i toget, og vi kørte. Kjærboel sad på mit sæde og spurgte, men hvad vi talte om, kan jeg ikke erindre. Men da vi efter ank. til Kh. satte den senere minister af, inviterede han Frankholm og mig til på en nærmere bestemt dag at spise et par stykker smørrebrød sammen som tak for turen, men Frankholm ville ikke gå med til det.

Møllebro.

Natarbejdere skal spise om dagen

Det tyske medicinske tidsskrift »Leben und Gesundheit« skriver om natarbejdernes afhængighed af dagrytmen bl.a. følgende:

»Selv om man fra gammel tid har været klar over, at levende væsner påvirkes af døgnets vekslen fra dag til nat, har lægevidenskaben dog først beskæftiget sig grundigt med dette problem i det sidste tiår og er kommet til overraskende resultater. Det blev bl.a. konstateret, at leveren har andre opgaver om dagen end om natten. Det har vist sig, at leveren om natten oplagrer næringsstoffer, medens den om dagen danner galde til fordøjelsesprocessen.

Da leveren kun danner lidt eller ingen galde om natten, må både sunde og syge indtage hovedmåltidet om dagen, hvor leveren producerer den galde, der er nødvendig for fordøjelsen. Leveren tilpasser sig ikke de nye forhold, selv om en person har natarbejde flere uger i træk. Den bibeholder sin gamle dag-nat-rytme.

Det følger heraf, at også natarbejderen skal spise om dagen. Naturligvis skal han ikke sulte under sit arbejde om natten, men han skal ikke spise sit egentlige hovedmåltid om natten, men nøjes med at spise lidt og letfordøjelig mad om natten og indtage hovedmåltidet midt på dagen. Han kan naturligvis indtage et solidt morgenmåltid, når han kommer hjem fra arbejde. Hvis han har mulighed for det, bør han stå op til middag og spise midagsmad. Selv om natarbejderen sover hele dagen, opfører leveren sig, som om det var dag og producerer galde.«

FN hjælper

Det mangesidige projekt for udnyttelse af Mekong-flodens vandresourcer til gavn for de 17 millioner mennesker, der lever langs dens nedre løb i Cambodien, Laos, Thailand og Vietnam, er et af de største regionale projekter i Asien. De forenede Nationer, flere af FN's særorganisationer og en række regeringer bistår de fire stater i deres fælles indsats for at udnytte de kolossale muligheder, flodbassinet frembyder for kunstig vanding, sejlads og hydroelektricitet samt for at forhindre oversvømmelser. Blandt andre har et japansk hold på 15 mand gennemført luft- og landrekognoscering af de større bifloder.

Den seneste udvikling i A-pressen

Siden det første talerør for den da nydannede socialistiske arbejderbevægelse, »Socialisten«, fra april 1872 udvidedes fra ugeblad til dagblad i sit hjemsted København og to år senere tog navneforandring til »Social-Demokraten«, har den socialdemokratiske presse gennemlevet en rivende udvikling i hovedstaden og senere i provinsen. Her påtog fagforeninger og partiforeninger efter mønstret fra København i de større provinsbyer sig oprettelse og drift af et efterhånden voksende antal socialdemokratiske dagblade, der fra 1888 organiseredes som et landsforetagende under en samlet drift med en fælles forretningsfører og en af organisationerne valgt kontrolkomite som øverste driftsledelse. Under medvirken af lokalvalgte kontrolkomiteer for de enkelte byer foretoges ansættelse af redaktions- og teknisk personale og arbejdet for abonnements- og annoncetegning med det herunder hørende kontorphonale, der også varetog de økonomiske og daglige driftsmæssige opgaver.

Under dette landsomspændende nære samarbejde er den socialdemokratiske presse vokset stærkt. Stadig flere hovedblade oprettedes i de større byer og med »aflæggere« i de mindre byer indenfor hovedbladets område, oftest med de mindre byers navne i forbindelse med navnet »Social-Demokrat«, der da var fælles for arbejderbevægelsens samtlige dagblade undtagen i Århus, hvor det første arbejderblad for provinsen fra sin start i 1883 bar navnet »Demokraten«, mens de senere oprettede blade i provinsbyerne tog det københavnske »Social-Demokraten« som navnemønster.

Stillingen pr. 1960.

Det er imidlertid ikke opgaven her at fortælle arbejderpressens historie, bortset fra, hvor den kan tjene til belysning af denne artikels emne. Thi den socialdemokratiske presses udvikling har trods vanskeligheder, som også de »borgerlige« aviser i stort tal har kendt til, nogle så

hårdt, at de er ramt af »bladdøden«, d.v.s. gået ind, ført den fremad gennem årene og givet den soliditet. Det må dog siges, at dens abonnenttal har været for lille i betragtning af de store befolkningsgrupper, hvis politiske anskuelser og økonomiske interesser den er talsmand for. Det har naturligvis også kunnet mærkes i dens annonceindtægter.

Store ændringer har imidlertid præget dens udvikling til det bedre i de seneste år, hvor socialdemokratiet og fagbevægelsen har vundet stor indflydelse i Danmarks politiske styre og på landets økonomiske liv. Ud fra den opfattelse som også er kendt fra de andre partiers blade, at det ikke er nødvendigt, at det parti, de repræsenterer, skal have sit navn i bladets titel, når dets politik og ideer tydeligt fremgår af bladets indhold, har næsten alle de socialdemokratiske dagblade i provinsen i de senere år taget andre navne. Kun i Horsens, i Næstved og i Odense er ordet »Social-Demokrat« endnu i bladenes titel, ligesom »Demokraten« i Århus hidtil har fastholdt dette navn.

Den socialdemokratiske presses hovedorgan bevarede sit gamle navn »Social-Demokraten« lige til 1. april 1959. Det tog da efter kontrolkomiteens beslutning navnet »Aktuelt«, der ved et skifte må siges at være en ypperlig titel for et hovedstadsblad, der netop bør være så aktuelt som det er muligt, d.v.s. kendt med alt det nye i politik, økonomi, arbejdsmarkedet, litteratur, kunst og dagens forskelligartede begivenheder. I de større, tidligere »Social-Demokrater« i provinsen er der skiftet navn for 14 blade, men ingen er af den grund i tvivl om, hvor disse blade og »Aktuelt« hører hjemme partimæssigt og fagligt. Det fremgår med største klarhed af deres artikelstof, ejerforhold og meget andet. De forskellige nye bladnavne har da heller ikke på nogen måde skadet bladene, og for »Aktuelt« er der tale om en ubestridelig fremgang i abonnenter og annoncer, ligesom de fleste af provinsbladene har mærket en ikke ubetydelig fremgang i så henseende.

Den kendte mangeårige leder af den socialdemokratiske presses administration, *Christian Petersen*, trak sig den 1. nov. 1958 tilbage fra denne store post og blev efterfulgt af en af arbejderkooperationens bedste økonomirepræsentanter, *Søren Riis-høj Pedersen*. Denne har allerede udført et stort arbejde som administrationschef, og vil som bladøkonomiens førstemand få en væsentlig øget indflydelse og voksende arbejdsbyrde under de forhold, den socialdemokratiske presse med den organisationsændring, der er sket, nu skal arbejde efter, som det berøres i et følgende afsnit i denne artikel.

I »Aktuelt«s redaktionsledelse har der også fundet ændringer sted, da bladets ansvarshavende redaktør i det sidste kvarte århundrede, *Peder Tabor*, er blevet afløst som sådan af en ung, men alligevel veltrænet bladmand, *Arne Ejby-Ernst*, der i en årække var chefredaktør ved parti-bladet i Ålborg. *Peder Tabor* blev i stedet »Aktuelt«s politiske redaktør, hvad hans rige politiske viden og strålende journalistiske evne gjorde ganske naturligt. Desværre vil »Aktuelt« ikke så længe få gavn eller glæde af Tabor's medvirken på denne for en politisk hovedavis så afgørende lederpost, da han, der til efteråret runder 70 års dagen, har ønsket at trække sig tilbage med årets udgang. Han afløses da af højskoleforstander, cand. polit. *Ivar Nørgaard*, *Esbjerg Højskole*, der fra nytår 1961 bliver bladets politiske og økonomiske redaktør.

Arbejderpressens statistik i dag

Medens de socialdemokratiske blade i provinsen i 1959 ikke har budt på større svingninger i abonnent-tallet i forhold til 1958, har »Aktuelt« haft en respektabel stigning både i hverdags- og søndags-salg, hvad i særlig grad har medvirket til en god fremgang i det samlede bladsalg, og hverdagsoplaget er nu på ca. 173.000 eksemplarer. »Aktuelt«s hverdagsoplag er nu på 43.460 og søndagsoplaget på godt 66.000, og det særlige

søndagstillæg »Hjemmets Søndag« har det samme oplag, medens tillægget »Ugens Gæst« der følger med samtlige provins-søndagsblade, er på godt 137.000 eksemplarer.

Foruden de ejendomme, »Aktuelt« ejer og disponerer over i København, ejer den socialdemokratiske presse ejendomme i 33 provinsbyer, altså både i de byer, hvor hovedbladene udsendes, og i en række andre, hvor hovedbladenes »aflæggere« udgår. I en del af disse byer er der indrettet trykkerier i ejendommene, ialt 18 trykkerier – »Aktuelt«s trykkeri medregnet – hvoraf to er hjælpe-trykkerier for hovedtrykkerier i de større byer.

Det ovenfor omtalte fremstød for den socialdemokratiske presse i det sidste års tid viser, at indtægterne ved abonnement, bladsalg og annoncer var på 31,37 mill. kr., d.v.s. en stigning på 1,65 mill. kr. mere end budgetteret efter indtægten på 29,7 mill. i 1958. Hertil må føjes den indtægt på næsten 3 mill. kr. de forskellige provinsbladets akcidensafdelinger havde i 1959, også en fremgang fra 1958 på 132.000 kr. Det samlede driftsresultat viser, at den socialdemokratiske presses stilling er bedret og giver grundlag for den konsolidering, der skal fortsættes under den ændring i ejendomsformen, der nys er sket, og som de godt 2000 arbejdere, der i dag landet over er knyttet til den socialdemokratiske presse, er dybt interesserede i.

A-pressen som aktieselskab

Det kan ikke nægtes, at navneskifter og omlægninger, der har præget den socialdemokratiske presse i de seneste år, har bragt spørgsmålet om dens ejerforhold og økonomiske situation frem til overvejelse og diskussion i partiet og fagbevægelsen, der er denne presses støttepunkter og interesserede.

På et landskontrahentmøde i København den 27. marts i år mødte kontrolkomiteen med det formål at øge arbejderpressens slagkraft med forslag om dens omdannelse til aktieselskab. Kontrolkomiteens formand, forbundsformand *Holger Hansen*, udtalte herom, at det var et led

i bestræbelserne på at forøge den socialdemokratiske presses slagkraft. Han betonede dog, at denne omdannelse ikke i første række skulle foretages for at tilføre pressen nye kapitaler, men for at placere ejendomsretten og ansvaret hos dem, der i forvejen opretholdt den socialdemokratiske presse økonomisk.

Efter en debat, hvor kun to af den flere hundrede mand store forsamling af kontrahenter fra hele landet talte og stemte imod, vedtoges forslaget om overgang til aktieselskab.

Efter en kort pause var der stiftende generalforsamling i *Den socialdemokratiske presse i Danmark*. Her vedtoges den hidtidige kontrolkomite's forslag til vedtægter enstemmigt. I disse fastslås, at det er selskabets formål at drive blad- og trykkerimæssig virksomhed i København og i provinsen samt direkte eller indirekte at være interesseret i sådanne virksomheder, som efter bestyrelsens skøn står i forbindelse hermed.

Aktiekapitalen i det nye selskab er på 2.306.000 kr. i aktier på 500 og 5000 kr. Den er fuldt indbetalt og er fremskaffet ved, at den i *Den socialdemokratiske presse* indskudte andelskapital omdannes til aktiekapital. Bestyrelsen bemyndiges til at udvide aktiekapitalen til indtil 4 mill. kr. Aktierne udstedes lydende på navn og kan ikke overdrages til ihændehaveeren. Ingen kan på generalforsamlingen lade sig repræsentere af andre end medlemmer af socialdemokratiske vælgerforeninger.

Selskabet ledes af en bestyrelse på 11 medlemmer. Socialdemokratisk Forbund og Landsorganisationen De samvirkende Fagforbund udpeger hver to medlemmer, de øvrige syv vælges af generalforsamlingen.

Til bestyrelsen har Socialdemokratiske Forbund valgt folketingsmand *Alsing Andersen* og arkivar *Børge Schmidt*. Landsorganisationen valgte formanden *Eiler Jensen* og hovedkasserer *Kai Petersen*, og generalforsamlingen valgte flere medlemmer af den tidligere kontrolkomite, således dennes seneste formand *Holger Hansen* og formanden for Dansk Arbejdsmands- og Specialarbejderforbund *Alfred Petersen*.

Efter de omfattende ændringer i sin organisation træder *Den socialdemokratiske Presse* da videre som en af vort lands største og mest betydningsfulde bladvirksomheder og er i solid fremgang i kast med de mange opgaver i samfundslivet, både ældre og helt nye, som den danske arbejderbevægelses talerør og betydende faktor i vort kulturliv i politik og økonomiske problemer.

Einar H. Tønnesen.

Atom-kraftværk til 650 mill. kroner

Som bekendt er Schweiz det land i verden, der er mest elektrificeret, hvad jernbaner angår. Man forudser, at vandkraften, som driver de store el-værker og giver strøm både til industrien og jernbanerne, inden for en overskuelig fremtid ikke vil kunne slå til. Derfor er man nu i Schweiz i fuld gang med store atom-projekter.

Ved Verbania i Tessin – landets sydligste kanton – er man ved at bygge et kæmpemæssigt kraftværk, Blenio-værket, som man har sprængt ind i klippen, så det er beskyttet selv mod brintbomber. Først når dette værk vil kunne drives af atomkerne-kraft, kommer det op på fuld kapacitet. Opførelsen af kraftværket er allerede nået langt. Det vil koste ialt 400 mill. schweizer-francs eller ca. 650 mill. kroner.

Filatelistisk set

Dette er nærmest for filatelister blandt lokomotivmændene. En del af disse eller deres pårørende dyrker sikkert den hobby at samle på frimærker. – Jorden over har ikke mindre end 70 lande i anledning af verdensflygtninge-året udgivet et eller flere frimærker til fordel for flygtningehjælpen.

Verdenspostforeningen, der har sit hovedsæde i Bern, arrangerer i sommer en udstilling her af samtlige udgivne flygtningefrimærker.





Tak

Hjertelig tak for al deltagelse i anledning af min mands død og begravelse. En særlig tak for fanens tilstedeværelse.

Anna Albeck, Roskilde.

Hjertelig tak for den venlige deltagelse ved min kære mand, pens. lokomotivfører Laurits Mortensens død og begravelse.

Tak for fanens tilstedeværelse.

Sofie Mortensen, Amtsvejen, Gedser.

Jubilæer

Onsdag den 31. august kan lokomotivfører E. Dyrberg, Odense, fejre 40 års jubilæum.

Jubilæaren blev forflyttet fra Frederikshavn til Odense den 1. oktober 1955.

I Odense har vi lært Dyrberg at kende som en dygtig og samvittighedsfuld lokomotivfører, han går ikke på akkord med nogen ting, er vågen for de opgaver, der trænger sig på og er ikke bange for at tilkendegive sin mening om de mange problemer, som opstår ved lokomotivmandens daglige arbejde.

Odense afdeling ønsker hjertelig til lykke med 40 års jubilæumsdagen med tak for godt samarbejde og de bedste ønsker for dagen og fremtiden.

P.J.

Torsdag den 1. september kan lokomotivførerne O. M. Christensen og K. R. Jørgensen fejre deres 40 års jubilæum. De begyndte ved Sydfyenske Jernbaner og overgik til DSB den 1-4-1949.

Fælles for dem begge er, at de er et par raske lokomotivførere, hvor arbejdet går som en leg parret sammen med faglig dygtighed.

De har været vant til fra deres tidligste jernbanetid at kunne klare deres egne problemer.

Odense afdeling ønsker hjertelig til lykke med 40 års jubilæumsdagen med tak for godt samarbejde og de bedste ønsker for dagen og fremtiden.

P.J.

Opmærksomhed frabedes

Opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum den 31. august frabedes venligst.

E. Dyrberg, lokomotivfører, Odense.

Al opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum den 1. september frabedes venligst.

O. M. Christensen, lokomotivfører Odense.

K. R. Jørgensen, lokomotivfører, Odense.

Flytning

Husk i god tid at melde flytning til postvæsenet. Hvis medlemsbladet udebliver, meld det da til postvæsenet. Hjælper dette ikke, skriv så til bladets ekspedition.



Afsked

Lokomotivfører (12. lkl):

H. Jensen, Struer, er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (31/7-60).

Dødsfald

Lokomotivfører:

S. E. A. Munksgaard, Jyllandsgade 39, Struer, er afgang ved døden 21/7-60.

Dødsfald blandt pensionister

Pens. lokomotivfører N. P. Andersen, Calvinsvej 36, Fredericia, er afgang ved døden den 23/6-60.

Pens. lokomotivfører A. C. P. Skotting, Jernbanegade 27, Fredericia, er afgang ved døden den 29/6-60.

Pens. lokomotivfører E. K. Haarløv, Slotsvænget 23, 2. th., Slagelse, er afgang ved døden.

Pens. lokomotivfører S. A. T. Petersen, Ellebjergvej 2 st., Kbhvn. SV., er afgang ved døden i maj 1960.

Pens. lokomotivfører C. A. Lorenzen, Odinsvej 28, Haderslev er afgang ved døden i juni måned 1960.

Pens. lokomotivfører V. Jensen, Hans Schourupsgade 9, 4., Århus, er afgang ved døden i maj måned 1960.

MEDLEMSLISTEN

Overgået som ekstraordinære medlemmer pr. 1/8-60.

Pens. lokomotivfører K. A. H. Sønderkøge, Ingolfs Alle 29 st., Kbhvn. S.

Pens. lokomotivfører A. Poulsen, Fredensgade 41, Viborg.

Jernbaneskolens virksomhed i 2. halvår 1960

Der påtænkes afholdt følgende kursus og eksamener:

Supplementskursus i MX-lokomotivers betjening: 17.-21. oktober og 5.-9. december.

Supplementskursus i MY og MX-lokomotivers betjening: 5.-23. nov. med eksamen 24.-25. nov.

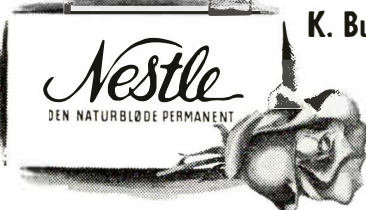
Byttelejlighed, Ålborg-København

Haves i Ålborg: Velholdt 2 vær. m. overværelse, bad i kælderen, oliefynd installeret, lige istandgjort. Leje 80 kr. mdl.

Ønskes: 2 vær. m. bad i København, helst Amager. Jeg kan træffes fra 8,30-16,30 på Asta 4080, lokal 126.

John Madsen.

FREDERICIA



K. Buch's Damesalon
Jyllandsgade 71 a.
Telefon 341
Fredericia

Køb godt - køb billigt - køb hos
» BITTEN «
Jyllandsgade 10, Tlf. 1792 - Fredericia
Konfektion - Trikotage - Hvidevarer - Babyudstyr - Garn
Fuld tilfredshed - eller pengene tilbage
Lørdag åben til kl. 14
Leverandør til lotterierne

BOGTRYKKERIET
Nørrebrogade 5, Fredericia
A. Petersen . Tlf. 1014
Alle arter tryksager til små priser
Festsange - Telegrammer

Ferm vaskemaskine
udlejes
 $\frac{1}{2}$ dag 4,50 kr. $\frac{1}{3}$ dag 6,00 kr.
Fredericia - Telefon 2049

Parfumeri
Mille Fleurs
v/ Kirsten Nørgaard - Fredericia
Elisabeth Arden-Marinello
Helene Rubinstein-Jardly

STRUER
Aa. V. Kristensen
Kolonial, Vin og Delikatesse
Jyllandsgade 16, Tlf. 322

SKANDERBORG

Banegaards
Restaurationen
anbefales
Skanderborg - Telefon 63

Ure - Brillor
Reparationer
EBBE KROGH
Skanderborg - Telefon 875

HERNING

Den nye forretning i Smallegade byder
velkommen - og tilbyder
alt i fjerkræ og hørkræm
Det er i Smallegade 6 - det foregår
P. Wittrup - Telefon 1746

Den lave butik
med de små priser
Møbelforretningen „Centrum“
Viggo Nielsen Søndergade 9
Herning . Tlf. 443

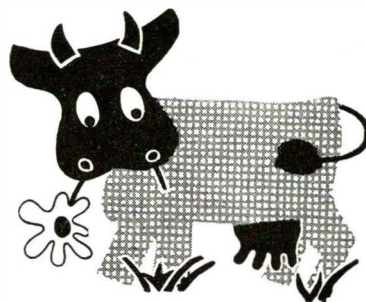
La' rense har skiftet ejer
Deres tilfredshed
vor bedste reklame
★ **Uniformer til billigste pris**
H. C. Ørstedvej 54 . Tlf. 2636

Alt i fugle, frø fisk og rekvisitter
»Amazone«
Bredgade 61 - Herning - Telefon 1464
en forretning med liv i

ESSO Service Station
Johs. Nøhr
FONNESBECHSGADE 16
Herning . Telefon 407

W. Østergaard . Herning Special Optik
Tlf. 8 . Bredgade 42 . Tlf. 2008
Alt indenfor det sidste nye i briller og optik

Mælk - Smør - Ost



Mejerigtig kost

LOCKEY - Milano


Ligeså **UUNDVÆRLIG**
jernbanen er for trafikken er

Statsanstalten for Livsforsikring
Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V

Fionette

VOGNFABRIKKEN **SCANDIA** AKTIESELSKAB

RANDERS
GRUNDLAGT 1861

Pølserne skal være fra
Randers Pølsefabrik

Consul symaskiner
Henning Rasmussen
Smedegade 33 . Telefon Horsens 2 24 55

AARHUS

C. JØRGENSENS MØBELMAGASIN

Frederiksalles 49 - Telefon 23079 - Aarhus

Tandlægepraksis påbegyndt

Tandlæge P. Rasmussen

Viborgvej 113, Hasle pr. Aarhus
Telefon Aarhus 5 5105

KONSULTATION EFTER AFTALE

Læg turen til

Moesgaard Skovmølle

Her får De altid en god kop kaffe med hjemmebagt
- og godt smørrebrød

Tlf. Aarhus 71214

CAFE VESTER

Vestergade 69 . Tlf. 30214

Kahytten er hyggelig til små sluttede selskaber

NY VÆRT: MØLLER PEDERSEN

som anbefaler sig til såvel gamle som nye kunder



NORSGADE 1
lige over for "Biografen",
Tlf. 2 72 12.



D. A. Paludan

Clemensbro . Aarhus . Tlf. 2 09 44

Moderne Kvalitetsbriller

Gælder det vask, da ring

24 382 . Ydun Vask

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



Jydsk Teknologisk Institut

AARHUS - MARSELISBOULEVARD 125

ROWI

MOTORSERVICE 4%

Aut. Vespa forhandler

Frederiksgade 82 - Aarhus - Telefon 2 28 50

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

KALUNDBORG

N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

VARE-MESSEN
BUUR-KNUDSEN

Sengeudstyr, Gardiner, Hvidevarer
Kalundborg - Tlf. 426

H. RASMUSSEN . Gartner

Gisseløre

Tlf. Kalundborg 594

Leverandør til feriehjemmet

Spis mere OST,

ring så kommer Fallesen
Tlf. Kalundborg 1029

J. Kjær Christensen

aut. installatør

Kordilgade 4 . Telefon 520

Lev. til feriehjemmet

NYBORG

ANDERSEN & KUDSK

Fotograf og Fotohandel

Kongevej 31 - Tlf. Nyborg 1077

C. Knackstredt Tlf. Nyborg 550

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

NØRREGADES KIOSK

Nørregade 9. (Alfred Johansen) Tlf. 261

Alt i
Dag- og Ugeblade, Tobak og Spiritus

N. URBAN SØRENSEN

SLAGTER

Altid 1. Kl. Varer

NYBORG - TLF. 111, 2 LIN.

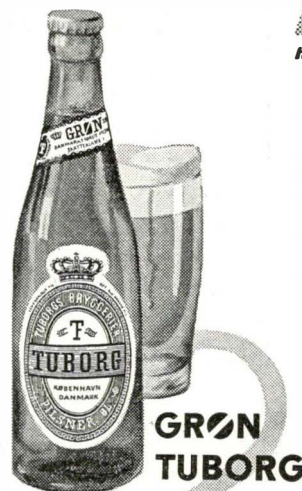
Windsor Nørregade 20

Telf. 18 11

Herre- og Drengeskivning



Carlsberg
HOF
har den rene friske pilsnersmag..!



-der er stemning for TUBORG

Forlang!

Carlsminde
øl og vand

Centralværkstedernes Marketenteri

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

Driftsudvalget.

Medlemmerne anbefales

G. S. KONDITORIET

Strandby Kirkevej 181 - Esbjerg - Tlf. 6450