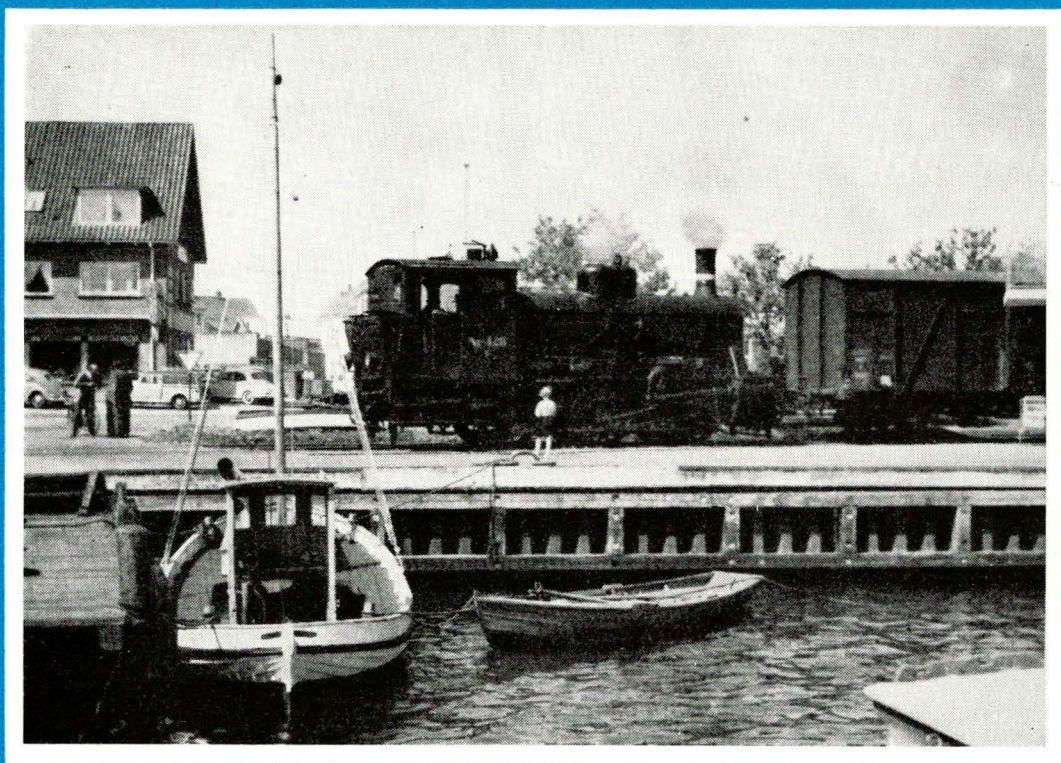


DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 16 . 20. AUGUST 1960 . 60. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening



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

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

Til tjeneste med alle oplysninger uden forbindelse

Autoriseret Entreprenør . Heibergsvej 54

TELEFON 58 17 2 . AARHUS

Ikast & Kølvråa BETONVAREFABRIKER

Alt i Betonvarer

Ny, moderne

RIMAS

Betonrørvibrationspresser

v. Emil Olesen

Tlf. Ikast 80

Karup 222



Spunsplanker i alle længder

Ikast ▲ 308

Kølvråa ▲ 378

JYDSK ILT- & ACETYLENFABRIK $\frac{1}{2}$

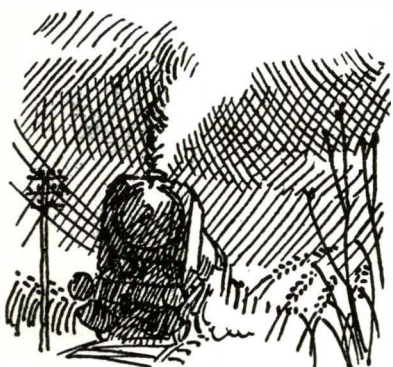
HORSENS



Ilt - Acetylen - Brint - Kvælstof

Luft - Argon

ALT TIL GASSVEJSNING OG FLAMMESKÆRING



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 16 - 60. ÅRGANG

20. AUGUST 1960



Indhold:

Der er andet end lønnen	243
ITF kongres	244
Frontruden	245
Gamles ideer i ny udformning ..	246
DSB's driftsregnskab	247
Fra medlemskredsen - Alfa og Omega - Et suk fra de glemte - Tordenskjolds soldater	248
Landsoplysningsudvalget - kur- sus 1960 - Studierejsen til Nohab	249
Græsmed og halmbrød	251
Langs banen	251
Nyt fra samarbejdsudvalget	252
Lønforbedring til engelske jern- banemænd	253
Under DLF	253
Personalialia	253

Forsidebillede:

F III 428 på havnen i Abenrå.



Redaktører:

E. Greve Petersen
(ansvarshavende)

K. B. Knudsen.

Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon: Hell. 7269.
Kontortid 10-16.

Annonce-ekspedition:

Stuiestræde 49, København K.
Tlf. Central 12327 og Palæ 1142.

Giro 22289.

Kontortid kl. 8,30 til 16.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Der er andet end lønnen!

Den spændte situation på arbejdsmarkedet, fremkaldt af de efterhånden ret mange strejker rundt om i landet, er nu taget op til drøftelse mellem de to hovedorganisationer. I forbindelse med de påbegyndte forhandlinger om en revision af Septemberforliget har Landsorganisationen søgt kontakt med arbejdsgiverforeningen med henblik på, at nå frem til en overenskomst for de løngrupper, der ikke er fulgt med i den såkaldte lønglidning.

Medens dette skrives står forhandlingerne endnu på, og det er derfor uvist om der opnås et resultat og hvorledes dette bliver. Mødet mellem de to parter er fremtvinget af den seneste tids udvikling, og er af den grund utvivlsomt en fornuftig disposition. Set ud fra et organisationssynspunkt derimod, er det knapt så heldigt, at der midt i en overenskomstperiode skal brydes ind i de bestående aftaler. Kan dette lade sig gøre det ene år, er der ingen hindring for også at gennemføre tilsvarende det næste år.

Den stabilitet og ro, der skulle præge arbejdsmarkedet i et samfund med fuld beskæftigelse, kan på denne måde meget let komme ud for et alvorligt knæk, og det samme kan gøre sig gældende for den samme stabilitet og sikkerhed i den enkeltes beskæftigelse på arbejdspladsen. Selv om det er blevet moderne at leve i nu'et er der i en situation som denne al mulig grund til at se frem i tiden, og selvom det hævdes, at det er svært at spå om fremtiden, bør optimismen ikke overskygge mulighederne for, at de nuværende tilstande kan ændre sig i en mere ugunstig retning. *

Også fra tjenestemandskredse har man givet udtryk for en vis utilfredshed, og skønt det indtil nu er kommet fra enkeltstående organisationer uden forbindelse med de forhandlingsberettigede centralorganisationer, må de sidstnævnte på et eller andet tidspunkt tage emnet op til drøftelse. Det må blive følgen af det standpunkt arbejdsmarkedets parter har indtaget. Men omend der er grupper, som har fundet anledning til at fremsende protester o.lign., er der for tjenestemændene al mulig grund til at vise besindighed og nøje vurdere den foreliggende situation.

Det blev med tjenestemandsløven af 1958 bestemt, at arbejdstidsforkortelsen og dermed revision af tjenestetidsreglerne skulle behandles i et særligt udvalg, hvis arbejde skulle være afsluttet så betids, at de nye regler kunne sættes i kraft fra 1. april 1961. Der foreligger endnu ikke nogen betænkning, end ikke et udkast med et fingerpeg om, hvilke retningslinier, udvalget agter at følge. For lokomotivpersonalet, og vi vil tro det samme er tilfældet for andre tjenestemandsgupper med tilsvarende tjenstlige forhold, er det af vital betydning, at der bevilges et beløb til en grundig revidering af reglerne, så disse får en udformning, der ikke alene svarer til den nugældende trafik, men også kan følge den udvikling, der ligger foran os.

Skal vi derfor med det foreliggende materiale arbejde med lønsagen, må det ske uden tilknytning til tjenestetidsreglerne, der nu har ventet længe på sig og derfor ikke påny skal sinkes, eller gennemføres i reduceret form, fordi der ikke er økonomisk basis for at løse begge opgaver samtidig.

200 bliver maximum

Flyvemaskinekonstruktørerne rundt omkring i de forskellige lande har hidtil overgået hinanden med forudsigelser med hensyn både til hastigheden og størrelsen af kommende flyvemaskiner, og det er fantasifulde planer, der tumles med på dette område.

For nogen tid siden har tre af Englands fineste eksperter inden for branchen dog fremsat nogle udtalelser, som har vakt betydelig røre samt virket som en dæmper på de mest fantasifulde af konstruktørerne.

Ekspertene hævder, at grænsen nu er nået med hensyn til flyvehastigheden, og uanset hvilken type, man vil bygge i fremtiden, vil antallet af passagerer, hver maskine kan medtage, ikke komme til at overstige 200.

Den, der lever får at se, om de tre kloge hoveder får ret.

ITF Journal.

Fra buddreng til førsteminister

I provinsen Quebec i Canada blev fornylig Antonio Barret valgt til premierminister af arbejderpartiet.

Barret begyndte som buddreng ved jernbanen, da han var 14 år gammel, og kun nogle få år efter kom han ind i ledelsen for sin fagforening. Herfra gik vejen ind i det politiske liv, hvor han nu som repræsentant for arbejderpartiet er nået helt op til toppen.

ITF Journal.

Parfumerede jernbanevogne

Turister, der har prøvet at køre med Metroen, den underjordiske bane i Paris, finder ikke altid, at der lugter særlig godt nede i tunnelen og i togene. Franskmændene må åbenbart have fået klager over denne odeur, for nu prøver man at forbedre den gennem parfumering. Der er ophængt et lille apparat i forbindelse med togenes automatiske døre. Når toget stopper, og dørene åbnes, blæses en parfumesky ud over indgangen til toget og over perronen. I parfumen findes bl.a. også bakteriedræbende vædske.

ITF kongres

På vegne af mere end 7 millioner transportarbejdere i over 70 lande samledes omkring 400 repræsentanter for disse til International Transportarbejder Forbunds 26. kongres, som denne gang havde Schweiz hovedstad Bern som mødested. Alle repræsenterede de den frie fagbevægelse inden for transportområderne.

I fællesskab kæmper de for højnelse af transportarbejderens faglige og sociale standard og i frihedens og demokratiets navn sættes kræfterne ind på at understøtte, udvikle og fremme dannelsen af frie faglige organisationer i økonomisk og industrielt underudviklede lande i Asien, Afrika og Latinamerika. Såre naturligt bevægede kongressens forhandlinger sig således for en væsentlig del omkring transportarbejdernes problemer i disse verdensdele.

Det er klart, at hvor så mange forskellige kategorier er repræsenteret, da vil der være en broget mangfoldighed af problemer, og det fastsatte antal mødedage gav da heller ikke den tid til en dybere behandling af alle spørgsmål, som direkte interesserede deri kunne ønske det.

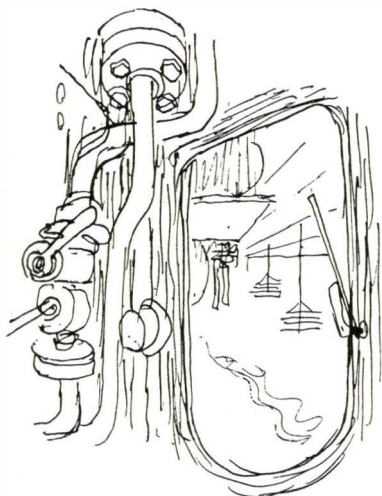
Ud af de mange sager som hver for sig kunne behandles i lange artikler skal nævnes spørgsmålet om reducere af arbejdstiden. Der kræves 40 timers arbejdsuge, men man opfatter ikke dette som en endelig grænse, idet arbejdstidens længde skal sættes i relation til en teknisk fremgang som giver større effektivitet af arbejderen. Produktionen må ikke mindskes, selvom arbejdstiden sættes ned. Den skal nedsættes i takt med teknisk fremgang og økonomisk produktivitetsudvikling.

Spørgsmål, som direkte har tilknytning til f.eks. jernbanens eksistensmuligheder, drøftedes ved en særskilt konference, der afholdtes med deltagere fra jernbanemand-, vejtransportarbejder- og indlandssøfartssektionerne. Det drejede sig om oprettelse af en komite for samordning af den europæiske transportpolitik, en sag som snart har ligget længe på europæisk ministerplan, uden at særlige fremskridt har kunnet spores. Pipeline-spørgsmålet tog sin godbid af konferencetiden, og der synes en tendens til blandt nogle at anerkende olieselskabernes ret til selv at bygge og administrere disse rørledninger, skønt det forekommer selvfølgelig, at det offentlige overtager de kontrollerende og administrative opgaver i denne forbindelse. Endvidere diskuteredes spørgsmålet om største vægt og dimension for lastbiler på vejene. Det kunne måske dertil nævnes, at Østrig bl.a. har forbudt kørsel med lastbiler, der har en nyttevægt på 3,5 t eller mere, samt for køretøjer med anhænger i tidsrummet fra lørdag kl. 15 til søndag kl. 24. Et noget lignende forbud har i øvrigt eksisteret i Schweiz gennem nogen tid.

Der vedtoges en række resolutioner, som overvejende tog sigte på forholdene i andre verdensdele.

Som afslutning på kongressen vedtoges kontingentforhøjelse, og man valgte ny generalsekretær i stedet for Omer Becu, som fra 1. august var udset til generalsekretær for Frie Faglige Internationale. Til ITF's generalsekretær valgtes hollænderen de Vries.

Frontruden



Et fromt ønske

Grundejer-Tidende, der er organ for grundejerforeningerne i København og omliggende kommuner, har bragt en ledende artikel, der ikke er helt almindelig.

Lederen beskæftiger sig med Carl P. Jenses overtagelse af boligministeriet efter Kaj Bundvad ved den foretagne ændring af dette ministerium, og man ville overdrive, hvis man sagde, at grundejerne viste umiddelbar glæde ved dette minister-skifte.

I artiklen siges bl.a., at den nye boligminister er kendt om en udtalt tilhænger af en omfattende socialisering af boligmarkedet, og endvidere siges, at denne indstilling, hvis lejlighed byder sig, også vil smitte af på lejelovsområdet.

Til slut i artiklen siges ordret:

•Lad os som grundejere fromt håbe, at lejlighed ikke byder sig, og byde den nye boligminister velkommen med at sige, at vi ikke ønsker ham noget ondt, men oprigtig håber, at han må få et snarligt og voldsomt endeligt som boligminister•.

Det må unægtelig erkendes at være rene ord for pengene, og det kan i visse situationer i livet være rart at vide, hvor vi har hinanden. Men vi tror nu på, at størsteparten af Danmarks lejerbefolkning er svært godt tilfredse med, at der stadig er flertal i befolkningen for en lovgivning omfattende det sociale boligbyggeri samt kontrol med huslejens størrelse i ældre ejendomme.

Elektron-pladsreservering

Det amerikanske Santa-Fé jernbaneselskab har indført et elektronisk pladsreserveringsanlæg, en såkaldt Magnetronic Reservisor, hvor man ad automatisk vej kan konstatere, hvilke kupéer og pladser der er besat. Anlægget er i løbet af få sekunder i stand til at give svar herpå, og det består af flere regnemaskiner, hvor alle siddepladser er markeret på magnetromlerne.

Hvis en rejsende køber billet, bliver den pågældende reserverede plads ved hjælp af en tryknap fjernet fra tromlen. Dette elektronanlæg omfatter byerne Chicago, Kansas City, Fort Worth, Los Angeles og San Francisco samt en del byer og informationskontorer rundt om Chicago, hvor elektroncentralen er opstillet.

Østrigs baner moderniseres

De østrigske forbundsbaner påbegyndte i 1959 et omfattende rationaliseringsprogram, der vil komme til at strække sig over en årrække. Det omfatter både driften og regnskabsvæsenet. Med hensyn til det sidste er for ganske nylig taget et elektronanlæg i brug.

Moderniseringen omfatter iøvrigt omstilling til elektrisk drift og dieseldrift. For at spare har man på 77 banegårde indstillet rangering i weekenden. Det giver tusind arbejdstimer og 30 000 godstog-km mindre. I det forløbne år anvendte forbundsbanerne 75 mill. schilling til fornyelse af 150 broer. På Jauntal-banen skal bygges en bro, som i konstruktion og højde langt overgår den kendte Trisanne-bro i Arlberg.

Med hensyn til rullende materiel fik banerne sidste år 28 el-trækraftenheder, heraf 10 ekspreslokomotiver, 11 diesellokomotiver på 600 hk og 12 liggevogne med hver 60 pladser. Til levering på længere sigt blev bestilt 900 lukkede godsvogne. Det lyder som lidt af et eventyr, at der stadig anvendes gas til belysning i personvogne. Det gør der endnu i Østrig, men i løbet af indeværende år skal ombygningen til el-belysning være afsluttet. Østrigs forbundsbaner åbnede i årets løb sin første garderobe til håndbagage, hvor de rej-

sende kan leje små boksrums og selv aflåse dem. Et sådant anlæg har i flere år været opstillet på Københavns Hovedbanegård og findes mange andre steder i Europa. Det første østrigske er åbnet på Wiens Sydbanegård, og flere anlæg følger nu efter på de større stationer.

USA indfører nu tog på gummihjul

Lokomotiv-Tidende har før meget indgående omtalt de franske statsbaners Michelin-tog, som kører på gummihjul i Metroen i Paris. Gennem tre år har man nu udført kontrollerede forsøg med sådanne tog. Erfaringerne har været så gode, at man efter denne fastsatte forsøgstid nu har besluttet at indføre et større antal undergrundstog på gummihjul.

Nylig har en del amerikanske jernbaneteknikere været på besøg i Paris for at studere disse tog. Resultatet blev, at en halv snes store amerikanske byer langs USA's østkyst nu har bestemt sig til at indføre tog på gummihjul efter det franske patent.

20 nye dieselelektriske lokomotiver til Finland

De finske statsbaner er i gang med en modernisering af driftsformen, der bl.a. omfatter overgang til svære skinner og til el-drift i et større omfang, men på grund af banernes anstrengte økonomiske situation vil omstillingen strække sig over en længere årrække.

Damplokomotiverne indtager stadig en fremtrædende plads og vil gøre det adskillige år endnu. Der er stadig omkring 700 damplokomotiver i driften, mens der kun er ca. fyrre dieselmotiver. 50 er imidlertid i løbende ordre. De har fire aksler, vejer 56 ton i tjenstfærdig stand og yder 840 hk.

På licens fra MAN og Brown Boveri bygges nu en ny serie svære, dieselelektriske lokomotiver på 20 stk., som skal leveres i år. De første maskiner af serien er kommet. De vejer 120 ton, 18,5 m lange over pufferne, 4,58 m høje og 3,15 m brede. Motoren yder 1900 hk, maskinen har tank til 4.200 liter brændstof, og den maksimale hastighed er 120 km/t.

Gamles ideer i ny udformning

Kooperationen skal være en effektiv hjælp

Teknikkens udvikling, koncentrationen i erhvervslivet og – som det sikkert afgørende – den i almindelighed forøgede velstand betyder, at også Kooperationen må undergå en udvikling.

Den gamle klædning er ikke slidt op, men snittet er efterhånden blevet så umoderne, at man får fornemmelsen af, at tøjet ikke rigtigt »siddes«. Når man ikke vil kassere, er det nødvendigt at få afgjort, hvad man skal bevare uændret, hvad der kun kræver en let tilpasning og hvad der eventuelt skal helt fornyes.

De gamle ideer.

I de formuleringer af Kooperationsens idé og formål, der har været givet siden de berømte Rochdale-principper, har der været sammenkædet bestemmelser om ejerforhold, formål og veje til opnåelse af formålet.

De grundlæggende ideer om ejerforhold og formål har stået uændret i den forløbne tid, mens de praktiske veje – hvad enten formuleringerne er ændret eller ej – naturligvis er blevet påvirket af de ændrede vilkår.

Ejerforholdet.

I selve det centrale fællesskabsbegreb kan intet ændres, uden at ordet »kooperation« mister sin betydning. For de mange forskelligartede virksomhedsformer, der samles i Det kooperative Fællesforbund, er det noget selvfølgeligt, at den demokratiske styreform fastslås som et afgørende kriterium.

I dette, at ingen enkeltperson besidder al magt i virksomheden, og derigennem tiltager sig udbyttet, er den afgørende forskel mellem kooperativ og privat virksomhed; men naturligvis kan der blive problemer i forbindelse med den nærmere udformning af den måde, hvorpå den demokratiske funktion skal udøves. Særlige vanskeligheder opstår i forbindelse med det forhold, at virksomhedernes medlemsmæssige op-

bygning er forskellig, idet nogle virksomheder – f.eks. andelsboligforeningerne og brugsforeningerne – bygger på personligt medlemsskab, mens andre har rettighederne knyttet til den innskudte kapital, således at den enkeltes indflydelse bliver indirekte – omend stadig lige reel.

Formål.

På samme måde som det var den oprindelige Kooperations formål at hjælpe medlemmerne til at få mest muligt ud af en sparsom løn, er forbrugerinteressen i dag noget ganske afgørende for de kooperative virksomheder. Det giver sig dels udtryk i valget af de veje, der skal følges, og dels i gennemførelsen af det demokratiske princip, idet man ønsker at slå fast, at uanset om medlemsrettighederne er knyttet til den innskudte kapital eller ej bør forbrugerne indirekte eller direkte repræsenteret have den absolutte majoritet i de afgørende instanser.

Når det er fastslået, at Kooperationen fortsat med udbytte kan fastholde de gamle principper om demokratisk styreform og det almennyttige sigte rejser sig spørgsmålet om også de gamle prøvede og måske lidt slidte veje kan benyttes.

Disse veje eller mere højtideligt: principper omhandler dels forholdet til medlemmerne som f.eks. principperne »overskudsfordeling i forhold til køb« (dividende) og »kontant betaling« og dels virksomhedernes interne forhold som f.eks. »den begrænsede rente af innskudskapitalen«.

Dividenden.

Baggrunden for dette princip er forkastelsen af profitmotivet. Ethvert overskud i den kooperative virksomhed bør komme forbrugerne til gode, og det er derfor nærliggende simpelthen at udbetale dette til dem, der gennem deres køb har været med til at skabe det, men der er flere sider af problemet, idet det ikke er givet, at det mest forbruger-

gavnligt på langt sigt er at udlodde hele overskuddet som dividende. Måske vil anvendelse af overskud til investering i den kooperative virksomhed – eller måske andre kooperative evirksomheder – gøre disse så meget mere effektive, at forbrugerne tjener mere ved den deraf følgende prisnedsættelse end ved i øjeblikket at få et relativt beskedent beløb udbetalt. Uanset fra hvilken side, man ser det, er det bærende, at Kooperationen skal være så effektiv, at den kan bringe forbrugerne fordele enten direkte gennem prisnedsættelser eller ved udlodning af overskud.

Kontant betaling.

De gamle kooperatører, der fastsatte princippet om kontant betaling, gjorde det ud fra et ubehageligt personligt kendskab til de følger i form af for dyre varer og afhængighed af den handlende, som kreditten førte med sig, men de gjorde det også i en ganske anden situation end i dag. De langvarige – og dyre – forbrugsgoder var uden for deres rækkevidde. Når det drejer sig om dagligvarerne – mel og gryn – må man i dag som dengang fastholde princippet om kontantbetaling i forbrugernes egen interesse. Det er rigtigt, når det ud fra en logisk betragtning hævdes, at forbrugerne også på andre områder vil være bedst tjent med at købe kontant, men det vejer ikke meget til i forhold til erkendelse af, at forbrugerne *ønsker* at kunne anskaffe sig de varige goder på kreditbasis. Det vil derfor være realistisk, når Kooperationen tillemper det gamle princip således, at man vel yder en eller anden form for kredit, men sørger for at fjerne de for forbrugerne uheldige omstændigheder først og fremmest ved at holde afbetalingsrenten nede på et niveau, der virkeligt svarer til forretningens ekstraomkostninger og dernæst ved ganske klart at fortælle forbrugeren, hvad forskellen mellem de to salgsformer

er, således at der foreligger mulighed for at træffe et virkeligt frit valg.

Begrænset rente.

Princippet om, at der kun må gives en begrænset – og lav – rente af indskudt kapital, er vel nok det mest udbredte af de kooperative principper. Der er ikke noget besynderligt i en så udbredt anerkendelse af dette princip, fordi det på samme tid har f.eks. aktieretlig betydning og er udtryk for en central tanke i arbejderbevægelsen: Kapitalindskyderne skal ikke tjene på arbejdernes og forbrugernes bekostning.

Det er en både nærliggende og sund tankegang, men en fastlåsen af udbyttet til en bestemt procentsats indebærer den fare, at det almindelige renteniveau løber fra den fastsatte sats, således at det bliver umuligt at interessere kapitalejere – f.eks. andre organisationer indenfor arbejderbevægelsen – for investering i kooperative virksomheder.

På samme måde som ved dividendeprincippet rejser sig spørgsmålet, om Kooperationen ikke tjener forbrugeren bedre ved at skaffe så megen kapital, at de for priskonkurrencen nødvendige investeringer kan foretages, end ved at fastholde som generelt princip, at forrentningen skal være begrænset til en meget lavt fastsat procent.

Principperne skal hjælpe – ikke hæmme.

Ved denne korte gennemgang af nogle af de problemer rapporten om Kooperationens aktuelle problemer behandler turde tydeligt være påvist, at man er gået ganske udogmatisk til værks ud fra det ene ønske at skabe en så slagkraftig Kooperation som muligt. Der er peget på en række problemer og foreslået en række løsninger. Valget foretages af den samlede Kooperations repræsentanter ud fra det fælles sigte: Kooperationen er forbrugers hjælper, men det skal være en effektiv hjælp, der ydes.

Villy Kortsen.

Tyskbygget diesellokomotiv til staten Ghana i Afrika. Tjenestefærdig vægt 83 t. Hestekraften 1425. Max.-hastighed 100 km/t. Sporvidde 1067 mm.

Balance i DSB's driftsregnskab

	April–marts		Afvigelser
	1965/60	1958/59	
Personbefordring	314.210.000	300.300.000	13.910.000
Gods- og kreaturbefordring ..	211.790.000	183.220.000	28.570.000
Postbefordring	23.890.000	21.260.000	2.630.000
Andre indtægter	42.660.000	44.270.000	÷ 1.610.000
Indtægter ialt	592.550.000	549.050.000	43.500.000
Driftsudgifter	591.850.000	571.580.000	20.270.000
Driftsoverskud	700.000	÷ 22.530.000	23.230.000
Afskrivning	26.320.000	23.650.000	2.670.000
Forrentning	56.230.000	51.140.000	5.090.000
Statens tilskud til driften ..	81.850.000	97.320.000	÷ 15.470.000

I forhold til finansåret 1958/59 er indtægten af *personbefordringen* (herunder rejsegods og automobiloverførsler på færgerne), ca. 314,2 mill. kr., steget med ca. 13,9 mill. kr., indtægten af *godsbeholdningen*, ca. 211,8 mill. kr., steget med ca. 28,6 mill. kr. og indtægten af *postbefordringen* samt forskellige *andre indtægter*, ca. 66,6 mill. kr., steget med ca. 1,0 mill. kr.

Alt i alt er *driftsindtægterne*, ca. 592,6 mill. kr., steget med ca. 43,5 mill. kr.

De egentlige *driftsudgifter*, ca. 591,9 mill. kr., er steget med ca. 20,3 mill. kr.

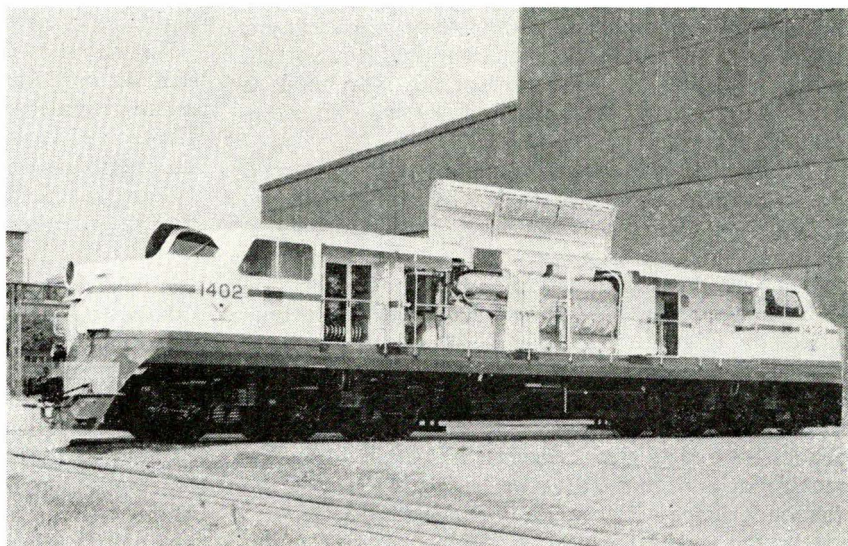
Stigningen skyldes bl.a. virkningen af pristalsreguleringen pr. 1. april 1959, som har forøget lønudgiften til såvel tjenestemænd som ekstrapersonele med ca. 10,3 mill. kr., medens udgiften til ferieløn er steget med ca. 7,1 mill. kr. Sidstnævnte stigning skyldes i det allervæsentligste en ændring i regnskabssystemet, hvorefter feriepenge nu debiteres i det år, hvor

de opstår, medens de hidtil først er bogført i det følgende år, hvor de kommer til udbetaling; regnskabsåret 1959/60 omfatter således to års ferieløn i modsætning til foregående og følgende driftsår.

Udgiften til vedligeholdelse af anlæg, rullende materiel samt færger (ekskl. lønudgifter) er steget med ca. 4,1 mill. kr., hvorimod udgiften til brændsel er faldet med ca. 5,4 mill. kr.

Driftsresultatet, et overskud på ca. 0,7 mill. kr., er herefter ca. 23,2 mill. kr. bedre end i fjor. Tages det ovennævnte forhold vedrørende ferieløn med i betragtning, er driftsresultatet faktisk ca. 30 mill. kr. bedre end i fjor, svarende til et driftsoverskud på ca. 7,5 mill. kr.

Udgiften til afskrivning og forrentning er steget med ca. 7,8 mill. kr. til ca. 82,6 mill. kr., hvorefter det endelige regnskabsmæssige resultat bliver et underskud på ca. 81,9 mill. kr. mod ca. 97,3 mill. kr. i finansåret 1958/59.



Alfa og omega

Livsglæden og det menneskelige velvære har sit udspring i mange ting, men for lokomotivmanden mere end for nogen anden gælder, at de mest afgørende faktorer herfor står i nøje sammenhæng med adgangen til – fornøden hvile – normalt familieliv – samt muligheden for at koble fra gennem dyrkelse af god fritidsbeskæftigelse, hvilket igen vil sige, at lokomotivmandens velbefindende og hele livsførelse baserer sig på de tjeneste- og kørselsfordelinger, han skal følge, og at disse for ham bliver alfa og omega.

Ingen af faktorerne – fornøden hvile – normalt familieliv – fritidsdyrkelse – har på noget tidspunkt været lokomotivmanden 100 pct. beskåret, men de seneste års udvikling har reduceret dem til det helt uholdbare.

Man forbavses derfor heller ikke over de her i bladet gengivne faldne udtalelser af 50–55-årige lokomotivførere, »at de da heldigvis kun har den korteste tid tilbage«. Der er heller ikke grund til at drage udtalelserne i tvivl, de er ganske enkelt spontane udtryk for en udbredt misstemning og mangel på livsglæde blandt lokomotivmændene.

Skylden for denne tingenes tilstand lægges på kørselsfordelingerne, og hermed på DSB's administratorer, og der er heller næppe tvivl om rigtigheden i, at modvægten mod den nært forestående arbejdstidsforkortelse (som skønt latterlig lille, set i relation til hele samfundsudviklingen), tenderer i en stramning af kørselsfordelingerne hen imod det maksimale.

Væsentligere er dog de strukturelle forringelser der er sket med kørselsfordelingerne, og som er affødt af godstrafikkens henlæggelse til nattimerne, samt den tekniske udvikling, med overgang til anden trækraft.

At forringelserne hænger sammen med den tekniske udvikling ses klart af, at My-kørselsfordelingerne er det hårdest ramte område. My-lokomotivernes rationelle udnyttelse ved fremførelse af større bestemte tog, medfører dårligere togparringer, som oftest med alt for korte udeophold om natten, så der ikke kan soves ordentligt ud, men med så lange udeophold om dagen, at hjemmefritiden reduceres betydeligt.

Når hertil kommer det forøgede natarbejde, med deraf følgende mindre aftenfrihed, samt den mere intensive og krævende togfremførelse, er forringelserne næsten fuldkomne.

Det er således i administrationens øjne blevet ganske normalt, at en My-tur kun giver 33 pct. aftenfrihed, d.v.s. aftenfrihed dagen før fridagen, og på selve fridagen.

Det siger sig selv, at lokomotivmanden, der skal følge en kørselsfordeling med forannævnte struktur, foruden at måtte give afkald på selskabelighed – aftenunderholdning – aftenundervisning – også må afskrive et bare nogenlunde normalt familieliv.

Selv om administrationens delagtighed i ondet

ikke bør bortelimineres, idet den også burde have øjnene åbne, vil det dog nok være noget for eensidigt at give DSB's administration hele skylden.

Det er desværre en samfundsmæssig og fundamental fejl ved al teknisk udvikling, at de menneskelige problemer ikke løses i takt med udviklingen. En fejl, der, hvis de menneskelige problemer ikke overalt drages mere i forgrunden, kan blive katastrofal i den automatiserede tidsalder, vi står foran.

For vort eget problems vedkommende er det nok også tvivlsomt, om DSB's administration inden for rammerne af de nuværende tjenestetidsregler vil kunne give indrømmelser i kørselsfordelingerne af en størrelsesorden, der kan fjerne ondet og tilfreds-stille lokomotivmændene.

Vi er endnu normeret med en 8 timers arbejdsdag, og en gennemsnitskørselsfordeling er tilrettelagt med 7 à 7½ time, hvorfor det ikke er realitetsbetonet at tro på en ret meget større administrativ nedskæring af tjenestetimerne.

Skal ondet fjernes, må de større indrømmelser gives ved den nært forestående tjenestetidsrevision, og administrationen må så følge efter med de rent tilrettelæggelsesmæssige indrømmelser.

Endnu ved vi ikke, hvad det nedsatte tjenestetidsudvalg har i posen, endsiges hvad vor egen hovedbestyrelse stiller af krav for lokomotivmændenes vedkommende. Hovedbestyrelsen fik efter sidste kongres til opgave at koordinere de mange ønsker vedrørende tjenestetiden og har uden tvivl taget opgaven alvorligt, men der er grund til at understrege, at sagen ikke klares med lidt smålapperier, der har taget sit udgangspunkt i ikke at måtte koste mere end så eller så meget.

Der er meget at rette ved tjenestetidsreglerne, som f.eks. det horrible forhold, at tjenestefrit ophold på fremmed depot ud over 4 timer beregnes som fuld fritid, enhver ved jo, at tjenestefrit ophold ved fremmed depot, uanset længden, som fritid betragtet er illusorisk, da den overhovedet ikke kan udnyttes efter den enkeltes behov eller ønske. Det forhold, at personale uden for tur efter en ubenyttet disponibel tjeneste i hjemmet på 8 timer på grund af 1/3 beregningen skylder 5,20 timers arbejde til udførelse på efterfølgende dage, må også ændres. Det er jo ikke os, der forlanger disse former for tjeneste.

Skal vi ud af den spændetrøje, vi arbejdsmæssigt befinder os i, kan det kun ske ved opfyldelse af en række primære krav uden skelen til omkostningerne eller konsekvenserne for andre tjenestemænds måske lige så berettigede krav.

Udover arbejdstidsforkortelsen kan de primære krav sammenfattes i følgende:

Deltidsberegningen 1/3 tjeneste udvides til også at dække ophold på fremmed depot af længere varighed end 4 timer.

Passagerrejser og disponible tjenester beregnes som fuld tjeneste.

Tjenestetidsnormen for tjeneste på eenmandsbetjente køretøjer nedsættes.

Der lægges loft over antal nattimer pr. måned.

Højere tjenestetidsberegning pr. præsteret nattime. Sikring af mere aftenfrihed.

Ved gennemførelsen af tjenestemandsløven 1958 anså vi det for vigtigt for vort vedkommende at gennemføre et avancement eller dækning for avancement til de ældre dampførere, men det må være mindst lige så vigtigt nu, hvor tjenestemandens arbejdsdag skal reguleres, at der tages skyldigt hensyn til lokomotivmandsgerningens egenartede arbejdsdag.

De reminiscenser fra forlængst forsvundne tider, som tjenestetidsreglerne endnu bærer præg af, må fjernes, og der må skabes nye linier, som honorerer nutidsmenneskets krav om arbejdsvilkår.

Foran os ligger chancen for at bryde spændetrøjen, men det vil være naivt at tro på nogen let løsning. Alle sejl må sættes til, og en urokkelig fast holdning til problemerne må indtages.

Århus i juli.

E. G. Appel.

Et suk fra de glemte

Dansk Lokomotivmands Forening har en kreds af medlemmer, som man tilsyneladende har glemt, nemlig lokomotivfyrbødere, som lønmæssigt fører en skyggetilværelse, men da der skulle ydes bidrag til rationaliseringen, da blev vi ikke glemt, men nu, da lønnen skal hæves, så kommer vi om i skyggen, og når vi spørger hvorfor? kommer der følgende: »Ja, men tænk dog på, I bliver jo selv lokomotivførere«, den og lignende klicheer bliver spredt med gavmild hånd; men hvad hjælper det, at man engang ud i fremtiden kan tillade sig at leve og ikke som nu, hvor vi lige med nød og næppe eksisterer. Er mon vor ledelse klar over, at en lokomotivfyrbøder med 6 års anciennitet, stedtillæg b, omregnet til ugeløn har 259 kr., det er uden fradrag, sammenlignet med en maskinarbejder i samme situation på en privat virksomhed, som har 25-70 kr. mere om ugen, er det nemt at se, hvem der er sakket bagud. Selv de såkaldte tjenestemandsgoder er blevet noget udhulede med tiden, de minder om en hårdt oppumpet ballon, en tynd skal, og indeni ingenting. Ganske vist har vi selv valgt vort arbejde, men det burde ikke være en opfordring til et løntrykkeri, som meget vel kan give DSB bagslag, for jeg tvivler på, at nogen vil søge som aspirant og begynde med endnu mindre løn.

B. V. Pedersen,
Ab.

Tordenskjolds soldater

Lokomotivmændene har gennem mange år været vant til, at sommerens kørselsfordelinger var ensbetydende med en stramning. Det er indlysende, at mertrafik kræver større indsats, også det er godtaget uden større indsigelser. Men forbindelsen mellem ovennævnte og en sund personalepolitik er ligeså indlysende.

Lad mig forsøge at stille nogle kendsgerninger op, idet stationeringen på de rigtige steder må være en forudsætning for en fornuftig afvikling af denne mertrafik. På Gb har vi gennem de sidste 5 år gang på gang henstillet at depotet opnormeres med det antal lokomotivførere, der er brug for. Ved trælsom-

me forhandlinger har foreningens formand fået afhjulpet behovet ved udnævnelser, men det har ligget meget hårdt. Vi har været stillet overfor 2. distrikts krav om tvangsforflyttelse af et større antal lokomotivførere til 1. distrikt, idet man havde et overskud så stort, at guderne må sig forbarme. Men når så forhandlingerne har været sluttet med aftale om et eller andet antal lokomotivfyrbøderes udnævnelse, har 2. distrikt meldt sig som aftager af det største antal af de nyudnævnte. Resultatet har naturligvis været en ny henvendelse til generaldirektoratet om flere udnævnelser til Gb. 2. distrikt har forlods protesteret mod at få flere, men hvad er resultatet? Kort tid efter at Gb har fået et i forvejen for lille antal nyudnævnte lokomotivførere, ja så begynder man gradvis at »tappe« depotet for folk, og vi er lige vidt. Resultatet er, at man ravler og lemper sig igennem til stor gene både for depot og personale.

Nu var det jo regnet godt ud, at man kunne tvangsforflytte 4 lokomotivfyrbødere fra Roskilde til Gb, ligesom man for et par år siden tvangsforflyttede fra Kalundborg. Resultatet = at lokomotivfyrbødere fra Gb i flere dage må rejse til Roskilde for at bestride tjenesten ved dette depot. Skade at Roskilde ligger så tæt ved Gb, for ellers havde triumfen været fuldendt og resultatet = udstationering fra Gb til Roskilde.

Det er ofte svært at være tillidsmand og skulle forklare medlemmerne, hvorfor man nu gør sådan og sådan, men svært er det, når logik og fornuft mangler.

G. A. R.



Landsoplysningsudvalget

Kursus 1960

Bestræbelserne på en stadig udvikling af de muligheder, der ligger i den moderne og mere koncentrerede undervisningsteknik, har de seneste år været stærkt mærkbar, navnlig indenfor gebetet voksenundervisning.

Tidligere tiders undervisningsform, hvor der i udstrakt grad blev bygget på en almindelig erfaringsudveksling, har vel ikke egentlig overlevet sig selv, men den kraftige udvikling på alle områder af samfundslivet har nødvendiggjort, at andre mere effektive faktorer tages i brug. Studiekredsteknikken må undergå den stærkeste tænkelige udbygning, og mulighederne for at høre eksperter udredning af problemerne, gennem radio, TV, film og båndoptagere, må fremover blive et ligeså naturligt som det er et nødvendigt led, i hele undervisningsgrundlaget.

De hidtil kendte opdelinger af studiekredsene i lærer-, indleder- og diskussionskredse vil fortsat være gældende, men de muligheder for effektive

nyindslag i undervisningen, der foreligger, må indarbejdes i de enkelte kredsformer, og det hvadenten det gælder et kursusarbejde eller den mere alment dækkende undervisning i vinterens studiekredsarrangementer.

Sideordnet med den udvikling i voksenundervisningen, der både må og vil komme, bliver der også et andet område, hvor ændringer vil være nødvendige, dersom et tilsigtet resultat skal kunne nås, idet en mere personlig præget indsats af den enkelte deltager, fremtidig vil blive noget meget væsentlig, og her ganske særligt i kursusarbejdet. Det egentlige studiekredsarbejde vil vel fortsat så nogenlunde følge de hidtil kendte baner, hvad angår den enkelte deltagers forkundskaber. En drejning over mod et større samarbejde mellem kursus- og studiekredsarrangører, således at studiekredsene kunne danne optakt, eller forskole, til kursusarbejdet, ville dog være stærkt ønskeligt.

Vor organisations kursus, der afholdes i ugen 10.-17. september, vil på mange områder være præget af den udvikling, der i korthed er skitseret i det foran beskrevne. Vi har, som den første enkeltorganisation, fulgt AOF's opfordring til opnåelse af et mere effektivt kursusarbejde gennem forskole, idet deltagerne i de to såkaldte udvidede grupper allerede i januar måned indledte deres kursusforberedelse gennem deltagelse i AOF's brevscole.

Det er såvint store krav, der er stillet den enkelte deltager gennem denne nyorientering. Det ugekursus, vi afholder, bliver på denne måde udstrakt over et væsentligt længere tidsrum end hidtil, og omfatter nu: Ca. 3 måneders brevscole i emnet »Arbejdsforhold, historisk og aktuelt«, derefter følger udarbejdelse af indlæg over emnet »Arbejder, teknik og samfund«, det hele herefter afsluttende med kursus-gruppearbejde, hvor det endelige resultat af anstrengelserne gerne skulle krones på en for alle udbytterig måde.

Som nævnt er det store krav, der nu stilles til en kursUSDeltager. Mange vil sikkert endda synes vel store, og her vel i særlig grad de deltagende tillidsmænd, der har påtaget sig denne opgave ved siden af de pligter og opgaver, der følger med tillidsmandshvervet.

Landsoplysningsudvalget har fra først af været fuldt og helt klar over disse problemer. Når vi ikke er veget tilbage for gennemførelsen af nyorienteringen, skal det ses på baggrund af den kendsgerning, at samfundsudviklingen er så rivende, at vi på ingen måde har råd til en »laden stå til« politik, såfremt vi fortsat vil gøre os håb om at kunne præge udviklingen i en positiv retning. De seneste måneders hjemlige problemer har bevist rigtigheden i denne indstilling. Overfladisk set kan tjenestemandens samfundsstilling fortsat forekomme speciel, men dybere beset vil berøringspunkterne med øvrige lønmodtagere blive mere og mere udtalte, og vore fællesinteresser og fælleskrav om indsigt og viden i samfundsudviklingen vil fremover være stadigt voksende.

Det er en fra gammel tid anerkendt kendsgerning, at vor organisations styrke er baseret på de to grundelementer, en dygtig ledelse og en levende og

aktiv medlemskreds. Vort interne oplysningsarbejde giver mulighed for en stadig udbygning af dette fundament, men det kræver, at vi til stadighed følger med i tidens krav, og aldrig viger tilbage for den indsats, der forlanges af os alle.

Kursus 1960 vil uden for al tvivl blive en manifestation af lokomotivmandens centrale placering i samfundslivet. De resultater, der høstes på kursus, vil som ringe i vandet brede sig også udenfor vore egne rækker. Vi har fortsat troen på enkeltmands værd, også i et industrielt højtudviklet samfund, og i troen og forvisningen om den individuelle indsats betydning set under helhedens synsvinkel byder vi et hjerteligt velkommen til

kursus 1960.

Noter i forbindelse med kursus

Ansøgninger om permission i forbindelse med deltagelse i Kursus 1960, bør indsendes i god tid forud for kursus. Generaldirektoratet har meddelt tilladelse til, at tillidsmænd, der deltager i kursus, kan beregne sig 3 dages ekstraordinær permission uden betaling.

På permissionsansøgningen skal bemærkes, at tjenestefriheden skal benyttes i forbindelse »med DLF's kursus 1960«, og tillidsmændene bemærker endvidere det før nævnte vedrørende 3 dages ekstraordinær permission.

*

Kursusprogram er gået i tryk, og vil snarest blive tilsendt samtlige deltagere. Programmet vil som sædvanlig indeholde arbejds- og foredragsplan, og det vil videre af programmet fremgå, til hvilke tider deltagernes forventede ankomst til Kalundborg finder sted.

*

Foredragsrækken på årets kursus vil blive såvel interessant som afvekslende. Det kan således nævnes, at statsminister Viggo Kampmann og generaldirektør P. E. N. Skov har tilsagt deres medvirken. Endvidere omfatter foredragsrækken sekretær Th. Nielsen, LO, borgmester Hageman Petersen, Kalundborg, forsorgssekretær Erling Lund, København, ligesom foreningens formand, E. Greve Petersen, og hovedkasserer G. A. Rasmussen også er at finde i dette kursus' foredragsrække.

Som noget nyt inden for foredragsrækken er der i år indført en afsluttende kursusdebat, hvor udvalgets formand vil trække linierne op for det fremtidige kursusarbejde. Tilstede under denne debat vil være sekretær Ole Vernerlund, AOF, og brevscolelærer Villy Nielsen.

Studierejsen til NOHAB

Tegningsfristen for deltagelse i studierejsen til Nydqvist og Holm A.B. i Trollhättan er nu afsluttet, og der er i alt tilmeldt 54 deltagere. Rejsen finder sted i 2 hold. Første hold i tiden 10.-12. oktober d.å. og andet hold 12.-14. oktober d.å. Prisen for deltagelse er kr. 85,00, som bedes indsendt til DLF's postkonto nr. 245 42 senest 15. september d.å. Programmet for turen vil senere blive bragt her i bladet.

Følgende deltagere har tilmeldt sig og rejser på holdene således:

Hold I 10.–12. oktober 1960

Lokomotivinstruktørerne:

Jakob Nielsen, Ar., Svend Joh. Knudsen, Ar.

Lokomotivførerne:

Niels Holger Blume, Rd., Hans Erik Olsen, Hg., P. R. V. Andersen, Hg., H. Rygaard Andersen Hg., Ejgild Høyer, Str., Ove Schødt Carlsen, Str., Niels P. Jensen, Es., Axel Ravn, Fa., R. Lynggaard Olesen, Str., Viggo Rostgaard, Ar., Preben Frederiksen, Hg., Hans Jacob Løschenkohl, Næ., J. C. Groth Rasmussen, Næ., Oluf H. Harholt, Næ., Julius M. Kleis, Gb., A. K. Kleis, Gb., J. H. Pedersen, Fa., C. A. Lundberg, Ar., Harald Vedel, Hgl., N. Juul Christensen, Hg., Peter Bryhl, Ar., F. H. B. Kristiansen, Ar.

Lokomotivfyrbøderne:

B. S. Kristensen, Str., K. R. Christensen, Str., E. Skadhauge, Bb.

Hold II 12.–14. oktober 1960

Lokomotivførerne:

Poul Jensen, Fa., G. A. H. Johansen, Ar., J. C. Buus, Gb., K. H. M. Christiansen, Gb., Karl Emil Frandsen, Ar., C. V. Søgård Hansen, Ar., Anders Vinding, Ar., L. V. Sørensen, Ar., A. P. Knudsen, Ar., Rasmus S. Nielsen, Fa., S. W. Kristensen, Fa., Niels Kristensen, Fa., E. Tandrup, Es., G. Løfgren, Rd., Niels Larsen, Rd., P. S. Petersen, Rd., Villy Christensen, Rd., Oluf Schou Nielsen, Rd., N. S. Røggild, Rd., Niels Juul, Fa., H. P. Nielsen, Fa., G. Randbøll Nielsen, Gb., K. K. Brandt, Ab., G. O. Larsen, Fa., E. Holm, Hgl.

Motorfører:

Hugo V. Nielsen, Ar.

Lokomotivfyrbøder:

K. D. Krusbæk, Gb.

P. u. v.

J. V. Christiansen.

Græs-mad og halmbrød!

En gammel landhåndværkersøn har bevaret sin drengetids interesse for jernbaner. Vi løb gerne en mil for at se et tog rangere i Rødkær(sbro).

Nu ser jeg i DLT 5. juli 1960 lidt om Hindhedes mislykkede forsøg med græs-mad. Dette kan jeg nok korrigere lidt: Sallingsønnen Frederik Madsen var gartner, havde været soldat ved ingeniørregimentet, og da han var overbevist vegetar, blev han kaldt *Høfrefredrik*. Sligt usædvanligt dengang (ca. 1906) fristede til kommers. Forud for en parade havde mændene fyldt hans tornyster med hø – uden hans vidende. »Afsløringen« vakte undtagelsesvis ikke officerernes vrede. De valgte, ligesom mandskabet, at more sig hjerteligt. Jo, *Høfrefredrik* bar sit navn med rette!

Senere var han til kort før sin død forsøgsindivid og laboratorieassistent hos Hindhede.

Her var jeg også forsøgsindivid 1913–18. Da det var svært for tyskerne at skaffe mad i den tid, fik en professor den tanke at lave brød af *halm*, men han kunne ikke få tyskerne til at spise det. Hans tanke faldt da på Hindhede, skrev til ham og bad ham forsøge. Hindhede ville afvise det som håbløst, men jeg følte min forsøgsindividiske ære krænket og hævdede, at vi skulle prøve. Der blev købt halm, det blev tørret og malet, så da ud ganske som malet kaffe; det blev bagt og lignede nu almindelige brune kager. Så begyndte forestillingen (nu skulle verdens ernæringsproblem ordnes!), jeg tog et bid – og med eksprestogsfart spyttede jeg det ud, spyttede og harkedede flere minutter, en ubeskrivelig væmmelig smag, at det bare lige havde rørt læbe og tunge. Nå, jeg er altså ikke tilstrækkelig sulten, tænkte jeg og gik til universitetet. Næste morgen prøvede jeg meget forsigtigt. Nej, så snart »brødet« rørte mine læber, havde jeg igen den skrækelige smag. Ikke sulten nok endnu, tænkte jeg. Tredie morgen, uha jo, det skal . . . så svandt jeg bort fra denne verden. Hørte da Frederik sige: Nu holder vi op med det forsøg, jeg ringer op til doktoren . . . Nej, lad være. Bevidstheden vendte langsomt tilbage. Frederik rev skallen af en appelsin: Spis den! En ubeskrivelig husvalse. En mere, spis den!

Så var jeg igen ved fuld bevidsthed, men uendelig *træt*. Mine kvaler befriede ikke verden – denne gang – for dens ernæringsvanskeligheder.

Holger Madsen.

Langs banen

Allerførst vil jeg sige tak for det udmærkede blad, som jeg nu har holdt i nogle år, selv om jeg ikke er rigtig jernbanemand, men kun amatør. Jeg hører til dem, der står langs banen og på stationerne og betragter og fotograferer lokomotiver af alle slags.

I det sidste nummer af bladet ønsker »Dan« oplysninger om den mærkelige skorsten, der er på de østrigske lokomotiver. Det er ikke just en overheder, det er en såkaldt Giesl-ejector. Den er opfundet af en østriger ved navn Giesl-Gieslingen, og det er noget af det mest geniale, der nogensinde er opfundet til forbedring af damplok. Hele udgangshætten er erstattet af en aflang indretning med 7 små huller liggende i række. Når dampen fra cylindrene presses ud af disse 7 huller, danner de 7 ejectorer. Et stykke højere oppe begynder så selve skorstenen, der har en aflang form, for at dampstrålerne fra de 7 ejectorer kan få plads. Selve skorstenen er ikke inddelt, som den i grunden skulle være for, at det var rigtige ejectorer, for det har vist sig ikke at være nødvendigt, og desuden ville det gøre vedligeholdelsen sværere. Det er jo klart, at 7 dampstråler vil give et undertryk, der er meget større end det, een kan give. Denne ejector giver en virkning, der er dobbelt så stor som de dobbeltskorstene, som vore E-maskiner for eksempel er udstyret med. Jeg ved ikke, hvor stor forskel der er på E-maskiner med og uden dobbeltskorsten, men med en Gieslejector er fordelene kolossal. Mange ældre østrigske damplok har fået nyt liv med denne opfindelse, ja, selv gods-

Nyt fra samarbejdsudvalget

togslok. med maksimalhastighed 70 km, har fået hastigheden sat op og bruges nu til exprestog i bjergene. Lok., der ikke har kunnet give damp nok, er pludselig blevet som ny, så det er ikke så sært, at flere og flere lok. udstyres med denne mærkelige aflange skorsten. I nogle tilfælde bruges også en særlig overheder i forbindelse med ejectoren, da det gælder om at udnytte den større varme. Det er dog ikke kun i Østrig, at man bruger denne fortræffelige indretning. I Indien er mange expreslok. udstyret med den, og i England bruges den også hist og her. På Tallyllyn Railway er et af de små smalsporede lok. blevet udstyret med speciel lille Gieslejector, der har forbedret økonomien kolossalt. Mon det ikke var noget for vore egne damplok., så kunne vi næsten undvære My'erne, men det er nok for sent, dampen er jo desværre på retur.

Jeg nævnte her Tallyllyn Railway, og i denne forbindelse må jeg takke »Dan« for hans udmærkede artikler om både Tallyllyn og Ffestiniog, men der har dog indsneget sig en lille fejl. Det var på Tallyllyn Railway det begyndte. Den gamle greve, der ejede banen, døde, og da han havde holdt hånden over den, selv om den gav underskud, ville den blive nedlagt kort tid efter. Imidlertid vågnede Englands jernbaneinteresserede, og ved en strålende indsats lykkedes det at fortsætte banen. Efter at den var blevet vel funderet, begyndte en anden kreds af jernbanefans at se sig om efter en anden bane at overtage, og den fandt de meget hurtigt. Lidt længere oppe i Wales lå Ffestiniog Railway eller det, der var tilbage af den, for den havde ikke kørt i 10 år. Når man i England lukker en bane, så går man bare og lader det hele ligge, så vore railfans fandt en bane, hvor tyve havde været på besøg i remisen og stjålet, hvad de kunne, og hvor hele banelegemet var overgroet med træer og buske. Der blev imidlertid gået grundigt til værks. Det første lok. blev gjort køreklar, og et par kilometer af banen ryddet, og så begyndte den gamle bane sit ny liv. Siden blev flere lok. gjort klar, blandt andet har man nu to dobbelte Fairlie i drift, og banen er blevet halvvejs ryddet. De skriver også, at folk ikke må læne sig ud af toget, da det så vælter. Det er nu mere for deres egen skyld, for fritrumsprofilen er nemlig lavet så småt, at hvis der stak et hoved ud af vinduet, så kom ejeren ikke levende til endestationen. Man sagde førhen, at det sagde, ligesom når man trækker en prop op af en flaske, når toget kørte ud af den lange tunnel på Ffestiniog Railway.

Inden jeg slutter, vil jeg prise et initiativ, som jeg har haft meget glæde af. Det er Deres bøger, jeg tænker på, og først og fremmest listen over statsbanernes damplok., det er næsten blevet en bibel for os jernbanevenner, den har blot en stor fejl: Den er forældet allerede. Kunne det ikke lade sig gøre, at der af og til i bladet blev trykt nogle rettelser om udrangerede lok. og lign. Det ville glæde mange af den store skare, der er interesseret i vore jernbaner.

Med venlig jernbanehilsen

Hans Gerner Christiansen,
Bernstorffsvej 17,
Odense.

1. distrikts samarbejdsudvalg afholdt møde den 22. juni d.å. Formanden gav en redegørelse for den økonomiske situation, men de endelige tal for det forløbne driftsår 1959/60 forelå endnu ikke. Alt tydede dog på, at der omtrent vil være balance på selve driften, således at statens tilskud til DSB stort set vil kunne begrænses til beløbene til afskrivning og forrentning.

Der havde været stigning i såvel antal solgte billetter som månedskort og ugekort. En væsentlig del af stigningen hidrørte fra salg inden for Københavns nærtrafik.

Antallet af overførte motorkøretøjer stiger stadig, således blev mere end 1 million biler sidste år overført på indenlandske overfarter.

Stykgodsbefordringen.

Den tidligere bebudede undersøgelse af stykgods-trafikken, med det formål at gøre befordringerne mere lønnende end under den nuværende driftsform, vil nu blive iværksat. Der udsendes nærmere direktiver til stationerne, og formanden anmodede alle på kontor, på pakhushus og på omlæsningsperron om at yde god bistand til undersøgelsens gennemførelse.

Anlægsarbejder.

Da det ikke har været muligt at skaffe den fornødne tekniske arbejdskraft til fortsættelse af anlægsarbejderne i Korsør, vil dette arbejde blive indstillet og forventes ikke genoptaget før efter Fugleflugtsliniens færdiggørelse.

Stationsbygningerne i Nykøbing Fl. og Kalundborg forløber planmæssigt. Begge steder er de nye pakhuse taget i brug.

Rationalisering og personaleforhold.

Stationerne Forsinge og Jerslev blev nedlagt ved køreplansskiftet. Ved personaleomflytninger havde det været muligt at undgå afskedigelser i forbindelse hermed. Af andre urentable landstationer ventes Bråby, Løve og Havrebjerg at blive nedlagt, men postekspeditionerne i Løve og Havrebjerg vil blive opretholdt så længe de nuværende stationsmestre er tjenestegørende.

Tilgangen af aspiranter til 1. distrikt har i den forløbne del af året ikke været tilstrækkelig, og man vil nu forsøge at annoncere efter stationsarbejdere.

Vognomløb m.v.

Otinsp. oplyste, at der for RIV-vognene havde været en kostbar stigning i antal opholdsdøgn her i landet, og gav til sidst en redegørelse om spørgsmålet »varmløbne godsvogne«, som konkluderede i, at en del af godsvognsakselkassernes varmløbninger skyldes afsporinger, der er blevet betragtet som betydningsløse.

Børge Asnæs.

Lønforbedring for de engelske jernbanemænd

Fredag den 24. juni vil gå over i historien som en bemærkelsesværdig dato for vore kolleger i hele Storbritannien.

Efter mange, lange og trange forhandlinger blev endelig opnået enighed, og den ovennævnte dato blev en lønoverenskomst godkendt, der indeholder betydelige forbedringer for alle grader indenfor lokomotivmændenes rækker.

Overenskomsten får tilbagevirkende kraft fra den 4. januar i år, og i henhold til de kommentarer, som »Locomotiv Journal« bringer, er der almindelig tilfredshed inden for lokomotivmændene med det opnåede resultat.

Det tog lang tid inden de tre ITF-tilsluttede engelske jernbaneforbund og den engelske transportkommission nåede til enighed om løn og arbejdsvilkår ved de engelske jernbaner. Afgørelsen kendetegner afslutningen på de forhandlinger som indledtes i maj 1958, da der blev nedsat en undersøgelseskomite, som har anbefalet lønforhøjelser på mellem 8 og 20 procent for forskellige kategorier. Man er også nået til enighed om en forenkling af lønstrukturen ved British Railways. For ugelønnet personale er 40 forskellige løngrader omfattende 150 kategorier reduceret til 14 løngrupper. Alle lønforhøjelser har som nævnt tilbagevirkende kraft fra den 4. januar og efterfølgende er nogle typiske lønninger efter det nye system med de gamle lønninger i parentes.

Konduktør	£ 9 7 0d	(£ 8 12 6d)
Signalassistent	£13 0 0d	(£11 3 6d)
Portør	£10 10 0d	(£ 9 5 0d)
*Fører (efter 3 år) ..	£13 0 0d	
**Stationsinspektør ...	£ 1 105-1 190	(£914-985)
* Eksklusive kilometertillæg.		
** Arsløn.		



Tak

Hjertelig tak for al venlig deltagelse ved min kære mand, lokomotivfører S. Munksgaards død og begravelse.

Tak for fanernes tilstedeværelse.

Ebba Munksgaard, Struer.

Påskønnelse

Generaldirektoratet har udtalt sin bedste tak og påskønnelse over for lokomotivfører (12. lkl.) S. R. T. Hesselberg, Kalundborg, i anledning af, at han den 12. februar på Roskilde station ved særdeles god attpågivenhed afværgede en faresituation. Der er udbetalt ham en dusør.

»Lanternen«

Lanternen afholder sin årlige sommerudflugt torsdag den 8. september 1960.

Vi mødes i afgangshallen på Kh. under uret kl. 15,15 prc. medbringende det gode gamle lanternehumør, hvorefter vi begiver os ned i udflugtstoget med danskvogn, som bringer os op igennem det skønne Nordsjælland over Hillerød, Gribskov, Kagerup til Godhavn st., hvor der er 3 à 4 minutters gang til den smukke »Tisvilde Kro«.

Her vil det »store kolde bord« vente med alle sine herligheder bestående af: Forskellige slags sild, saltmad, salater, forskellige stege, små varme retter anrettet på den gode gamle Ta' selv manér. Efter sildeanrettningen serveres en varm fiskefilet m. remoulade og champignonsauce, derefter ¼ kylling m. kompot og salat samt ved hver kuvert røget ål, fersk, røget laks og rejer samt ostanretning; hertil serveres 1 pilsner, 2 snapse samt mocca. – Pris pr. deltager 18 kr.

Efter spisningen vil der blive bal, konkurrencer m.m., inden vi kl. ca. 22,45 stikker næsen mod Kh. m. ank. kl. ca. 0,15. Indtegningen sker på mdt., Gb., Hlg. og Av., eller ved telefonisk henvendelse på Da. 4659 x eller 30 21 54.

Indtegningen slutter fredag den 2. september kl. 12. Lanternen sørger for gyldig rejsehjemmel, som vil blive holdt uden for den årlige norm. Deltagerne må selv forhøre på de respektive lokomotivmesterkontorer om evt. tjenesteændringer.

Bestyrelsen.



Trådt uden for nummer efter ansøgning fra 1-9-60 til 31-8-61.

Lokomotivfyrbøder:

H. C. E. Kristiansen, Roskilde.

Afsked.

Lokomotivfører (15. lkl.):

P. A. Malmros, Nyborg, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30-9-60).

Lokomotivfører (12. lkl.):

R. Frandsen, Fredericia, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-10-60).

Dødsfald blandt pensionister.

Pensioneret lokomotivfører E. C. Døssing, Sdr. Boulevard 120, 2., Kbhvn V., er afgået ved døden den 8-8-60.

Statsbanepersonalets Sygekasse

Jernbanelæge V. Baastrup (2 A lægedistrikt), Vesterbrogade 38, er bortrejst fra 27. august til 17. september d.å., begge dage incl.

Hans praksis aretages i nævnte tidsrum af læge Erling Høgsbro, Vesterbrogade 66.

Konsultationstid: kl. 13-14, onsdag kun kl. 16-18, lørdag kl. 9-10. Telefontid kl. 12-12½ undtagen lørdag.

Jernbanemænd fra Australien og Asien mødes

På den sydlige halvkugle af jorden er jernbanemændene i Australien de bedst organiserede, og deres levestandard er efter europæiske forhold meget høj.

De ønsker nu at få nærmere samarbejde med jernbaneorganisationerne i hele Sydøst-Asien, og til en konference med dette spørgsmål som første punkt på dagsordenen er der sendt indbydelser til Indien, Pakistan, Philippinerne og Malaya.

I Australien råder den opfattelse, at der i de kommende år vil ske store ændringer på det sociale og økonomiske område i de nævnte lande og det er nødvendigt, at det arbejderde folk får hånd i hanke med udviklingen. Samtlige organisationer er medlemmer af ITF, og regionallederen heraf, Peter de Vries (nu valgt som generalsekretær for ITF), er indbudt for på konferencen at bistå med råd og vejledning.

ITF Journal.

Politistaten Sydafrika

De voldsomme begivenheder i Congo i forbindelse med landets proklamerede selvstændighed har givet genlyd i hele den civiliserede verden, og folk med kendskab til forholdene frygter for, hvad det næste bliver, og her tænker de i første række på Sydafrika.

Tilsyneladende er forholdene rolige i øjeblikket i dette område, men det er kun på overfladen, siger kenderne. Det ulmer i undergrunden, og spørgsmålet er, hvorlænge de hvide kan hævde deres overlegenhed over for den farvede befolkning.

I en tale der blev holdt i London af en tidligere biskop i Johannesburg, R. A. Reeves, advarede han meget stærkt magthaverne i det sydafrikanske parlament imod at fortsætte deres racepolitik, og nævnte bl.a., at det var fuldkommen fejlagtigt at tro, at racediskriminerende love betød beskyttelse for de hvide. Tværtimod, det modsatte med uoverskuelige konsekvenser vil blive tilfældet.

Observer.

I litterær topklasse

Først i trediveerne udkom en bog med den profetiske titel: »Vi skal nok blive berømte« – 10 år senere gik profetien i opfyldelse for forfatteren: Han vågnede faktisk en morgen og var berømt. Alle landets førende litteraturkritikere løftede ham formelig på skjolde for hans store romanbedrift »Huset med det grønne træ«. Ikke alene erobrede han med denne roman en førstepris i en stor roman konkurrence, men i løbet af få måneder nåede bogen rekordagtige oplagstal – både her og i udlandet. Intet under at romanen blev en bestseller, for sjældent har en dansk forfatter i den grad evnet at skabe en både underholdende og saglig stærk historisk roman.

En dansk »Borte med Blæsten«

Beretningen om Christopher Isert, der ejede slægtens hørkræmmerbod på Gammeltorv, men ville mere end blot handle og var mere vidtskuende end samtidens købmænd og hans store familie, er et vældigt roman-epos, der med rette af fhv. minister Arne Sørensen blev kaldt en dansk »Krig og Fred«, et fremragende dansk side-stykke til »Borte med blæster«. Man fængsles fra første side af Kelvin Lindemanns mesterpen, der maler det 18. århundredes pittoreske København lyslevende frem og samtidig fortæller om Isert-slægtens udlængsel mod troperne, hvor fremtiden ligger – og hvor det nye og større Danmark kan skabes. Vekslede mellem det hyggelige, gamle København og de livsfarlige eventyr i Afrika og Indien, bliver »Huset med det grønne Træ« en uafbrudt spændende læseoplevelse, som ingen slipper, tør sidste side er vendt...

Fra Lo-Johansson til Mark Twain

Nu kommer »Huset« i FFB – startende den 9. årgang af denne danske rekordpræstation på bogmarkedet – men desuden byder FFB i år på en lang række fornemme værker, hvoraf vi her skal fremhæve Lo-Johanssons strålende »Manden uden Navn« (Analfabeten), Silones bedske anti-

fascistiske »Fontamara« om de forpinte og udbyttede cafonier i Mussolinis Italien, Cronins lægeroman »Vejen frem« og Mark Twains ustyrligt morsomme »Tom Sawyer« – der til tre danske bøger i topklasse: Gerhard Rasmussens rystende »Det sande ansigt« (i sin tid en vældig filmsucces), Ellen Duurloos livskloge »Elsket og savnet« samt Karen Aabyes hjertevarme »Fruen til Kejsergården«.

Topudstyr for små penge

Igen i år byder FFB på 10 bind i litterær topklasse – skønt priserne stadig er ufatteligt lave (kun 3,85 kr. for en bog på gennemsnitligt 250 sider) er bogudstyret stadig fornemt: letlæselig typografi – godt papir – kunstnerisk bogomslag – og for de indbundne udgavers vedkommende, smukke bogbind med moderne overtrækspapir, 22 karat guldtitlet og elegante rygmateriale. Tænk – I 1960–61 at kunne tilbyde en indbundet bog til 5,85 – kun en daler for et solidt og elegant bind! Fagfolk siger, at det er uhørt – og vi istemmer gerne.

Arsagen til FFB's lave priser er ene og alene seriens kvalitet, der igen har skabt de store oplag, der gør den rekordlave pris mulig. Endnu en årsag til de lave priser er, at FFB kan fås ikke blot i boghandel, men også gennem FFB's aktive bogforkæmpere, bogombudene på arbejdspladserne og i foreningerne. Man slipper for alle ekstraudgifter til porto og opkrævning m.m. og får bogen til forlagets pris – altså 3,85 hft. eller 5,85 indbundet.

Direkte fra forlag til læser

Er der forresten et FFB-bogombud på din virksomhed? Ellers bør det forsømte straks oprettes ved, at man skriver til Fremads Folkebibliotek, Nørrebrogade 54, København N – herfra sendes der omgående et righoldigt materiale til brug i agitationen for dette enestående bogtilbud, der her foreligger fra arbejderbevægelsens eget forlag.

A/S JOHS. JACOBSEN

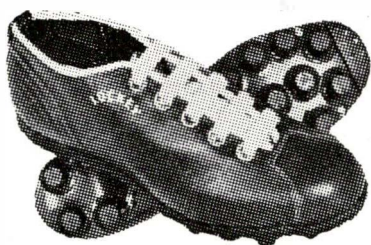
Vesteralle 20 . Aarhus

Telefon 2 52 55

fl. lin.

Aut. Lloyd og Skoda forhandler

LOCKEY - Milano



Restaurant „Broen“

Middelfart . Telefon 486

OTTO ANDERSENS EFTF.

Tapet . Farve . Linoleum

Adelgade 127 . Skanderborg . Telefon 275

HERNING

Hårpleje UBBE NIELSEN

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

Mariane Fønnesbechsgade 1 . Herning

Specialforretning i garn - strikvarer - bluser - nederdele - lingei

Eneforhandling for Herning af DALE FASANGARN

Den lave butik med de små priser

Møbelforretningen „Centrum“
Viggo Nielsen Søndergade 9
Herning . Telf. 443

La' rense har skiftet ejer

*Deres tilfredshed
vor bedste reklame*

★ Uniformer til billigste pris
H. C. Ørstedesvej 54 . Telf. 2636

W. Østergaard . Herning Special Optik

Tlf. 8 . Bredgade 42 . Tlf. 2008

Alt indenfor det sidste nye i briller og optik

FREDERICIA

»BLICON«

Blikkenslager
Gas - Vand - Sanitet
og centralvarme
Fredericia - Tlf. 97

Teater Restauranten

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

Nørreport Cykleforretning

Magnus Madsen
alle reparationer udføres
Fredericia - Tlf. 1458

Renseriet »VI-KA«

Louis Hansen
Vesterbrogade 14 - Tlf. 1753
Fredericia - Prival tlf. 693

Parfumeri

Mille Fleurs

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

Medlemmerne anbefales

Restaurant Rosenlund

Nørrebrogade 1 - Fredericia
Tlf. 568

ILU-Dent. . Tandteknik

ved Ingeborg og Leo Gregersen . Eksam. tandteknikere
Gothersgade 23 . Tlf. Fredericia 2654
Vi yder 5 års garanti på tænder og materialer

RANDERS

Gå i KINO PALAËT

Film - en inspirerende verden uden grænser
Vor telefon 2066 og vort billetsalg er åben hver dag fra
kl. 10-12 og efter kl. 16

Pølserne skal være fra

Randers Pøsefabrik

Rekord Vask - en billig og ren fornøjelse

Gasværksvej 3 . Randers
Telefon 69

8 kg: kr. 5,50

STRUER

Frisørsalonen

Jyllandsgade 9 . Struer
anbefales
Gustav Jensen

*For Synet en Vinding,
køb Brillen hos Sinding!*

★
STRUER . Tlf. 119

P. WEILING

Struer . Tlf. 93
anbefaler alt
i moderne
Blomsterbinderi

L. A. Jørgensen, Lørgårdsvej 63

BOGTRYK

Telefon Asta 5002. København 5

Besøg Hotel NYBORG STRAND

Nyborg . Telefon 112

Hads-Ning Herreders Jernbane

ODDER

