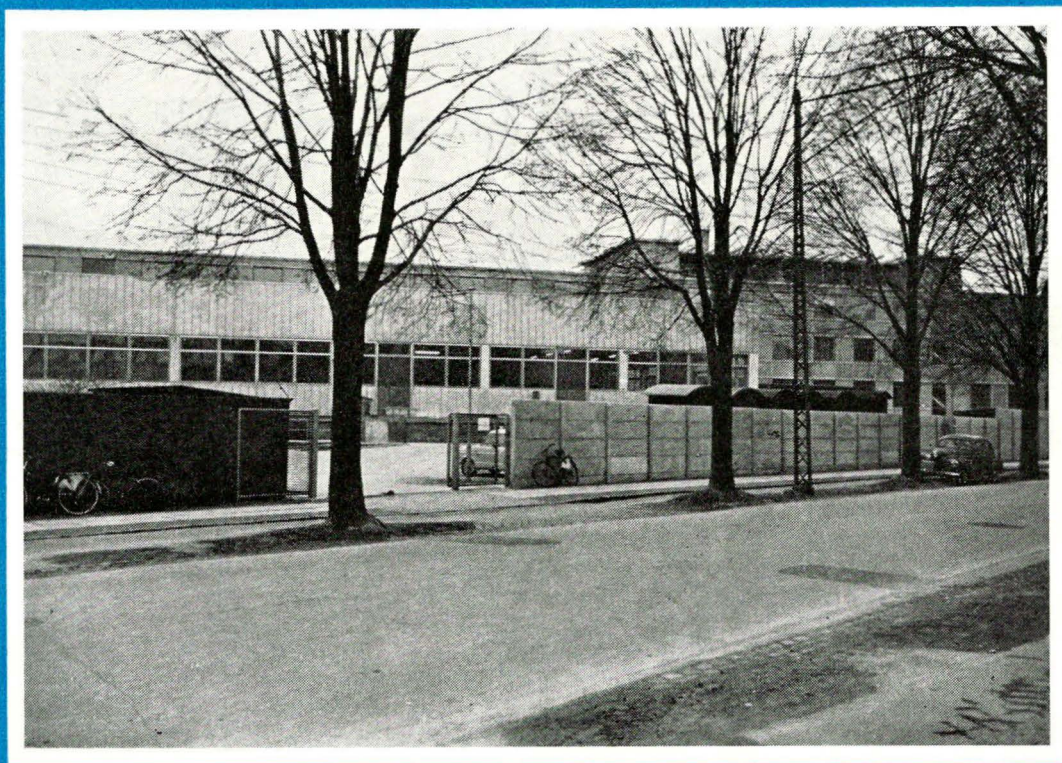


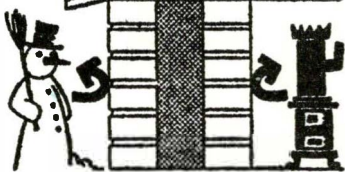
DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 8 . 20. APRIL 1960 . 60. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

**HOLD KULDEN UDE
OG VARMEN INDE -
MED**



DAPORKA

*Effektiv
skum-isolering*

Et kvalitetsprodukt fra 1/3 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 58172 . AARHUS

Uden udbetaling



Som ansat ved
DSB
kan De få en
beklædningskonto
til et beløb af

600 kr.

mod betaling af
60 kr. pr. måned
i 10 måneder

J. Albertsen

Nørre Farimagsgade 68-70

2 minutter fra Nørreport Station

*Paa rette vej med
ERIKA grej*



FISKESTÆNGER:

I ERIKA glasrørsserien vil De altid kunne finde en stang, der passer netop for Dem.

Deres forhandler demonstrerer gerne en ERIKA-stang for Dem.

Fabrikation

ERIKA-SPORT . ODENSE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 8 - 60. ÅRGANG

20. APRIL 1960



Indhold:

Personalestyrken	115
Samarbejdsudvalgene	116
Fjernstyring af stationer	117
Mini-jernbane i Dolomiterne ...	118
Præmie som tillæg til timeløn ..	119
Tre eventyr om lokomotiver ...	120
Frontruden	121
Marketenderi i Vanløse	122
Under DLF	123
DJIF	123
Forårslotteriet - LO-hjælp over grænserne	124
Ansøgningsskema til ferie- hjemmet	126

Forsidebillede:

Signalvæsenets nye værksteder
i Vanløse.



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.

Personalestyrken

Siden 1955 er ikke antaget en eneste aspirant til lokomotivmandsstillingen. Området har været lukket. Ingen ung mand med lyst til denne gerning har kunnet få sin ansøgning imødekommet inden for den sidste 5 års periode, og den sidste udnævnelse til lokomotivfyrbøder fandt sted 1. juli 1957.

Som et resultat af udviklingen med trækraftomlægningen har DSB regnet med, at der blev personalerigelighed, og følgelig stillede man sig afventende med nyantagelser, indtil den skønnede personalerigelighed var slidt af ved afgang fra tjenesten.

Imidlertid steg antallet af lokomotivmænd svagt indtil første halvdel af 1956, fordi en tilbageværende del aspiranter blev ansat indtil da. Herefter blev nedgangen udpræget, og det samlede antal er faldet ca. 200 til nu, og det må skønnes, at tallet vil falde med yderligere 100, når man tager den dieseltrækraft i betragtning, som er bestilt og endnu ikke leveret; men befolkningstilvæksten giver stigende rejsesamkvem og vareudveksling. Købekraften er stadig stigende, og alt i alt vil også jernbanerne få andel i de stigende transportmængder. Man må derfor gøre forberedelser til - rationalisering til trods - at åbne for tilgang af aspiranter til lokomotivmandsstillingen.

Dette er ønskeligt af i hvert fald to grunde. For det første skal man tage aspiranttiden og dermed uddannelsesperioden i betragtning, fordi dette tidsrum hengår inden man opnår effektiv indsats i tjenesten. Dernæst må man bøde på den personalepukkel, som nu er opstået. Det er det ulykkelige ved statsbanernes personalepolitik, at disse pukler opstår og giver anledning til mange besværligheder og øgede omkostninger, som kunne være undgået, hvis man sikrede større kontinuitet i vekselvirkningen mellem af- og tilgang. Der er skræmmende eksempler fra fortiden, men man har aldrig fået lov til at drage nytte af disse dyrekøbte erfaringer, fordi statsbanerne - især i trængselsperioder - er udsat for mere eller mindre uhæmmede spareforsøg fra kredse af folkestyrets udpegede tillidsmænd. Det er da følgen, at statsbanerne under indtryk af dette pres i perioder griber til at lukke af for tilgang, sådan som vi nu er udsat for det på sjette år.

Denne situation må nu ændres. Det må være sådan, at vi, når afslidningen er nået til bunds, da er parat med en aspirantstyrke til afløsning af den derefter kommende afgang.

I denne sammenhæng er det højst opportunt at få gennemdrøftet uddannelsesforholdene for lokomotivmanden og dermed lokomotivføreraspiranten i fremtiden. Vi har tidligere gjort opmærksom på, at uddannelsesgrundlaget skal være klar før nyantagelser, således at dette undgår at få tilfældighedernes præg.

Uanfægtet af den regn af spareforslag, der fra VK-politisk hold daler mod jord, og ligesom mosekonens bryg, fordamper så sagtelligen i dagningen, står vi i arbejdstøjet for at få klaret de rejste spørgsmål.

Det vil være nyttigt at drage læren af tidligere tiders vanskeligheder ved vurdering af situationen i dag.

Samarbejdsudvalgenes distriktsudvalg

Møde i 1. distrikt

1. distrikts samarbejdsudvalg har afholdt møde den 2. marts 1960.

Om de drifts- og trafikmæssige præstationer udtalte formanden, at der havde været stigning på de fleste områder, således med 26,448 tons i stykgods-trafikken. Formanden omtalte i den forbindelse, at han forventede gennemført undersøgelser til belysning af terminaludgifterne ved stykgodstrafikken, med det formål for øje i større grad at rationalisere og billiggøre afviklingen, herunder vognforbrug og vognløb, omlæsningsarbejdets omfang og placering, samt muligheden for forøget udnyttelse af DSB's lastbilpark.

Rationalisering.

Personaleforbruget havde på alle arbejdsområder været svagt nedadgående. Antallet af tilsynsførende trafikinspektører i distriktet var nedsat fra 3 til 2, og oversignalmesterstrækningerne nedsattes med 1 fra 1. april. Fra køreplansskiftet omdannes stationerne Forsinge, Jerslev og St. Fuglede til T. Værsløv påregnes til sin tid ændret til fjernstyret krydsningsstation, hvorefter der af stationer på strækningen Slagelse-Kalundborg kun bliver Høng og Gørlev tilbage.

For så vidt angår Kystbanen er der fremsat forslag til sanering af stationernes sporforhold i forbindelse med etablering af aut. linieblok over hele strækningen. Charlottenlund st. påregnes fjernstyret fra Hl.

Stationsbygninger.

Obing oplyste, at man i Korsør næsten er færdige med det store jordarbejde. I Kalundborg ventes det nye pakhus med spor at kunne tages i brug 1. april, og man er godt igang med hovedbygningen og opholdsbygning for personalet. I Nykøbing Fl. ventes det nye pakhus taget i brug i løbet af foråret, og hovedbygningen ventes påbegyndt 1. juni. I Rødbyhavn vil sporlægningen blive påbegyndt til efteråret. Der foregår endvidere stationsudvidelser i Glostrup og Herlev.

Arbejdet med nedlæggelse af bevogtede overkørsler skrider rask frem.

Køreplan og personbefordring.

Otinsp. gav orientering om de vigtigste ændringer i den nye køreplan, der træder i kraft den 29. maj 1960, og som også denne gang er tilrettelagt som årskøreplan. Strækningen Sg.-Kb. tilrettelægges med kun een Mo. De tog, der derved udgår, erstattes i nogen grad af rutebil, ligesom stykgodsbefordringen hovedsagelig overføres til lastbil. Hareskovbanens køreplan forbedres, og for at lette billetteringsforholdene fra Kildebakken vil man forsøgsvis lade en togbetjent sælge billetter på peronen ved de stærkt benyttede tog.

Herefter fulgte en udførlig redegørelse for arbejdet med personakkvisitionen, der i den senere tid

har været præget af teatertogene, som var en meget stor succes, indtil de desværre blev standset ved en aktion fra rutebilejerne, men man er fortsat opmærksom på alt, hvad der kan tænkes at have interesse for personbefordringen, f.eks. sportsskampe, udstillinger o.l.

Om personalebesparelser

oplystes det, at den forsøgsvis ordning med afskaffelse af budgangen i Kø., Rg., Gl., Hk. og Kb. foreløbig var forløbet tilfredsstillende. Der kunne intet siges endnu om evt. udvidelse til andre stationer.

I Klampenborg ventes opnået store besparelser ved at lukke kontrolstedet vest for stationen, ligesom der ikke mere vil finde billet- og kortsalg sted på østre station, hvor også kontrollen inddrages, og der i stedet for indføres stikprøvevis kontrol. Man har tanker om at indføre sådan stikprøvevis kontrol også på andre stationer, evt. i forbindelse med udvidet togrevisortjeneste i S-togene, når man har indhøstet erfaringer fra Klampenborg.

Der er arbejdet videre med etablering af ferieordninger, man har sikret sig de nødvendige ferieaflødere således, at man nu også har kunnet tilrettelægge ferier for stationstjenestens kontorassistente og for kontrolpersonalet på de udprægede S-banestationer.

Lastbilkørslen.

Til imødegåelse af den stadige mangel på lukkede godsvogne i 1. distrikt arbejdes der videre med spørgsmålet om indsættelse af lastbiler til befordring af stykgods mellem stationerne i distriktet, således påregnes der yderligere besparet 20 pakvognsløb fra køreplansskiftet ved indsættelse af lastbiler. Det overvejes stadig, hvorledes man på mest hensigtsmæssig måde kan ændre fragtstykgodsbefordringen til Fyn/Jylland på en sådan måde, at natomlæsningen på Gb. kan formindskes og om muligt bortfalde.

Håndsignallygter.

Personalerepræsentanterne udtalte stærk utilfredshed med, at det endnu ikke var lykkedes at opnå en løsning på det for mere end 2 år siden rejste spørgsmål om en lettere håndsignallygte.

Fra DJF's side udtaltes ønske om, at også statsbanerne gik med i konkurrencen om den kvalificerede arbejdskraft, idet tilgangen af stationsarbejdere havde været for lille.

Børge Aanæs.

Møde i 2. distrikt

På 2. dc. S.U. møde, som afholdtes den 25. januar, gav formanden, dc. S. Haldbo, en redegørelse for de driftsmæssige og økonomiske resultater for finansårets første 8 måneder (april/november) sammenlignet med samme tidsrum året forud, hvor drifts-

overskudet er på 17,06 mill. kr. mod 10,17 mill., men når afskrivningen (18,08 mill. kr.) og forrentningen på 36,98 medtages, udgør statens samlede tilskud til DSB for de 8 måneder 38,00 mill. mod ca. 42,80 mill. for det samme tidsrum året forud.

På kommende moderniseringsplan er der stillet beløb til rådighed for installation af varmekedel i 16 MO-vogne og omfattende moderniseringer af Ac- og Av-vognene.

Formanden redegjorde for overflytning af S 2 dræsine- og blikkenslagerværkstederne i Struer, hvis ledelse vil blive underlagt lokomotivmesteren, en flytning fra de nuværende lokaler til maskindepotet vil samtidig finde sted.

En fortsat forenkling af driften især på sidebanerne vil søges gennemført inden køreplansskiftet på Assens- og Himmerlandsbanerne, bl.a. ved at flere mindre stationer vil blive ændret til trinbræt.

Otinsp. V. Holst omtalte de indhøstede erfaringer fra Sønderjylland, hvor lastbilerne havde overtaget en del af stykgodsfordelingen mellem bystationerne i aften- og anttimerne, og da de opnåede resultater var tilfredsstillende, vil ordningen søges udvidet andre steder til køreplansskiftet.

Fra den 1/4-60 vil der blive indført en nyordning vedrørende levering af kølevogne, hvorefter levering af disse vogne fremtidigt vil ske gennem »Interfrigo«, en sammenslutning af adskillige jernbanestyrelser. (Se »Vingehjulet nr. 11).

Fra distriktets side bliver der stadig gjort et stort arbejde for persontrafikerhvervelse, og stigningen på dette område i 1959 udgør 14 pct. i forhold til 1958.

Om befordring af jernbanevogne over Hirtshals-Kristianssand, hvis færge siden december 1958 har kunnet medtage jernbanevogne, var der med DSB via Hj. befordret ca. 1800 vogne og ca. 400 lokalt fra og til Hirtshals, hvortil der fra det sydlige udland pr. bane er ankommen ca. 3500 nye biler til omlæsning til færgen.

Persontrafikken pr. bane viser også en stor stigning, og der er i ferietrafikken etableret gennemgående personvogne fra Hirtshals til tog 58 i Hj., og det gennemsnitlige antal af rejsende var ca. 125 pr. dag.

Osing. K. V. Mathiesen gav en oversigt over signaltjenestens arbejde i såvel 1959 som projekteret nye arbejder i 1960.

Der var i dc. i årets løb etableret 22 nye advarselssignalanlæg og 9 automatiske bomanlæg, hvorefter 2. dc.s samlede antal udgør henh. 317 og 44.

På strækningen Sl.-Fu. og Str.-Ho. forventes de nye automatiske linieblokanlæg taget i brug til køreplansskiftet, medens anlægget mellem Ar. og Sd. forventes færdig i 1961.

I 1959 var der indrettet nye elektriske sikringsanlæg for forenklet betjening på 10 stationer og mekaniske anlæg i forbindelse med signalet »St. ubetjent« på 8 stationer i 2. dc.

Som afslutning på mødet havde udvalget lejlighed til at overvære en prøve af det nye kippeanlæg for jernbanevogne med brunkul til I/S »Midtkraft«s kulplads ved Århus Havn. Anlægget toges i brug den 1. februar 1960.

P.P.

Fjernstyring af stationer

*Nedenstående har vi hentet
fra et interview i Aarhus Stiftstidende
den 13. marts d. å.*

Fremtidens løsen på Danske Statsbaner bliver uden tvivl fjernstyring af stationer i stor stil. På den fynske hovedlinie mellem Odense og Nyborg er de mindre stationer nu fjernstyrede, og samme ordning er man godt på vej med mellem Odense og Middefart. Derefter kommer turen til Jylland.

Sektionsingeniør, cand. polyt. J. H. Pedersen, Århus, der mandag fylder 50 år, oplyser i et fødselsdags-interview, at det allerede har været på tale at fjernstyre visse mindre jyske stationer fra store, og at det bliver udviklingen som led i statsbanernes gennemgribende rationalisering synes afgjort.

Rivende udvikling.

Under sektionsingeniør J. H. Pedersen sorterer mange hundrede signaler ud over en stor del af det jyske statsbane-net, og han fortæller, at der i de seneste 10 år er sket en rivende udvikling på dette felt.

– Alt bliver gjort op for at gøre sikkerheden på togvejen størst mulig, siger sektionsingeniøren, og signalerne skulle byde 100 pct.s sikkerhed, når de efterleves af mændene på maskinerne. Disse mænd har et tungt ansvar. De skal have et øje på hver finger. Intet må unddrage sig deres opmærksomhed, mens togene føres frem.

Lokomotivførerne og motorførerne stilles over for stadig større vagtsomheds-krav, efterhånden som udviklingen har ført mange nye signal-former med sig. De gammeldags arm-signaler forsvinder. I stedet indføres daglys-signaler, og mens man tidligere – stort set – kun havde to signalfarver, rødt og grønt, er der i dag adskillige farve-kombinationer. Manden på maskinen har mere end nok at se til.

Tekniske fordele.

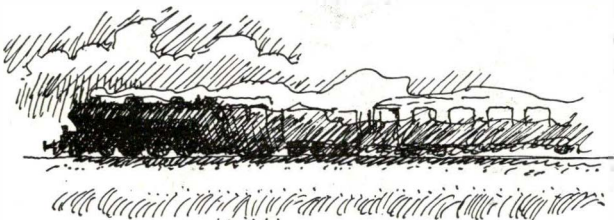
På signalerne er tog-trafikkens hele sikkerhedssystem bygget op, og statsbanerne holder uafbrudt øje med den nyeste rationaliserings-teknik.

I denne forbindelse træder fjernstyringen af de mindre stationer stærkt frem i billedet. Det er kostbare anlæg, men de betaler sig i form af væsentlige personale-besparelser og tekniske fordele.

Det er en meget betydelig gevinst at kunne centralisere driften af jernbane-stationer på den måde, at de større stationer fjerndirigerer toggangen ind og ud over de mindre stationer. Det bliver nemmere at manipulere med togene og afgøre, hvilke der skal køre frem, og hvilke, der skal stoppe.

Signalet er hejst for en ny teknisk udvikling på Danske Statsbaner.

– ry.

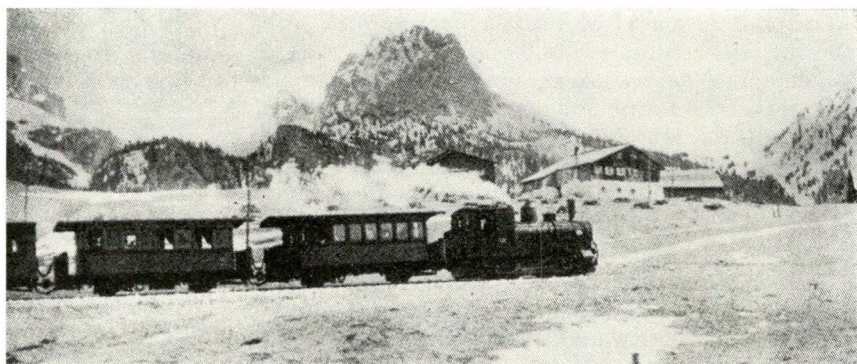


Mini-jernbane i Dolomitterne



Af

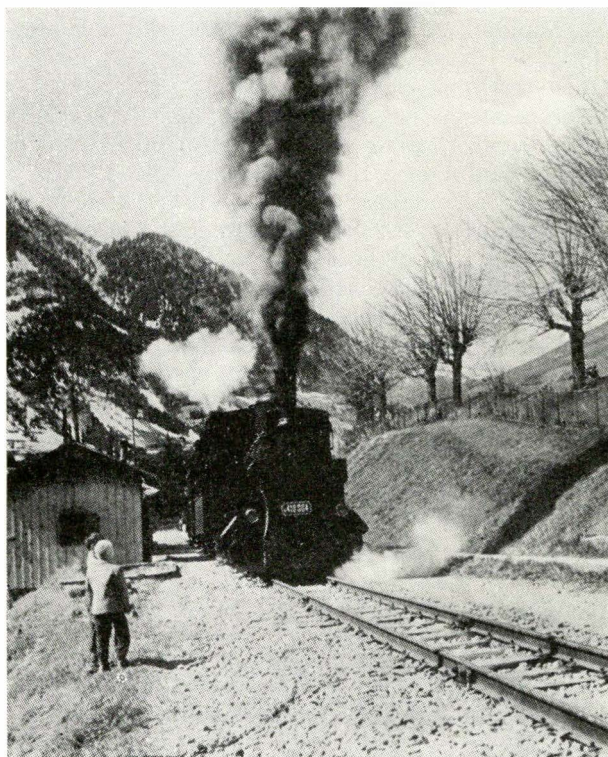
Jørgen Petersen



Det lille damptog, der besørger trafikken imellem Chiusa (Klausen) og Ortisei (St. Uurich) i Sydtyrol, er en af de hyggelige turistattraktioner i Val Gardena (Grödner Tal). På en strækning af 44 km klarer det lille tog en højdeforskel på 1000 m – og besøgende, der driver vintersport eller om sommeren bjergbestigning, kan næppe forestille sig det dejlige landskab uden det ihærdigt tøffende damp-
tog.

Og det er virkelig en lilleput-bane, der her er tale om. Sporvidden er kun 75 cm imod de fleste andre smalsporede baners 95 cm (normalspor 1,435 m). Man kan dårligt forstå, hvordan det relativt store lokomotiv er i stand til at holde balancen på de smalle skinner – og det samme problem gælder naturligvis for personvognene med den åbne platform i begge ender. De er forresten utroligt behagelige og rummelige – trods det lidt antikverede ydre.

Det lille legetøjstog i Dolomitterne, der fører turister op i bjergenes eventyrverden, har også andre særpræg. Det er f.eks. den eneste banestrækning i Italien, der har ubevogtede jernbaneovergange.



Bommene er erstattet af advarselstavler, hvor ordet *Attenzione* (Achtung) forekommer. Indtil efter første verdenskrig hørte dette område til Østrig og derfor er alle skilte og bynavne angivet på både italiensk og tysk. Det lille tog er også det eneste i Italien – og måske i hele Europa, der ofte lader automobiler have forkørselsret. Hvem har måske nogensinde set et tog, der bremser op og holder ved vejoverskæringer indtil bilerne har passeret? – Her er det meget almindeligt på steder, hvor landevejen løber langs banen og hvor de ofte krydser hinanden. I disse tilfælde trækker lokomotivføreren i fløjten for at meddele bilisten sin hensigt – han bremser og venter til bilen har passeret ...

Det lille tog har iøvrigt aldrig særlig travlt – og hvem kan forresten have det i denne dejlige natur? Desuden er det en meget besværlig strækning – der er næppe et lige stykke og kurverne er anlagt sådan, at de ville være for bratte selv for en sporvogn i bytrafikken. Lige efter Chiusa stiger banen stærkt og efter få minutters kørsel kan man se landevejen mod Brennerpasset som en smal stribe dybt under sig. Bilerne på vejen ser fra denne højde ud som små travle biller. Banens gennemsnitsfart er kun 20 km i timen og kun på ganske få lige strækninger, når man op på en fart af 40 km i timen – det er næsten for meget, hvis man vil nyde udsigten over den storslåede natur. Banegårdene er små træhuse – de minder i deres henrivende egenart om Walt Disney's tegnefilm med fe'er og dværge.

Flere gange har jeg under ophold i Verona taget afstikkere til Val Gardena, bare for at nyde turen med det lille eventyrtoget. Jeg har lagt mærke til, at banen med det ivrige bjerglokomotiv har en særlig tiltrækning på damer. En dag da vi ventede på det ved Santa Christina, råbte min kone i forskrækkelse: »Det er jo snyderi, det kører ikke med damplokomotiv mere!« – Man kunne ikke se lokomotivet, men jeg måtte skynde mig at forklare, at det var bag i toget, når det kørte nedad bakke. Efter denne oplysning var min kones sindsro genoprettet og dagen forløb uden yderligere misstemning.

Hvis jeg som en ven af jernbaner måtte udtrykke et ønske, ville det blive, at den lille bane i fremtiden måtte køre uændret med sit damplokomotiv til glæde for turisterne og den lokale befolkning. På grund af sin hygge og lidt gammeldags ydre, nyder legetøjstoget ry udover Italiens grænser – og jeg kan trygt anbefale også Dem en køretur med det, som et ekstra krydderi til Deres ferie.

Præmie som tillæg til timeløn?

Lønssystemerne må følge med udviklingen

Mange steder i udlandet har man søgt at finde frem til lønningssystemer, der svarer til den industrielle udvikling. Timeløn indeholder ikke noget incitament eller nogen tilskyndelse til at sætte produktionen i vejret. Derfor er man i vid udstrækning gået over til akkordløn. Imellem timeløn og akkordløn findes der imidlertid et bælte, hvor akkord ikke kan benyttes, og hvor timeløn ikke er tilfredsstillende hverken for arbejderne eller bedriften. Her kommer præmien som tillæg til time- eller tidløn til at spille en rolle. Præmien må imidlertid ikke ydes på slump, men må udregnes lige så videnskabeligt nøjagtigt som akkordlønnen efterhånden bliver. En af ulemperne ved akkordlønnen i dens første begyndelse var jo netop at man ikke kunne udregne akkorderne retfærdigt. Derved blev der både gode og dårlige akkorder. Arbejdsvidenskaben har nu – i øvrigt gennem årelangt arbejde – opnået at fastsætte akkorderne så nøjagtigt, at arbejderne og arbejdsgiverne kan nære tillid til deres korrekthed. Det samme mål har man sat sig med hensyn til præmieløn. Det har dog vist sig, at det ikke er muligt at nå frem til så stor nøjagtighed ved fastsættelsen af præmieløn som ved akkord. Der er dog nået store fremskridt, og allerede på nuværende tidspunkt kan man erfaringsmæssigt fastslå, at præmieløn både for arbejder og bedrift kan frembyde væsentlige fordele i forhold til timelønsarbejde.

Hvorledes udregnes præmieløn?

Står man overfor den opgave at erstatte timeløn eller tidløn med præmieløn, er der adskillige ting at tage i betragtning. Der er både tekniske og særlige løntekniske problemer at løse.

Det bliver som regel tidsstudiemanden, der skal stille forslag om den nye lønningsform, og han vil da stå overfor de vanskeligheder, der er nævnt i indledningen.

For det første må han *afgrænse* det område, der skal omfattes af præmieløn. Præmien, der skal være et tillæg til timeløn, må ikke være så høj, at den frister til at slække på kvaliteten eller til at overanstrengte maskinerne. Men præmien må heller ikke være så lav, at den ikke tilskynder til virkelig stigning i arbejdspræstationen. Naturligvis må der også tages hensyn til, om det vil lønne sig for bedriften at indføre den nye lønningsform. Derfor må præmien dels frembyde et incitament for arbejderne til større arbejdsydelse, dels frembyde en fordel for bedriften. Præmien skal desuden svare nøje til den ekstra arbejdspræstation. For det andet må udregningen af præmien være uangribelig, ganske som udregningen af en akkord. Der må være mulighed for en effektiv kontrol med kvaliteten af produkterne og med en skånsom behandling af maskinerne. Man kan derfor med hensyn til kvaliteten fastsætte en vis udskudsprocent. Overskrides denne, sker der fradrag i præmien. For det tredje må præ-

mien frembyde en *vedvarende* tilskyndelse til at yde en merpræstation, og det må være let for parterne at føre kontrol med den ekstra indsats. Til dette brug kan man eventuelt udfylde skemaer hver dag og indtegne resultatet af produktionsoverskuddet på grafiske fremstillinger, der ophænges på arbejdspladsen. Arbejderen må til stadighed kunne se, hvor meget hans ekstra indsats i arbejdsprocessen har betydet i ekstra løn. På den anden side må ledelsen ligeledes til stadighed kunne se, hvor meget der indtjenes eller indspares ved den nye lønningsform.

Hvis der er flere arbejdere ved samme maskine, må hver enkelt have mulighed for at bidrage til forbedring af udbyttet. Her kan der naturligvis ofte være visse vanskeligheder at overvinde. Endelig må der også tages hensyn til aflønningsforholdene i den pågældende bedrift.

Et eksempel fra praksis.

I det tyske arbejdsvidenskabelige tidsskrift »REFA-Nachrichten« fortælles om gennemførelsen af en aflønning efter præmie systemet, som viste sig særdeles hensigtsmæssig. Tre arbejdere skulle ved hjælp af en stor presse fremstille visse produkter. Akkord aflønning kunne ikke praktiseres, da der ofte skulle omstilles fra en dimension til en anden, og da de enkelte arbejders andel i produktionen ikke kunne udskilles. Desuden ville kontrollen med akkorden blive for stor. Man fastsatte nu størrelsen af produktionen i kilo pr. maskintime under normale forhold samt antallet af maskintimer i forhold til de forbrugte produktionstimer. Og endelig fastsatte man en bestemt skrotmængde. Den *maksimale* ydelse er givet ved maskinens konstruktion og derfor kendt på forhånd. Den *minimale* ydelse udregnedes ved registreringer gennem et kvartal. Herved fik man nøjagtige holdepunkter for disse to faktorer. For en bestemt præstation pr. maskintime fastsattes en betaling af 75 pct. af det højst opnåelige præmiebeløb. Uden at gå yderligere i enkeltheder skal resultatet af den nye lønningsform her refereres efter de første 9 måneder.

I de første 4 måneder var stigningen i ydelse pr. maskintime forholdsvis ringe. Men udnyttelsesgraden forøgedes med 30 pct. I de følgende 5 måneder steg produktionsindekset fra måned til måned. Stigningen udgjorde i forhold til de første 4 måneder ca. 15 pct. Samtidig steg udnyttelsesgraden med yderligere 6 pct. Der sparedes i løbet af de 9 måneder et betydeligt beløb i fremstillingsomkostningerne, og det gennemsnitlige månedlige produktionsresultat steg med 38 pct. Arbejderne blev til stadighed holdt a jour med stigningen i udbyttet ved daglige opslag på arbejdspladsen. Det blev foreslået at undlade disse daglige opgørelser, men dette forslag mødte modstand både fra arbejdernes og fra ledelsens side.

Dette eksempel viser altså, at man i præmieløn faktisk har et middel til at yde en i forhold til præstationen ækvivalent løn, som både kan udregnes retfærdigt og tillige indeholde en tilskyndelse til at sætte produktionen i vejret, uden at det går ud over mennesket, maskinen eller produktets kvalitet. Det er en ny sejr for arbejdsvidenskaben.

S.

Tre eventyr om lokomotiver – som digtet af H. C. Andersen

Sverige har rigtig moret sig med at fejre sine gamle lokomotiver i fjor sommer. Det gælder et 100-årigt og et par 50-60-årige, hvoraf det ene arbejder endnu.

»Lotte» fra tørvemosen.

Den første festlighed i så henseende, fandt sted den 16. juli, lige ovre på den anden side af Sundet, i en lille by ved Lund. Den hedder Sösdala. Byen fejrede 100 års jubilæum, og den ligger på jernbanelinien Lund-Bjärred, det vil sige den lille bane, der indtil 1939 førte badegæster fra Lund ud til badebyen Bjärred ved Øresunds kyst. En af banens fornemste klenodier var det nu over 50 år gamle lokomotiv, den gang kaldet 5'eren. Som sagt, i 1939 nedlagdes banen på grund af bussernes fremtrængen, og hvad blev der af 5'eren? Da nu Sösdala skulle fejre 100 års jubilæum opdagede man, at 5'eren levede endnu. Den trak med fuld honnør daglig tog med

briketter ind til Sösdala station. Man har nemlig opretholdt dele af banelinien til godstransport. Og derfor kunne 5'eren, som nu ude i sin tørvemose har fået tilnavnet »Lotta«, den 14. juli stolt trække et jubilæumstog med honoratiøres ind til Sösdala station, ført af trafikinspektør Anonsen. Midt under dennes jubilæumstale begyndte »Lotta« at hvæse, så han måtte afbryde talen. Den gamle 60-årige pige kunne ikke længere holde dampen. Først efter nogle minutters udladning, blev »Lotta« stille igen – der var dem, der påstod, at det var den gamle maskines sidste protest imod at være degraderet til kun at trække godstog.

Den 100-årige Prins August.

Men allerede 14 dage før begivenheden i Sösdala, fandt en lignende begivenhed sted i Stockholm. Der afholdtes omkring den 1. juli en konference i Stockholm, hvori deltog cheferne for en række af Europas

jernbanemuseer. I den anledning havde SJ trukket et 100-årigt lokomotiv »Prins August« ud fra Jernbanemuseet og spændt det for nogle fantastiske forhistoriske jernbanevogne. Direktør Althin udtalte: Vi skal vise de fremmede, at vi har et materiale stående, som også kan køre, selv om det altså hører hjemme på museet.

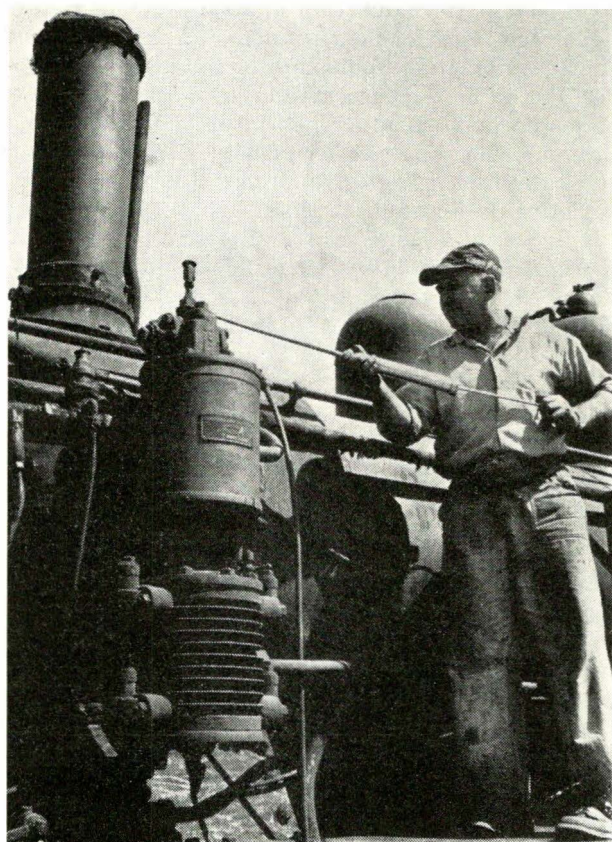
»Prins August« er bygget i England for over 100 år siden. Det begyndte sin rullende løbebane på linien Malmö-Lund. Derefter linien Göteborg-Jonsered. Senere kørte det på mange andre strækninger på SJ. Men nu var det 3 år siden »Prins August« havde haft fyr under sin kedel, og der foregik en masse puslerier omkring den gamle fyr, før han igen var klar til at rulle ud. Men præcis kl. 12,40 den 1. juli skete det. Med den gamle, pensionerede lokomotivfører Alexis Schelin på maskinen, som han havde kørt en del af sin lange tjenestetid, rullede Prinsen ud foran det historiske tog, fyldt med europæiske jernbaneeksperter. Ved fyret skovlede den ligeledes pensionerede fyrbøder Roland Edberg af hjertens lyst, og ved bremsen sad H. K. Sundkvist, ansvars for den dyrebare last (og materiel) fuldt bevidst.

Rejsen gik fra Stockholm til Sundbyberg, og var beregnet til at vare 20 minutter. Den store klokke klemte sit afgangssignal, og »Prins August« lagde sine 100-årige kræfter i. Alexis Schelin konstaterede med stolthed, at damptrykket var helt i orden og man nåede Sundbyberg uden uheld, planmæssigt, altså uden de traditionelle forsinkelser.

– Alt gik fint, sagde fyrbøder Edberg – jeg brugte 50 kilo kul på turen.

»Kungalokomotivet» fra Öland.

Endelig er det lykkedes i sidste øjeblik at redde et ganske kuriøst lokomotiv fra tilintetgørelse. Også dette var ca. 60 år gammelt. Det kaldtes »Kungalokomotivet« og havde i over 50 år, indtil for et par år siden, trukket den smalsporede jernbane på Öland. Det er et miniaturelokomotiv, og grunden til, at det har fået sin kongelige titel, er, at når af-



Det 60-årige lokomotiv »Lotta«, som blev en af hovedaktørerne ved sommerens store fest i Sösdala ved Lund.

døde kong Gustav kom på jagt på Öland, satte han sig altid frem hos lokomotivføreren.

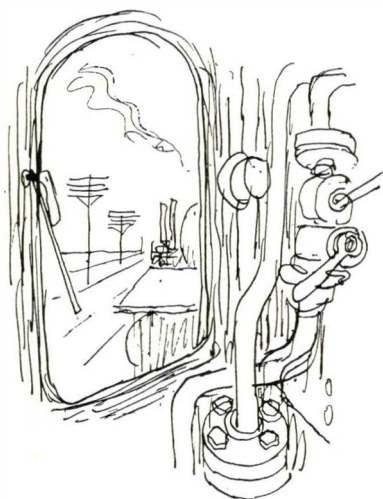
For et par år siden nåede bandedøden også til Öland, og det »kongelige« lokomotiv havnede hos et op-hugningsfirma i Kalmar. – H. C. Andersen kunne have skrevet et rørende eventyr om det og dets skæbne. For her, netop som svejsemaskinerne skulle sætte sine flammer i det gamle lokomotivs nu så rustrede krop, opdagede nogle lokomotivmænd, der holdt ferie på Öland den

gamle maskine. De anmodede op-hugningsfirmaet om at måtte købe det for at give det til jernbanemuseet i Nässjö. Det kunne dog ikke lade sig gøre, erklærede firmaet. Men hvis man ville tage til takke, ville man meget gerne have lov til at *forære* kongelokomotivet til lokomotivmændene, så de kunne lade det gå videre til museet.

Op således kom alt på rette plads, som H.C.A. ville have skrevet. Det skete den 23. august.

Udkigsmænd.

Frontruden



Sovjets baner elektrificeres

I løbet af de næste syv år skal Sovjets jernbaner elektrificeres i betydeligt omfang, nemlig ikke mindre end 20 000 km banestrækninger, hvorved der påregnes sparet 200 millioner ton kul. I 1965 skal over 20 pct. af Sovjets samlede banenet være under elektrisk drift og befordre 45 pct. af den samlede transportmængde.

Det nævnte år vil banedriften anvende ca. 40 milliarder kw strøm, men dette skal dog ikke betyde en særlig hård belastning af kraftværkerne, fordi deres produktion vil blive fordoblet i de næste fem år. Banerne vil hovedsagelig indsætte lokomotiver, som kører på en fase-vekselstrøm og med den frekvens, industrien for tiden anvender. Derved giver overgangen til toggang på vekselstrøm ikke særlig store vanskeligheder.

Italien har Europas mest moderne tog

Vi har tidligere omtalt, at Italiens statsbaner kører med 160 km/t på flere hovedstrækninger med elektriske tog. Navnlig strækningen Milano-Rom er meget fint kørende med Rapidoen og luksustoget »Il Settebello«, som kun har første klasse, er udstyret med en elegant bar og restaurant, store saloner, radio og en udsigtssalon i hver ende af toget.

For at bevare førerstillingen inden for Europas jernbaner med hensyn til fart og komfort, indsætter Italien nu fire nye tog, ETR 250, på hovedstrækningen. Hvert af disse tog bliver firedele, har over 150 siddepladser og er udstyret med automatisk klimaanlæg, bar og andre bekvemmeligheder. Man har indset, at der må gøres noget ekstra for langt det store flertal af de rejsende, og derfor bliver alle fire tog udelukkende med 2. klasse.

Derfor vil de også få den samme udsigtssalon som i »Il Settebello«, men dog knapt så luksuøst udstyret. I løbet af den kommende sæson bliver de fire tog indsat i driften.

Nye svære el-maskiner på franske baner

Frankrigs statsbaner, SNCF, er i færd med at bygge en ny serie el-lokomotiver til jævnstrøm på 1500 volt-nettet. Maskinerne er 14,4 m lange over pufferne og vejer kun 60 ton. De udvikler ca. 3.000 hk, er altså overordentlig stærke, og kører maksimalt 130 km i timen. Trods ma-

skinens ringe egenvægt trækker den let og et tog på 800 ton med den nævnte højeste fart. Ved prøver har denne maskintype trukket godstog på 1100 ton over en stigning på 8,8 pct. og alligevel kunnet holde en fart af 50 km/t.

3120 jernbanebroer genopbygget

3320 jernbanebroer i Vesttyskland blev ødelagt eller beskadiget under krigen, og af dette antal er nu 3120 eller 94 pct. blevet genopbygget, de 2680 broer er endelig istandsat, mens 440 er midlertidigt. Endnu er der på 300 broer fartbegrænsning for tog til 45 km/t. I dette forår vil to nye spor over Rhinbroen ved Worms blive genåbnet. I august 1939 havde banerne 43 spor over Rhinen, og til sommer vil forbindelsen være genoprettet med 26 spor.

København nr. 9 af turistbyerne

Efter en amerikansk undersøgelse af, hvilke byer i Europa der er mest yndede rejsemål, fremgår, at Paris ligger i spidsen med en halv million fremmede gæster sidste år. Derefter kommer i rækkefølge London, Rom, Madrid, Firenze, Venezia, Bruxelles, Napoli og på 9. pladsen København. Derefter følger Amsterdam, Frankfurt, München, Zürich, Luzern, Stockholm, Genova, Wien, Edinburgh, Dublin og Oslo. Opgørelsen omfattede ialt 40 byer, så man kan nok sige, at København ligger nogenlunde lunt i svinget.

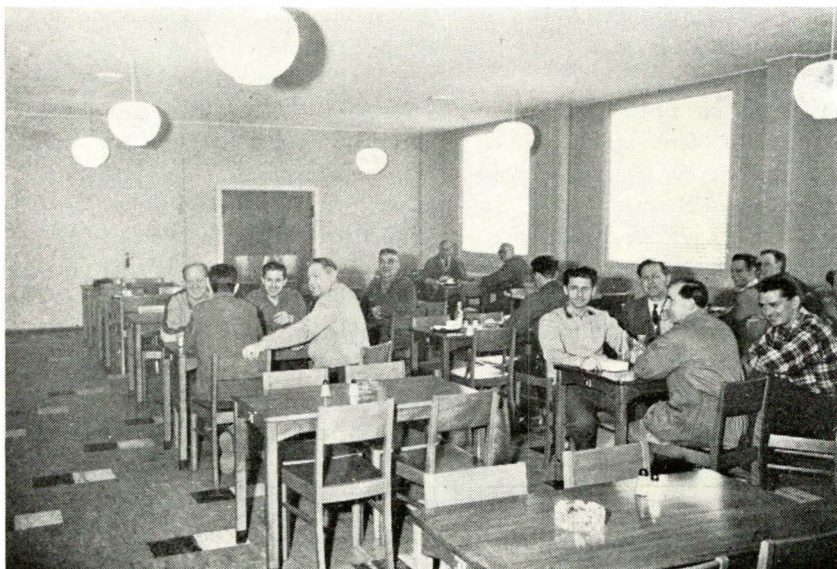
El-driften sparer 40 % i Tyskland

Ved sommerkøreplanen den 29. maj vil banestrækningen fra Mainz til Wiesbaden blive åbnet for elektrisk drift. Det samme bliver tilfældet med strækningen Dachau–Ingolstadt med forbindelse til München. Arbejdet med omstilling til el-drift på strækningen Frankfurt–Höchst–Wiesbaden vil blive afsluttet inden udgangen af 1960. Den elektriske togdrift giver herefter Tyske Forbundsbaner en driftsbesparelse på ca. 40 pct.

Marketenderi i Vanløse



*Marketenderivirksomheden
i udvikling*



Jernbaneorganisationernes Marketenderiudvalg har fået et nyt marketenderi under sin ledelse, nemlig marketenderiet i signaltjenestens nyligt ibrugtagne værksteder i Vanløse.

Lokalerne er smagfuldt indrettet. Det moderne, gode inventar, væggenes lyse farver, det hele i forening giver et tiltalende og hyggeligt indtryk, som forøger velværet når mad og forfriskninger indtages i spisepauserne. Naturligvis er tilberednings- og ekspeditionslokaliteterne helt på højde med tidens krav, således at også betjeningspersonalet kan have glæde af arbejdspladsen.

Det nye skud på dette marketenderiområde er det sjette i rækken, idet Jernbaneorganisationernes Marketenderiudvalg i forvejen har ansvaret for marketenderierne, Nørrebros godsbaneterræn, København Gb. godsbaneterræn, Fredericia maskindepot, Århus maskindepot og i generaldirektoratet, Sølvgade.

Marketenderivirksomhedens målsætning er at sikre personalet kvalitet og rimelig pris på vareførdighederne.

De enkelte marketenderiers daglige drift forestås af en bestyrer, medens et lokalt driftsudvalg, sammensat af repræsentanter fra de enkelte jernbaneorganisationer, står som tilsynsførende og på hovedudvalgets vegne varetager fællesskabets interesser. Jernbaneorganisationernes Marketenderiudvalg nærmer sig så småt en mærkedag, idet 1. april 1961 er 10 års dagen for udvalgets stiftelse.

Et afsnit af spiselokalet ses øverst og hosstående er man i fuld sving ved betjeningsdisken.

Ud at se med DSB

Som det vil være bekendt, er det i undervisningen i afgangsklassen på skolerne blevet meget almindeligt, at der lægges megen vægt på erhvervs-lære, med særlig henblik på de ønsker, de unge selv giver udtryk for.

I en afgangsklasse med 14-15 årige unge, tilrettelagde læreren en dag denne undervisning på den måde, at han rettede forespørgsel om, hvad de en-

kelte kunne tænke sig at være, når de forlod skolen, og efter modtaget svar bad han om en motivering herfor.

Således blev tilfældet også for 14 årige Peter, der frisk og frejdigt svarede, at han ville være lokomotivfører. På lærerens videre forespørgsel om hvorfor, sad Peter først lidt og tænkte sig om, hvorefter han dybsindigt svarede: jo - jeg vil så gerne ud at se mig omkring i verden!

40 års jubilæum hos kendt lokomotivmand

Den 18. april d.å. kan lokomotivfører Aage Hansen, Gb., fejre 40 års dagen for sin ansættelse ved statsbanerne.



Aage Hansen har gennem årene ydet en særdeles aktiv indsats i organisationsarbejdet. Med megen flid og interesse har han taget fat på problemerne, og ganske naturligt fik kollegerne øje for hans kunnen, således at han gennem mange år har deltaget i forreste linie af tilidsmandsarbejdet.

Som motorfører varetog han kassererhvervet i Helgoland afdeling, og han var senere som lokomotiv-

fører ved Gb. mangeårigt medlem af bestyrelsen for afdeling 1, indtil han efter en kortvarig periode som formand for afdelingen i 1949 blev udpeget til sekretær i hovedbestyrelsen og redaktør for Dansk Lokomotiv Tidende. I perioden fra 17. februar 1942 til 8. juni 1945 var han også medlem af hovedbestyrelsen. Han genindvalgte fra 20. maj 1949, blev sekretær og medlemsskabet fortsattes med dette hvervs ophør 1. januar 1952 indtil 21. maj 1953.

Aage har altid haft sine meningers mod og set sagernes behandling i helhedens lys, og han har berettiget grund til på sin jubilæumsdag at se tilbage over godt udført arbejde såvel organisations- som tjenestemæssigt.

Vi, der har fået lejlighed til at lære ham at kende på nærmeste hold, sætter stor pris på hans venskab. Hele hans kammeratlige og naturlige væremåde, ordholdenhed og loyalitet, er fornemme faktorer i hans karakter, som gør, at man ikke kan lade være med at synes om ham.

Takken herfor vil komme til udtryk andet steds, men på hovedbestyrelsens og redaktionens vegne skal der fra bladets spalter lyde en tak med et hjerteligt til lykke på dagen og alle gode ønsker for fremtiden.



Jubilæer

Lokomotivfører K. V. M. Jensen, Næstved, kan den 2. maj fejre sit 40 års jubilæum.

Kaj har sin egen lune facon at være på, som kollegerne sætter pris på. Jubilaren møder frem, når DLF kalder og har været med i afdelingsbestyrelsen i perioder.

Afdelingen takker for din indsats og ønsker dig og familien alt godt i tiden fremover.

P. a. v.

E. S.

Lokomotivfører L. G. Brettschneider, Næstved, kan 2. maj fejre 40 års jubilæum.

Jubilaren har været med i motordriften fra dettes tidligste tid ved DSB. Brettschneider er godt kendt indenfor DLF og har i mange år været afdeling 9 en særdeles god formand, der er orden i de sager, jubilaren beskæftiger sig med.

Nu er det »skivet«, der nyder godt af Brettschneiders arbejdsenergi, og vi ønsker dig mange gode timer med din hobby.

Afdelingen takker for dit arbejde og din stadige interesse for DLF's Næstved afdeling og ønsker alt godt for dig og familien i tiden fremover.

P. a. v.

E. S.

Opmærksomhed frabedes

Eventuel opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst, er bortrejst.

K. V. M. Jensen, lokomotivfører, Næstved



Forfremmelse til elektrofører (10. lkl.) efter ansøgning pr. 1-3-60.

Lokomotivfyrbøder:

A. Nielsen, København Gb., i Enghave.

Uansøgt forflyttelse pr. 1-4-60.

Lokomotivfører:

K. T. Pedersen, Helgoland, til København Gb.

Afsked.

Lokomotivfører (12. lkl.):

N. T. Thorstensen, Herning, er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (31-5-60).

Dødsfald.

Pensioneret lokomotivfører S. Aa. Thomsen, Provst Hjortsvej 50, Nyborg.

D. J. I. F. s fotokonkurrence

Danske Jernbaners Idræts- og Fritidsforbunds hobbyafdeling indbyder herved til den årlige danske fotokonkurrence i forbindelse med den 5. internationale fotokonkurrence for jernbanepersonale i Wien fra 10.-25. september 1960 med »De Østrigske Jernbaners Kulturafdeling« som arrangør i samarbejde med FISAIC.

Konkurrencen omfatter 3 grupper:

- a) sort-hvid fotos,
- b) farvefotos (kolorerede billeder ikke indbefattet),
- c) farvediapositiver,

og disse omfatter to emner:

- a) vore jernbaner og jernbanefolk,
- b) frit valg.

Interesserede, der ønsker at deltage i disse to konkurrencer, må henvende sig til nedennævnte adresse og bede om regler for deltagelse. Helst inden 1. maj d.å.

Johs. Christoffersen, Rosenvangs Allé 20, Århus.

FORÅRS LOTTERIET

HJÆLP OVER GRÆNSERNE
LO

5 RENAULT 4CV de luxe
med skat, forsikring og
3.500 KR. til driftsudgifter
for hver yogn

CAMPINGUDSTYR til 4 personer - komplet m. telt,
soveposer, luftmadrasser, bord og stole, gasanlæg, kogesæt m. m.
En PELS til værdi 3.500 kr.

SMALFILMSUDSTYR - komplet m. optager, fremviser,
perleskærm med stativ, samletaske, transportkuffert og
3 farvefilm

KØB HVAD DE VIL for 2.500 kr.; 2.000 kr. og 3 x 1.000 kr.
1000 GAVEKARTONER fra »STJERNEN«

**15 OLYMPIADE
REJSER**
for 2 personer til
ROM med alt betalt
i 9 dage - også
lomme penge

10 FJERN SYN 21" m. FM
rullebord og licens betalt

**10 ELNA SUPERMATIC-
SYMASKINER**

10 DANMAX KØLESKABE
110 l med compressor

10 TRANSISTOR RADIOER
med licens betalt

**10 ÆGTE ORIENTALSKE
TÆPPER**

**50 FLAMINGO termostat
STRYGEJERN**

10 GASKOMFURER m. 4 blus
ovn, termostat og varmeskab

**50 H.M.V.
PLADESPILLERE**

Lotteriets overskud
anvendes til hjælp for
underudviklede lande

HOVEDGEVINSTER

25.000 KR.

50.000 KR.

25.000 KR.

men 3 SEDLER
lige efter hinanden
giver
chance for **alle**

100.000
KRONER

SAMLEDE SKATTEFRI GEVINSTER **400.000 KR.**

3 SEDLER á 2 KR. GI'R CHANCEN FOR 100.000 KR.

Fagbevægelsen i de enkelte lande har altid været internationalt indstillet, og her danner dansk fagbevægelse ingen undtagelse. Det er en ganske naturlig ting, og den udvikling der har fundet sted i de sidste halvt hundrede år har i stadig større omfang understreget betydningen heraf. Verden er blevet mindre, og det der sker i andre lande er forhold, som på en eller anden måde også kommer os ved. Spørgsmålet om fredens bevarelse, ligesom retten til frihed og menneskeværdige levevilkår, er noget centralt for os alle. Den økonomiske politik får virkninger verden over. Det er derfor ikke alene naturligt, men også nødvendigt i dagens samfund, at fagbevægelsen – og hele befolkningen – retter blikket ud over vore egne grænser.

Dansk fagbevægelses stilling til forholdene ude omkring i verden er ikke blot præget af ønsket om at være med i en demonstration – og en nødvendig demonstration mod den umenneskelige politik de såkaldte europæere fører i Sydafrika – men er i lige så høj grad præget af bestræbelser for at gøre en positiv indsats til forbedring af forholdene i en række af de områder, hvor dette er nødvendigt.

Der er i dag en meget stor forskel i levestandard mellem befolkningerne i de industrielt veludviklede lande og i de såkaldt teknisk underudviklede områder. Det kan ofte være vanskeligt at måle denne forskel i tal, men vi tror, at den fremstilling, der i den seneste tid har været i radio og fjernsyn i forbindelse med propagandaen for verdensflygtningeåret, har gjort det klart, at der for vort vedkommende ikke blot er tale om at have det dobbelt så godt, men om at have det 10 og 20 gange bedre.

Gennem de sidste år har en række lande i Asien og Afrika vundet national selvstændighed, og andre steder forbereder man sig på at nå dette mål i den nærmeste fremtid. Opnåelsen heraf er et første skridt, men når dette er taget, står befolkningen de pågældende steder over for en række nye opgaver både nationalt og internationalt. Selv om forholdene er forskellige fra ét område til et andet, er der vel én faktor, som gør sig

gældende overalt, nemlig at folkene bliver sig stadig mere bevidst, hvor langt de står tilbage i økonomisk og social henseende i sammenligning med de industrialiserede vestlige lande. Krav om økonomisk og social fremgang går derfor hånd i hånd med disse folks behov for anerkendelse, ligeberettigelse og national selvbestemmelsesret.

Vi er ikke interesserede i, at forholdene udvikler sig i retning af en ny krig, og vi er heller ikke interesseret i, at vor økonomiske standard slås i stykker som følge af, at vi produktionsmæssigt ikke kan konkurrere med en række underudviklede områder, fordi man anvender social dumping gennem underbetaling af arbejdskraften. Jo mere liberalistisk verden bliver, jo mere lige bør vilkårene være, og naturligvis ikke en lighed skabt ved at nogle går tilbage i levestandard, men ved at de økonomisk stærkere hjælper til med at forhøje levestandarden i de tilbagestående områder.

Det er almindelig anerkendt, at vi her hjemme – ligesom andre mere velstående nationer – i denne forbindelse har en forpligtelse. Men det er lige så klart, at en sådan opgave kun kan løses i form af, hvad man kan kalde hjælp til selvhjælp. Behovet i de underudviklede områder er så stort, at vi kun kan gøre os håb om, at en hjælp har betydning, såfremt den baseres på at give incitament til de underudviklede områder til selv at bidrage til en udvikling af deres lande.

Det er her et afgørende problem, om demokratiet kan grundfæstes i disse lande. Demokratiske institutioner må bygges op fra nederen, og det er væsentligt at fremme sådanne bevægelser, der repræsenterer den store, brede befolkning. Fagbevægelsen får dermed vigtige opgaver. Den skal sørge for en levende demokratisk opbygning både af sin egen bevægelse, men også af andre organer i samfundet. Den skal sørge for, at de økonomiske byrder, en intensiv industrialisering medfører, fordeles ligeligt på alle befolkningslag og sikre, at resultaterne af den større produktion ikke blot kommer nye privilegerede klasser til gode, men også arbejder-

befolkningen. Men først og fremmest skal fagbevægelsen være med i arbejdet for at udvikle demokratiet og uddanne frie og ansvarsbevidste borgere.

Udover den støtte, som på forskellig vis ydes til de økonomisk underudviklede lande fra de Forenede Nationer, Den internationale Arbejdsorganisation og fra andre internationale organer – hjælpeforanstaltninger som også den danske regering bidrager til – ønsker vi fra fagbevægelsens side direkte selv at medvirke gennem bidrag til den Frie Faglige Internationales solidaritetsfond. For tiden har de fleste forbund tilsluttet Landsorganisationen således frivilligt påtaget sig gennem en 3-års periode at yde bidrag svarende til 75 øre pr. medlem, ligesom LO direkte til Den internationale Solidaritetsfond har ydet et forskudsbeløb på 130.000 kr. Det er denne indsats, man fra fagbevægelsens side nu ønsker forstærket, og som det første store fællesarrangement starter Landsorganisationen den 11. april i år Forårslotteriet, hvis overskud gennem FFI vil komme befolkningerne i de underudviklede lande til gode.

Forårslotteriet vil med Justitsministeriets tilladelse blive landsomfattende og er arrangeret som salg af lodsedler à 2 kr. stykket. At der er tale om et betydeligt arrangement vil alene fremgå af den kendsgerning, at lotteriet vil byde på gevinster for 400.000 kr. Hovedgevinsten bliver således 50.000 kr. Desuden vil indehaverne af de to numre, der ligger umiddelbart før og efter 1. præmien, få udbetalt hver 25.000 kr. som tillægsgevinst. Det vil med andre ord sige, at hvis man køber 3 lodsedler i umiddelbart rækkefølge, har man chancen for at vinde 100.000 kr., der bliver udbetalt i præmieobligationer. Herudover bliver der i gevinster biler, fjernsynsapparater, køleskabe, olympiaderejser m.v., og så bliver det naturligvis sådan, at gevinsterne er skattefrie. På denne måde håber fagbevægelsen i perioden fra 11. april til 4. juni, hvori Forårslotteriet løber, med en indsats fra de 3600 lodseddelsælgende fagforeningers side yderligere at skaffe et betydeligt beløb, til hjælp over grænserne.

Dansk Lokomotivmands Forening

Feriehjemmet

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

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

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

..... den / 19

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

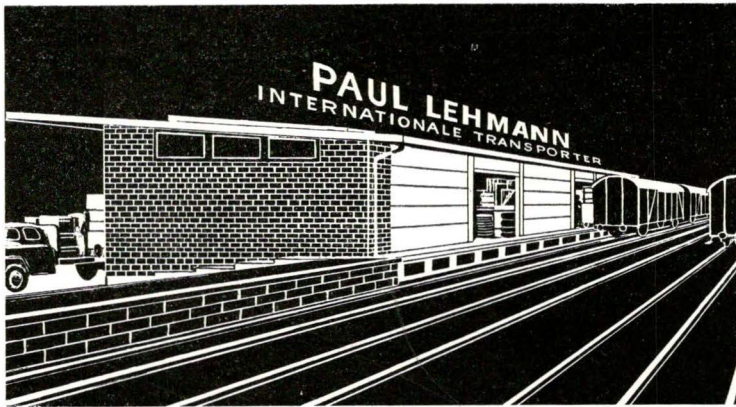
.....
Underskrift

KLIP HER!

Priser for ophold på feriehjemmet

		Ophold pr. dag	Børn indtil 8 år	Børn 8 til 14 år	1 måltid udenfor døgnets	
					voksne	børn
1	Medlemmer, disses hustruer, enker efter medlemmer samt børn indtil 18 år.	13,00	4,00	7,00	4,00	2,00
2	Andre voksne og børn over 14 år.	18,00	6,00	9,00	4,00	2,00

E. Greve Petersen.



Fra vort indleveringslager på Østerport Station for

EXPORTGODS

afgår samlevogn til nedenstående lande hver **tirsdag og fredag**

Schweiz - Italien - Østrig - Jugoslavien - Vesttyskland
Grækenland - Frankrig - Holland - Belgien

Gods modtages daglig og henligger pakhuslejefrit til næste afgang

PAUL LEHMANN

INTERNATIONALE TRANSPORTER

Exportafdelingen

TRIA 6000

- Det er fragtøkonomisk at sende med LEHMANN-samlevogn

KAMSTRUP

Manometre
 Vacuummetre
 Lavtrykmanometre
 Kontaktmanometre
 Profilmannometre
 Manografer

Mejeritermometre
 Skaffetermometre
 Kontakttermometre
 Profiltermometre
 Termografer

Leveres i forskellige størrelser og graderinger
 Runde eller firkantede
 Reparationer udføres

Manometer- & Termometerfabrik

AABYHØJ  DANMARK

Telf. Aarhus 5 76 11

Sjællands kontor: Parkvej 47, Taastrup · Telefon 990937

Hotel KRAGELUND

Esbjerg

20 nymonterede værelser med bad og telefon

DET GODE MADSTED

Telefon Esbjerg 70900

Tørvemuld og tørvestrøelse

af mærkerne Pindstrup, Vildgås eller Urfugl er det bedste jordforbedringsmiddel og den bedste fjerkræstrøelse

ROPI og P. M. briketter

er det bedste og billigste brændsel til regulerende varme.

Forhandlere over hele landet

PINDSTRUP MOSEBRUG

PINDSTRUP · TELEFON 13 (4 lin.)

Jernbanepersonalet anbefales

BANEGAARDSRESTAURATIONEN

Esbjerg - Telefon 681

AARHUS

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.

Litteratur, luper
pincetter, kataloger, frim. pakker
det store udvalg

Køb med fordel hos
A. Rylunds Eftf.
Frimærkehandel
Klostergade 20 . Aarhus

AARHUS CHROM TEKNIK

KNUD THIEDE

ROSENKRANTZGADE 1 . AARHUS

Peter K. Dolby & Søn

Kunstdrejere . Signalflytter . Alt hornarbejde

Aarhus . Sjællandsgade 43 . Tlf. 28468

Aarhus Galvaniserings-Anstalt

Fabrik: Nørreport 20 - Telf.: 23 222

Varm-Galvanisering og elektrisk Galvanisering

Gælder det vask, da ring

24 382 . Ydun Vask

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

Rådfør Dem med os!

Har De set, hvor slidte Deres polstermøbler
egentlig er blevet?
Indhent hos fagmanden - uden forbindende -
tilbud på ombetrækning - fuld garanti!

LIIN BRØNDUM . Ingerslev Boulevard 20 . Telf. 2 33 19
Aarhus

Læg turen til

Moesgaard Skovmølle

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

Tlf. Aarhus 71214

Møbler - Inventar anbefales

Laurits Thomsen

Ny Munkegade 40, Aarhus, Tlf. 26854

AKTIESELSKABET

AARHUUS PRIVATBANK

STIFTET 1871

KALUNDBORG

Slagtermester **Børge Rasmussen**
Kordilgade 10
Telefon 173
Privat 1243
Altid første Kl. Varer

M. H. Iversen
Mode- og Manufakturforretning
Kalundborg - Tlf. 82
Leverandør til Feriehjemmet

Fineste
Kød, Flæsk, Paalæg
Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44
Tlf. Kalundborg 161
Leverandør til Feriehjemmet

Spis mere OST,
ring saa kommer Fallesen
Tlf. Kalundborg 1029

Fiskehus Nr. 1
Viktor Nielsen
Tlf. Kalundborg 659
Altid friske Torske- og Rødspætte-
filet'er samt Fiskefars.
Leverandør til Feriehjemmet.

OTTO NIELSEN
Malermester
○
Tlf. Kalundborg 447

»Køb det hos

Schau

lige i nærheden«

KALUNDBORG KULKOMPAGNI

Aktieselskab

Tlf. TRETEN

J. Kjær Christensen
aut. installatør
Kordilgade 4 . Telefon 520
Lev. til feriehome

Murermester og Cementvarefabrikant
CHR. SCHRØDER
anbefaler sig med alt Murerarbejde,
Terrassoarbejde, Haveffliser, Flag-
stangsflødder m. m.
Tlf. Kalundborg 360

STRUER

Frisørsalonen
Jyllandsgade 9 . Struer
anbefales
Gustav Jensen

**Thomas Hansen's
Bageri**
bringes i velvillig Erindring
Brødet bringes overalt i Byen
Danmarksgade, Struer, Tlf. 308

Aa. V. Kristensen
Kolonial, Vin og Delikatesser
Jyllandsgade 16, Telf. 322

*For Synet en Vinding,
køb Brillen hos Sinding!*
★
STRUER . Tlf. 119

HORSENS

Consul symaskiner

Henning Rasmussen

Smedegade 33 . Telefon Horsens 2 24 55

Telefon HORSSENS 24850

Worm's
sandkage



Hatting
tvebakker

EN GROS - WILLY F. JOHANSEN - HORSSENS

HERNING

Hårpleje

UBBE NIELSEN

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

AARHUS

A/S **COORDINA**