

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 21 . 5. NOVEMBER 1961 . 61. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

HORSENS

Telefon HORSENS 24850

Worm's
sandkage



Hatting
tvæbakker

EN GROS - WILLY F. JOHANSEN - HORSENS

ODENSE

BANZON

Maskinentreprice - Odense - Tlf. 12 88 77

Alle jord- og planeringsarbejder

HADERSLEV

MØBELGÅRDEN

vj M. Schmidt

Møbler i 4 etager 10 % kontant rabat

HUSK: Sønderbro 12 ind i gården

Haderslev - Telefon 2 41 62

RADIO - CENTRALEN

Storegade 8 - Haderslev - Telf. 2 32 55

Aut. forhandler af LL-radio og fjernsyn

BRANDE



BRANDE OG OMEGNS ANDELSVASKERI

Brande . Telefon 373

Brande Listefabrik

Telf. 282

Fasterholdt & Søn . Tømrermester

Telf. 342

Esso Servicestation

Th. Christensen

Vejlevej

Telefon Brande 334

Brande Brugsforening

A. m. b. A.

SLAGTERMESTER

B. SØRENSEN

Torvet, Brande . Tlf. 167

EMIL LORENTZENS AUTO-VÆRKSTED

Nørreg. 10 . Brande . Tlf. 305

Autoriseret Domi Forhandler

AABYHØJ

Plantesalg -

Stort udvalg af grønne og blomstrende planter, sammenplantninger af blomster, krans og meget andet. NB. Bestilling på plante-skoleartikler modtages.

Åben søndag formiddag.

Gartneriet „Rosenkilde“
Arnegårdsvej 54, Aabyhøj, ved
Tousparken, telf. 5 84 26

Evalds Kolonial, Viadukten

Altid friskbrændt kaffe
og udsøgte varer

Varer bringes overalt, også på landet

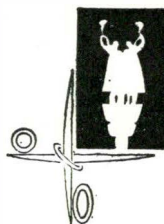
BRANDE . TELEFON 277

Kjeldsens Køreskole

m/ Volvo Amazone

Tausvej 98 - Aabyhøj

Telefon 5 52 26



Man lægger mærke til
det store udvalg:

dame- og herrekonfektion,
kjoler,
teenage- og juniorbeklædning
pige- og drengetøj
dame- og herrelingeri
til populære priser

TILSKÆRERNE

Rådhuspladsen 75

Stengade 37, Helsingør

Gøyrernes Gård, Næstved

- det store
magasin
for tøj

VOGNFABRIKKEN



SCANDIA AKTIESELSKAB

RANDERS

GRUNDLAGT 1861

LANGAA

Aage Pedersen

aut. installatør

Telf. Langaa 203

DSB's personale anbefales:

Chr. Mouritzen

Vognmands- og Flytteforretning

Væthvej 32 . Tlf. Langaa 111

N. BIRCH & SØN

VÆTHVEJ . TELEFON 48

Forhandler i Citroën

Alt i maskinreparationer
Moderne styretøjsprøvestand
Hjulafbalancering

BENZIN . OLIE . GUMMI

Erik Lauridsen's Køreskole

Villavej 39

Bil, omnibus og m. c.
samt rutinekørsel

Nye Rekorder u. fører . Tlf. 202

Anker Knudsen

Malermester

Tapet- & Farvehandel

Bredgade 21. Telefon 175 . Langaa

LANGAA VASKERI

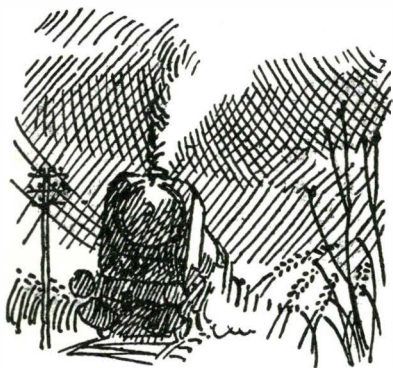
HUSK tøj hentes hver mandag og
tirsdag og bringes fredag og lørdag

Kitler og dåbskjoler udlejes

De ringer - vi henter og bringer overalt

Henny og Max Baarup

Telefon Langaa 180



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 21 - 61. ÅRGANG

5. NOVEMBER 1961



Indhold:

Fej for egen dør - !	323
Der er penge i sikkerhed	324
Frontruden	327
100 millioner for dyrt	328
Fra medlemskredsen: Manglende arbejdsglæde - Hug og para- de - Tjenestetidsreglerne - Fe- riehjemmet	331
Under DLF	334
Personalialia	334
Medlemslisten	334

Forsidebilledet:

*Fransk diesellokomotiv på 2000 hk.
Benyttes både til gods- og passager-
trafik.*



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.

Fej for egen dør - !

Nu er der atter liv i tankerne om nedlægning af statsbane-strækninger. Andet kunne heller ikke forventes; thi de kredse, som særlig aktivt går ind for jernbaneliniernes nedlægning, understøttes af bilismens udvikling. På baggrund af denne udvikling kører blandt andre motororganisationerne »kanonerne i stilling« og retter skytset mod berettigelsen i jernbanernes fortsatte eksistens. Disse organisationers ledere har en ligefrem rørende klippetro til bilen som arvtager af al landværts trafik.

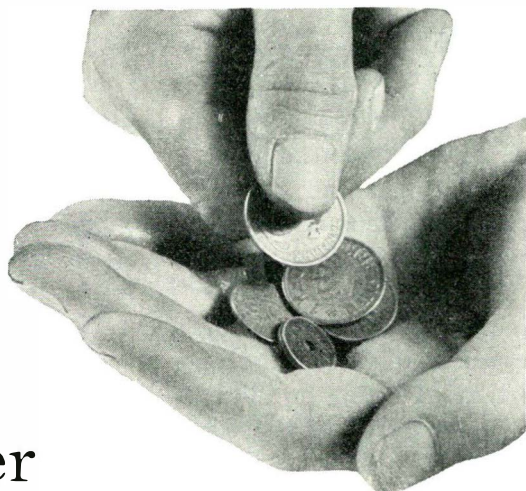
Transportens afvikling er alles krig mod alle for at få sin del af den. Ingen har kunnet skabe mulighederne for en gennemført rationalisering og hensigtsmæssig opdeling af transportområdet.

For jernbanerne er forholdene ikke morsomme, men det påregnes at en fortsat modernisering vil føre til fuld konkurrence-dygtighed. Imidlertid er indsatsen for at nå dette ikke tilstrækkelig stor; thi det kniber med bevillinger af den rette størrelsesorden. Man får en følelse af, at mange af de, der bevilger midlerne, hælder til samme anskuelse om bilismen som motororganisationerne.

Når større godsmængder skal transporteres, gøres det billigst med jernbane. Transportkapaciteten her tillader nemlig flytning af store godsmængder inden for den snævrere mulige ramme af transportenheder. Den tilsvarende mængde transporteret med biler ville kræve en meget videre ramme, og den samlede omkostning ville ikke ligge lavere, såfremt der overhovedet skal være fortjeneste. Det kan ikke være ukendt, at vognmandens prisansættelse for landsdelstrafiks vedkommende i snævrere forstand er dikteret af jernbanens takstniveau. Prisen skal blot lægges lige under. At det i øvrigt er muligt at få det til at rende rundt, hvor vognmanden må have chaufførpersonale, skyldes i al væsentligt, at dettes løn- og arbejdsforhold hører til bunden i det almindelige lønniveau, og en højere fortjeneste nås kun gennem arbejde langt udover normal dagnorm eller dobbeltbeskæftigelse. Det vil være et stort spørgsmål, om denne prispolitik kan videreføres, hvis chaufførpersonalet fik forholdsvis forbedringer, som løftede det op over bunden.

Det er mærkværdigt - eller måske ikke - at man fra biltransportens side ser med så »farvede briller« på transportproblemerne, for der er ingen tvivl om at mangan vognmand i dag er enig i, at der fornuftigvis bør finde en transportopdeling sted. Der er for eksempel alt for megen lastbilkørsel, som knapt giver den fornødne dækning for driftsudgifterne, og en normal fortjeneste kan ikke tages hjem på en normal arbejdsdag; men den bekrigen, som indledningsvis er nævnt, gælder også inden for bilismens egne rammer. Der kører mange, som tager kørsel for enhver pris for dog at få skrabet sammen til det månedlige afdrag på vognen, og det virker ødelæggende for erhvervet.

Motororganisationerne skulle se at få lidt hold på blandt andet den slags problemer, det turde være rimeligt at få bragt orden i eget hus, inden man så kraftigt afskriver andre transporterhverv.



Der er PENGE I SIKKERHED

Af menneskets årtusindgamle krav om *sikkerhed* og *tryghed* er velegnet til at slå mønt af, er vort hjemlige forsikringsvæsen et desværre udmærket eksempel på.

Alt kan sælges – også vore bestræbelser for at sikre os mod tilværelsens risiko. I det moderne samfund er der opbygget et stort sikkerhedssystem omfattende en række offentlige foranstaltninger, socialforsorg o.s.v., almennyttige institutioner som f.eks. sygekasserne – og endelig de rent private, forretningsmæssige institutioner, forsikringsselskaberne.

Det er historiske tilfældigheder, der har bestemt arbejdsfordelingen inden for sikkerhedssystemet mellem det offentlige, de almennyttige, institutioner og forsikringsselskaberne.

Men skal vi stadig indrette vor egen tilværelse efter det, tilfældigheder i fortiden har bestemt?

Der rejses nu tvivl herom.

Frem i lyset.

Forsikringsselskaberne er kommet i offentlighedens søgelys. De har ganske vist selv placeret sig der ved den række storbyggerier rundt om i den københavnske bykerne, der flere gange har rejst debat – men nu er der kommet mere alvor i kritikken af selskaberne.

På Socialdemokratiets kongres i juni vedtoges et arbejdsprogram, hvori det bl.a. hedder:

»Forsikringsområdet må undersøges med det formål at fremsætte for-

slag om en mere hensigtsmæssig ordning af forsikringsvæsenet til gavn for forsikringstagerne«.

Hvad slutresultatet på denne undersøgelse bliver, ved selvsagt ingen endnu. Men det kendskab offentligheden allerede nu har fået til branchens arbejdsformer, har i hvert fald medført et krav om *nationalisering* af forsikringsvæsenet.

Dette krav er ovenikøbet fremsat fra borgerligt hold, nemlig af professor dr. jur. Poul Meyer, der bl.a. skriver, at »vigtige samfundshensyn taler for, at fremtidens forsikringsvæsen, udvikles efter retningslinjer, der er bestemt af samfundets ønske om at skabe tryghed i så vid udstrækning som muligt uden at formindske kravene til borgernes ansvarlige optræden«.

Han mener, at hvis »den frie konkurrence og det private initiativ ikke har væsentlige samfundsmæssige funktioner inden for forsikringsbranchen«, vil en statsovertagelse være en selvfølgelig konsekvens.

Spørgsmålet er altså: udøver den frie konkurrence og det private initiativ så væsentlige samfundsmæssige funktioner inden for forsikringsområdet, at indgreb er unødvendige?

En kommende undersøgelse vil vise det – men de beskedne dele af branchens arbejdsformer, som en udenforstående er i stand til at afdække, tyder i hvert fald ikke på, at der arbejdes effektivt eller at konkurrencen trives særlig godt.

Dyr administration.

Det falder først og fremmest i øjnene, at forsikringsbranchen arbejder med enorme beløb til administrationsomkostninger.

I 1958 – det sidste år, hvorfra der foreligger endelige tal – brugte forsikringsselskaberne 520 millioner kr. til at administrere en præmieindtægt på ca. 1.700 millioner kr.

Af de 520 millioner kr. brugtes de 426 millioner til at administrere skadesforsikringer og de 94 til at administrere livsforsikring.

Der kan være flere årsager til de høje administrationsbeløb. Formentlig først og fremmest, at selskaberne ikke er udsat for megen af den konkurrence, der normalt fremhæves som en af de private hvervslivs fornemste dyder. Der er derfor ikke megen tilskyndelse til at kikke sine egne arbejdsformer efter i sømme – det går jo godt, som det går!

En anden årsag kan også være, at vi har næsten 500 selskaber herhjemme! Hertil skal dog føjes, at det såmænd ikke nødvendigvis er de små selskaber, der arbejder dyrest – hvad vi skal illustrere i det følgende.

Staten er billigere .

Et klart sammenligningsgrundlag mellem administrationsomkostningerne har man inden for livsforsikringsområdet. Her arbejder nemlig Statsanstalten for Livsforsikring, og den står uden for det »kollegiale« sam-



Forretningsbranchens arbejde hæmmes af et tungt og dyrt administrationsapparat.

arbejde, der ellers er så udbredt inden for forsikringsområdet.

Mens administrationsomkostningerne for samtlige livsforsikringselskaber gennemsnitlig ligger på 22 pct. af præmieindtægten, ligger det for Statsanstalten nede på 12 pct.

Kort sagt kan Statsanstalten altså administrere for ca. det halve af, hvad de andre selskaber bruger.

Hvor meget til erstatninger?

Fra et forbrugersynspunkt har det naturligvis navnlig interesse at få at vide, hvor stor del af præmieindtægten, der går til skadesudbetalinger. Simpelthen for at konstatere, om der er et rimeligt forhold mellem det, der går ind i forsikringsselskabernes kasser og det, der går ud.

For skadesforsikringsområdets vedkommende ligger udbetalingerne på ca. 60 pct. i gennemsnit. Men dette gennemsnit dækker betydelige forskelle inden for de forskellige skadesområder.

På motorforsikring tilbagebetales mere end 70 pct. i erstatninger – men til gengæld er tyveriforsikring en særdeles lukrativ forretning.

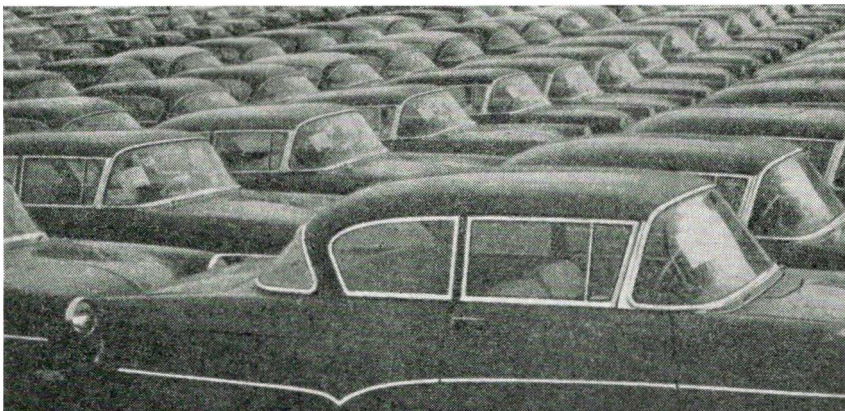
På det område ligger nemlig erstatnings-udbetalingerne helt nede på 25 pct.!

Kun en fjerdedel af præmieindtægten går altså tilbage til forbrugerne i form af erstatninger.

Det samme gælder inden for en del andre områder, som f.eks. vandskade-, svamp- og husbukkeforsikringer. En endnu bedre forretning er – i hvert fald i disse år, hvor der er højkonjunktur – kaufionsforsikringer, hvor erstatningsprocenten er helt nede på ca. 18 i forhold til de indbetalte præmier.

Ved at sammenligne disse tal, får man indtryk af, at enten har forsikringsselskaberne selv indført en form for solidaritetsordning, hvorefter de forsikringstagere, der har mindre risiko-prægede forsikringer er med til at betale for dem, der har forsikringer med høj risiko, eller også udøver selskaberne det »muliges kunst« så godt, at de simpelthen henter alt, hvad de kan, ind i præmier.

I intet af tilfældene kan forbrugerne betragte deres interesser som tilstrækkeligt tilgodeset.



Bilforsikring er lovpligtig – men alligevel får sælgeren 15 pct. i provision.



Viggo Øien 42

Selskaberne benytter den store uvidenhed om deres arbejde til at »snøre« den enkelte forbruger.

Monopoler.

Når forsikringselskaberne tilsyneladende kan gøre, hvad der passer dem, hænger det bl.a. sammen med, at konkurrencen ikke trives særlig godt i erhvervet. Det er gennemtrukket på kryds og tværs af et net af aftaler, brancheorganisationer, bestyrelsesforbindelser og kapitalforbindelser.

De vigtigste koncerner i branchen er: Baltica, Hafnia, Haand i Haand og Skandinavia.

Disse selskaber er nogle af de største centre i branchen – og de er igen omgivet af planetforetagender.

Vi skal ikke her gennemgå branchens uoverskuelige net af personforbindelser (en oversigt over de vigtigste findes i dagbladet AKTUELT fra 6. august i år).

Blot vil vi pege på nogle enkelte, sådan som de blev afdækket af Trustkommissionen:

Baltica ejer aktiemajoriteten i Baltica Liv A/S og hele aktiekapitalen i Palnatoke. Dette ejer igen aktiekapitalen i Gefion. Desuden har Baltica en trediedel af aktiekapitalen i De Baltiske Assurandører og majoriteten i Baltisk Lloyd.

Hafnia ejer Dansk Phønix, Haand i Haand har aktiemajoriteten i Dannebrog og Terra.

Nye Danske ejer hele kapitalen i Almindeligt Assurance-Selskab af 1896 og halvdelen i Dannevirke. Desuden i Dansk Bygnings Assurance og Salamandra. Dette har igen hele aktiekapitalen i Rossia.

Skandinavia har hele aktiekapitalen i Dansk Merkur og majoriteten i Absalon, der igen har betydelige aktieposter i Provincia.

Det må understreges, at dette blot er tilfældigt udpluk fra branchens veludbyggede net af kapitalforbindelser, der suppleres med personforbindelser mellem bestyrelserne.

Ved vurderingen af de her omtalte monopoler, kapitalgrupper, personfællesskaber og særprægede administrationsformer må man have for øje, at det ikke er træk, der er specielt karakteristiske for forsikringsbranchen. Knægtelse af konkurrencen og økonomisk koncentration er almindelige træk i hele erhvervsudviklingen.

Når der er særlig grund til at fremhæve forsikringsbranchen, skyldes det som oven for nævnt, at den er et vigtigt led i hele det sikkerhedssystem, hvormed borgeren i det moderne samfund prøver at sikre sig mod en del af tilværelsens risiko.

Særpræget administration.

På den baggrund er det dobbelt uheldigt, at sådanne særprægede administrationsformer som i det følgende skal skildres, kan trives.

For eksempel viser det sig, at automobilforhandlerne og forsikringselskaberne har etableret en ordening, hvorefter selskaberne yder 15 pct. af det første års præmie i provision til den forhandler, der tegner forsikringen.

Der er her tale om en *lovpligtig* forsikring. Bilejeren har intet valg – han skal af med de 15 pct., som forsikringen altså kunne gøres billigere – til trods for, at der intet salgsarbejde ligger bag.

Et andet eksempel er blevet fremdraget af forsikringsakkvisitørerne i deres eget blad.

En ung, skadelidt arbejder, hvis

krav på erstatning for tabt arbejdsfortjeneste var uomtvistelig, blev af sit forsikringselskab henvist til socialkontoret. Selskabet ville først foretage udbetalingen, når sagen var endeligt afgjort og det definitive beløb fastlagt.

Først ved en aktion gennem en assurandør fik man selskabet til at udbetale à conto-beløb.

Værst var imidlertid, at det pågældende selskab sagde, at henvisning til socialkontoret var sædvanep praksis.

Det offentlige må åbenbart fungere som udlægger for forsikringselskaberne!

Intet under, at der rejses krav om, at hele området lægges ind under det offentlige.

Endelig skal gives et eksempel på, hvor dyre de store selskaber egentlig er. – Det viser sig nemlig, at et lille forsikringselskab, Lærerstandens Brandforsikring, er i stand til at klare sig med betydeligt lavere præmier end storforetagenderne.

Dette selskab tager for en familieforsikring inkl. ansvarsforsikring 37 kr. årlig i præmie. Til sammenligning tjener, at det normale niveau i de store, københavnske selskaber er 55 kr. for samme forsikring.

Ved sammenligningen er der gået ud fra en indboværdi på 25.000 kr. Begge forsikringer kan opsiges ved årets udgang.

Præmieforskellen er altså ca. 50 pct.

Hvis man for den pågældende forsikring trækker ansvarsforsikringen ud, bliver præmieforskellen 70 pct.!

Nok en sag, der er undersøgelse værd!

Hvordan fremtidens forsikringsvæsen bør indrettes, kan ingen sige noget om endnu. De beskedne detaljer af branchens arbejdsformer, det har været muligt at afdække, tyder på, at mange ting bør ændres.

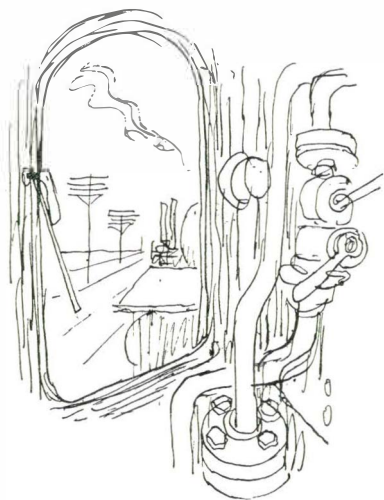
Kravet om rationalisering er blevet rejst – men forbrugerne behøver jo ikke sidde passivt og vente, til man på Christiansborg bliver enige om et eller andet.

Kan kooperationen forstærke sin indsats inden for området? På den anden side sundet har det vist sig, hvad en virkelig kooperativ kraftanstrengelse kan føre til.



Det moderne menneske i den moderne verden har både psykisk og fysisk behov for sikkerhed.

Frontruden



Kuldeteknik på skinnevej

Ved et samarbejde mellem europæiske jernbanelande er i Wien blevet opført et institut til varme- og kuldeteknik forskning med henblik på opvarmning af jernbanevogne, men også med hensyn til lave temperaturer i kølevogne og spisevognes køleteknik. Rumforholdene i instituttet er sådanne, at de kan tage vogne på indtil 27 meters længde og selv de største el-lokomotiver. Forsøgene har vist, at den laveste temperatur, der vil kunne opnås med en tophastighed på 120 km/t, er minus 15 graders celcius.

Den østrigste stat stillede grunden til instituttet til rådighed, og udgiften ved den egenartede prøvestation er delt mellem statsbanerne i Belgien, Frankrig, England, Holland, Jugoslavien, Østrig, Schweiz, Vesttyske Forbundsbaner, Sverige og det tyske sovevognsselskab samt det internationale sovevognsselskab Wagons-Lits.

Omstillingen fra damp til el og diesel

Tyske Forbundsbaners kulforbrug i 1960 gik ned fra ca. 7,3 millioner ton til 6,8 millioner på grund af den større overgang til el- og dieseldrift. Samtidig steg strømforbruget fra 1610 til 1860 mill. kw og forbruget af dieselolie fra 121.000 ton til 150.000 ton. Den samlede udgift til kul beløb sig til ca. 485 mill. D-mark eller 60 millioner mindre end det foregående år.

Hjul- og skinnekontrol sker med fjernsyn

Teknikken går frem med meget stærke skridt også inden for jernbanedrift. Nu har firmaet Marconi Wireless Telegraph Co. bygget et særligt fjernsynsanlæg til de rhodesiske baner i Afrika, hvor man navnlig på strækningen Umtali-Salisburg, som har mange kurver, vil benytte dette anlæg til kontrol af forholdet mellem hjul og skinner.

Fjernsynsapparatet er anbragt på lokomotivet lige foran hjulene og få centimeter over skinnerne. Apparatet er monteret på nogle særlige »arme«, som kan bevæges og anbringe kameraet i forskellige stillinger, således at det bliver muligt at kontrollere samtlige lokomotivets hjul. I en særlig vogn i toget findes modtageranlægget og en billedskærm, på hvilken man kan kontrollere, hvad fjernsynsapparatet forude registrerer.

Rullende trapper erstattes af rullende tæpper

Mange steder i USA har man ved stærkt trafikerede lokaliteter taget såkaldte rullende tæpper i brug til fodgængere. Dette er tilfældet bl.a. ved jernbanestationer og stadions. Det nye befordringsmiddel består af fire løbende bånd ved siden af hinanden og i en bredde, så flere personer kan stå på tværs af det. Farten er som regel mellem en halv og en hel meter i sekundet, men det afhænger dog noget af det rullende båndstigningsgrad.

Det første rullende tæppe i Europa er indrettet i et stort varehus i Lausanne og har fået navnet Schindler-Speedwalk. Tæppet løber i en særlig profil og understøttes af rustfrie stålplader på den del, der betrædes af folk. Dette tæppes hastighed er mellem en halv meter og 65 cm i sekundet, og det har en stigning på 10 grader.

Der er ingen tvivl om, at disse rullende tæpper efterhånden vil vinde større indpas også i Europa og navnlig ved stærkt trafikerede jernbanestationer, hvor de optager mindre plads end rullende trapper, og navnlig fordi de også er billigere at etablere.

Hurtigere

Fra 1. oktober er et nyt hurtigtog blevet indsat mellem Paris og Frankfurt a.M. Det kører turen på knapt syv timer. Afgang Paris kl. 16.43, ankomst Frankfurt kl. 22.33.

25 år siden et damplok kørte 200 km i timen!

Det genopstår nu på jernbanemuseum

Den højeste fart har alle tider været målet for teknisk stræben, det være sig i luften på havet og på skinnevejen. Verden over eksperimenteres stadig med nye lok-typer, som hvad hastighed angår skal kunne overgå alle andre. Det varer sikkert ikke mange år, før man fra diesel- og el-kraft i lokomotiverne går over til atomdrift. Både i USA og Sovjet er man i så henseende et godt stykke på vej med praktiske forsøg.

Derfor kan det synes ligesom lidt antikveret, at det nu er 25 år siden, verdensrekord i hastighed blev sat med et damplokomotiv. De daværende tyske rigsbaner lod på Borsiglokomotivfabrikkerne i Berlin-Tegel bygge tre strømledede lokomotiver, litra 05, og beregnet til fyring med kulstøv. De tre maskiners maksimale hastighed var 175 km i timen, men efter en række forsøg lykkedes det at sætte farten yderligere i vejret.

Det store lokomotiv - 05002 - som vejede over 200 ton i tjenstfærdig stand, satte rekord med et tog på fire vogne mellem Hamborg og Berlin. Over en strækning på flere kilometer viste måleapparaterne, at hastigheden var oppe på 200,4 km/t, og hermed var sat en aldrig senere anfægtet verdensrekord for damplokomotiver.

Frankrigs statsbaner har jo stadig rekorden på skinnevej med sit el-lokomotiv, som i foråret 1955 nåede den fantastiske fart af 331 km/t.

Det tyske damplokomotiv med verdensrekorden fra 1936 er forlængst taget ud af drift og afmonteret. En maskine af denne type vil nu genopstå i sin oprindelige skikkelse, hvorefter den skal anbringes på jernbanemuseet i Nürnberg.

Huslejen er for høj, og der er for få lejligheder, er baggrunden for den stadigt løbende diskussion om bolig-misøren.

Hele diskussionen har i høj grad været præget af forsøg på at lade sorteper gå videre til de andre parter i byggeriet og har ført til – ofte hid-sige – diskussioner om ny veje i byggeriet, mens ikke mange har været opmærksomme på de muligheder for prisnedsættelser, der foreligger uden revolutionerende ændringer i selve byggeprocessen.

Det er en velkendt påstand fra kooperativ side, at den gældende licitationsordning koster forbrugerne mindst 100 millioner kr. om året. – Men påstanden er ikke blot en påstand. Den er en realitet, som let kan illustreres med tal fra den betænkning, der blev afgivet af priskontrol-rådets tekniske udvalg i 1954:

I et digert værk er konklusionen, at den direkte prismæssige virkning af licitationsordningen er forhøjelser på 11–14 pct., forårsaget af at de dygtige håndværksmestre med det gode produktionsapparat må forsøge at afgive tilbud, så tæt ved gennemsnittet som muligt, hvis de afgiver det tilbud, de har mulighed for, risikerer de, at tilbudet bliver reguleret opad eller udskudt.

De 6–7 år, der er gået siden undersøgelsen, har næppe gjort den procentvise fordyrelse mindre, men lad os alligevel for nemheds skyld regne med 10 pct. – så bliver vi ikke anklaget for demagogiske overdrivelser.

Håndværksudgifterne pr. lejlighed er i nybyggeriet ca. 40.000 kr. De kan svinge lidt efter, om det er socialt eller privat byggeri, og efter om det er i eller udenfor hovedstadsområdet, men som middeltal er det et godt udgangspunkt.

En nedsættelse af håndværksudgifterne med 10 pct. vil altså betyde 4.000 kr. pr. lejlighed, og med et årligt byggeri på 25.000 lejligheder er de nævnte 100 millioner kr. nået.

For lejerne er regnestykket lige så enkelt. Huslejen er ca. 8 pct. af udgiften. Den af licitationsordningen skabte medudgift på 4.000 kr. betyder altså en merhusleje på 320 kr. årligt eller 25–30 kr. pr. måned.

For forbrugerne kan der altså ikke

være tvivl om, at den nuværende licitationsordning bør ændres, så meget mere, som ordningen gennem sin favorisering af middelmådigheden virker hæmmende på en udvikling, der kan bringe mindre priser gennem rationalisering og industrialisering.

Alene på grund af forbrugernes ønske om en ændring af ordningen vil Kooperationen arbejde herfor, men dertil kommer, at ordningen ikke giver – og ikke har givet – de kooperative byggefagsvirksomheder rimelige konkurrencevilkår.

Licitationskommissionens betænkning af 1945 danner grundlag for ordningen, idet den begrænser mesterens ret til at regulere budenes størrelse og fastlægger regler for, hvor langt organisationerne må gå i deres konkurrencebegrænsende foranstaltninger, uden at komme i konflikt med monopollovens forbud mod aftaler og vedtagelser, der kan antages at medføre urimelige priser eller andre samfundsmæssigt urimelige indskrænkninger i den fri erhvervsudøvelse.

Bygherren bestemmer altså, under hvilken form arbejdet skal udbydes, og det forhold, at licitation med underskrevet erklæring *ikke* er blevet en dominerende udbudsform, bekræfter at ordningen *ikke* er tilfredsstillende for forbrugerne og bygherrene.

Monopoltilsynet har hele tiden hævdet den opfattelse, at Byggefagenes kooperative Landssammenslutning er en organisation i den forstand, organisationer er nævnt i 1945-betænkningen.

I konsekvens heraf og af, at hele ordningen bygger på aftaler og vedtægter, der kun kan binde medlemmer eller andre, der udtrykkelig går ind herpå, har man ligeledes hævdet den opfattelse, at udskydningsbegæring fra mesterorganisationerne vedrørende kooperative byggefagsvirksomheder ikke behøver at respekteres af bygherren.

Denne opfattelse er blevet bekræftet af højesterets dom i sagen mellem Det kooperative Fællesforbund som mandatar for Abenrå Andelsboligforening og Håndværksrådet som mandatar for Abenrå Amts Malerlaug.

I dommen hedder det:

»Som det fremgår af bl.a. den i dommen gengivne meddelelse fra Prisdirektoratet af 3. maj 1955 og den ovennævnte vejledning af 30. juni 1955, har prismyndighederne fastholdt den forståelse af licitationserklæringen, at mesterorganisationerne ikke i henhold til denne erklæring kan udskyde tilbud fremsat af medlemmer af andre faglige organisationer end den organisation, der har medunderskrevet licitationserklæringen, medmindre der foreligger aftale mellem de pågældende faglige organisationer, og at det heraf følger, at der ikke kan finde udskydning sted af tilbud afgivet af medlemmer af Byggefagenes kooperative Landssammenslutning, således at bygherren, såfremt sådan udskydningsbegæring fremkommer, ikke vil være forpligtet til at tage hensyn hertil. Licitationserklæringen er på dette punkt uklart affattet, men prismyndighedernes forståelse af erklæringen findes ikke at være uforenelig med dens ordlyd, sammenholdt med licitationskommissionens betænkning af august 1945.

Alt efter formen for byoverenskomst med bygr

A. REGNINGSARBEJDE
Arbejdet kan uden vid
Undtagelse 1. Underhår
— 2. Licitation

B. UNDERHÅNDSBUD
(Indhenter bindende til

1. Ubegrænset antal h
niserede mestre,

2. Højst 2 bud hos me
organisationerne.

Mesterorganisationer

a) Intet medlem må

b) Evt. forbud mod
arbejde.

Men licitation ka

C. LICITATION:
(Samtidig opfordring til
lige bindende tilbud).

1. Ikke offentlig (»bur
Antage laveste bud

Undtagelse: Forbeho

nr. for dyrt

Udmådeligheden og forøger huslejen

Det er ubestridt, at Åbenrå Amts Malerlaug har været bekendt med prismyndighedernes forståelse af licitationserklæringen, og laugets findes herefter ikke at have haft føje til at antage, at Åbenrå Andelsboligforening ved som bygherre at underskrive licitationserklæringen har villet påtage sig en videregående forpligtelse end den, der følger af prismyndighedernes forståelse af erklæringen. Lauget findes derfor ikke nu at kunne påberåbe sig, at erklæringen bør forstås på anden måde.

Med det ordvalg, der findes i dommen, kan rejses tvivl om dens rækkevidde, men denne tvivl tager monopoltilsynet stilling til i »Meddelelser fra monopoltilsynet nr. 6, 1961«, hvori dommen og specielt spørgsmålet om adgangen til udskydning af kooperativ virksomheder berøres. Det siges heri, at nogle håndværkerorganisationer har søgt at indføre en særlig forpligtelse for bygherrerne på dette område ved at ændre teksten i licitationserklæringen, ligesom Håndværksrådet har bebudet at ville søge gennemført en generel ændring af erklæringens ordlyd. Det er imid-

lertid monopoltilsynets opfattelse, at en sådan erklæring ikke kan gennemføres ensidigt fra håndværkerorganisationernes side, hvorfor man må holde for, at bygherrer fortsat kan afvise af forpligte sig videre end hvad der følger af den almindelige licitationserklæring, og at sådan afvisning ikke kan berettige en organisation til at gennemføre forhåndsregulering af tilbudene.

Efter dommen og monopoltilsynets opfattelse vil boligselskaber, boligforeninger, kommuner og andre bygherrer, der arbejder med offentlige licitationer, altså kunne nægte at efterkomme begæring om udskydning af bud fra virksomheder, der er medlemmer af Byggefagenes kooperative Landssammenslutning uden at risikere forhåndsregulering m.v., ligesom man kan nægte at underskrive licitationserklæring med tilføjelser om udskydning af kooperative bud, idet en sådan erklæring skal godkendes af monopoltilsynet.

Konkurrenceforholdene for kooperative byggefagsvirksomheder er således blevet forbedret, og dermed er forbrugernes muligheder for at få billigere lejligheder forbedret, men det forandrer ikke noget i den principielle indstilling, at licitationsordningen virker fordyrende og derfor må ændres.

Villy Kortsen.



Forbrugerens mulighed for at få en billigere lejlighed er forbedret – men licitationsordningen virker stadigvæk fordyrende.

is udbudsbetingelse og hans eventuelle fremkommer følgende situation:

er taget af en mester.
indhentet. (Se B).
lt.

s en enkelt eller successivt flere mestre).
« organisationers medlemmer, eller uorganiserede

er af mesterorganisationer. Anmeldelse til
skyttelsesregler:
nyt bud i 6–12 måneder.
t medlem overtager arbejdet som regningsfører
des umiddelbart.

il på et bestemt tidspunkt at indgive skriftligt bud (eller »indbudt« licitation).
orkaste alle.
at vælge frit. (I øvrigt som 2).

2. Offentlig. (Enhver kan deltage).

a) Ingen erklæring forelagt:

- ÷ forhåndsregulering.
- + åbningsklausul (også tværgående. Skjødstrup-dommen).
- + samarbejdsforbehold.
- Undtagelse: Kooperative virksomheder, hvis anmeldelse er sket.
÷ udskydning.

b) Erklæring forelagt, men underskrift nægtet:

- + forhåndsregulering (hvis vedtægtsbestemmelse i Monopoltilsynets register).
- Undtagelse: Uorganiserede eller andre organisationers medlemmer.
- + åbningsklausul.
- + samarbejdsforbehold.
- Undtagelse: Kooperative virksomheder, hvis anmeldelse er sket.
+ forbud mod deltagelse for egne medlemmer.
÷ udskydning.

c) Erklæring underskrevet:

- ÷ forhåndsregulering.
- ÷ åbningsforbehold.
- + samarbejdsforbehold.
- Undtagelse: Kooperative virksomheder, hvis anmeldelse er sket.
+ udskydning.
- Undtagelse: Kooperative virksomheder (Åbenrå-dommen).

Dag Hammerskjöld

I en lille lysning i skovens vildnis, utilgængeligt og dog så tæt ved en civiliseret plet, segnede det personificerede FN, organisationens generalsekretær, Dag Hammerskjöld. Han personificerede verdensorganisationens udvikling fra en snæver, stormagtdomineret institution, som den blev til efter anden verdenskrig, til en global, en universal institution, der afspejler den tidligere koloniverdens frigørelse og afsvækkelsen af stormagternes indflydelse.

Dag Hammerskjölds liv i FN's tjeneste blev otte opslidende år i en evig jagt efter muligheder for at styrke freden og afværge krigen. Hans indsats som generalsekretær blev at føre organisationen ud af den første store krise, som truede dens eksistens, fra Trygve Lies vestprægede FN med Stalins lange skygger, til en ny verdensbalance med FN som verdens forum.

Til at begynde med arbejdede han på de indre linier med at forbedre værktøjet til de opgaver, der skulle løses. Men man tør sige, at problemerne væltede sig ind over ham. Oprøret i Ungarn og kampene i Suez. Senere invasionen i Libanon frem til konflikten i Congo. Var han end magtesløs tilskuer til det ungarnske folks frihedskamp, så gav Suezaktionen ham anledningen til at oprette det første FN-korps af politistyrker, som senere har bidraget til freden i Mellemøsten og med årene skabt en afspænding.

Han oparbejdede en praksis, der har givet hans embede langt større beføjelser, end det vist egentlig var tilsigtet i pagten. Men når det var umuligt at samle tilslutning til et handlingsprogram, udlagde han teksten, som han fandt det mest i overensstemmelse med FN's opgaver under forudsætning af, at han kunne regne med, at der heller ikke ville blive flertal for en forkastelse af hans fortolkning! Han indførte begrebet som »verdensorganisationens selvstændige skøn« og »personligt initiativ«. Det var hans aktive FN-politik.

Fri Ungdom.

Overproduktion

Der bygges nye skibe over hele verden, og man regner med, at den samlede tonnage er forøget med fire procent i 1960.

Verdenshandelen er også forøget betydeligt samme år, men søfartskyndige hævder, at der bygges for mange skibe, idet de peger på, at der ligger et betydeligt antal tankskibe oplagt, som der for tiden ikke er anvendelse for.

Ejendommeligt er det, at selv om passagerantallet er faldende inden for skibsfarten, bygges der stadig store passagerbåde, formodentlig ud fra den betragtning, at der stadig vil være en gruppe af rejsende, der foretrækker sørejsen fremfor den langt hurtigere transport med flyvemaskine.

ITF journal.

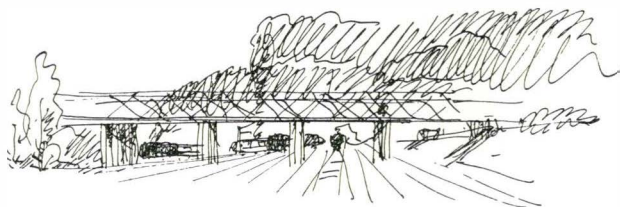
Millionen passeret

På Øresundsselskabernes færgerute mellem Dragør og Limhamn nåede man tirsdag den 10. oktober – ca. 1½ år efter ruten start – op på 1 million passagerer.

Begivenheden indtraf på turen fra Dragør og Limhamn kl. 11.15 og markeredes ved overrækkelse af en opmærksomhed til en rejsende på hver af de to ture. På billedet ses fru Dagny Lindström fra Malmø, der af stationsforstander M. E. Jensen fik overrakt en buket blomster samt et årskort til Øresundsselskaberne. I Limhamn blev den heldige rejsende ligeledes en malmøborger, nemlig fru Göhl.

Færgerne M/F »Dragør« og M/F »Limhamn«, der udfører 12–14 dobbeltture i døgnet mellem de to sundbyer, har i nævnte periode endvidere overført 75.000 biler, og ruten dækker således et virkeligt trafikbehov.

I modsætning til de øvrige ruter over Øresund har rejsendetallet på Dragør-Limhamn ruten iøvrigt i den sidste tid udvist en ikke ringe stigning til trods for de indskrænkninger i det toldfrie salg, der indførtes pr. 1. juni i år.



Manglende arbejdsglæde

Mon det er amatører, der får lov til at udarbejde personaleturene? Meget tyder derpå!

Det sker stadig ved hver køreplansændring, at turforslagene (hvis det ikke er dikteret) fra distriktet, udsendes temmelig sent, før eller simpelthen først efter, at en køreplan er trådt i kraft.

Hvorfor skal det nu være sådan? I distriktet ved man jo i særdeles god tid, hvordan togene skal køre, personalestyrken og dens placering er jo også kendt, derefter skulle det vel ikke være så vanskeligt for de folk, som dagligt har med dette arbejde at gøre, at få det færdigt i god tid. Begynd bare 3 uger før, så var det vel også færdigt 3 uger tidligere og mere tid til evt. forhandlinger med afdelingerne. Der var også tid til en hårdt tiltrængt korrekturlæsning og vi kunne måske helt undgå de evindelige rettelser og rettelser til rettelserne.

Igennem flere år har der forekommet fejl som: forkerte afg. og ank. tider, tognumre og ranger-tider. Det er altid kørselsfordelingens rangertider, der er for korte, men det er måske fordi der skal pyntes mest muligt på turens timeantal, indtil den er godkendt af afdelingen. Indtil en rettelse så er udsendt om rangertiden for de pågældende tog, ser man så en lokomotivfører og en »fungerende« i diskussion og pege på hver sit stykke papir, for at forsvare deres synspunkter. Efterhånden som rettelserne indfinder sig, kan det blive et helt studium, at finde ud af, hvad der gælder, og hvad der er for gammelt.

Siden maj måned har man i køreplanen kunnet se, at et søndagstog ikke skulle køre efter 1-10, men med 24 timers varsel fik jeg fornylig en god lørdag-søndags fridag stoppet. Vedkommende, der beordrede den pludselige ændring i turen, har kunnet gå hjem til sin familie og holde weekend og har sikkert været vældig tilfreds med sig selv, fordi han har klaret toggangen. Jeg håber nu for hans samvittighed, at han ikke er begyndt at spekulere over, at han i sin iver har ødelagt en anden families tilrettelagte weekend, hvor trufne aftaler måtte brydes.

Vi ser jo med glæde hen til vore fridage, hvor private sysler kan dyrkes og derfor må ændringer, som afkortning eller inddragning af fridage ikke forlanges.

Turene er efter forhandlinger godkendt af begge parter og forringende ændringer må overhovedet ikke tolereres.

Når køreplanen nu gælder for 1 år, skulle der vel ikke være noget til hinder for at turene uændret kan gælde lige så længe.

Nu er togopvarmningen igang, og man skal igen til at gå med større eller mindre brandsår på højre hånd.

Jeg forventer, at rette ansvarlige vedkommende læser dette og foranlediger, at den inderste P hane på Mok varmekedel f.eks. ændres således, at en forlænget hanetold fører håndtaget ud, hvor man helt undgår de varme rør.

Som det nu er, animerer det ikke personalet til pligttopfyldende at betjene de ofte stramme haner og skumme, som forskriften påbyder.

Odense den 18. oktober 1961.

A. N. Blach Andersen.

Hug og parade

Til elektrofører E. J. Svensson, du skriver, at jeg er vakkelvorn i min gøren og laden, mon det ikke bedre passer på dig selv? Du ved sikkert, hvilke afsavn en mand i reserven må lide over for sin fritid og sit familieliv, det er dette, jeg mener med skidtet, foruden det mere snavsede og hårde arbejde. Du søgte i sin tid ind til Gb. fra Næstved for at få funktion og komme på rangermaskine, og medens du kørte på Av. som fyrbøder, var dit motto til elektroførerne, gid I måtte rådne op på Av. Så søgte du selv på Av. og mindre end et år efter påberåber du dig løsning.

Så mon man ikke i høj grad kan sige, at netop din gøren og laden for at være det, du beskylder mig for, jeg søgte jo nemlig ikke derover, da jeg kunne, fordi der var klausul på.

Venlig hilsen

lokomotivfyrbøder P. M. Hansen, Gb.

Begge parter har fået lejlighed til at fremkomme med sine synspunkter; men indlæggenes karakter er nu således, at yderligere debat må foregå udenfor dette blads spalter.

Tjenestetidsreglerne

Vi går nu ind i anden runde med nye ture, gældende for vinterkøreplanen efter de nye tjenestetidsregler

Når man betragter de nye forslag, der er fremsat fra distriktet for ture, der skal gælde til foråret 1962, tænker jeg på, hvad har de nye regler givet lokomotivpersonalet af lettelse på arbejdspladsen. Jo normen for den enkelte måned er nedsat fra 200 til 187½ time. Til gengæld er turenes månedlige timetal steget, så forskellen mellem norm og turens timetal er meget lille. Mange år tilbage og frem til den nye gode velstandstid, har der været en vis afstand mellem månedsnorm og det antal timer lokomotivpersonalets ture var sat op med, der var her plads til forsinkelser, og man gav her en anerkendelse af, at lokomotivmandens arbejdsindsats udførtes inden for sikkerhedstjenesten, den margin eksisterer ikke mere.

Pass rejse giver nu fuld tjeneste, og herudover ydes der for ubekvem arbejdstid ekstra betaling, der er dog straks gjort attentat på 12 timers bestemmelsen, men den daglige tjeneste, hvad er der sket med den? Der kan stadig køres 10 timer uden hvil – er det forsvarligt på eenmandsbetjente køretøjer? På andre arbejdspladser gives der personalet mulighed for at få en hvilepause. Jeg tænker f.eks. på søens folk, 4 timers vagt 8 timers hvil. Der findes ingen andre med arbejde uden for sikkerhedstjenesten med et kombliceret signalsystem, der må tage tårn på 10 timer uden hvilepause.

Tjenestetidskommissionen har gennem flere års arbejde fundet frem til de nugældende regler, jeg

tror efter bedste vilje, men måske uden at have tilstrækkelig indsigt i hvem reglerne skulle dække.

Finansudvalget har for at gøre studier i marken foretaget en rejse til Grønland, en rejse med skole-skibet »Danmark« for på stedet at forvise sig om nødvendigheden af forskellige bevillinger. Mon ikke tjenestetidskommissionen kunne tage ud og gøre lignende studier i marken. Jeg tror, at sådanne studier på lokomotivmandens arbejdsfelt, vil udvirke forståelse af, at op til 10 timer samlet tjeneste på eenmandsbetjente køretøjer ikke kan anses som forsvarligt, og at vi herefter kunne finde mere gehør for mere rimelige arbejdstidsbestemmelser.

Regnskabsmæssigt har rationaliseringen ved DSB, særligt på maskintjenestens område ved ændring af trækraften, givet betydelige besparelser. En mindre del af disse besparelser burde dog komme personalet tilgode, om ikke just som en appelsin i turbanen, så dog en anden mindre frugt, og ikke blot som en skal, som de nye tjenestetidsregler er blevet.

Det var ikke en almisser på nogle øre ekstra, der var ventet, men en virkelig forbedring af vore tjenestetidsregler, lokomotivmandens arbejde er et opslidende helbredsnedbrydende arbejde, og man kan ikke tilbagekøbe et godt helbred for klingende mønt.

E. Tandrup, Es.

Feriehjemmet

Indholdet i den lille tryksag og lederen i sidste nummer af DLT har sikkert givet mange af os menige medlemmer noget at tænke på. Det har i alt fald givet anledning til diskussion medlemmerne imellem

Hvorvidt der vil være økonomisk basis for et sådant byggeri, har vi ingen forudsætninger for at bedømme. – Hovedbestyrelsen har ladet os være i total uvidenhed om alle forberedelser, og dermed frataget os ethvert ansvar i så henseende, men mon ikke hovedbestyrelsen er gået lidt for vidt? Så vidt jeg kan se, vil der påhvile os et økonomisk ansvar, for det er vel ikke sådan, at hovedbestyrelsen også på dette punkt er ene ansvarlig? Har kongressen givet hovedbestyrelsen bemyndigelse til at projektere og igangsætte byggeri af et sådant omfang? – Såfremt det er tilfældet, er det forkasteligt, at medlemmerne ikke er bedre orienteret.

Jeg betvivler, at kongressen har godkendt, at DLF skal være byggeforening. I så fald var der sikkert blevet valgt et byggeudvalg der.

Det enorme, tidskrævende arbejde, som forberedelse, opførelse og afslutning af et byggeri af det format giver, ville kongressen sikkert ikke påføre hovedbestyrelsen, da der sikkert er nok at gøre der i forvejen med at varetage alment arbejde for de »sorte«.

Jeg er ikke utilbøjelig til at tro, at planerne, som de er skitseret, kan blive et aktiv, men jeg tror, at opgaven kommer til at gavne udenforstående mere en DLF's medlemmer.

Der er så mange uklare punkter i denne sag, at jeg finder det meget betænkeligt, at der ikke på et tidligere tidspunkt – og forinden endelig bestemmelse blev taget – var givet medlemmerne under-

retning. Når medlemmerne ikke er blevet spurgt, er det så fordi hovedbestyrelsen var af den formening, at det har vi ingen forstand på, og at vi kunne risikere at underkende planerne? Eller er det fordi hovedbestyrelsen siger: »Vi alene vide«? Jeg vil dog mene, at vor formand som tidligere forretningsfører for boligbyggeri er klar over, at hvor der er tale om andelshavere, så er det dem – og ikke en bestyrelse – der træffer de afgørelser, der kan sætte et byggeri i gang.

Da hovedbestyrelsen har været så mådeholdende med oplysninger om byggesagen, som de har været det, så synes jeg, at medlemmerne har ret til at få og hovedbestyrelsen pligt til at fremkomme med nogle oplysninger. Jeg tillader mig derfor at spørge:

Har der været afholdt arkitektkonkurrence, og hvem er arkitekt?

Har der været afholdt offentlig eller indbudt licitation, eller er arbejdet bare blevet tildelt?

Hvem skal udføre arbejdet?

Hvem skal have det daglige tilsyn?

Hvem skal være forretningsfører for byggesagen, og hvorledes skal det honoreres?

Og hvem sidder i byggeudvalget?

Lad os få oplysninger om tilbuddenes størrelse og om, hvad byggeomkostningerne er anslået til + forbeholdet mod prisstigninger.

De 600 kroners andele, der evt. bliver tegnet, indgår de i finansieringen, eller skal de stå som garantikapital?

Det er vel det sidste, der er tilfældet, siden man kan garantere en fast rente.

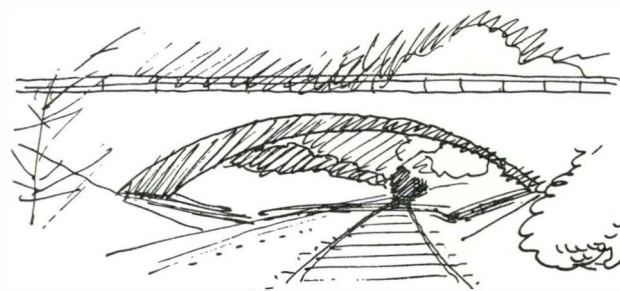
Når projektet er færdig, er det så meningen, at foreningen skal drive restaurationsvirksomhed, eller skal foretagendet udlejes til en inspektør, eller hvordan har man tænkt sig foretagendet drevet.

Personlig mener jeg, at når en modernisering er påkrævet, burde denne modernisering have været holdt inden for rammer, der havde bibeholdt et ferie- og rekreativshjem, og udgifter hertil skulle fordeles over alle medlemmer.

Var der ikke mulighed herfor, finder jeg, at alle andele skulle frigøres, og de, der ønskede at drive forretning kunne nytte sig af de nødvendige størrelser.

Lokomotivfører H. E. Larsen, Fredericia.

Det kan ikke være opportunt at stille sagen til offentlig debat. Medlemmerne vil få alle ønskede oplysninger ved møder ud over landet.



Statstilskuddet på 340 mill. frc. blev reduceret til ca. 100 mill.

De franske statsbaner er blevet stillet over for i vid udstrækning at skulle klare sig på forretningsmæssig basis. Staten har nemlig nedskåret sit tilskud til driften fra 340 mill. NF til omkring 100 mill., hvilket har nødvendiggjort en forhøjelse af godstakster på godt 5 pct. Der er også sket forhøjelse af persontakster, og dette i forbindelse med en forventet stigning i trafikmængden menes at kunne ændre lidt på det dystre, økonomiske billede.

Frankrigs statsbaner bestræber sig på at blive mere konkurrencedygtige ved, at toghastigheden sættes yderligere op. Den normale fart i godstrafikken ligger nu mellem 85 og 100 km/t, mange tog på hovedstrækninger kører med 100 km's fart, og adskillige ligger på mere end 125 km/t.

Der lægges i Frankrig megen vægt på banernes elektrificering, og den investerede kapital vil være fuldt afskrevet i løbet af 8-10 år. Ved nytår i fjor var 6570 km banestrækninger taget under el-drift. Først på indeværende år var der ca. 6900 km, og selv om dette tal kun andrager 17,6 pct. af franske statsbaners skinnenet, afvikles 55 pct. af den samlede trafikmængde på de el-drevne strækninger. På de mindre trafikerede banelinier anvendes dieseldrift, som her er 70 pct. billigere end dampdrift.

Med hensyn til driftsformen kan det nævnes, at Frankrigs statsbaner ved fuld dampdrift i 1960 skulle bruge 13,6 millioner ton kul. Ved omstilling i vid udstrækning til el- og dieseldrift er årsforbruget af kul kun 3,2 mill. ton. Derimod bruges en million ton dieselolie og 2,4 milliarder kw elstrøm. Dette modsvarer en besparelse på 7,6 mill. ton kul eller en mindre udgift på ca. 500 mill. NF.

Frankrigs statsbaner er inde i en femårsplan, som skal afsluttes i 1965, og man forudser, at den vil medføre 25 pct. stigning i banernes ydelse. Således vil trafikken til den tid blive udført med 70 pct. el-drift, 20 pct. med kulfyret trækraft og 10 pct. med diesel. Det samlede energiforbrug vil da modsvare 5,7 mill. ton kul. Dette er halvdelen af de franske jernbaners kulforbrug i 1938.

I indeværende år venter man, at el-drift gennemføres i fuld udstrækning på Lille-Paris-Marseille, hvor der enkelte steder endnu ikke er udbygget til el. Endvidere strækningen langs den belgiske grænse og endelig fra Strassbourg til Paris. Enten ved årets slutning eller først i 1962 vil den sidstnævnte strækning være klar til el-drift.

I år har Frankrigs statsbaner brugt 250 mill. NF til el-arbejder, hvortil kommer udgiften til rullende materiel, 100 mill. NF. Desuden er købt 164 svære diesellok, som kan trække tog på indtil 2.000 ton. Disse maskiner koster 143 mill. NF. Endelig er ikke mindre end 7.800 godsvogne i ordre, og til signal- og sikkerhedsanlæg kræves i år 270 mill. NF.

Samtidig med, at banerne står over for et så vældigt investeringsprogram, kom altså regeringens nedskæring af statstilskuddet med to trediedele. Banerne må af egne midler selv skaffe halvdelen af den nødvendige kapital, mens man håber at kunne låne den anden halvdel inden for landet.

Pakistans jernbaner

Pakistan indtager jernbanemæssigt en vanskelig stilling. Det skyldes, at landet er delt af et 1600 km stort indisk område, og dertil kommer, at Pakistans baner har tre sporvidder. Det betydeligste selskab i det fjerne land er North Western Railway med sit sporet på 8583 km. Af dette har de 7460 km en sporvidde på 1676 mm, mens 510 km har én meter, og 613 km banelinie 762 mm sporvidde. Landets østlige selskab, Eastern Bengal Railway, råder over 2756 km baner, hvoraf den evervejende del har sporvidde på en meter.

Pakistan har afviklet den første femårsplan for sine jernbaner, efter at landet i 1947 opnåede selvstændighed. Første etape gik ud på at konsolidere transportkapaciteten, men det lykkedes ikke dengang at forhøje den. Senere har trafikeksperten både fra Pakistan og andre lande foretaget beregninger for den næste femårsplan, man netop har taget fat på, og som regner med en udgift på 960 millioner rupees og stigning på 35 pct. i transportmængden.

Af det store millionbeløb har de to jernbaneselskaber tænkt anvendt 495 mill. til rullende materiel, 204 mill. til sporanlæg, 127 mill. til diesellokomotiver, men kun 35 mill. til damplok. Det viser, at selv det fjerne Østen nu omlægger trækraften. Vestpakistan har allerede 176 diesellok, og man diskuterer indførelsen af el-drift, men dette problem skal dog til en nærmere teknisk undersøgelse. Man har foretaget en stor udvidelse af lokomotivfabrikken i Rawalpindi for at forhøje dens produktion.

For tiden er et omfattende arbejde med en ny ringbane i hovedstaden Karachi i gang. Projektet er anslået til at koste 23 mill. rupees, og ringbanen skal kunne tages i brug inden udgangen af 1962.

DSB regnskab

	April - september		Afvigelser
	1961	1960	
Driftsindtægter ..	344.809.000	328.533.000	16.276.000
Driftsomkostninger	322.365.000	281.703.000	40.662.000
Driftsoverskud ..	22.444.000	46.830.000	+ 24.386.000
Afskrivning	16.998.000	15.150.000	1.848.000
Forrentning	35.079.000	30.358.000	4.721.000
Statens tilskud til driften	29.633.000	+ 1.322.000	30.955.000

Statsbanepersonalets Sygekasse

Ved Statsbanepersonalets Sygekasse vil foruden de hidtidige ørelæger, ørelæge Jacob Overgaard, Roskilde, fremtidig praktisere for sygekassen.

Doktor Overgaard afholder konsultation, Skt. Pederstræde 2, mandag, onsdag og fredag kl. 14-15.



Tak

Vor hjerteligste tak for venlig opmærksomhed ved vor kære mand og fars, lokomotivmester C. C. V. Eriksen, Fredericia, død og begravelse.

Ellen Eriksen - Jonna Lund.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit 25 års jubilæum den 1. december frabedes venligst.

K. G. Olesen, lokomotivfører, Brande.

Lokomotivmændenes Jubilæumsforening 1. distrikt

Ved generalforsamlingen d. 11. oktober 1961 i Lokomotivførernes Jubilæumsforening 1. distrikt, blev det eenstemmigt vedtaget, at ændre foreningens navn til »Lokomotivmændenes Jubilæumsforening 1. Distrikt«.

Der er derfor i takt med tidens udvikling og i lighed med reglerne for Dansk Lokomotivmands Forenings arbejde, åbnet mulighed for optagelse i jubilæumsforeningen af alle kategorier inden for Dansk Lokomotivmands Forening.

Jubilæumsforeningens formål er ved en årlig festlighed, at fejre årets jubilarer, således at:

25 års jubilarer modtager en sølvmedalje, med foreningens motto, samt modtager en invitation til årets fest som gæst.

40 års jubilarer modtager en erindring fra foreningen, samt ligeledes en invitation til årets festlighed.

Ved medlemmers bære vil en krans fra foreningen blive nedlagt.

Til orientering skal oplyses, at Jubilæumsforeningen er den ældste forening, der blev dannet af lokomotivmænd i Danmark, stiftet ca. 1890-1891, og da vi altid har det hyggeligt og kammeratligt ved vor årlige samvær og fest, opfordrer bestyrelsen herved så mange lokomotivmænd som mulig at tilslutte sig foreningen som medlem.

Kontingentet er stadig kun 1,10 kr. pr. måned.

Indmeldelser modtages af de forskellige depoters repræsentanter eller til formanden, P. Wichmann, Puggårdsgade 8, tlf. Byen 3762 - eller kassereren K. T. Andersen, Vestre Strandvej 16, tlf. 78 07 60.

P. b. v.

P. Wichmann.

Oplysningsarbejdet i Aarhus

Efter at vi i de foregående år, grundet den ret intensive belastning af personalet, ikke har ment det forsvarligt at dyrke oplysningsarbejdet i normalt omfang, lægger vi nu i år ud med en sæson, vi håber kan blive en af den gode gamle slags med en studiekreds eller to, med 2 eller 3 besøg på industrivirksomheder eller lignende, og endelig med enkelte foredrag.

Her ved sæsonens start ligger følgende fast:

1) Studiekreds i tjenstemandsforhold hver torsdag kl. 16.00-18.00 og første gang torsdag den 12. oktober. Mødested er den gamle skolestue i remisen og leder bliver lokomotivfører P. E. Poulsen. De ny tjenestetidsregler vil indgående blive behandlet.

2) Besøg på »Færch«s nye tobaksfabrik i Holme mandag den 6. november kl. 14.30. Dette besøg er med damer.

Transport til fabrikken kan lettest foregå med de ordinære blå busser.

Afg. Rutebilstationen	kl. 14.00
» Banegårdsgade	» 14.02
» Harald Jensens Plads	» 14.04

Busserne har stoppested ca. 100 m fra indgangen til fabrikken og ankomsten hertil er kl. 14.16.

Tegningsliste bliver fremlagt på reservestuen.

3) Senere på sæsonen, antagelig omkring 1. december, vil der blive arrangeret et besøg på Juul A. Jørgensens nye kiksfabrik, men herom vil senere fremkomme nøjagtige oplysninger.

P. u. v.

P. E. Poulsen.



Afsked.

Lokomotivførerne (12. lkl.):

A. J. Iversen, Nyborg, er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (31-12-61).

S. M. H. Petersen, Århus, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-12-61).

A. P. Robdrup, Århus, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-12-61).

MEDLEMSLISTEN

Overgået som ekstraordinært medlem pr. 1-11-61.

Pensioneret lokomotivfører:

F. F. Rysz, Johan Kellersvej 42, 4., København SV.

L. M. A. Larsen, Prins Valdemarsvej 10, Odense.

A. L. Gregersen, Indre Ringvej 135, Fredericia.

A. K. J. Romme, Trekronegade 1 A, 1., Valby.

Lokomotivpersonalets Hjælpefond

I henhold til hjælpefondens vedtægter uddeles i december understøttelser på 50-100 kr., der kan søges:

1. Af medlemmer.
2. Af pensionerede lokomotivmænd.
3. Af enker efter lokomotivmænd.
4. Af forældreløse børn under 18 år af de under 1, 2 og 3 nævnte.

Ansøgningsskemaet kan fås på foreningens kontor og må senest den 1. december være tilbagesendt til Lokomotivpersonalets Hjælpefond, Hellerupvej 44, Hellerup.

Ansøgere, hvem understøttelse bevilges, vil modtage underretning herom i december.

SØNDERBORG

Blikkenslager - Centralvarme - Oliefyr - Sanitet

Aut. Gas- og Vandmester

PAUL MÜLLER

v/ Reinhard Müller

Løkken 14, Sønderborg . Telf. 22768

. . . *De spiser godt og billigt på*

K.F.U.M.s restaurant og pensionat

i Sønderborg, Løkken 28

Telefon 2 29 12

ARENDT THIESEN

Isolator

Finsensgade 5 . Sønderborg . Telf. 24831

Alt isoleringsarbejde udføres

Tilbud gives uden forbindelse

Skandinavisk KAFFE

Sønderborg

K. P. Maletzki

Bageri - Conditori - Cafe

Bestilling modtages paa alt bagværk

Dybbølsgade 17 . Sønderborg . Tlf. 21804

Harry Hemmingsen

Tapetserer-Sadelmageri-Autopolstring

St. Raadhusgade 13, Sønderborg, tlf. 22576

HØJBJERG

UNGE HJEMS HØJSKOLE

Skaade pr. Højbjerg, 7 km sydf. Århus

Et vidunderligt højskoleophold på Danmarks mest moderne højskole med levende undervisning for vor tids unge. Kursus beg. novbr. og jan. Program sendes. Understøttelse kan søges.

**ALSGADES
24747
TAXI
SØNDERBORG**

HOLSTEBRO

Dalgaard

Radio . Fjernsyn

Vestegade 8 . Holstebro . Tlf. 1695

Nørregade 27 . Holstebro . Tlf. 1602

Struer afd.: Østergade 5 . Tlf. 695

HERNING

N. C. JENSSENS EFTF.

Jes Øst-Jacobsen

URMAGER OG GULDSEDMED

Telefon 507

HERNING

Stort udvalg i ure, guld og sølv . Reparationer udføres

1/2 RONDO RADIO *Byens største udvalg*

Stengade 24 og 28

Tlf. Helsingør 21 20 04

i FJERNSYN

AARHUS

Eksklusive kaffeblandinger
direkte fra importør

KAFFEN

- bedre end De er vant til er fra

KAFFEHUSET

v. Rutebilstationen . Hj. af Fredensg.
og Sdr. Alle . Telefon 2 25 47

HVILEHJEM

Ældre mennesker kan få ophold
under venlige og betryggende
forhold

Det Hvide Bånd's Hvilehjem, Risikov
v/ bestyrerinde

Fru Magda Thomsen

Telefon Aarhus 7 88 97

**Aarhus »ARTOL«
Renseri**

Clemensstræde 7

Tlf. 3 00 30

Scooter-Service

1. kl.s reparationer udføres
med specialistens garanti

Fr. Alle 50 . Aarhus . Tlf. 31071

Vespa udlejning

Anker Kristensen

Vulkanisering

Nyt autogummi

Vester Alle 25 . Tlf. 2 73 96

Privat » 7 11 93

Jeg har nedsat mig i Aarhus

Magasins hus, Aaboulevarden 70
Kons. 11-14³⁰, lørdag efter aftale

E. Frank Eisum

øjnelæge

STRUER

Aut. El-Installatør

Peter KORSGAARD Jensen

Struer . Telf. 50 453

ERIK AMBY

KOLONIAL . VIN . TOBAK

Anlægsvej 40 . Struer

Vestbyens Farvehandel

C.O. Andreassen

Thorvaldsensgade 36 . Aarhus

Telf. 25161 . Privat 40617

Leverandør til indkøbsforeningen

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

STRUER . Tlf. 119

Frisørsalonen

Jyllandsgade 9 . Struer

anbefales

Gustav Jensen

1/2 Struer Kulimport

Tlf. 777

Esso Service

E. Møller Eriksen

Holstebrovej . Struer

Telf. 50875

P. Lauridsen

Bryggergade 2 . Struer . Tlf. 50825

AUTOUDLEJNING

Tegn forsikringer i

Statsbanepersonalets Brandforsikringsagentur

og Understøttelsesforening af 1891

Telefon Humlebæk 713

Lav præmie - uden gensidighed - kulant erstatning

Tillidsmænd over hele landet - Alle arter forsikringer tegnes

ESBJERG


**NIELS JØRGEN
LØDBERG**
TØMRER OG BYGNINGSSNEDKER

Værksted: NIELS JUELSGADE 2 - TLF. 559

Privat: P. GYDESVEJ 71 - TLF. 6475

ESBJERG

AARHUS



Viby Blomster
Kongevej 20
Tlf. Viby 4 39 08

Buketter
Kranse
Dekorationer
leveres
overalt



Borggade 10 - Aarhus - Telefon 211 44
Specialværksted for engelske og
tyske fjernsyn
Særlig udstyr for
hjemme service

D.S.B.
kører altid i
Haandværkerforeningens
Restaurant og Selskabslokaler
Aarhus Tlf. 2 02 33

Aarhus inventar- & møbesnedkeri
Salholmegade 6 . Aarhus . Telefon 3 16 17
Inventar efter opgave



Viby Maskinstrikkeri
W. O. Ankerstjerne - Tlf. 41706
Strikkeri . Væveri
Gulvklude, karklude, håndklæder m. m.

Frugt- og Grøntforretningen
Marstrandgade 14
Aarhus - Telefon 24773

Lær at køre hos Rye Petersen
Taunus 17 M - VW - Vauxhall Cresta
Rye Petersen, Wærumsgade 22, tlf. 3 01 92
Aftal venligst tid for prøvetur!
Timer De vil glæde Dem til!

NIMBUS BUDENE
Frode Nielsen
Såvel stort som småt - biler og motorcykler
vogne indtil 2½ tons
Samsøgade 4 Telf. 2 33 88

Møbler - Inventar anbefales
Laurits Thomsen
Ny Munkegade 40, Aarhus, Tlf. 26854

A/s COORDINA

Lindt-æsker og plader
Svejtiske æsker og plader
CHOKOLADEFORRETNINGEN
Trøjborgvej 2
v/ S. E. SØRENSEN
Telefon Aarhus 6 88 36

SANGE
Forfattes og duplikeres
Maskinskrivning udføres
Blade . Kortevarer . Lommeromaner
CHARLOTTEHØJ KIOSK
Tampedalsvej 1 - Tlf. 6 93 53

KALUNDBORG

N. JENSENS SØNNER
Inventar og Bolig Montering
Tlf. Kalundborg 280



Sengeudstyr, Gardiner, Hvidevarer
Kalundborg - Tlf. 426

Kalundborg
Fællesbageri

Spis mere OST,
ring så kommer Fallesen
Leverandør til Feriehjemmet
Tlf. Kalundborg 1029

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



Rubjerg Alle 7 . Telefon 503 og 520 . Lev. til feriehjemmet

NYBORG

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

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

Nyborg Ligkistemagasin
K. Jacobsen. Snedkermester
Besøger alt vedr. Begravelse
el. Ligbrænding. Grdl. 1897.
v/ Slottet . Tlf. 171

C. Knackstredt Tlf. Nyborg 550
Spec.: Kranse, Buketter, Plan-
ter og Potte-Kultur. *Direkte salg
fra Drivhus. Ingen Butiksleje -
derfor billigste Priser.*

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

Windsor Nørregade 20
Telf. 1811
Herre- og Drengeskivpering

N. URBAN SØRENSEN
SLAGTER
Altid 1. Kl. Varer
NYBORG - TLF. 111, 2 LIN.

FREDERICIA
Tøjhuset
Herrekvipering
Gothersgade 2 . Fredericia
Tlf. 1095

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



Ost i fineste
VIBORG kvaliteter
TLF. ULBJERG 50

SLAGELSE

CARL ANDERSENS EFTF.
Tilbud på nybygning - Blyindfattede ruder, autoruder isættes
ring til 52 02 12 - så kommer glarmester
Ejner Jensen & Sønner - Jernbanegade 8 - Slagelse

Ved køb og salg af ejend. eller villa ret da henvendelse til
VIGGO HANSEN Statsexm. ejendomsmægler
Slotsvænget 20 - Slagelse - Telf. 52 42 07

HANS HANSEN & SIGURD HANSEN
Murermestre
Slagelse - Telefon 52 09 72 og 52 22 96
Spec.: Hulrumisolering med Rockwool