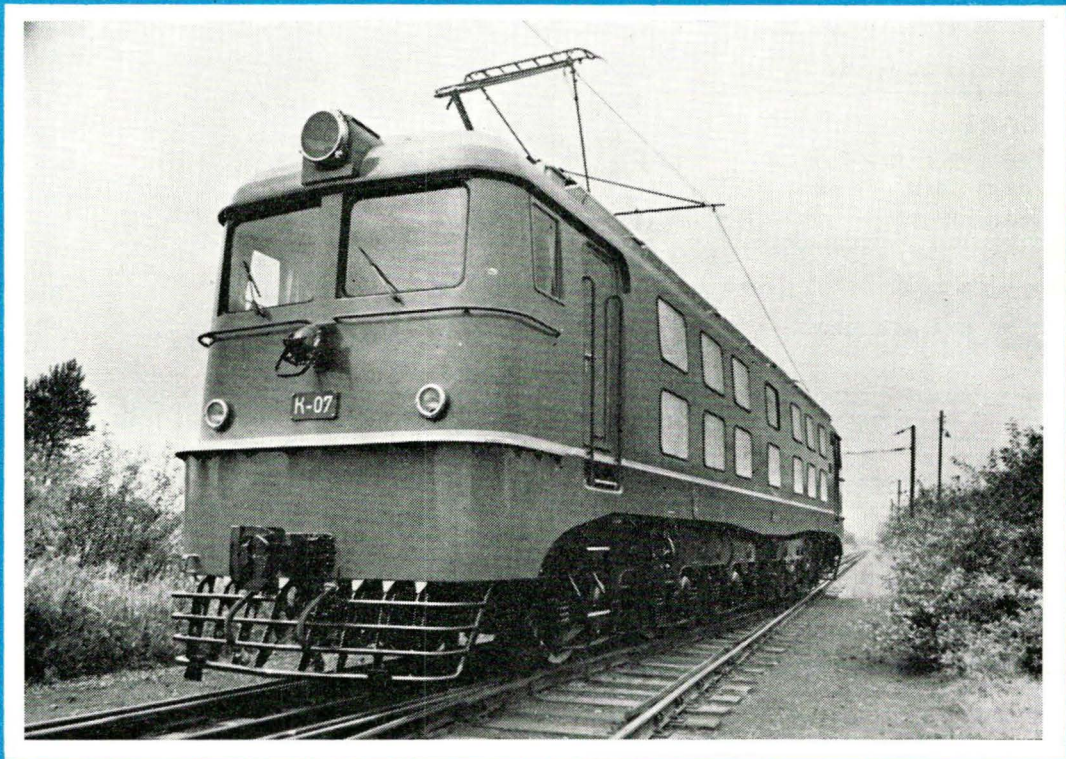


DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 24 . 20. DECEMBER 1961 . 61. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

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



VIKING
EXPORT BEER

*belønnet
med ærespremien,
Prix d'Honneur
Belgien 1958*

1/2 RONDO RADIO Byens største udvalg
Støngade 24 og 28
Tlf. Helsingør 212004
i **FJERNSYN**

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

HOLSTEBRO

Det er så naturligt, at du køber dit forbrug af
dag- og ugeblade, samt dækker dit tobaksforbrug i
BANEGÅRDSKIOSKEN
Holstebro
Tage Skjød Pedersen

Ringkøbing Amts Vareindkøbsforretning

Holstebro
Kolonial - Isenkram - Manufaktur

Lær husholdning

til sommer på **KALØ**



Frits Teichert

Madlavning og kjolesyning.
Håndarbejde og vævning.
Boligindretning.

★
Gymnastik og svømning.

★
I fritiden har vi havet, skoven
og Mols Bjerge lige for døren.

★
5 mdr.s kursus begynder 3. maj.
Statsstøtte kan søges.

KALØ

Landboskole - Rønde - Tlf. 286

VEJLE

BERTEL NIELSEN & HAAHR

Aktieselskab

NORDKAJEN - VEJLE - TELF. *3468

KUL - KOKS - BRIKETTER

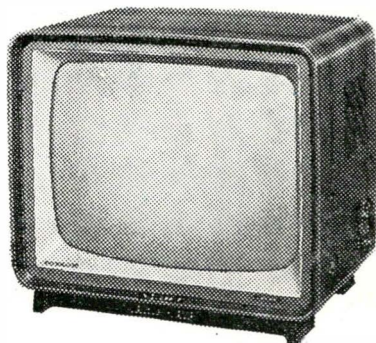
Forhandling af Caltex olier

HOLM KRISTENSEN

Murermester

Ellevang 30 . Vejle . Tlf. 5065

Udfører alt murerarbejde . Tilbud gives gerne



SIERA

23" fjernsyn

smukt formgivet og med alle
tekniske finesser. Siera fjern-
syn opfylder netop De krav,
De stiller til et moderne
fjernsyn af i dag. Aflæg et
besøg i vor forretning eller
ring, og vi aflægger gerne et
orienterende besøg i Deres
hjem.

Spørg først efter TV hos

CAI's RADIO

Rolighed, Sorø . Telf. 1479



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 24 - 61. ÅRGANG

20. DECEMBER 1961



Rødby Havn - Fremtidens by ..	373
SOS Berlin	376
Kooperativ olie	378
DLF	380
Medlemslisten	380

Forsidebilledet:

Elektrisk lokomotiv CO' CO' bygget
hos Krupp til USSR.



Redaktører:

E. Greve Petersen
(ansvarshavende)
K. B. Knudsen.

Redaktion og ekspedition:

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

Annonce-ekspedition:

Studivestergade 49, København K.
Tlf. Central 12327 og Palæ 1142.
Giro 22289.
Kontortid kl. 8,30 til 16.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Urolige verden

Ikke en dag uden krigshandlinger, i Asien, i Afrika, spændte forhold i Sydamerika og Europa

Det er økonomisk gode tider vi lever i, og snart skal alle forberedelserne til jul kulminere i nogle festlige dage med lyse og glade sind. Vi samles til hjemmenes fest og lukker af for bevidstheden om, at selvom vi har det godt, er der ting omkring os, som i et NU kan tænde verden i brand; thi nok har vi økonomisk gode tider, men politisk er de brogede og farlige.

Vort land er med i de politiske begivenheders brændpunkt, og senest har vi fra Sovjetunionen modtaget en erklæring om den danske tilslutning til enhedskommandoen for den sydlige del af NATO's nordregion. Det har vakt ængstelse i det vældige østlige land, og derfor giver de sit mishag til kende. Vi må bevare roen og ikke blive nervøse ved tanken om det, en sådan kolos kunne lade slippe løs over den sagtmødige, som mener selv at kunne styre ordenen i eget hus, og som selv ønsker at vælge sin omgangskreds.

Den danske regering har da også svaret den sovjetiske, at dansk militærpolitik alene forudsætter en forsvarspolitik. Størrelsesforholdet mellem vore to lande er i øvrigt som musen mod elefanten.

Imidlertid er erklæringens fremkomst også mere et led i en stadig politisk kampagne, som rettes mod den vestlige verden i et forsøg på at splitte dens sammenhold.

Over hele kloden hersker uro, men de mest brændende begivenheder i dag sker i Congo og Berlin. Her har modsætningerne i øst og vest en givtig grobund for mere eller mindre godt skjulte forsøg på at få i hvert fald økonomisk integration i Congo, en camoufleret form for kolonialisme. Det er i sin inderste kerne en brydning mellem statskapitalisme og privatkapitalisme udtrykt gennem de to stormagtskonstellationer i øst og vest. Her ligger kimen til en verdensbrand, som en tilfældig begivenhed vil kunne sætte i gang.

Berlin-spørgsmålet siges at afspejle en situation som skyldes Tysklands deling. Formentlig den direkte begrundelse. Mere indirekte er det en kendsgerning, at heller ikke politikere evner at lære af historien, de gentager dens fejltagelser. Og det er altid en fejltagelse at splitte en befolkning som historisk, geografisk og kulturelt hører sammen. Den fejltagelse begik statsmænd ved forhandlinger under anden verdenskrig. Det vil koste dyrt at rette den igen.

Måtte vi blive forskånet for en voldelig løsning, måtte vi blive forskånet for det inferno atom- og brintvåben vil omskabe vor frugtbare klode til. I fredelig og fornuftig udvikling af den kan der skaffes rigeligt til alle, der er uanede ressourcer, som venter på at blive udnyttet, vi må medvirke til at frembringe

200 km/t

Mon ikke »Frontruden« D.L.T. nr. 21 for 5. nov. 1961 har været lidt ensidig i omtalen af de 200 km i timen? Al ære være det pågældende lokomotiv, det er jo en imponerende præstation; men når dette nævnes, burde det vel retfærdigvis også omtales, at englænderne også har et sådant lokomotiv, nemlig det 3-cyl. 2-C-1 loko »Mallard« (type A4), der i 1938 kørte med samme hastighed, muligt endda lidt højere, således at det ikke er rigtigt, når der i artiklen står, at 05002 har sat en verdensrekord, der aldrig senere er anfægtet.

De engelske A4-loko kører stadig (altså også »Mallard«) i den mest krævende hurtigtogstrafik, hvor 140-150-160 km/t ikke er nogen sjældenhed.

Såvidt mig bekendt var 05002 ikke kulstøvfyret. Det var kun 05003.

Venlig hilsen

J. P. A. Andersen.

30 milliarder lire

Den europæiske investeringsbank, hvis hovedsæde er i Schweiz og bl.a. har til formål at finansiere modernisering og udbygning af jernbaner og deres materiel, har nylig vedtaget at yde et lån til Italiens statsbaner på 21 mill. dollars eller ca. 13 milliarder og 104 millioner lire.

Det kæmpemæssige beløb vil i første række blive anvendt til udførelse af dobbeltspor, omstilling af bane-strækninger til el-drift og til udvidelse af stationernes kapacitet. Man har taget fat på moderniseringen af strækningen Genova-Modane-Chambery i Frankrig, og de franske statsbaner har til arbejdet på deres del af denne banelinje fået et lån fra banken på fire mill. dollars.

Desuden er man på italiensk side i gang med at ændre el-systemet fra tre faser til en enkelt, hvilket vil få stor betydning for togtrafikken mellem Italien og Frankrig, der herefter vil kunne gennemføres uden længere standsninger i Genova og Modane, hvor der ellers må skiftes el-motorvogne. Det store arbejde ventes færdigt i foråret 1962 og ventes at ville koste 30 milliarder lire, hvoraf den europæiske investeringsbank altså dækker de 43 pct. gennem lån.

redskabet til denne udnyttelse og en retfærdig fordeling. Vi må hjælpe de økonomisk underudviklede lande, vi må yde direkte hjælp gennem vejledning og undervisning, og ikke gennem en økonomisk integration, der blot vil give modtageren indtrykket af camoufleret kolonialisme.

Vi lever også i de store markedsdannelsers tid. Fællesmarkedet »De Seks« og frihandelsområdet »De Syv«. »De Seks«, hvis udspring vel var tanken om et forenet Europa, og »De Syv«, som hovedpartneren, England, vel håbede kunne føre frem til det store frihandelsområde, som ikke havde »De Seks« varme interesse. Danmark tilsluttede sig »De Syv«, en selvfølge på grund af den stærke handelsmæssige tilknytning til England.

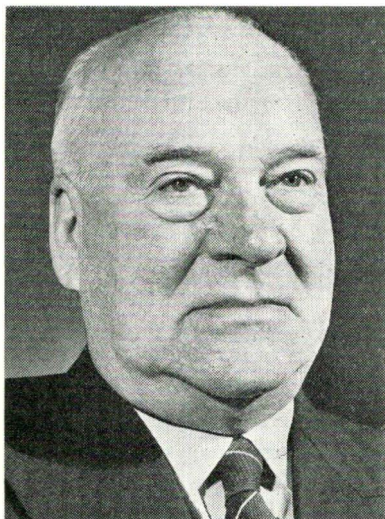
Lige så selvfølgelig må det da være, at vi nu sammen med England søger optagelse i »De Seks«, efter at England må erkende, at »De Syv« ikke blev murbrækker for det ønskede store frihandelsområde. Spørgsmålet er blot om England vil kunne tage en definitiv beslutning med hensyntagen til Det britiske Statssamfund, hvor der er bred modstand mod Englands ansøgning om optagelse i De Seks«.

Er det gode tider vi lever i, er der til gengæld opstået en række problemer af stort omfang, problemer det kræver stor statsmandskunst at bringe orden i. Det fællesskab, man søger, må ses i skyggen af truslen om aggression. Jo flere samlede og jo bedre forberedt desto stærkere står vi. De ihærdige forsøg, der fra øst iværksættes, for at skabe splittelse i vest, kan i realiteten blive en forbundsfælle for de kræfter, som arbejder på at skabe et stærkt og intimt fællesskab.

Forhåbentlig bevares julefreden medens forhåbningerne til det nye år præges af skepsis overfor de udenrigspolitiske fortrædeligheder det må kunne bringe.



*Hovedbestyrelsen
og redaktionen ønsker
medlemmerne og
bladets øvrige læsere
glædelig jul
og godt nytår*



Rødby Havn

»Fremtidens by«

Samtale med Rødby kommunes
borgmester Anders Michelsen.

Hastigt skrider anlægsarbejderne på Fugleflugtslinien frem, og selv om der endnu er næsten halvandet år til den første færge stævner ud fra Rødby Færge er tiden allerede inde, hvor etaterne – Statsbanerne, toldvæsen og politi – begynder at forberede forflyttelsen af de mange tjenestemænd, der skal overflyttes til Rødby Havn.

Men det er ikke bare i etaterne, man sådan forbereder sig på den nye routes åbning, også i Rødby er man langt inde i forberedelserne, fortæller borgmester Anders Michelsen i en samtale, vi har haft med ham.

– Jeg vil gerne allerførst, siger borgmesteren, benytte denne lejlighed, som De så elskværdigt giver mig, til gennem Deres blad at byde de tjenestemænd, som flytter til Rødby Havn og Rødby i forbindelse med åbningen af Fugleflugtslinien rigtig hjertelig velkommen til vor by. Vi glæder os til at se dem hos os og håber, at de må komme til at befinde sig godt i den »Fremtidens By«, som Rødby er blevet med Fugleflugtslinien.

Vi er imidlertid også klar over, at det ikke er gjort med smukke velkomstord alene, og vi har da allerede fra den dag, Fugleflugtsliniens gennemførelse blev vedtaget, i gerning truffet forberedelser til at modtage de mange nye borgere i Rødby kommune.

– Hvorledes, hr. borgmester?

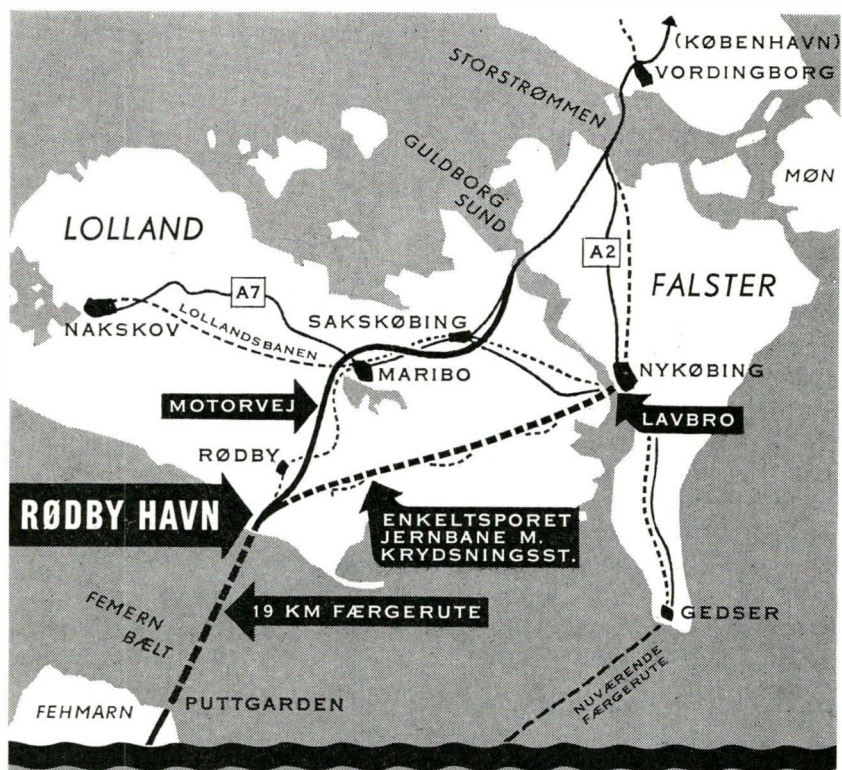
– Det er jo ikke nogen hemmelighed, at Rødby har haft sine store vanskeligheder at slås med, siden skibsværftet krakkede i tyverne. Vi har været igennem år, hvor det på grund af de snævre rammer, som kommunens økonomi afstak, kneb med at leve op til de krav, man i dag ganske naturligt stiller til en moderne købstadskommune. Men vi er lykkeligvis i dag i den situation at kunne sige, at vi ikke blot er ude af vor gamle gæld, men også samtidig har kunnet forberede os på fremtiden, således at kommunen i dag står rustet med alle de sociale goder, man kan forlange. Gader og veje er reguleret, moderniseret og fuldt oplyste. Rødby har to skoler, Rødby byskole og Havneskolen i Rødby Havn, og kommunens skolevæsen er med eksamens-overbygning, som det jo hedder

i vore dage, og gymnasiaster har gratis togrejse til gymnasiet i Maribo.

– Der er noget om, at de har et helt nyt stadion og landsdelens fineste bibliotek?

– Ja, det nye stadion er lidt af vor stolthed. Det er stort og moderne, og vi synes nok, vi kan være bekendt at sige til nye, sportinteresserede borgere, at de hos os vil finde de bedst mulige forhold at dyrke deres sport under. I den forbindelse må jeg måske lige nævne, at vi ved Rødby Havn har Lollands fineste badestrand, ligesom der er en udmærket lystbådehavn ved siden af færgehavnen. Biblioteket kan vi, som De selv siger, også være bekendt, og jeg vil gerne tilføje, at det jo har en afdeling i Rødby Havn.

– For at vende tilbage til de sociale goder, fortsætter borgmester Michelsen, så hører byen ind under Maribo Amts centralsygehusordning, der er udbygget med moderne hospitaler, og vi har alderdomshjem med plejeafdeling, ligesom der er læger, tandlæger, jordmoder, husmoderafløser og hjemmesygeplejersker samt badeanstalt med dampbad, medicinske bade og massageklinik.



Rødby Havn kaldes fremtidens by – et vigtigt bindeled mellem Skandinavien og det øvrige Europa.

– Men alle disse sociale goder er jo ikke gratis for en kommune, så skatten i Rødby er vel stadig den højeste i landet?

– Nej, det er den ikke. Det er faktisk en uretfærdighed imod os, hvis vi stadig skal have det ry på os, for det gælder ikke længere. Rødby kommune er i dag skattemæssigt nogenlunde som de fleste af landets købstæder at bo i, og jeg vil gerne sige, at der ved den udbygning af de kommunale funktioner, vi har foretaget i de senere år, er taget i betragtning, at vi får en række nye borgere, når Fugleflugtslinien åbner. Tilflytningen skulle altså ikke umiddelbart belaste kommunen med nye, store anlægs-

udgifter, og det skulle jo i hvert fald ikke kunne give anledning til skatteforhøjelse, men snarere det modsatte, når vi med kommunens vækst bliver flere om at dele udgifterne ved kommunens daglige drift. Når skatteborgernes antal stiger, uden at kommunens investeringer forøges tilsvarende, vil skatten falde.

Det er svært at kæmpe mod vanry, men jeg kan fortælle Dem, at vi gang på gang har oplevet, at folk kom til os og sagde, at de ikke havde råd til at flytte til Rødby på grund af skatten. Når vi så har regnet ud for dem, hvad de ville komme til at betale hos os, har det altid vist sig, at det enten blev nogle få kroner mindre eller

nogle få kroner mere, end de betalte, hvor de boede. Og jeg vil gerne sige, at vi er parat til at lave det regnestykke for enhver tjenestemand, der nu skal overveje, om han vil søge til Rødby.

– Bortset fra skatten, som altså ifølge Dem, hr. borgmester, ikke er noget større problem i Rødby end andre steder, så er der jo et helt andet problem, hvordan med boligforholdene i Rødby?

– Vi har fra første færd været klar over, at når vi gerne ville have de mange tjenestemænd, der forflyttes i forbindelse med ruten, som borgere i Rødby kommune, måtte der naturligvis også gøres en ekstra indsats for at sikre boliger til dem. Vi har her haft det snævraste samarbejde med etaterne, og med det byggeri, der som resultat af mange forhandlinger og overvejelser nu er i gang eller under forberedelse. Jeg tror at kunne sige, at der ikke bliver noget boligproblem i Rødby for nogen tjenestemand.

– De er allerede ved at bygge boliger til de nye borgere?

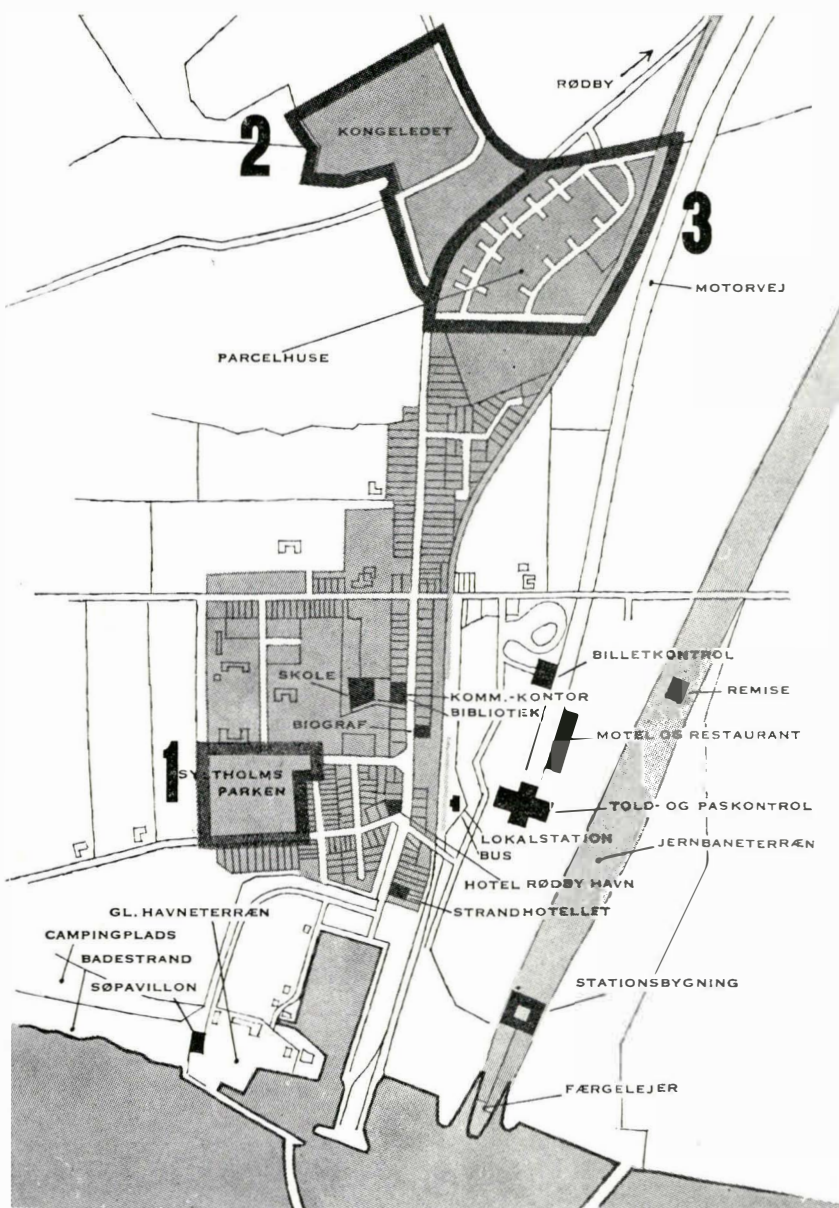
– Ja, og vi er ude i god tid, for de første af de nye lejligheder, der nu er under opførelse, vil stå klar allerede sidst på sommeren næste år, og der vil være bygget ialt 200 lejligheder til den dag, ruten åbner, ligesom vi har truffet foranstaltninger til, at de tjenestemænd, der foretrækker det, kan gå i gang med parcelhusbyggeri.

– Kan De fortælle lidt mere om det boligbyggeri, der er i gang i Rødby?

– Syltholmsparken, som er under opførelse, bygges af Rødby Almennyttige Boligselskab ved Dansk Almennyttigt Boligselskab. Det bliver et stort moderne boligkompleks i to etager med 106 lejligheder og 8 enkeltværelser, beregnet på unge tjenestemænd. Det er byggeri af den standard, man kan kræve i dag, og alle lejligheder er med spisekøkken, udstyret med køleskab, stålvaske og elkomfur, og såvel i køkken som i badeværelse er der flisebeklædte vægge.

– Hvordan er lejlighedstyperne?

– Der er 2-værelses lejligheder på 65–66 kvadratmeter, hvor huslejen efter beregningerne i dag bliver om-



1 og 2 viser placeringen af »Syltholmsparken« og »Kongeleedet« og 3 arealet til parcelhusbyggeri.

kring 270 kr. månedlig, 2 værelser og kammer på ca. 80 kvadratmeter til 320 kr. om måneden og 2 værelser og 2 kamre på ca. 96 kvadratmeter til ca. 380 kr. Man må dog huske på, at huslejen for de fleste vil blive mindre end de her nævnte tal, fordi kommunen yder huslejetilskud efter de almindelige regler for familier med to børn eller flere.

– Hvor meget drejer det sig om?

– Disse tilskud er så graduerede, at spørgsmålet kun kan besvares, hvis man kender den pågældende lejers indtægt og børneantal, samt hvilken lejlighed, han ønsker. Vi er i Rødby på kommunekontoret parat til at besvare spørgsmål i hvert enkelt konkret tilfælde, blot man henvender sig til os. Vi er i det hele taget altid til tjeneste med oplysninger af enhver art om de forhold, vi kan byde vore nye borgere.

– Der var også andet byggeri under forberedelse?

– Flere boligselskaber overvejer byggeri i kommunen, og helt konkret er Rødby Almennyttige Boligselskab i gang med Kongeledet, der gennemføres som montagebyggeri. og som også vil stå færdigt inden sommeren 1963. Her bliver der ca. 100 lejligheder også af fineste standard med spisekøkken o.s.v. Her bliver der 2-værelses lejligheder på ca. 67 kvadratmeter til 250 kr. om måneden, 3-værelses lejligheder på ca. 80 kvadratmeter til omkring 300 kr. månedlig og 4-værelses lejligheder på ca. 96 kvadratmeter til omkring 350 kr. Også her gælder det, at disse huslejer kan reduceres efter de almindelige regler om børnetilskud.

– Det er ikke gjort med huslejen, der skal også præsteres indskud?

– Ja, de ligger på 2500–3800 i disse to komplekser, men jeg har forstået, at man indenfor de forskellige etaters ledelse er indstillet på at anbefale ansøgninger om lønningsforsud til tjenestemænd, der nu flytter til Rødby, og som har brug for det, når de skal have lejlighed eller måske vil bygge selv.

– Ja, bygge selv, man har også forberedt parcelhusbyggeri?

– På den måde, ja, at kommunen har sikret sig de nødvendige arealer til parcelhuse. Kommunen disponerer

i øjeblikket over 85 grunde i Rødby Havn til privat parcelhusbyggeri, de 20 er allerede solgt. Grundene er hver på 700–800 kvadratmeter, og vi sælger dem til 7 kr. kvadratmeteren, hvori er inkluderet vej- og kloakbidrag, idet grundene er byggemodne. Ved købet skal der kun betales 10 pct. ud og resten ved prioritering. Den enkelte køber bestemmer selv, hvordan huset skal se ud, og hvilken arkitekt eller byggefirma, han vil have til at gennemføre byggeriet, hvortil staten yder kvadratmetertilskud efter de almindelige regler med 8 kr. pr. kvadratmeter. Også her står kommunekontoret parat til at hjælpe interesserede med alle nærmere oplysninger.

– Iøvrigt, siger borgmester Michel-

sen til slut, har vi, fordi vi ved, at boligspørgsmålet er stort, når man skal flytte i dag, netop ladet fremstille en brochure, der giver alle oplysninger om de gode boligforhold, Rødby kommune kan byde på. Vi har stillet den til rådighed for de forskellige tjenestemandsgeselskaber og styrelser, og jeg vil gerne takke for, at man er parat til at uddele den til interesserede tjenestemænd.

Og så vil jeg iøvrigt gerne igen sige: Velkommen til Rødby, også hvis De i første omgang bare vil kigge ned til os for at se nærmere på forholdene. Og vi er glade, hvis man venligst vil melde sin ankomst i forvejen, så vi kan være parat til at tage imod.

Gedser-Grossenbrode

Europas mest trafikerede færgerute. Som nummer to kommer Ostende-Dover og nummer 3 Dover--Calais.

I sommer rundede Gedser-Grossenbrode-overfarten jo sit 10 års jubilæum. Ruten har haft overordentlig stor betydning for trafikken mellem det europæiske fastland og Skandinavien, og i anledning af jubilæet er fra tysk side udarbejdet en interessant statistik over antallet af passagerer, deres nationalitet og af bilerne.

Størst interesse har det nok at høre, at Gedser-Grossenbrode er den mest trafikerede overfart i Europa – og i sin art som jernbaneforbindelse måske også den førende i verden.

I året 1960 overførtes i begge retninger mellem Gedser og Grossenbrode 1.331.500 rejsende, 154.800 personbiler, 4720 lastbiler og 2790 busser. Med hensyn til antallet af passagerer giver det i gennemsnit 3600 om dagen. Spidsbelastningen i højsommeren var over 13.000 rejsende om dagen. Til sammenligning tjener, at færgen »Danmark« mellem Gedser og Warnemünde i 1960 overførte 47.500 rejsende og 2800 personbiler.

Hvad angår de to færgesoverfarter, der følger på anden- og tredjepladsen efter Gedser-Grossenbrode, var tallene for Ostende-Dover 1.312.000 rejsende og 650 personbiler. Og for

Dover-Calaix 73100 personbiler. Derefter fulgte overfarten Boulogne-Folkestone med 713.200 rejsende og 114.300 personbiler.

Af de rejsende på Gedser-Grossenbrode i 1960 var der 164.700 danskere, 149.000 vesttyskere, 132.600 svenskere, 41.700 amerikanere, 17.400 hollændere, 12.800 englændere, 11.100 italienerne, 9.400 franskmænd, 9.000 østrigere og 7.700 svejtsere. Antallet af nordmænd har man kun for tiden fra april til december 1960, hvor det androg 21.300.

Det store antal rejsende fra Vest- og Sydeuropa viser betydningen af de gennemgående, internationale ekspresser. I månederne april-juni rejste der flere svenskere over Gedser-Grossenbrode end danskere.

I sommerhalvåret 1938 var der i Danmark 177.659 udenlandske gæster, mens antallet i sommerhalvåret 1960 var 335.405, og Østersø-overfarten har sikkert haft sin store andel i dette tal. – Nu ser man med interesse hen til, hvordan tallene vil stille sig, når den langt kortere rute Rødby Havn-Puttgarden i 1964 kan præsentere sit første årsresultat, da overfarten ventes åbnet i sommeren 1963.

S.O.S. Berlin!

Pjecen S.O.S. Berlin beskriver, hvorledes »skammens mur« nu snor sig gennem Berlins før så travle gader og pladser og ikke blot har lammet alle handelsforbindelser mellem Øst- og Vest-Berlin, men også har forårsaget ubeskrivelige menneskelige lidelser.

Denne mur, som de østtyske kommunistiske myndigheder har rejst midt igennem Berlin, er den klareste mulige indrømmelse af, at det østtyske system er totalt mislykket. Det er den eneste måde, hvorpå myndighederne har kunnet standse flygtningestrømmen fra Øst- til Vesttyskland. I løbet af de sidste ti år er mere end tre millioner mennesker flygtet over grænsen, og i de sidste uger inden grænselukningen var tallet flere tusinde pr. dag. Mænd og kvinder opgav alt, deres hjem, deres slægtninge og deres ejendele, for at opnå friheden.

Årsagerne til masseudvandringen fra Sovjet-zonen i Tyskland er fremmed herredømme, diktatur, fattigdom. Hver af disse ting kan få folk til at forlade deres hjemland og søge en friere og bedre tilværelse andetsteds. Men i Østtyskland er der en kombination af alle disse ting. Den østtyske regering er et marionetregime. Den har aldrig turdet udsætte sig for en prøvelse ved frie valg; dens myndighed er ikke baseret på folkets vilje, men på udenlandske tanks. Den østtyske leder, Ulbricht, og hans fæller er kun ansvarlige over for Kreml. Ulbricht's styre er et lydigt redskab for de fremmede herskere. Sovjetzonen i Tyskland er en politistat af værste slags, dens metoder ligner i alle enkeltheder et fascistisk diktatur. Bønderne er blevet eksproprieret og gjort til middelalderlige livegne. Arbejderne i fabrikkerne får usle lønninger, og der bliver fastsat produktionsnormer for dem, som ligger langt over, hvad en normal arbejder er i stand til at udføre. »Arbejdskonkurrencer« og lignende opfindelser vrider den sidste anstrengelse ud af arbejderen. Han kan ikke selv vælge, hvor han vil arbejde. Og strejkeretten eksisterer ikke.

I det hele taget eksisterer der ingen faglige rettigheder. Der findes noget, som kaldes fagforeninger, men deres ledere vælges ikke af arbejderne, men udpeges af de højere magter, og deres opgave er ikke at kæmpe for arbejderens rettigheder, men at bevare »arbejdsdisciplinen«. Den kommunistiske faglige Internationale, WFTU, har ikke ytret eet ord i protest mod den krænkelse af menneskerettighederne, som finder sted i Berlin; den har tværtimod afholdt en speciel konference i Berlin, som lydigt godkendte det østtyske regime's handlinger.

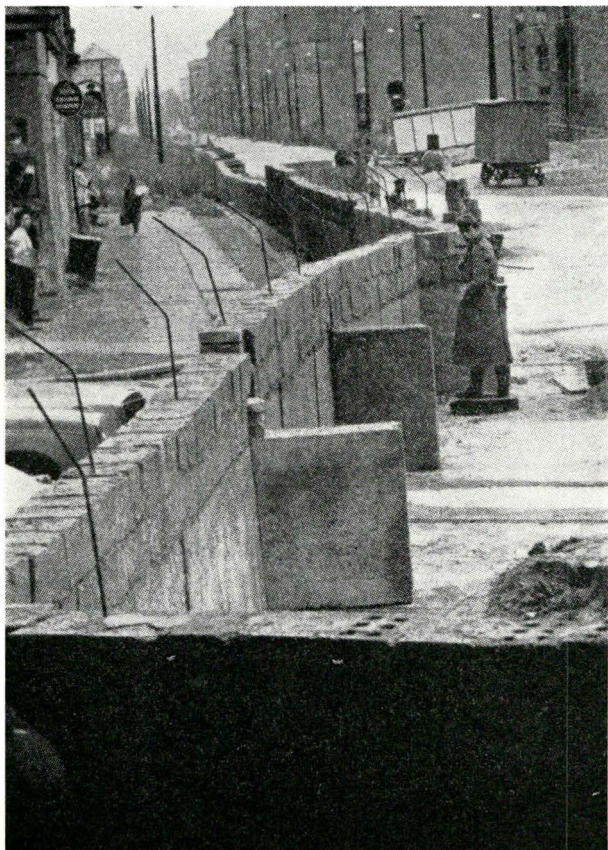
Pjecen beskriver videre de dårlige økonomiske forhold i Østtyskland, hvor de vigtigste fødevarer – seksten år efter krigens afslutning – stadig er rationeret, hvor der overalt er mangel på klæder og almindelige husholdningsartikler, og hvor boligsituationen er katastrofal. Dette skyldes for det første den systematiske udbygning fra Sovjet-Unionens side, for det andet at Sovjetzonen ligesom alle andre totalitære stater er nødsaget til at opretholde en stærk politistyrke, som nu også skal bevogte den forhadte mur, medens den tredje og vigtigste grund er, at arbejdere i et slavesamfund, hvor meget de end bevogtes og tyranniseres, aldrig vil producere så meget som frie arbejdere, der er organiseret i frie fagforeninger og frit kan forhandle om deres løn og arbejdsforhold. Det er grunden til, at det kommunistiske system i det lange løb altid vil bryde sammen.

Ved lukningen af grænsen mellem Øst- og Vest-Berlin har østtyskerne ikke alene mistet deres mulighed for at undslippe; de har også mistet muligheden for at sammenligne livet i Østtyskland med livet i den frie verden. Det har altid været en torn i øjet på myndighederne i Sovjet-zonen, at østberlinerne, blot ved at gå over grænsen, har kunnet se, hvor helt anderledes og hvor meget bedre tilstandene er i Vest; de har blot behøvet at sammenligne butiksvinduerne i de to dele af byen, sammenligne varernes kvalitet og priser, sammenligne de moderne beboelsesejendomme i Vest med de forfaldne slumkvarterer i

Øst, kort sagt sammenligne hele levestilstanden under de to systemer.

Der er blevet sagt meget om Den tyske Forbundsrepubliks »økonomiske mirakel«. Den vesttyske fagbevægelse deltager langt fra kritikløst i denne ros; den har ofte rettet skarpe angreb mod regeringens økonomiske og sociale politik, kritiseret dens mangel på socialt ansvar og kæmpet mod dens reaktionære tendenser. Men dette er netop forskellen mellem Den tyske Forbundsrepublik og Sovjet-zonen i Tyskland; i forbundsrepublikken kan arbejderne og deres organisationer kritisere de forhold, de ikke synes om, og hjælpe med at ændre dem; i Sovjetzonen kan de intet gøre, fordi det kommunistiske system ikke tåler den ringeste kritik eller selvstændighed. Ved hjælp af et demokratisk system, der er baseret på frie valg og alle de andre fundamentale menneskerettigheder, har forbundsrepublikken fuldført en bemærkelsesværdig genrejsning efter krigen. Den har opbygget en økonomi med fuld beskæftigelse, hvor enhver har chancen for at udnytte sine evner bedst muligt. I mellemtiden har økonomien og livet som helhed stagneret i Sovjetzonen. Det er det klareste bevis for, at den kommunistiske vej fører til fattigdom og slaveri.

Der gives derefter en beskrivelse af »det tyske problem«. Ved zone-delingen i 1945 mellem U.S.A., England, Frankrig og Sovjetunionen blev det bestemt, at Berlin, som geografisk ligger i Sovjetzonen, skulle administreres af alle fire magter i fællesskab. De vestlige besættelsesmagter overdrog efterhånden i deres zoner mere og mere ansvar og selvstyre til tyskerne, og i 1949 besluttedes det at danne forbundsrepublikken af de tre vestlige zoner. Sovjetregeringen havde på anden måde lige fra begyndelsen administreret sin zone gennem en gruppe kommunistiske marionetembedsmænd. Da den omsider forfremmede denne klike til en »regering« i 1949, var det kun navnet, der blev ændret, idet den sovjetiske zone siden da har kaldt sig »Den tyske demokratiske republik«. Imidlertid var også Berlin blevet splittet i en østlig og en vestlig del, hvilket ikke havde været forudset, da det øvrige Tyskland blev



delt. Hvor som helst og når som helst de har haft lejlighed til det, har tyskerne på begge sider af jerntæppet erklæret, at de går ind for et genforenet Tyskland under een regering med sæde i Berlin.

Frie faglige Internationale har altid støttet dette ønske, ikke alene fordi den går ind for, at alle folk bør have retten til selvbestemmelse, men fordi den er overbevist om, at et delt Tyskland er en fare for verdensfreden. Også vestmagterne har, efter nogen tøven i begyndelsen, erklæret sig for tysk genforening. Kun Sovjetunionen har til stadighed nægtet tyskerne retten til selvbestemmelse – vel vidende, at kommunisterne vil lide nederlag ved et frit valg.

Khrushchov forlanger, at vestmagterne skal anerkende Ulbricht-regimet, og vestmagterne vil muligvis gøre dette for at bevare freden. Men anerkendelse kan ikke omdanne Sovjet-zonen til en selvstændig stat; det kan kun Khrushchov ved at tillade frie valg, og det vil han aldrig gøre. Kommunisterne vil ikke være tilfredse, så længe Vest-Berlin ligger som en frihedens forpost i deres midte. Deres tidligere forsøg på at udsulte

Til venstre: Skammens mur mellem Øst- og Vest-Berlin. Til højre: En ældre kvinde fra et hus på »grænsen« springer ned i redningssejl som vestberlinske brandmænd holder udspændt.



En østtysk folkepolitibetjent springer over pigtråden til friheden.

byen ved at afskære dens fødevarerforsyninger slog fejl på grund af vestmagternes faste beslutsomhed. Nu prøver Khrushchov en ny vej; han siger, at Vest-Berlin bør være en »fri-stad«, hvormed han mener, at den skal være underkastet Ulbricht-regimet, som skal kontrollere alle forbindelser mellem Berlin og Vesten, herunder de allieredes luftkorridorer, således at byen kan afskæres fuldstændig, hvis det ønskes. Og dette er ikke et forslag, der er tænkt som et forhandlingsgrundlag – Khrushchov truer med atomkrig, hvis hans krav ikke accepteres betingelsesløst af Vesten.

I Berlin er kommunismen afsløret i al sin nøgne hæslighed som et system for udbytning og undertrykkelse, som pålægger befolkningen grusomme ofre og ikke engang kan tilbyde materielle goder til gengæld. De tyske arbejdere, som ved dette af førstehånds-erfaring, er immune over for den kommunistiske virus. Men for at advare arbejderne i andre lande, som hidtil er blevet sparet for denne erfaring, har FFI anset det for sin pligt at udbrede kendskabet til de faktiske forhold omkring Berlin.

OLIE

Villy Kortsen har haft en samtale med direktør Fløtkjær fra Arbejderne Fællesorganisations Brændselsforretning, der er travlt beskæftiget med bygning af 14 lagertanke til olie på Prøvestenen. Om et år skal byggeriet være færdigt. Hermed virkeliggøres drømmen om kooperativ indsats overfor monopolbeherskelsen af olie- og benzinsalget. Alle troede at Fløtkjær var tosset, da han for mere end en halv snes år siden første gang rejste tanken om at komme ind på oliemarkedet. Men nu er det en realitet.

Stærke modstandere.

Det kan iøvrigt ikke undre, at det måtte tage lang tid, inden man var rede til at gå i gang.

Olieområdet er vel et af de områder, der kræver størst kapitalindsats for blot at være med, og samtidig et felt, hvor internationale kæmpekonger har opnået enorm indflydelse og blandt andet i kraft af deres internationale virksomhed kunnet se stort på – ja, rent ud i praksis har kunnet se bort fra – de enkelte landes bestemmelser af skatte- og udbyttemæssig karakter.

Men samtidig med, at vi er på et felt, hvor modstanderen har større konservatisme er dominerende – har mange synspunkter på den kooperative side skullet bøjes mod hinanden.

Det er ubestrideligt, at nogle af landets største forbrugere af olie findes inden for andelsbevægelse og kooperation. Det gælder f.eks. andelsmejerierne og andelsslagterierne, og det gælder ikke mindst de 5–600 almennyttige boligselskaber, der i stadig større omfang bruger olie til opvarmning.

Mange forhandlinger har fundet sted for at få koordineret disse mange kræfter, men desværre uden synderligt held. Parterne inden for andelsbevægelsen sprang fra. Så meget styrke end på noget andet – måske bortset fra de felter, hvor træghed og mere glædeligt er det, at det alligevel er lykkedes at skabe en treklang – Sveriges Oljekonsumenters Riksförbund (OK), FDB og AFB, der både ideologisk og forretningsmæssigt er af betydelig værdi.

Ethvert skandinavisk samarbejde vil blive hilset med glæde, men særlig stor må glæden være i en tid, hvor det ellers er så som så med virkelig-

gørelsen af de mange festtaler om de skandinaviske brødrefolk.

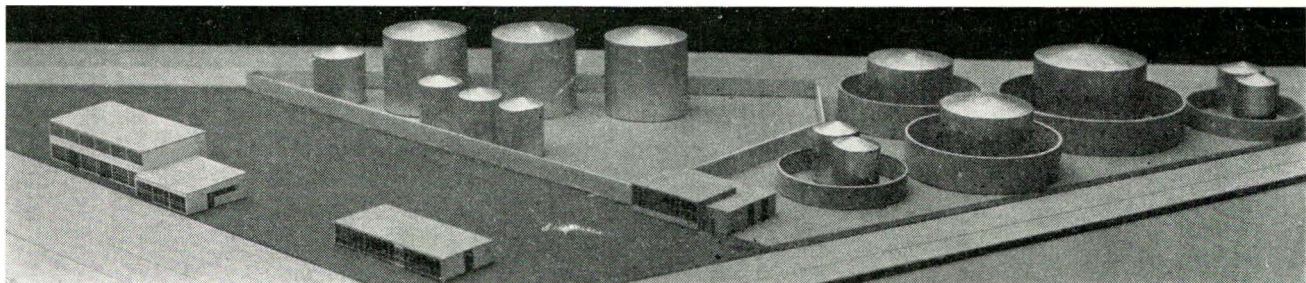
Svenskerne har vist, det kan lade sig gøre.

OK er et ungt foretagende. Det er stiftet den 22. marts 1945 af Kooperativa Förbundet, Svenska Lantmännens Riksförbund, Bilägernas Inköpscentral (IC), Västskustfiskarnas Centralförening og Svensk Andelsfisk. Denne medlemsrække betød, at både kapitalbaggrund og salgsapparat var i orden fra starten. Tankanlæggene havde i 1946 en lagerkapacitet på 40.000 m³. Den er i dag mere end fordoblet. Salget var i 1947 34 mill. kr. I 1957 298 mill. kr.

OK opererer med store tal – også når man ser på procenterne dels i forhold til 1959 og dels til det samlede svenske forbrug. Leverancerne af flydende brændsel og drivmidler er fra 1959 til 1960 steget med 24 pct. til 1,9 mill. liter. I løbet af de sidste 2 år er OKs salg steget med mere end 50 pct. samtidig med, at den samlede stigning i Sverige kun er på 24 pct. I 1960 har OK stået for 14 pct. af den samlede svenske indførsel på 13,5 mill. m³. For 5 år siden var OK's markedsandel kun knap 10 pct. Hele den kraftige udvikling har betydet, at OK i 1960 var Sveriges næststørste olieimportør, og meget tyder på, at førstepladsen nu er indtaget.

Internationalt kooperativt oliesamarbejde.

En så stærk udvikling som den beskrevne kommer naturligvis ikke af sig selv. Det kræver stærke linjer bagud til oliekilderne, og det kræver et veludbygget salgsapparat. På mere end 1000 steder i Sverige leveres OK-benzin. Selvbetjeningen har holdt sit indtog på IC's servicestationer. OK er førende med hensyn til prisned-



Herover: Model af AFB's nye tankanlæg på Prøvestenen.

sættelser og har en betydelig del af æren for, at Sverige – bortset fra skatter – har Europas laveste benzinerpriser. Selvfølgelig har denne konkurrenceevne medført rygter om dårlig kvalitet. De forstummede, da OK som det første foretagende i Europa i 1955 introducerede en premiumsbenzin med oktanværdien 93.

Salgsapparatet var ikke meget værd, hvis konkurrenceevnen kunne ødelægges gennem leverancevanskeligheder. OK er garderet. Gennem egen tankskibsflåde bringes olien til tankanlæggene. OK har hidtil set en fordel i at kunne købe olien, hvor den på købstidspunktet var billigst. Den fordel eksisterer stadig, men der kan opstå vanskeligheder, og man har derfor gennem det Internationale kooperative Olieselskab sikret sig koncession på olieboring i Nordamerika.

Nordiske oliekonsumenter.

Det kan ikke undre, at direktør Fløtkjær er glad for at komme i kompagni med en så stærk partner som OK, selvom han stærkt understreger, at ingen skal forvente at se servicestationer skyde op som paddehatte på rekordtid. Der vil komme en stærk kooperativ indsats på hele olieområdet, men i første omgang vil indsatsen ske med hensyn til brændselsolie. På dette område har man apparatet, der kan bygges videre på. AFB har siden 1945 gennem datterselskabet AFB Benzin & Olie forhandlet olieprodukter og har derigennem skabt et salgsapparat, der kan danne grundlaget for videreudbygningen. Det første, der sker, er, at OK og FDB hver indskyder 250.000 kr. i selskabet, således at den samlede aktiekapital bliver 1,5 mill. kr., og samtidig tager selskabet navneforandring til *Nordiske Oliekonsumenter*. Det kooperative fremstød vil først ske på Sjælland og Lolland-Falster. Et fremstød i Jylland og på Fyn vil kræve yderligere tankanlæg, men hvis udviklingen i Danmark skal ske med samme tempo som i Sverige, vil det ikke vare længe, før det kan ske i samarbejde med de øvrige brændselsforretninger inden for Fællesrådet for Arbejdernes Brændselsvirksomheder i Danmark.

Nordiske oliekonsumenter Indkøbsforening.

Importen skal ske gennem et særligt importselskab – *Nordiske Oliekonsumenter Indkøbsforening*, hvori hver af de tre deltagere har indskudt 1,5 mill. kr. Det er dette selskabs byggeri på Prøvestenen, Fløtkjær ikke kan lade være med at tale om. På en 20.000 m² stor grund opføres som nævnt 14 tanke med en samlet lagerkapacitet på 32.500 m³. De mange tanke betyder, at hele olieområdet – benzin, petroleum, dieselolie, gasolie og let og svær fuel-oil kan dækkes. Samtidig skabes der plads til udvidelse dels af de 14 tanke og dels ved opførelse af nye, således at den årlige kapacitet kan komme op på 2–300.000 m³. Der bliver naturligvis folkerum og kontorbygning, og desuden opføres en automatisk tappehal, hvor man bliver i stand til at tappe 200.000 liter på dunke på 8 timer.

Fra koks til olie.

Ovenpå denne redegørelse bliver der igen mulighed for at vende tilbage til spørgsmålet om Fløtkjær selv, d.v.s. det bliver til lidt om selve den hæderkronede brændselsforretning, for »selvom det måske nok er en fejl, så bliver forretningen jo et og alt for én – og det lægger iøvrigt større forpligtelser over på Det kooperative Fællesforbund. Så må udsynet og overblikket komme derfra«.

AFB oprettedes i 1916, efter at Fællesorganisationen i København allerede i 1915 var begyndt at importere tyske koks, som solgtes meget billigt til arbejderne. Forretningen udviklede sig meget hurtigt til at blive Danmark største kulforretning og nåede op på en årlig omsætning på 60 mill. kr. Den gyldne tid varede ikke ved, og i 1929 måtte forretningen

reorganiseres, således at importselskabet blev solgt, samtidig med at der blev truffet en gældsordning, der bl.a. indebar, at fællesorganisationens medlemmer pålignedes et ekstrakontingent. Da Fløtkjær blev direktør i 1933 var forretningen faktisk grossist for De forenede Kulimportører, og da gælden endelig var betalt i 1939, kom krigen. I 1945 var man imidlertid klar til igen at importere selv, og siden har virksomheden været i konstant fremgang.

Der er i dag 60–70 ansatte, og det samlede salg er nu så stort, at den årlige bruttofortjeneste i AFB alene er knap 1 mill. kr. Virksomhedens aktiekapital var i 1916 25.000 kr. fordelt i aktier på 100 kr. indskudt af organisationer inden for Fællesorganisationen i København, hvis formand, Alfr. Bjørklund, siden 1955 har været formand for AFB. Efter at bl.a. en række boligselskaber og Arbejderbevægelsens kooperative Finansieringsfond har indskudt ansvarlig kapital, er denne kommet op på 1 715.500 kr., og der vil i forbindelse med oliefremstødet ske yderligere store kapitalindskud, bl.a. fra Finansieringsfonden, hvis formand, Eiler Jensen, med stor glæde meddelte Finansieringsfondens beretningsmøde, at oliesagen havde medført nye, store indskud fra et stort antal fagforbund.

Fløtkjær understreger vigtigheden af den kooperative indsats ved at sige, at således som det er i dag, kan man kun ligge på højde med de andre. Det er ikke muligt at føre den selvstændige prispolitik, man af hensyn til forbrugerne kunne ønske. Nu kommer muligheden endelig – iøvrigt på samme tid omtrent som i Norge, hvor olieselskabet under Norges Kooperative Landsforening er blevet datterselskab af OK. Der er altså tale om en skandinavisk enhed på olieområdet, der må få en vældig styrke.





Tak

Hjertelig tak for venlig deltagelse ved vor kære far, lokofører Andreas Niensens begravelse.

Tak for krans og fanernes tilstedeværelse.

Børn og svigerbørn.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

A. H. K. Petersen,
Lokomotivfører, København Gb.

Juletræsfester

Odense

Odense afdelings årlige juletræsfest afholdes onsdag den 27. december 1961 (på HK's bygning) selskabslokalerne, Klingenberg 15, Odense.

Børnene samles kl. 18.45 til indmarchen, der finder sted kl. 19.00 prc. Efter juletræet kl. ca. 20.30 optræden, derefter bal til Otto og Kurts sangduo.

Pensionister og pårørende indbydes venligst.

Festudvalget.

København

De københavnske afdelinger afholder juletræsfest tirsdag den 2. januar 1962 kl. 16.45 i Folkets Hus, Enghavevej 40 (store sal).

Som tidligere år vil der blive en festlig underholdning for børnene, samt servering af chokolade og juleboller, ligesom den flotte godtepose nok skal gøre lykke.

De voksne er der også tænkt på, efter børnenes fest er slut kl. 21, bliver der gratis julebal til tonerne af vore gamle bekendte »Carls glade drenge«, der har Ada Michaelsen som solist.

Vi holder samme billetpris som tidligere, 3 kr. for egne børn, 5 kr. for fremmede børn, 3 kr. for voksne.

Billetter kan købes hos:

Jørn Thillemann, Gb. Tlf. 34 18 53.

Knud Ravn, Gb. Tlf. HE 2073 x.

S. O. Steen, Gb. Tlf. 30 21 54.

N. V. Ø. Jensen, Hgl. Tlf. Ta 7122 x.

H. Henningsen, Av. Tlf. 78 47 35.

Salg af børnebilletter slutter den 30. december 1961.

Benyt indtegningslisterne på depoterne.

Fredericia

Fredericia afdeling afholder juletræsfest torsdag d. 4. januar 1962 kl. 18.00 i hotel »Landsoldaten«s selskabslokaler.

Pensionister og enker indbydes venligst til at deltage i festen.

Indtegningsliste til festen er fremlagt på opholdsstuen.

Helsingør

Helsingør afdeling afholder jule- og nytårsfest den 6. januar kl. 17.30 på »Marienlyst«.

Pensionister samt enker efter lokomotivmænd indbydes venligst.

Andre billetter kan bestilles på remisen.

Bestyrelsen.

Esbjerg

Esbjerg afdelings årlige juletræsfest afholdes mandag den 8. januar 1962 på hotel »Esbjerg«. Indmarch kl. 15.00 prc.

Pensionister med pårørende indbydes til festen. Tilmeldelse på telefon 4642.

Festudvalget.

MEDLEMSLISTEN

Overgået som ekstraordinært medlem pr. 1-12-61.

Pens. lokomotivfører C. C. Larsen, Jyllandsgade 71, Fredericia.

Pens. lokomotivfører M. C. Pedersen, Jyllandsgade 71 A, 1. tv., Fredericia.

Pens. lokomotivfører P. C. Hartvigsen, Slesvigsgade 32, Viborg.

Pens. lokomotivfører A. K. Jensen, Sdr. Ringgade 81, 4., Århus.

Pens. lokomotivfører S. T. Junker, Fredericiagade 66, Vejle.

Pens. lokomotivfører K. K. Pedersen, Lundemarken 66, Kalundborg.

Overgået som ekstraordinært medlem pr. 1-1-62.

Pens. lokomotivfører A. V. Andersen, Fåborggade 19 A, 2., Århus.

Dødsfald.

Lokomotivfører Andreas Nielsen, Brande, er afgået ved døden den 28. november 1961.

Lokomotivfører E. Bjørneboe, København Gb, er afgået ved døden den 14. december 1961.



Landsoplysningsudvalget

*Landsoplysningsudvalget ønsker
medlemmerne en glædelig jul og
et fredfyldt nytår*

Indholdsfortegnelse – 61. årgang 1961

Biblioteker, forsikringsforeninger, legater m.m.	
Forsikringsagenturforeningen i 25 år	40
Grosserer A. Collstrops rejselegat	59
Kong Christian den IX's understøttelsesfond	315
Lokomotivfører A. Henriksen og hustrus legat	354
Lokomotivmændenes enkekasse	318
Lokomotivpersonalets Hjælpefond	334
Om ansvarsforsikring	13
Om livsforsikring	13
Repræsentantskabsmøde i Den gensidige Forsikringsforening for Tjenestemænd ved Statsbanerne	26
Statsbanepersonalets Sygekasse	30
Uheldsforsikringen	261
»Vejlekassen«	268
Dødsfald, mærkedage m.m.	
En fagfælle jubilerer	7
25 års jubilæer – Egon Rasmussen, DJF, faktor Gunner Olsen, lokomotivførerne E. E. Sørensen, Hgl., og J. V. S. Christiansen, Ar	52, 68, 352
Ved Viggo Bundgaards død	180
Viggo Jeppesens død	55
Ferie- og Rekreatiohshjemmet.	
Ansøgningsskema og prislister	94, 110
Ferie- og Rekreatiohshjemmet	3, 92
Svagførerrangement 1961	363
Forskellige artikler.	
Algiers hårde kærne	280
Alpebane til 264 milliarder lire skal gennemføres ..	100
Bella Italia	246
Dag Hammerskjöld	330
Dagspressen om landbrugskonflikten	151
Dampsærtog	232
Danmarks økonomiske status ved årsskiftet	6
Dansk Jernbane Forbund	196
DSB's regnskab	333
»De seks« og »De syv«	316
Den morgenfriske skinnebusfører	59
Der er penge i sikkerhed	324
Det danske Socialdemokrati fylder i år 90 år	216
Elektrificering i Tyskland til 1 milliard mark	297
Elektronindustrien revolutionerer vor tilværelse ..	101
Emolumenter m.v.	93
En fagforeningsdelegation i Paris	76
En større serie diesellokomotiver fra NOHAB	61
Forbedringerne i tjenestetidsreglerne	85
Fordriv ikke trætheden	235
Forhandling om tjenestemandslønninger	21
Frankrig – ak, Frankrig	58
Frontruden	44, 60, 91, 106, 171, 249, 283, 327
Funktionsvederlag	78
Fællesmøder	354
Gevinstmuligheder	12
Hatten af for lokoførerne	296
Held i uheld	296
Hvordan et tog bliver født	248
Hvorfor gør vi livet så svært?	230
Indtryk fra en rejse i Norge!	180
Jernbanebygning i det gamle og nye Kina	22
Jernbane-Esperantister	221
Jernbanens folk	264
Jernbane kæmper med frost, tøj og rotter	298
Jernbane- og transportpolitik i Sovjetunionen	264
Jernbanemuseets virksomhed	220
Jernbanepolitik, socialpolitik og fagforeningspolitik i det nye Kina	36
Jernbaner og industri i Afrika	133
Jordens energiforråd	108
Kan Algier-knuden løses?	358
Kapløbet til år 2000	213
Kaptajnen fra Brolæggerstræde, den gode borger ..	262
Kooperativ olie	378
Københavns Hovedbanegård 50 års jubilæum	359
Lommebogen 1962	354
Nogle træk af jernbanens historie i Østrig	278
Norsk Lokomotivmands Forbunds landsmøde	197
Norske jernbaners langtidspolprogram 1962–1965	214
Nu forsvinder romantikken	88
Ny hovedbanegård i Braunschweig	74
Ny formand for vore hollandske kolleger	196
Ny Østersøforbindelse Danmark–Tyskland	155
Orientexpressen en »saga blott«	282
Overflødige og uvirksomme	218
Pakistans jernbaner	333
Reallønnen fordoblet i Sverige siden 1939	102
Regulering af de særlige ydelser	205
Rettelsesblad til lommebogen	108, 206
Rødby Havn – Fremtidens by	373
SOS Berlin	376

Selvangivelsen	28	Op og ned!	179
Statstilskuddet på 340 mill. frc. blev reduceret til ca. 100 mill.	333	I morgen er der atter en dag	195
Stort forbrug af aluminium til jernbanevogne i Schweiz	245	Tjenestetidsreglerne	211
Stort og småt i Stockholm	284	Fremtidige ansættelsesformer for statens faste personale	227
Studieophold ved De Danske Statsbaner	72	Transportorganisationerne og Fællesmarkedet	243
Sveriges jernbaner skal styres fra 12 centraler	298	Beregningen efter 12-timers bestemmelsen	259
Thomas B. Thrige	152	Ferie- og Rekreativhjemmets udvikling	275
Tilfældighedernes spil	362	Medens et udvalg arbejder	291
Togoverfald i Afrika	245	En ejendommelig forskelsbehandling	307
TV ikke konkurrenten, men et nyt værdifuldt hjælpemiddel	87	Fej for egen dør!	323
Uddrag af statsbanernes beretning	42	Rekruttering og uddannelse af lokomotivpersonale	339
Vest-Øst ved årsskiftet	8	Ydelse af funktionsvederlag	355
Ændring i dyrtidsreguleringen	150		
Økonomisk demokrati 10 års erfaringer inden for kul- og stålunionen	357		
		Medlemslisten.	
		Side	30, 61, 78, 93, 142, 174, 238, 270, 285, 334, 380
		Nye adresser	
		Side	45, 62, 77, 93, 142, 158, 174, 270, 354,
		Adressefortegnelse	125, 253
		Oplysningsarbejdet.	
		Danske Jernbaners Turistorganisation	14, 142, 363
		Kursus 1961	173
		Landsoplysningsudvalget	45, 76, 92, 122, 190, 266
		Oplysningsarbejdet i Århus 1961-62	299
		Studierejsen til Tyskland	166
		Tillidsmandskursus 1961	309
		Vinterens oplysningsarbejde	315
		Personalia.	
		Side 13, 30, 45, 62, 78, 93, 109, 124, 141, 158, 173, 190	
		205, 222, 238, 252, 270, 285, 299, 318, 334, 354, 365,	
		Samarbejdsudvalg.	
		Samarbejdsudvalg	103, 138
		Nyt fra samarbejdsudvalgene	10
		220 moderne passagervogne til 80 mill. sv. kr.	11
		Tekniske artikler.	
		Betjening af MH-lokomotivet	182
		DSB køber nye lyntog	199
		Dieselhydraulisk rangerlokomotiv litra MH	117
		Et ungarsk 350 hk rangerlokomotiv	105
		Lidt om Garratlokomotiver	24
		Moderne gasturbinelokomotivtyper	56
		M/F Knudshoved Halsskov-Knudshoved-rutens nye færge	104
		Radiosamtaleanlæg på lokomotiver	251
		Shay lokomotiver	136
		Under DLF.	
		Side ..	13, 29, 45, 61, 77, 93, 109, 123, 141, 157, 173, 190
		205, 222, 238, 252, 270, 285, 299, 318, 334, 353, 365, 380	
Fra medlemskredsen.			
Betragtninger	295		
Direkte spørgsmål til DSB's ledelse	204		
Dårligere end nogensinde	204		
Feriehjemmet	332		
Hastighedssignalering	294		
Hug og parade	331		
Kan det være rigtigt	236		
Karlekamre	295		
Manglende arbejdsglæde	331, 352		
MH-lokomotiver	294		
MO 1997	138		
Spørgsmål angående erstatningsfridage	204		
Tanker omkring udvidelse af feriehuset	352		
Tasker o.l.	313		
Til hr. Greve Petersen	296		
Til P. Myrthe Hansen	313		
Tjenestetidsbehandling	76, 92		
Tjenestetidsreglerne	331		
Ledende artikler.			
Fra det gamle til det nye!	3		
Hvad med mennesket?	19		
Uafbrudt tjeneste	35		
Færdigbehandling af nye tjenestetidsregler	51		
Ulykken ved Hedehusene	67		
Regulering af løn og arbejdstid	83		
Begge distrikter bør følge samme fremgangsmåde ved uddannelse, udpegning og udnævnelse	99		
Konfliktsituationen på arbejdsmarkedet	115		
Dagssituationen	131		
Nærtrafikken	132		
Lønforhandlingerne	147		
Tjenestetidsreglerne i praksis	163		
LO's repræsentantskabsmøde	164		

ULBJERG



STRUER

Thomas Hansen's Bageri

bringes i velvillig Erindring
Brødet bringes overalt i Byen
Danmarksgade, Struer, Tlf. 308

Frisørsalonen

Jyllandsgade 9 . Struer
anbefales
Gustav Jensen

P. WEILING

Struer . Tlf. 93
Anbefaler alt
i moderne
blomsterbinderi

For Synet en Vinding,
køb Brillen hos Sinding!

★
STRUER . Tlf. 119



VARDE

Salon »Alice«

A. Vetter
Smedegade 4, Varde
Telf. 21352

BALLESGAARD BLOMSTER

Varde . Tlf. 618

EBBE CLAUSENS BOGHANDEL

VARDE - TELF. 21

LANGAA

Jernbanepersonalet anbefales:
Langaa materialhandel

v/ Chr. Bjerre
Telefon Langaa 38

NYKØBING F.

GEORG CHRISTENSEN

Smedemester
Aut. gas- og vandmester
Grøntorvet 8, Nykøbing F. Tlf. 850339
Centralvarme - Oliefyr
Vand - Sanitet

Carl Møller

Smedemester
Aut. gas- og vandmester
Frisegade 39-41, Nykøb. F. Tlf. 852611
Alt bygningsarbejde
udføres

Ewald Andersen A/s

Tømrer -
murer - entreprenør
ingeniørfirma
Nykøbing F. - Telefon 85 08 73

A/s Kulimporten Dania

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

J. B. Schilder

Nørregade 7 - Kbhv. K. - Central 2058
Uniforms-Skrædderi - Målkonfektion

HERNING

Mænd beundrer Deres hår

INGRID E. LEY sætter det for Dem

Bryggergaarden - Herning - Telefon 639

N. C. JENSENS EFTF.

Jes Øst-Jacobsen
URMAGER OG GULDSMED
Telefon 507 HERNING

Stort udvalg i ure, guld og sølv . Reparationer udføres

ESSO Service Station

Johs. Nøhr
FONNESBECHSGADE 16
Herning . Telefon 407

HORSENS

Telefon HORSENS 24850

Worm's
sandkage



Hatting
tvøbakkør

EN GROS - WILLY F. JOHANSEN - HORSENS

HADERSLEV

MØBELGÅRDEN

v/ 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 - Tlf. 2 32 55
Aut. forhandler af LL-radio og fjernsyn

ODENSE

BANZON

Maskinentreprice - Odense - Tlf. 12 88 77
Alle jord- og planeringsarbejder

SØNDERBORG

NU SOM FØR

MØBLER

fra

Central-Møbellager

Æblegade 2-5 - Sønderborg - Telf. 219 24



AARHUS



Borggade 10 - Aarhus - Telefon 21144

Specialværksted for engelske og tyske fjernsyn

Særlig udstyr for hjemme service

Medlemmerne anbefales

v/ H. P. Rasmussen

BAGERFORRETNINGEN Læssøgade 29 - Tlf. Aarhus 2 56 13

Jernbanens fruere anbefales

Fruer Kjoler

Borggade 11 . Aarhus . Telefon 2 56 50



SKOTØJSREPARATIONER

Godt og solidt arbejde

J. JACOBSEN, Arendalsvej 30, tlf. 6 98 53

Hotel »Kragelund«

Højbjerg

Telefon Aarhus 7 09 00

Fotoarbejde - Fotoartikler - Hurtig fremkaldelse af film

CENTRAL KIOSKEN

hj. af Frichsvej og Chr. Winthersvej - Aabyhøj - Telf. 5 74 74

- jeg sætter kulør på Deres tilværelse

Malermester **PEDERSEN**

TELEFON 30585 - AARHUS

"GRETHES" KJOLESALON

Systue for kjoler

SDR. RINGGADE 2, AARHUS . TELEF. 31041

LÆR SKØNHEDSPLEJE OG FODPLEJE

i Aarhus

Grundig undervisning i teori og praksis. Afslutning med eksamination og diplom. Forlang skolens program.

COSMETOLOG-SKOLEN I AARHUS

Salon Cosmé - Søndergade 10-12

Aarhus, tlf. 20102 og 40205

De er på rette spor,

når De handler hos -

Postordrer portofrit over hele landet

ILLUSTRA FOTO

St. Billes Torv 20
Tlf. Aarhus 67366

HENNING NIELSEN

Tømrermester

Tunøgade 32 . Aarhus

Tlf. 3 09 32

Nyt tømmerværksted

Kom med Deres vask i morgen - eller lad os hente og bringe Deres tøj

S. B. vask

HJORTENSGADE 1 - TLF. 212 81

Jernbanefunktionærerne anbefales

TOBAKSHUSET

Randersvej 29, Aarhus, Tlf. 6 92 97

Allt i vin - spiritus og tobakker

nys og brugte til sig eller udleje

Karl Jensen, Sygevoognfabrikant

Ndr. Strandvej 37 . Riskov
Telefon Aarhus 7 98 58

KALUNDBORG

N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

Slagtermester **Børge Rasmussen**

Kordilgade 10

Telefon 173

Privat 1243

Altid første Kl. Varer

OTTO NIELSEN

Malermester

o

Tlf. Kalundborg 447

»Køb det hos

Schau

lige i nærheden«

KALUNDBORG KULKOMPAGNI

Aktieselskab

Tlf. TRETEN

Svenn Høj

Kystens Købmandshandel

Sdr. Nyrup pr. Kalundborg

Telf. Raklev 43

Fiskehus nr. 1

Viktor Nielsen

Tlf. Kalundborg 659

Altid friske Torske- og Rødspættefilet'er samt Fiskefars.

Leverandør til Feriehjemmet.

Spis mere OST,

ring så kommer Fallesen

Leverandør til Feriehjemmet

Tlf. Kalundborg 1029

Kalundborg

Fællesbageri

ESBJERG



Værksted: NIELS JUELSGADE 2 - TLF. 559

Privat: P. GYDESVEJ 71 - TLF. 6475

ESBJERG

MARIBO

K. C. DUE

Telefon Maribo 277

Autoriseret

elektro installatør

RANDERS

Satega

Maskin- og Metalvarefabrik

Telefon Randers 7000

Besøg Hotel **NYBORG STRAND**

Nyborg . Telefon 112

AARHUS

BERNINA symaskine

- det fuldenndte schweizer produkt

Bruunsgade 51 - Aarhus

Telefon 3 31 21

HVILEHJEM

Ældre mennesker kan få ophold under venlige og betryggende forhold

Det Hvide Bånd's Hvilehjem, Riskov v/ bestyrerinde

Fru Magda Thomsen

Telefon Aarhus 7 88 97

Dansk

Varmekedelkompagni A/S

Ny Banegaardsgade 45 - Aarhus

Tlf. (061) 21122

S. Møller Christensen A/S

Papir en gros

Aarhus - Telefon 2 14 33