

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 14 - 20. JULI 1962 - 62. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

FREDERICIA

MØBELMAGASINET

v/ Hermann Hansen & Søn

— det moderne magasin for møbler — vi ompolstrer Deres møbler
Gothersgade 32 — Fredericia — Tlf. 822

Køb Deres frugt og grønt hos

HOUSTRUP's Eftf.

Jyllandsgade 16 — Fredericia — Telefon 367

Læs byens blad...

FRIT FOLK

— et blad i udvikling

Calvi Bageri og Konditori

v/ H. Møller Nielsen

Vestebrogade 34 — Fredericia — Telf. 1006

— vi leverer det bedste brød
— vi anvender kun de bedste råvarer

AASE NEERGAARD

statsexam. ejendomsmægler

Prinsensgade 60 — Fredericia — Tlf. 1554

»LA BELLA«

blomster- og kransforretning
anbefales de ærede medlemmer
Gothersgade 15. Fredericia 598
v. Doris Børnson

LANGAA

D.S.B.'s fruer anbefales:

BIRTHES SALON

Telf. 250 — Langaa

NYBORG

lad vaske ude,

Nyborg Centralvaskeri

Dronningensvej 26, Nyborg. Telf. 199

Bøtcher-Jensen Boghandel

har altid en god bog

Kongegade 14, Nyborg. Telf. 33

Det bedste i

FJERNSYN OG RADIO

V Petersen
Jyllandsgade 22, Fredericia
Tlf. 1033

Fredericia Mejeri

Gothersgade 14

Anbefaler sig med
1. kl.s mejeriprodukter

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.

Perfekt Vulkanisering

v/ S. Monberg Jensen

Vestergade 18, Nyborg. Telf. 872
Vulkanisering-nyt gummi-tekn. artikler

ESBJERG

I. MØLLER THORGAARD

GULD - SØLV - URE - OPTIK

Kongensgade 75, Esbjerg. Telf. 29477



Det førende Schweizerprodukt

Symaskiner

Strandbyplads 3, Esbjerg. Telf. 24485

Uden udbetaling



Som ansat ved

D S B

kan De få en

beklædningskonto

til et beløb af

600 kr.

mod betaling af

60 kr. pr. måned

i 10 måneder

J. Albertsen

Nørre Farimagsgade 68-70

2 minutter fra Nørreport Station

HOLSTEBRO

Det er så naturligt, at du køber dit forbrug af dag- og ugeblade, samt dækker dit tobaksforbrug i

BANEGÅRDSKIOSKEN

Holstebro
Tage Skjød Pedersen

PEDER LYNGS Bageri og Konditori

Sønderlandsgade 25 . Holstebro . Tlf. 592

— vi modtager bestilling på alt bagværk —

RINGPARKENS MALER

v/ ERIK ORLA ANDERSEN, malermester

Ringparken 11 — Holstebro — Telf. 2576

Værksted: Fredensgade 3

Vi udfører alt malerarbejde — Spec. tapet og bygningsarbejde

TÆPPEHUSET

Grønsegade 5, Holstebro, Telf. 2825

Ligeså UUNDVÆRLIG
jernbanen er for trafikken er

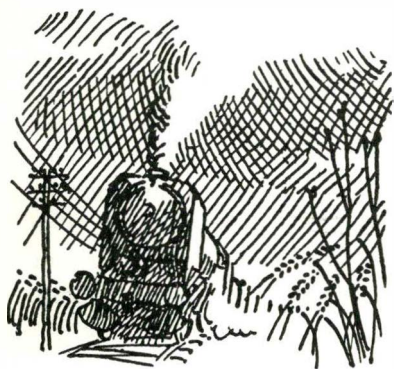


Statsanstalten for Livsforsikring

Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V

Besøg Hotel NYBORG STRAND

Nyborg . Telefon 112



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 14 - 62. ÅRGANG

20. JULI 1962



Indhold:

I en pilletid	223
Automatisering i Jugoslavien ..	225
Storebæltsoverfarten og Havne- gade-Malmøoverfarten	226
Kursus 1962	228
Problemstilling	230
Frontruden	233
Under DLF	234
Personalia	234

Forsidebillede:

Fra Københavns sydhavn



Redaktører:

E. Greve Petersen
(ansvarshavende)

K. B. Knudsen.

Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.

Telefon: Hell. 7269.

Kontortid 10-16.

Lørdag 9-12.

Annonce-ekspedition:

Studivestergade 49, København K.

Tlf. Central 12327 og Palæ 1142.

Giro 22289.

Kontortid kl. 8,30 til 16.

Frederiksberg Bogtrykkeri

Howitzvej 49.

I en pilletid

Overskiften antyder ikke, at vi skal beskæftige os med varer fra medicinalbranchen, men trafikproblemer i relation til et i dagspressen fremkommet forslag om en motorvej på piller til Københavns city.

Det er langt fra nogen hemmelighed, at trafikken i hovedstadsområdet, og specielt det indre af København, har antaget dimensioner, der gør færdene i disse bydele enerverende. Den hastige forøgelse i antallet af motorkøretøjer er katastrofal for en hensigtsmæssig afvikling af trafikken. Der skal en radikal kur til for en løsning, og der fremsættes mellem år og dag adskillige forslag med sigte herpå, men intet har til dato kunnet samle myndighederne til enighed om nogen plans udførelse.

Gennem mange år er der arbejdet med planer om underjordiske baner i København, et projekt, som vil have kapacitet til en rimelig, hurtig og hensigtsmæssig afvikling af gadetrafikken, sammen med de offentlige trafikmidler som findes der. Det lader imidlertid til, at de underjordiske baners tilblivelse lader vente meget længe på sig, sådanne baner man forlængst har i brug i andre storbyer. Der er store tekniske og økonomiske problemer forbundet med projektet, men ingen af dem er uløselige – tværtimod skulle tiden gøre løsningen lettere.

Nu fremkommer der så et forslag om en motorvej på piller. At vejen bygges på piller er ganske ordinært, at den derimod foreslås bygget ovenover banestrækningen fra Svanemøllen station og forbi Hovedbanegården, forekommer os ekstraordinært.

Rationalisering af færdselsforholdene i København bør ikke opfattes som en landsopgave, det må i højeste grad være en opgave, som skal løses af alle hovedstadskommunerne i fællesskab. Det er dette områdes befolkning, som daglig belaster de færdselsveje, der slet ikke kan tage denne belastning. En uendelig strøm af motorkøretøjer skal om morgenen ind og om aftenen ud, en uendelig strøm af køretøjer som, for størstepartens vedkommende, kun transporterer en enkelt person.

Noget mere irrationelt kan næppe tænkes. Og samfundet må som svar, til denne slette udnyttelse af køretøjet, jævne byerne med jorden, for at skaffe plads til kørsel og parkering. Umådelige summer skal ofres for at tilfredsstille en tilbøjelighed, som vi fra en fornuftsmæssig betragtning slet ikke har råd til. Langt mere effektivt og fremfor alt langt billigere kan kollektive trafikmidler klare trafikbehovet. Hvorfor i alverden vil de ikke erkende og handle herefter, de som leder samfundet. Valgte eller ansatte til at lede har de at følge udviklingen op, ikke blot ud fra teknisk rationel tankegang men også praktisk økonomisk.

Det er til den side af sagen fantastisk, at befolkningen kan bilde sig selv ind, at det f.eks. er billigere og mere rationelt, at hver mand har sin vogn. Det er selvfølgelig behageligt, men det er en kostbar foreteelse for landet. At det også giver større mulighed for at barbære hinanden er lidet tilfredsstillende og negativt.

Privat færgerute Vesttyskland-Sverige

Svenske statsbaners store færger mellem Trelleborg og Sassnitz har tidligere forsøgsvis om sommeren sejlet mellem Trelleborg og Travemünde i Vesttyskland. Man ville prøve at skabe en rute for biloverførsel her, og selv om turen er lang, kunne den nok tage nogen trafik fra Gedser-Grossenbrode overfarten.

Nu har svenskerne fået en konkurrent. Hamburg-skibsrederen J. A. Reinecke har på et værft dernede ladet bygge en færge, som hele året rundt skal sejle mellem Travemünde og Trelleborg. Færgen er blevet døbt »Nils Holgersson« og kan tage 120 biler og 900 passagerer. Overfarten tager seks og en halv time.

Nu er svenskerne bar-vante

Sveriges statsbaner er ved at få bygget en serie buffetvogne med køkken i midten. I årets løb skal leveres en halv snes. Desuden ombygger og moderniserer man en del ældre buffetvogne med bardisk.

De første af den slags vogne blev indsat i driften for 25 år siden. Der knytter sig en pudsigt historie til dem, for de fik nemlig en krank skæbne, fordi svenskerne ikke kunne lide at sætte sig ved den lange bardisk, hvor der var 12 pladser på høje stole. Ikke mange ønskede at stige til vejrs på dem, hvorfor statsbanerne måtte lade bardisken afkorte, så der blev flere pladser ved borde i vognen.

Nu ser det ud til, at svenskerne er blevet mere bar-vante. Den lange disk kommer ved vognenes ombygning atter til hæder og værdighed. Spisesalonen får indirekte belysning og desuden små bordlamper, væggene har paneler af asketræ, og vindueskarmene er af teak. Vinduerne bliver hermetisk lukkede og dugfrie, gulvet belægges med rødt linoleum, og der er andre muntre farver i interiøret.

Nu er det sådan i vort lille land, at hver mands mening skal respekteres, derfor en syndig bunke tid til dårlig løsning af trafikproblemerne; men den, som råber op, bliver hørt, og dertil er motororganisationerne dem, der gjalder højest i det store kor. Omkostningerne har da ingen betydning, når det gælder anlæg af bredere og bredere motorveje, og uhyre summer er og vil blive ofret på dette, idet man uden videre drager den slutning, at jernbanerne f.eks. er overflødige; men sammenligner man omkostningerne for samfundet i forholdet mellem jernbane og bils transporteffektivitet, tåler jernbanen særdeles udmærket sammenligningen.

Konkurrencen fra biltrafikken er hård ved jernbanerne, men konkurrencevilkårene er ulige. Banernes takst- og driftspolitik er politisk bestemt, medens bilerne frit kan boltre sig. Banerne må kæmpe en meget drøj kamp for sin eksistens, og den bør benytte enhver lovlig mulighed for at stå sig, ikke for sin egen skyld, men fordi den er rationel transportmæssigt set, og fordi den er billigst samfundsmæssigt set.

Til trods herfor skal man, med det nu fremkomne forslag om en delløsning af det indre Københavns trafik kaos, se vilkårene for jernbanen ført derhen, at disses linieførings luftrum bruges som bilveje på piller. Krig er der mellem jernbaner og biler, og den, der i en krig behersker hele luftrummet, bestemmer også krigens gang. Det vil derfor være helt åndsvagt, om jernbanerne gik med til den slags ideer, som nævnte forslag er udtryk for. Vi skal ikke beskæftige os med forslagets tekniske side, det har vi ikke forudsætning for, men forhåbentlig vil offentligheden finde det mindre opsigtsvækkende, at jernbanerne ikke ønsker sig udbyttet, som tilfældet ville blive med den pillevej.

Der ligger i forvejen et godt udbygget jernbanenet med stor kapacitet. De, som skal »ind« og »ud«, kan lade vognen stå ved S-togstationerne i omegnen og derefter tage toget ind. Det er både sundere for legemet og billigere for dem selv og samfundet.

Det løser trafikproblemerne i Københavns indre bydele. Byens vise fædre slipper for at beslutte nedrivning af en lang række højst brugelige ejendomme, der presses ikke yderligere på boligbyggeriet med erstatningslejligheder, de gamle bydeles præg kan bevares, byens luft bliver sundere at indånde, og støjen formindskes. Der kunne nævnes en lang række fordele flere, som rigeligt imødegår de omkostninger, der ganske overflødigt tænkes øst ud på pilleveje og lignende i København for at kunne transportere hundredtusind motorkørende i lige så mange køretøjer.

Man siger, at hver mand har bil om føje år, og det er troligt nok, med den udvikling vi er inde i. De seneste salgsberetninger viser rekordsalg, men hvadenten dette har rod i Oms eller uhæmmet »ratkløe«, så står det mere og mere klart, at samfundet ikke kan følge trop i denne udvikling. Den har været eksplosiv og har kuldkastet alle myndighedernes beregninger. Den medicin, der nu skal til, er regulering af indkøbet af motorkøretøjer og ikke vejregulering for enhver pris; men det bliver ganske givet en svær pille at sluge.

De første skridt til automatisering i Jugoslavien

De jugoslaviske socialøkonomer lægger vægt på at automatiseringen har en lignende betydning for industrien i dag som dampmaskinen havde i den første industrielle revolution. De hævder, at automatiseringen skal anvendes rationelt i samklang med de forudsætninger som er tilstede i jugoslavisk industri. Denne vurdering er blevet godkendt i sin hovedlinie og er i dag den officielle jugoslaviske politik på dette område. På en nyligt afholdt rundbordskonference om disse problemer, organiseret af dagbladet »Borba« i Beograd, har formanden for Industri-kammeret i Jugoslavien formuleret denne politik således: »Automatiseringen bør indføres i de områder af produktionen, hvor den vil præstere de største resultater i produktivitet, og i de produktionsprocesser hvor arbejderne vil være sikret et maksimum af beskyttelse.«

Selv om kun en femtedel af de industrielle foretagender i Jugoslavien har indført en indledende eller delvis automatisering har man et meget gunstigt udgangspunkt i de omfattende studier, planer og forberedelser som er foretaget i den retning. Dette var hvad planen for økonomisk udvikling i perioden 1961–1965 faktisk havde forudset, da man sørgede for at skaffe de midler til produktion af udstyr og instrumenter til automatiseringen til et meget betydeligt beløb, til veje.

Jugoslaviske industrielle firmaer producerer allerede en hel serie enheder som anvendes i automatiseringen og er baseret på hydrauliske, pneumatiske og elektromekaniske principper. På den elektroniske varemesse i Ljubljana i 1960 viste den jugoslaviske industri blandt mange andre ting også lavfrekvens-transistorer, germanium diodes og forskellige instrumenter for måling af tryk og flader. Størst opsigt vakte det, at forberedelser er blevet gjort for at producere »elektroniske hjerner«. Elementer til elektroniske kalkulationsapparater er allerede blevet produceret eksperimentelt i jugoslaviske

kernefysiske institutter, og forberedelser til masseproduktion af sådanne instrumenter fuldføres for tiden i »RR« elektronik-fabrikkerne i Nis, som er en af de bedst udstyrede fabrikker i Jugoslavien.

De elektroniske industrigrenes planer, når det gælder produktion af automatiseringsudstyr, er ikke baseret på den nuværende efterspørgsel på hjemmemarkedet, men snarere på forvisningen om at den fortsatte fremgang i jugoslavisk industri vil skabe en sådan efterspørgsel i en meget nær fremtid. Producenterne af dette udstyr har allerede udformet planer for en omfattende kampagne inden for alle grene af industrien for at overbevise driftsledelsen i de enkelte fabrikker om, at de bør indføre dette moderne produktionsinstrument i deres respektive foretagender. Således har Arbejderrådet i elektronfabrikken »Iskra« dannet en sammenlutning for fremme af automatiseringen i industrien under navnet »Automacitja« som omfatter en række fabrikker, der har indført automatiseringsudstyr i sine produktionsprocesser. I Beograd har radiofabrikken »Nikola Tesla« lanceret en lignende bevægelse, mens »Energo-invest«-foretagendet i Sarajevo har taget ledelsen på dette område, på deres eget territorium. Disse sammenlutninger blev hilst som nyttige foretagender på den nyligt afholdte Nationale Kongres for Elektronik Telekommunikationer og Kernefysisk Teknologi (ETAN). ETAN-forbundet var pioneren, da det gjaldt at fremme og indføre automatiseringen i Jugoslavien.

Fra begyndelsen har statsmyndighederne opmuntret og støttet ETAN's pionerbestrebelse på dette felt og ligeledes de enkelte producenter af automatiseringsudstyr. I en række år har denne bevægelse stået under generel ledelse af det Føderale Industri-kammer, som nu har en speciel afdeling for fremme af automatiseringen.

Det stod fra begyndelsen klart

at indføringen af automatisering i Jugoslaviens industri ikke blot er et teknisk men også et socialt problem. Denne side af sagen kom i søgelyset i den offentlige opinion i et konkret tilfælde, da der opstod strid om indføringen af automatisering. I en kommune, hvor en fabrik besluttede at indføre automatisering i sin produktionsproces, afslog det kommunale styre at bevilge den nødvendige kredit med den begrundelse, at dette ville resultere i opsigelse af en del arbejdere. Desuden havde de lokale myndigheder den opfattelse, at indtægten til de kommunale organer ville falde, idet den er baseret på de beskæftigede arbejderes fortjeneste. Man regnede i den forbindelse med at arbejderrådene, som leder fabrikkerne, også i visse tilfælde ville have tilsvarende synspunkter. På den ene side indebærer automatiseringen specielle økonomiske fordele gennem øget arbejderproduktivitet, mens sådanne fordele på den anden side kan blive afvist, hvis de indebærer den konsekvens at et betragteligt antal arbejdere bliver sagt op. Det viste sig imidlertid at vanskeligheder i denne henseende ikke var af alvorlig art, selv ikke i begyndelsen. Erfaringen har vist, at de fabrikker som indførte automatiseringen løbte problemet med overskud på arbejdskraft ved at udvide produktionskapaciteten og oprette nye fabrikker og afdelinger. Imidlertid vil planlægningen på længere sigt, når det gælder anvendelsen af den arbejdskraft som må omplaceres ved automatiseringen, bliver foretaget af den lokale kommune som planlægger hele den økonomiske udvikling i området og bevilger investeringsfonds såvel for økonomisk vækst som for ekspansion, når det gælder de sociale tjenester indenfor det lokale samfunds rammer. Denne form for bredere planlægning af økonomisk fremgang vil stimulere kommunen til at hæve arbejdsproduktiviteten i sine områder og til under denne udviklingsproces at udnytte fordelene ved automatiseringen.

Storebæltsoverfarten og –



Statsbanernes store færgeflåde på Storebælt fik en ny forøgelse den 1. juli, hvor færgen »Sprogø« blev sat ind i driften. Den skulle have været leveret tidligere, men strejken i foråret 1961 forsinkede leveringen.

Med m/f. »Sprogø« får statsbanerne en ny færge til storebæltsoverfarten til afvikling af den stadig stigende biloverførsel på Halsskov-Knudshoved overfarten. M/F. »Sprogø« vil som søsterskibet m/f. »Knudshoved« sekundært kunne anvendes til overførsel af jernbanevogne på Korsør-Nyborg ruten på de tidspunkter af døgnet og af året, hvor biltrafikken vil kunne afvikles med det allerede eksisterende materiel.

M/F. »Sprogø« er derfor forsynet med 3 spor for jernbanevogne på underste vogndæk med samme effektive sporlængde som m/f. »Knudshoved«, og vil således som jernbanefærge kunne overføre 30 almindelige godsvogne, medens den som bilfærge vil kunne overføre godt 200 personbiler.

Færgen har følgende hoveddimensioner:

Største længde	109,16 m
Største bredde over fenderliste	17,70 »
Frie højde på underste vogndæk	4,35 »
Frie højde på øverste bildæk	2,00 »
Dybgang, lastet	4,60 »
Fart på prøvetur	18 knob

Færgen er bygget som et helsvejt stålskib. har dobbeltbund i hele sin længde, og er forsynet med så mange vandtætte skodder (ialt 12), at den kan holdes flydende, selv om hvilke som helst af to ved siden af hinanden beliggende vandtætte rum ved en kollision skulle komme i fri forbindelse med søen. De i de vandtætte skodder anbragte vandtætte døre er indrettet til at kunne lukkes hver for sig og alle på een gang fra en central i forreste styrehus, og kan, ligeledes ad mekanisk vej, åbnes og lukkes fra begge sider af skoddet. Når dørenes lukning er sket fra centralen på broen, vil de automatisk lukke sig igen, såfremt de åbnes for passage på stedet.

Også i brandteknisk henseende er der truffet vidtgående foranstaltninger til sikring af færgen og dens passagerer og besætning. Udover den internationale sikkerhedskonventions krav om inddeling i brandzoner, er der indrettet brandsikre trappeopgange, således at passagerer og besætning fra samtlige rum på mellemdækket kan slippe op på et af de øverste dæk uden at skulle ud på vogndækket. Til slukning af brand findes der et vidtforgrenet lednings-system, således at en brand vil kunne slukkes overalt i færgen enten med vand eller skum; endvidere er der overalt i færgen anbragt håndskumslukkere.

Færgens maskinelle anlæg består af 2 stk. enkeltvirkende, to-takts dieselmotorer af B. & W. type 750 V. B. F.-90 af Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri's fabrikat. Maskinerne udvikler tilsammen 8700 IHK. ved ca. 200 o/m., og skal give færgen en højeste fart på prøvetur på 18 knob. Færgen er desuden udstyret med 4 stk. 6 cyl. hjælpemotorer B. & W. type 625 – M.T.B.H. – 40 med ladeluftkølere, hver med en effekt på 550 EHK. ved 500 o/m. Hjælpemotorerne leverer strøm til færgens elektriske styremaskiner, ankerspil, capstans, øvrigt hjælpemaskineri, radar, radio m.m., samt til den omfattende lysinstallation og varme- og ventilationsanlæg. Endvidere leverer hjælpemotorerne strøm til den i forskibet anbragte tværpropeller. Denne propeller, som er af KaMeWa's fabrikat med vendbare blade, er anbragt i en cylindrisk tværkanal i forskibet, og bliver trukket af en i forreste styremaskinrum anbragt elektromotor på 500 HK. Propellen kan dirigeres fra såvel forreste som agterste styrehus, og vil kunne give et sidetræk på op til ca. 7 tons til henholdsvis styrbord og bagbord. Specielt for et skib af denne type, som er særlig udsat for vindens påvirkning på grund af den meget store overbygning, vil en sådan tværpropeller være en værdifuld hjælp ved besejling af færgelejerne.

Havnegade-Malmøoverfarten

Restriktionerne på overfarten fra 1. juni 1961 gav omkring 25 % nedgang i trafikken, men efterhånden har situationen stabiliseret sig, så trafikken nu kun ligger ca. 10 % lavere

Tirsdag den 19. juni 1962 blev et nyt skib sat ind i sejladsen på København Havnegade-Malmøruten. M/S Ørnen afløste M/S Sankt Ibb, der er solgt til et finsk rederi. M/S Ørnen er bygget af Alborg Værft A/S.

Skibet er dobbelt-skruet, og har ror såvel for som agter.

Hoveddimensionerne m.v. er som følgende:

Længde overalt	72,74 m.
Længde i lastet vandlinie	64,00 m.
Bredde i hoveddæk	13,60 m.
Sidehøjde fra køl til hoveddæk	6,00 m.
Dybgang, lastet	4,00 m.
Hestekraft (tilsammen for to motorer)	4400 I.H.K.
Omdrejninger ved fuld ydelse	300 o/min.
Prøvetursfart	17 knob
Service-fart	ca. 15 knob
Passagerantal	1200
Personbiler	30 stk.

I skibets hovedmotorrum er der opstillet 2 stk. 7-cylindrede, turboladede hovedmotorer, type B.W. 735-

V.B.F.-62 med en samlet ydelse på 4400 I.H.K.

Agten herfor findes akselrummet med forskellige pumper, centrifuger og andet hjælpemaskineri.

Foran for hovedmotorrummet, adskilt ved et vandtæt skod, er der i hjælpemotorrummet anbragt 4 stk. hjælpemotorer af type Frich's 6185 C.T., der hver yder 300 B.H.K. ved 750 o/min. og afgiver 250 K.V.A.

Skibet er forsynet med dobbeltbund i hele sin længde, og har duvnings (trim)-tanke såvel for som agter.

I motorrummets sider findes krængningstanke til at modvirke opstående krængninger, når ekstraordinært mange passagerer stiller sig op i een side ved landgang.

Skibet er bygget til opfyldelse af danske bestemmelser og efter den internationale sikkerhedskonvention af 1948, hvorfor det er forsynet med alle moderne redningsmidler, plastic-redningsbåde, redningsflåder og moderne navigatoriske hjælpemidler.

Skibet er forsynet med en række vandtætte døre, der kan bevæges elektrisk fra et centralpanel på broen

såvel som elektrisk på stedet fra begge sider af skoddet; endvidere ved håndbevægelse fra hoveddækket - det øverste, vandtætte dæk.

Også i brandteknisk henseende er der truffet vidtstrakte foranstaltninger til sikring af skibet, såsom brandsikre gange gennem hvilke man kan komme op på de øverste dæk i tilfælde af brand. Ligeledes er dækket under cafeteria isoleret mod brand på bildækket. Fra en skumbeholder anbragt i akselrummet kan der ved en opstående bilbrand hurtigt etableres en særdeles effektiv skumslukning gennem flere brandslanger.

På overfarten København (Havnegade)-Malmø disponerer A/S. Dampskibsselskabet »Øresund« og Rederiaktiebolaget »Øresund« efter indsættelsen af M/S »Ørnen« over følgende skibe (idet M/S »Sankt Ibb« udgår af flåden):

Under dansk flag:

M/S »Absalon«.

M/S »Ørnen«.

Under svensk flag:

M/S »Øresund«.

M/S »Gripen«.



Kursus 1962

på

feriehjemmet



Påny har vort feriehem været rammen om foreningens kursus for tillidsmænd og medlemmer. Påny har landsoplysningsudvalget efter dygtigt initiativ skolet en række kolleger og sendt dem ud i praksis for nyttiggørelse af den bibragte viden.

Fra ankomsten den 1. juni og til kursets afslutning den 8. juni, gennemgik kursisterne et intenst arbejdsprogram spændende over et koncentreret, krævende gruppearbejde og en række interessante, belærende foredrag.

Ankomstaftenen bød formanden for landsoplysningsudvalget, J. V. Christiansen, velkommen til de fremmødte kursister og gæsterne fra de samarbejdende organisationer. Efter en række praktiske oplysninger og inddeling i grupper til arbejdet de

følgende dage tilbragtes aftenen i kammeratligt samvær.

Ved morgenbordet den følgende lørdag morgen blev efternølerne, eller skal vi sige de langsomt opvåkende, hilst af de morgenduelige med det traditionelle brøl. Med det begyndende sprælske sind ovenpå den stimulerende morgenmad stemte flaghejsningen sindet mere til ro før kursusarbejdet tog sin begyndelse.

Udviklingen fører stadige forandringer med sig i de bestemmelser, vi som statstjenestemænd er underkastet, det være sig lønning, pension, tjenestetid, regler for sygedage og mere specielt vore turvalgsregler. Disse emner fik da også en grundig gennemgang i grupperne, og vi kursister har kun lovord og tak til kursus- og gruppeledere for den form

arbejdet tilrettelagdes under, og den ildhu hvormed de bankede reglerne ind i hovederne på os.

Som supplement til gruppearbejdet – et led i et mere almengyldigt kendskab til tidens rørelser – var dagligt indlagt et foredrag. Rutebilchef Herluf Larsen talte om DSB's rutebilsdrift. Han gennemgik den historiske side af rutebilvæsenet, dets daglige drift, herunder konkurrencevilkårene overfor den private rutebilsdrift, den som havde nødvendiggjort, at DSB havde måttet give sig i kast med rutebilsdrift. »Væsenet« har nu 510 rutebiler, hvortil er knyttet en personalestyrke på omkring 1100 mand. I 1932 tilbagelagde DSB's rutebiler 59.000 km, i driftsåret 1961/62 mere end togtredive millioner km. Tal som kendetegner en enorm udvikling. Som afslutning på en udbytterig eftermiddag besvarede foredragsholderen forespørgsler fra kursisterne.

En ny dag oprandt i strålende sol. Med iver kaster vi os ud i problemerne i grupperne indtil denne dags foredrag løber af stabelen. Foreningens hovedkasserer, G. A. Rasmussen, taler om regnskabsforståelse. Grundigt og letfatteligt beskrev han foreningens økonomiske stilling, hvorledes kontingentet fordeltes på de forskellige fonds, og hvad pengene blev brugt til. Videre fik vi kort fortalt om Kooperationen og dens formål, pengemarkedets problemer, herunder handel med obligationer. På sin friske facon replicerede G. A. på de spørgsmål som stilledes ham.



Næste dag som forrige, strålende sol, og et par af studiegrupperne finder behag i at flytte arbejdet ud i det fri. Denne dags foredrag er helliget fællesmarkedsproblemerne. Ingen ringere end smedenes formand, Hans Rasmussen, har påtaget sig at behandle disse problemer for os. Uden at være brændende varm tilhænger af vort lands tilslutning til fællesmarkedet »De Seks«, giver han udtryk for at af to onder foretrækkes det mindste. Hans Rasmussen fortalte om grundlaget for de to europæiske markedsdannelse »De Seks« og »De Syv« og påpegede at Danmarks tilslutning til fællesmarkedet »De Seks« var nøje forbundet til Englands tilslutning eller ikke. Beklagede imidlertid at det ikke var et samlet Skandinavien som søgte om optagelse i »De Seks«. Til optagelsen knytter sig imidlertid ikke blot økonomiske problemer, der er lige så fuldt politiske og kulturelle. Et lille land som vort ville få svært ved at gøre sig gældende i samme forhold som f.eks. Benelux-landene. Et samlet Norden ville have været en langt gunstigere position i denne markedsdannelse. Hans Rasmussen behandlede industriens problemer, ca. 20-25 pct. ville ikke kunne klare sig i konkurrencen. Spørgsmålet om arbejdskraftens bevægelighed udover landegrænserne mente han ikke var så presserende, som nogle ville gøre det til. Rejseafstandene var jo store, og desuden var der jo i de sydlige lande højkonjunktur som her hos os. Mente at der skulle holdes folkeafstemning om tilslutning eller ikke, eller udskrives valg til folketinget, så det blev et nyt som tog stilling til sagen.

Tirsdagen bragte os en artig overraskelse. Morgenkaffe på sengen. Det var »fars dag«. Det havde derefter ingen vanskeligheder at komme ud af fjerene og frisk gå til dagens arbejde. »Tak for kaffen« til frøken Petersen og hendes flinke piger. Mi-



»Klokke« Lassen

nisteren for Grønland, Michael Gam, tog denne dag talerstolen i besiddelse og gav et klart billede af bestræbelserne for at hjælpe den grønlandske befolkning beskæftigelses- og skolemæssigt. Der opbygges industrier og skolereformer gennemføres. Man brugte f.eks. at undervise på dansk i de første klasser for derefter at gå over til grønlandsk. Det havde givet de bedste resultater. Når talen tidligere var om Grønland var den almindelige mening, at der gjordes

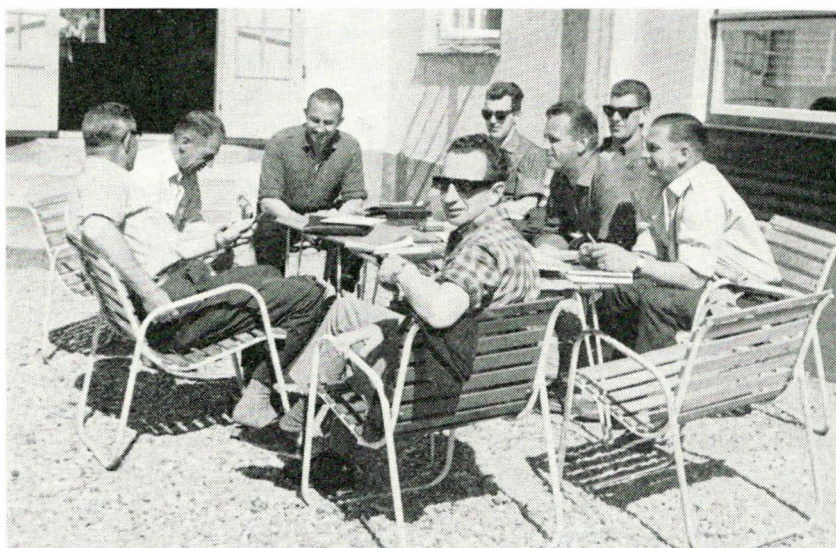
for meget deroppe, nu har de samme fået den rette indstilling og spørger om der gøres nok.

Foreningens næstformand, S. Suneson, behandlede om onsdagen foreningens arbejde, overgangen fra damp- til dieseldrift, lønoverenskomst, resultaterne fra sidste kongres og sluttelig spørgsmålet om »Er vi os selv nok«, idet han mente, at blot vi havde dygtige folk på de rigtige pladser, da kunne man udmærket gå ud fra en bredere front.

Det belærende afrundedes den sidste dag af en kursusdebat, som indledtes af J. V. Christiansen. Aftenen stod i afslutningsfestens tegn. Blinde fra Raklevgård gav en fin underholdning med sang og musik. Der taltes for organisationen, landsoplysningsudvalget, frøken Petersen og hendes piger og foreningens formand, E. Greve Petersen sluttede af med at takke dem, som havde været med til at skabe den gode stemning ved afslutningsfesten og udtalte håbet om, at kursisterne havde haft udbytte af kurset.

Når jeg kaster et blik tilbage over dette års kursus springer det gode kammeratskab mig i øjnene, men der var også en dejlig ramme, et veltilrettelagt arbejde, dejligt vejr, frøken Petersens gode mad, pigernes friske optræden, ja, der er grund til at ønske et vel mødt næste gang, der kaldes til kursus på Røsnæs.

A. C.



»Nold«s studiegruppe i det fri

Problemstilling –

Fællesmarkedet og »oms«
stiller krav til vores voms
gode gamle appetit –
sul og skat bli'r mareridt.

Man forsager kødets lyst,
fælles tro er fælles trøst.
I et fint og fælles bo,
skal der findes fred og ro.

Adam var i Paradis –
Eva sagde: »Værsgo spis«.
Æblet åd han dum og dorsk,
sikke dog en kæmpetorsk.

Nu skal vi jo drik og mad
søbe af et fælles fad.
Som formaning står der bag
adamsævlets nederlag.

Vil det store fællesskab
mon gi' bonus eller tab.
Bli'r der solskin eller regn,
er det store spørgsmålstegn.

Vi har fået store og nye problemer
at tage stilling til, skønt der Gud
skal vide i forvejen er nok til at for-
styrre stemning og sindsligevægt.

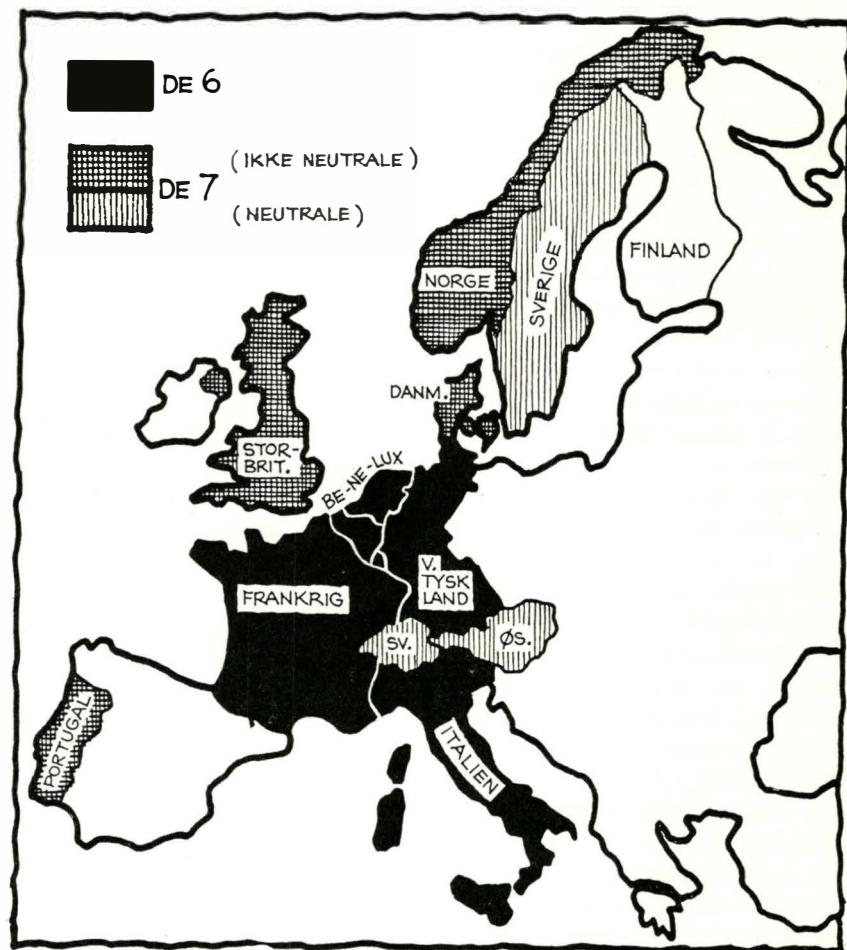
Når nu også fællesmarkedet og
»omsen« er kommen med ind i bille-
det, bli'r der nok en del at spekulere
over.

Efter at Adenauer og de Gaulle
fornyelig har kysset europæisk ven-
skabspagt i Paris, har denne gestus
vakt bekymring i England, fordi fæl-
lesmarkedsplanerne derved er komen-
nen ud af balance.

For os statister til det storpolitiske
spil er det meget svært at spå om
fordelene eller bagdelene ved mar-
kedssamarbejdet, men man må gå ud
fra at diplomaterne, der har forstand
på de dele, handler ud fra en god
samvittighed.

Foreløbig er det landbruget, der er
skeptisk, man tvivler på den hen-
sigtsmæssige kontrol med smørret og
flæsket.

Men nu hvor den slanke linie er
modekrav – i hvert fald går det sva-
ge køn radmagre og hundesultne om-
kring – lyttes alvorligt til de forman-
ende røster, der fortæller, at smør-
ret er årsag til åreforkalkning, så vi
dør alt for tidlig, hvorimod vi ved
brug af majsolie kunne forlænge li-
vet. Men mon ikke adskillige ville
betakke sig for denne sundhedssub-
stans på morgenkrydderen.



Flæsket er jo vort nationalprodukt
endda i en sådan grad, at grisebas-
sen har fået et hædersmonument i
Århus – den lille kloge gris, der som
et stort dumt svin letter ben til for-
argelse for blufærdigheden.

Men ligesom Manneken-Pis i Bru-
xelles er det blevet en turistattrakti-
on, så grisseriet har sagtens øvet en
virksom propaganda for bacon i Lon-
don og grisetæer i Liberia.

Muligvis må vi derved på hjemligt
terræn nøjes med soflæsk, og trang
til en svinekotelet må henvises til en
udenlandsk cafe.

Men det er iøvrigt lovlig tidligt
at anstille dybsindige betragtninger
over fællesmarkedsplanerne, der er
under forberedelse.

Man må håbe på, at forsøg og for-
nuft kan samordnes, når konventio-
nerne skal bekræftes.

»Omsen« er derimod et mere aktu-
elt begreb – vi har den, om vi end
kvier os ved belastningen.

Den har allerede givet anledning
til en mægtig hamstring i det afgifts-
fri interval.

For jernbanernes vedkommende er
bilerne det foruroligende moment.

Der er næsten blevet panik i fore-
tagendet.

Det statistiske departement oply-
ser, at i 1961 var indregistreret
74.000 nye personvogne. Det endelige
facit var 60.000, idet de resterende
14.000 var henvist til bilkirkegården
som ophugningsemner.

Ved årsskiftet var der ialt 469.000
personbiler og 189.000 last- og vare-
vogne, d.v.s. at hver syvende beboer
var i besiddelse af bil.

En prognose for 1962 anslår en
indregistrering på 80.000 og en op-
hugning på 20.000, altså en forøgelse
på 60.000.

Men omsen har fremmet efter-
spørgslen, så der allerede med ud-
gangen af maj var indregistreret
47.000 nye vogne, og tallene for juni

og juli vil sikkert vokse formiddabelt, så et samlet årsresultat på ca. 100.000 nye vogne skal ikke overraske.

Så er det, at vi jernbanefolk får flere nye grå hår i kraniet ved udsigterne til færre passagerer og flere færgeudvidelser. Men man skal nu ikke straks male fanden på væggen.

Den kaotiske gadetrafik i myldre-tiden i forbindelse med de såre be-grænsede parkeringsmuligheder vil sandsynligvis betyde en vis reservation hos det bilinteresserede publi-kum, således at på de kortere di-stancer bliver bilen stående på den hjemlige jernbanestation eller i ga-ragen, da man ikke har tid til at fim-se rundt efter en ledig holdeplads.

På de længere afstande overvejes nok af den erfarne billist, om ben-zinforbruget, beskatningen og gum-misliddet ikke er mindst lige så kost-bart som flyvetur, sejlads eller fut-tog, og foruden at være billigere er det bekvemmere at nå bestemmelses-stedet på en mere nerveberoligende måde.

Så er det ikke noget postulat, at den mægtige bilinvasion kan give jernbanerne mere at bestille. – Større rejselyst og større godsbefordring var nok den hurtigste og heldigste afkla-ring af underskudsspørgsmålet, for småpengene der skal opnås ved per-sonalebesparelser, skal man være no-get forsigtig med, da det må gå ud over det servicekrav, som borgerska-bet forlanger og nok yderligere øn-sker sat i vejret. En rimelig løn for kvalificeret arbejdskraft, må med de krumspring pristallet har gjort være ganske naturlig.

De to balancefaktorer, der skal holde underskuddet i ave, er trafik-forøgelse eller takstforhøjelse, begge forhold vil sikkert være nødvendig for jernbanernes økonomiske genop-bygning.

Fra England og Sverige har man eksempler på, at nationalisering ikke har været en brugbar formidler af rationalisering. Det har vist sig me-get kostbart at tage underernærede privatbaner ind under statens vinge-fang.

Men mange andre problemer burde imidlertid afklares, fordi de skaber usikkerhed og uro.

Man savner overalt på kloden ret-ningslinier for hensigtsmæssige transportforhold mellem biler og ba-ner.

På en international jernbanekonfe-rence for godt en halv snes år siden blev fastslået, at landevejstranspor-ten for privaterhvervet blev henvist og begrænset af de områder, hvor jernbanerne ikke havde særlig beret-tigelse eller kun kunne byde en dår-ligere kundebetjening.

Det forspring, som landevejstrafi-ken har i konkurrence med jernba-nen, er kunstige fordele, idet sidst-nævnte har lovmæssige forpligtelser både i tarif- og trafikmæssige hen-seende – og som følge af den større investering større omkostninger.

Bilerne eller rettere busserne afgør selv priserne, kan vælge de ruter, der betaler sig, og bestemme arbejdsvil-kårerne for personalet. Under sådan-ne forhold er privaterhvervets over-legenhed ikke videre overbevisende, men nærmest af skadelig og økono-misk karakter, fordi samfundet må betale for det overdimensionerede transportbehov og de pekuniære tab, som jernbanen lider derved.

Der hersker nu en vis spænding om, hvorvidt fællesmarkedet har til hensigt at gøre det europæiske trans-portvæsen til en enhed.

Da de internationale organer in-denfor transportvæsenet som følge af, national suverænitet hindrer opret-holdelsen af en effektiv kontrol, hvor kontinentets interesser skulle stå

over nationens, er det nødvendigt med en europæisk transportmyndig-hed, der har til opgave at organisere transportvæsenet på en sådan måde, at det opmuntrer og fremskynder kontinentets økonomiske Kooperation og tilfører Europa et effektivt, be-hovmæssigt og økonomisk trafikbe-redskab, der i fælles interesse kan betjene og styrke de kulturelle og handelsmæssige forbindelser mellem landene.

Den indbyrdes forståelse på det internationale område er p.t. ikke særlig iøjnefaldende, så det vil mu-ligvis volde en del besvær at tilrette-lægge ensartede synspunkter og ret-ningslinier for det trafikmæssige do-mæne, skønt det er de samme proble-mer, der trænger sig på, og hvis løs-ning er en betingelse for en tilfreds-stillende afklaring af de respektive befordringskategoriers magt – og myndighedssfære for derved at tilve-jebringe naturlige konkurrencefor-hold og tilpasse økonomien efter be-hovet.

Gennemføres disse principper i de yderste konsekvenser, må der nok i første omgang slås betydeligt af på servicekravene, og man må være for-beredt på bitre og barske ord fra overflødige konkurrenters virkeom-råde. Men hvis jernbanens under-skud ikke skal virke som skræmme-billede, og der ikke fra autoriteter-nes side træffes foranstaltninger til de lempelser, som de offentlige tra-fikmidlers samfundsmæssige betyd-



ning berettiger til og samtidig anvendes en stabilisering af befodringsmulighederne, vil utvivlsomt en takstforhøjelse være den eneste farbare vej til at skabe den ønskede regnskabsbalance.

Spørgsmålet er så blot at afgøre, hvilken måde eller hvilket middel, der foretrækkes.

Vil man den produktive vej til trafikhvervelse gennem en hensigtsmæssig konkurrencebegrænsning, må den økonomiske situation stabiliseres, eller jernbanerne betragtes som et samfundsnyttigt instrument, og skatten bidrage til driftsomkostningerne. Ellers må det forretningsmæssige princip ved takstforhøjelser eller en reduceret toggang blive toneangivende.

Naturligvis kan de respektive muligheder kombineres, men så helt nemt bliver det nu ikke at løse problemet.

Men hvem siger iøvrigt, at det skal være nemt. Det er ofte tilfældet, at jo vanskeligere en opgave er, des større interesse og energi vil der være for at løse den.

På en vis måde vil omsen influere på markedsbetragtningerne, men da disse er mere fjerntliggende og i international henseende noget udflydende, bliver det nok omsætningsafgiften, som foreløbig sætter sindene i bevægelse.

Om udløsningen så er sket i engros- eller en detail-leddet kan vel forbrugerne se nogenlunde liden skabsløst på.

Da både statskasse og skattelem-pelse kommer i betragtning ved fordelingen af provenuet, kan man vel nøjes med at knytte næverne i bukselommerne som en mild protest mod indirekte skattekrav.

Der er nu arbejdsstof i fuldt mål for regering og rigsdag, endda i så rigelig mængde, at sommerferien sagtens må benyttes til at gøre sig fortrolig med problemerne. Men da vi alligevel ikke som følge af polartemperaturen kan hygge os ved badestrand eller sammen med forædte gemytlige skovsvin, kan det være ganske rart at have noget at beskæftige tankerne med, når man er træt af at glo på det ikke altid lige humørfulde fjernsyn.

Mr. Skeptik.

Ansvaret

»Vor Stand« behandler i det senest udkomne nummer ansvaret for den nuværende økonomiske situation og skriver:

»Når en illusionist udøver sin kunsten, vil der altid mellem publikum være personer, der ikke begriber, hvordan det hele er gået til. I deres kvide griber de til den gamle kliche: Han har det oppe i ærmet.

Når tvivlen drejer sig om, hvorledes det danske samfund har båret sig ad med at bevæge sig fra økonomisk stabilitet og fremgang til den aktuelle økonomiske situation, hører man ud fra en nærbeslægtet uvidenhed en næsten lige så stående vending: Det er organisationernes skyld.

Påstanden støttes ikke af nogen tilbundsående analyse heller ikke af organisationernes ansvar for den regning, der nu via omsforliget præsenteres for os alle.

Hvis man uden videre godtog påstanden om, at organisationerne bærer ansvaret for de seneste års udvikling, ville der vel samtidig være al mulig anledning til at se nærmere på begrebet organisation. For de fleste

vil det i denne sammenhæng være ret oplagt at identificere organisation med lønmodtagersammenslutninger, der umiddelbart står bagved den stedfundne lønglidning gennem forbedrede aftaler og overenskomster. Nu er indkomstforøgelse jo langtfra et fænomen, der udelukkende kendes af lønmodtagerne, og derfor vil det være lige så naturligt at rette blikket mod andre organisationer, som f.eks. erhvervsorganisationer og brancheforeninger, som ved deres indsats søger deres medlemmer dækket ind for lønglidningen for ikke at sige, at de i mange tilfælde netop for at udnytte højkonjunkturen har sat ekstra pres på den lønglidning, der er et selvfølgelig produkt af en situation, hvor arbejdskraften bliver en efterspurgt vare.

Når man derfor taler om organisationernes indflydelse på lønglidning og indkomstfordeling herhjemme, må man gøre sig klart, at vi alle er orga-

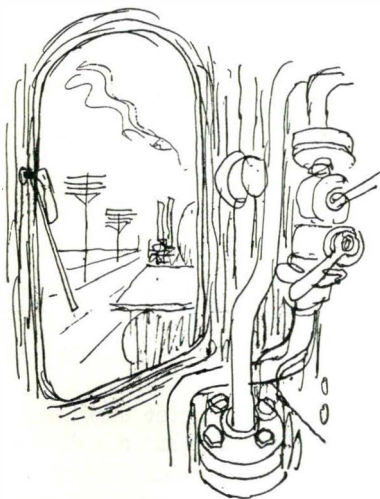
niserede og herigennem forsøger at bevare eller helst forbedre vor position i forhold til øvrige samfundsgrupper. Ret beset en måske noget egoistisk indstilling, men uafvendelig under et system, hvor de forskellige gruppers fremskridt ikke følges ad.

Fra mange sider er der sagt mange ord om at vise tilbageholdenhed i kravs fremsættelse, og disse ord ville også have en vis berettigelse, såfremt alle behov var dækket.

Dette er imidlertid ikke tilfældet, og derfor skal man næppe vente de store resultater af den nævnte opfordring.

Set fra et tjenestemandssynspunkt vil det være nødvendigt at advare imod, at staten som arbejdsgiver ensidigt tager de velmenende opfordringer til efterretning, før der er skabt bedre rekrutteringsmuligheder og foretaget nødvendig regulering af visse lønplaceringer, som tiden har løbet over ende«.

Frontruden



Oversvømmede jernbaner almindeligt i Pakistan

Landets trafikvæsen kom i svære vanskeligheder ved adskillelsen fra Indien.

Et land, hvis jernbanedrift man ikke hører meget til, er Pakistan, det bjergrige land, som grænser op til Indien og før var en del af det vældige indiske rige. Der har ellers været jernbane her i over hundrede år, og den 13. maj 1861 åbnedes linien Karachi-Kotri, en strækning på 105 engelske mil. 25 år senere overtog den indiske stat en række mindre privatbaner, og man nåede da op på 1851 miles statsdrevne banestrækninger.

Senere gik udviklingen stærkt fremad indtil den første verdenskrig, hvor banernes navn var North Western Railway, men en ting af skelsættende betydning var det, da Pakistan i 1947 blev selvstændigt og adskilt fra selve Indien. Materiellet var i Pakistan, men i en stærkt nedslidt tilstand. Kul havde man tidligere kun fået fra Indien, og efter adskillelsen var import derfra udelukket. Dette medførte store vanskeligheder for togdriften i den nye stat, og der var ikke anden vej end at gå til drastiske forholdsregler. Persontrafikken måtte nedskæres med 75 pct., og der indførtes ligeledes store restriktioner i godstrafikken, ligesom der kun på

hovedlinierne blev opretholdt en nogenlunde trafik.

Da Pakistan opstod som stat blev 1847 miles af banestrækningerne »afskåret« og forblev indiske. I løbet af forholdsvis kort tid fik man en kulimport i stand fra andre lande til Pakistan, og ved at gå over til dieseldrift i større stil overvandt den nye stat jernbanekrisen. Det lykkedes også at få en mindre kulimport fra Indien, og i midten af 1950 havde man nået den samme trafikmængde som før adskillelsen af de to lande.

Det er ellers forhold af en særegen karakter, der råder for Pakistans statsbaner, og man regner nærmest oversvømmelser for noget normalt. I halvtredserne var det særlig galt. Oversvømmelse i september 1950 anrettede skader for seks mill. rupees, i 1954 for 1,2 mill., i 1955 nåede tallet op på fem mill. rupees, i 1957 androg skaderne 6 mill. og i 1960 atter fem millioner rupees. En rupee er godt to danske kroner, så man vil forstå, at der har været tale om kolossale vandskader.

Der er ansat 115.000 mennesker ved Pakistan Western Railway, som banernes officielle navn nu er. Man råder over 3055 personvogne, 29.700 godsvogne og 903 lok. Persontrafikken giver 39 pct. af den samlede indtægt. Som noget ganske enestående findes i Pakistans tog fire personvognklasser, to for de bedre stillede og to for de mindrebemidlede. De to sidstnævnte klasser optages af 99,5 pct. af det samlede antal rejsende.

Godstrafikken øges stærkt. I 1960 lastedes i havnebyen Karachi ikke mindre end 1.052.252 godsvogne eller 45.857 flere end det foregående år.

Ikke konkurrence fra biler i Polen

De polske jernbaner blev under krigen sønderbombet, men genopbygningen er sket i et forbavsende hurtigt tempo, og med hensyn til kilometerlængde ligger Polens statsbaner på femtepladsen i Europa. Om fire år regner man med at være gået bort fra dampdrift. Alle hovedlinier elektrificeres, mens sekundære baner får dieseldrift.

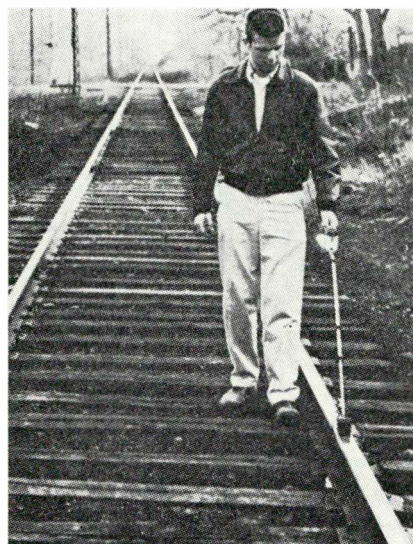
Rangerbanegården Odlany i Warszawa er gjort fuldautomatisk og ekspederer daglig 3.500 vogne. En endnu større banegård er under bygning i Tarnowskie Gory i Schlesien, som skal kunne ekspedere 6.000 godsvogne i døgnet.

De polske statsbaner har ingen konkurrence fra lastbiler, sådan som det er tilfældet herhjemme. Efter ministeriel bestemmelse må lastbiltransporter ikke udføres over 50 km, hvorfor de kun bliver et supplement til jernbanerne. Ikke rentable baner bliver nedlagt, men først opretter de polske statsbaner buslinier sideløbende med disse baner og med lavere takster. Når publikum så er vænnet til at benytte busserne, bliver jernbanen sløjfet.

Vidunder-opfindelsen: ultral lyd

For 25 år siden fandt amerikanske videnskabsmænd ud af, at der er noget, som hedder ultral lyd. Disse lydbølger har et så højt svingningstal, 20.000 i sekundet, at de ikke kan opfattes af menneskeligt øre. De senere forskninger af ultral lyd i forbindelse med el-impulser har bragt opsigtsvækkende resultater.

Disse udnyttes både i industrien og inden for medicinen ved helbredelse af sygdomme, og ultral lyd anvendes af jernbanerne i USA for at konstatere eventuelle skinnebrud. På billedet ses en amerikansk ingeniør, som med et lille ultral lyd-apparat på en lang stang afprøver skinnerne.





Opmærksomhed frabedes

Eventuel opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

C. E. Møller, lokomotivfører, Tønder H.

Eventuel opmærksomhed ved mit jubilæum den 1. august frabedes – er bortrejst.

J. E. Johansen, lokomotivfører, Nyborg.

Lanternen

Til orientering for »Lanternen«s medlemmer kan oplyses at den årlige skovtur vil blive afholdt onsdag den 15. august 1962 med mødetid kl. ca. 15 og med hjemkomst kl. ca. 1,00.

Deltagerpris vil blive 18 kr. pr. kuvert. Nærmere følger i D.L.T. den 5. august 1962. samt ved opslag i de respektive afd. på Gb., Hgl. og Av.

Indtegningen vil slutte torsdag den 9. august. Grundet turens tidlige beliggenhed midt i august henstilles det venligst til medlemmer som ikke deltager i skovturen, om venligst at stille deres faste fridag til rådighed for kolleger som ønsker at deltage, da skovturen ligger midt i den hårdt belastede ferietid. (Personalemangel).

På forhånd tak.

Bestyrelsen.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 15. juni 62.

Lokomotivfører (12. lkl.):

K. Lohmann, Fredericia til Odense.

J. V. T. Jensen, Fredericia til Odense.

Statsanstaltens årsberetning for 1961

Statsanstalten for Livsforsikring har udsendt sin årsberetning for 1961.

Anstaltens nytægning, der har været stejlt stigende fra år til år, har i 1961 påny sat dansk rekord indenfor branchen med en samlet tilgang af livsforsikringer på 336 mill. kr. Den samtidige tilgang af livrenter og andre renteforsikringer nåede op på 28 mill. kr. årlig hævning. Ved årets udgang androg Statsanstaltens samlede bestand af livsforsikringer derefter 3.1 milliard kr. og bestanden af renteforsikringer 195 mill. kr. årlig hævning.

Bestemmelserne om fritagelse for præmiebetaling på grund af erhvervs- og arbejdsudygtighed – såvel vedvarende som midlertidig – er i det forløbne år kommet 313 forsikrede til gode, og 254 forsikrede, der betalte forhøjet præmie, har fået præmierne nedsat, heraf de 209 til tarifmæssig størrelse.

Blandt Statsanstaltens forsikrede er der i årets løb indtruffet 1014 dødsfald, fordelt på 1511 forsikringer til et beløb på 12 mill. kr. I 1961 udløb forsikringstiden for 7550 forsikringer. Forsikringssummen for disse forsikringer beløb sig til 36 mill. kr.

Svaghørearrangementer

Tidspunkterne for årets svaghørerarrangementer er fastlagt. I år vil der blive tre, idet Fællesorganisationen DSB arrangerer et ophold på feriehuset »Knudshoved« fra 23. til 29. september. Dansk Jernbane Forbunds finder sted fra 11. til 18. august og Dansk Lokomotivmands Forenings fra 3. til 10. september. I alt 150 svaghøre får herved en tiltrængt adspredelse fra hverdagen, og forhåbentlig vil vejrguderne arte sig vel, så alle får det bedste indtryk af dagene med sig hjem. De 150 svaghøre kommer fra en lang række byer, som vi skal nævne: Ålborg, Thisted, Randers, Herning, Tønder, Kolding, Fredericia, Middelfart, Odense, Århus og København.



- En Perronbillet --- 1. Klasse -!



VEJLE

Mere fritid med PFAFF SCAN-MAID
Vaskemaskiner - Støvsuger - Køleskabe
PFAFF symaskiner
ved Johs. Lund
Vissingsgade 5, Vejle, Tlf. 3123 . (Pfafl Service System)

Bjorholm's Begravelsesforretning

v/ Torkild Bjorholm
Grejsdalsvej 3 - Vejle - Telf. 3061
Alt vedr. ligbrænding og begravelser ordnes

Egon Pedersens Bogbinderi

(Viggo Lauritzens Eftf.)
- *vi indbinder gerne Deres fagblad*
Tønnesgade 9 - Vejle - Telefon 1003

Malte Vestergaard & Co. A/s

Autoriseret  Forhandler
Dæmningen 23 Vejle
Telf. 1100

A/s MARTIN BILLESCHOU

Nørrebrogade 11-13 . Vejle . Telf. 840
Gravmonumenter - Marmorvarefabrik

RANDERS

HULTEN SKJORTEFABRIK

Leverandør til etaterne
KLOSTERVEJ 40 - RANDERS - TLF. 3725

KOLDING

KOLDING FOTO v/ R. Hartimmer

Jernbanegade 32, Kolding Telf. 54
Vi fremkalder og kopierer Deres film . Pas- og kørekortfoto på 2 min.

Bendixen Brilller

Søndergade 16
Kolding . Telf. 2777

JASON

Lædervarer og Rejseudstyr
vi har stort udvalg i Kufferter - Mapper - Visit- og Dametasker
Østergade 6-10 . Kolding . Telf. 450

OLAF CHRISTENSEN

Tandteknik
Slotsgade 19, st. Kolding. Telf. 4216

Fa. Chr. F. Jensens Vognmandsforretning

v/ K. E. Jensen - Grundlagt 1882
Flytteforretning - Piano-transport
Teglgaardsvej 32 - Kolding - Telf. 638

HERNING

De holder på varmen, når De indsætter TERMOGLAS

Tilbud gives uden forbindelse
Poul Juul - glarmester
Th. Niensensgade 39 - Herning - Telf. 772

Midtjyske Betonvarefabrikker

HERNING
Telf. 464 - 465 - Lind 45

N. C. JENSENS EFTF.

Jes Øst-Jacobsen
URMAGER OG GULDSEMED
Telefon 507 HERNING
Stort udvalg i ure, guld og sølv . Reparationer udføres

Der er go' grund -

Herning Stor-Vaskeri
v/ K. Vestergaard
Tlf. Herning 1818 . Østergade 27 (Højmarks gaard)

SØNDERBORG

Pfaff-Service System

v. V. Damkjær
St. Rådhusgade 2 - Sønderborg - Telf. 22471
Pfaff symaskiner - Vaskemaskiner - Køleskabe

Kaj E. Sandholdt

Slagtermester
Sundmarksvej 67 - Sønderborg - Telf. 21586
Vi har alt i
1. kl.s kød - flæsk - pålæg - konserver

Kampers Eftf.

v. HENNING JENSEN
Kolonial - Konserver - Vine - Tobakker
og så har vi god kaffe
Jernbanegade 37 - Sønderborg - Telf. 22127

Der er go' gang i skotøjet fra

ANDRESEN & CO.

Rådhusvej 2 - Sønderborg - Telf. 23059
Vi har alt i skotøj til damer - herrer - børn

Fotograf Ingwersen

Atelier - Fotohandel
Rådhusvej 9 - Sønderborg
Telf. 23966

Lys petroleum



Gasolie Fyrings diesel Farvet benzin

Sønderborg depot

v. A. Ødis Schmidt, Brogade 15 - Telf. 24515
Deres direkte olieledning

AARHUS

Restaurant »DEN RØDE OKSE«

Nyt, moderne og hyggeligt – altid et besøg værd

Haandværkerforeningens restaurant og selskabslokaler

Aarhus, telf. 20233

Sygevogne

nye og brugte
til salg eller
udleje

Karl Jensen, Sygevoognfabrikant

Ndr. Strandvej 37 . Risskov
Telefon Aarhus 7 98 58

Jernbanefunktionærerne
anbefales

TOBAKSHUSET

Randersvej 29, Aarhus, Tlf. 6 92 97

Alt i vin - spiritus og tobakker

VIBORG

Landboernes Møbelmagasin

Vestergade 4. Telf. 1904 - 2088

Møbler i 4 etager

Tæppehuset

Gravene 30. Telf. 2151

Viborg

TV Huset

Radio – Fjernsyn

Køleskabe

Vaskemaskiner

St. Mikkelsgade 21 – Viborg – Telefon 3742

Sørensen & Nielsen

Rønnevej 5 Viborg Æblevej 10
Telf. 2388 Telf. 1323

Blikkenslageri – Centralvarme – Oliefyr
Vand – Gas – Sanitet

STRUER

STRUER BRÆNDELSFORRETNING

v/ Henry Christiansen

Søndergade 17 – Struer – Telf. 5 00 33

Alt i brændsel og fyringsolier – SHELL og CALTEX brændselsolier

ERIK AMBY

KOLONIAL . VIN . TOBAK

Anlægsvej 40 . Struer

For Synet en Vinding,
køb Brillen hos Sinding!

STRUER . Tlf. 119

1/2 Struer Kulimport

Tlf. 777

Lystfiskeriartikler . Sandorm

Købmand Harry Hansen

Østerg. 32 . Struer . Tlf. 50 023

gå til Centralkøbmanden
og få råd til mere

BRANDE

Evalds Kolonial, Viadukten

Altid friskbrændt kaffe
og udsejgte varer

Varer bringes overalt, også på landet

BRANDE . TELEFON 277

Esso Service

E. Møller Eriksen
Holstebrovej . Struer

Telf. 50875

Bryggergade 2 . Struer . Tlf. 50825

AUTOUDLEJNING

Frisørsalonen

Jyllandsgade 9 . Struer

anbefales

Gustav Jensen

P. Lauridsen

Bryggergade 2 . Struer . Tlf. 50825

KALUNDBORG

N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

OTTO NIELSEN

Malermester

o

Tlf. Kalundborg 447

Kul . Koks . Cinders

Alt i Shell Brændselsolier

Th. Christensen & Søn

Nørrevold 16 . Varde . Tlf. 261

Slagtermester Børge Rasmussen

Kordilgade 10

Telefon 173

Privat 1243

Altid første Kl. Varer

Kalundborg

Fællesbageri

Fiskehus nr. 1

Viktor Nielsen

Tlf. Kalundborg 659

Altid friske Torske- og Rødspøtte-
filet'er samt Fiskefars.

Leverandør til Feriehjemmet.

M. H. Iversen

Mode- og Manufakturforretning

Kalundborg - Tlf. 82

Leverandør til Feriehjemmet

»Køb det hos

Schou

lige i nærheden«

Fineste

Kød, Flæsk, Paalæg

Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44

Tlf. Kalundborg 161

Leverandør til Feriehjemmet

Svenn Høj

Kystens Købmandshandel

Sdr. Nyrup pr. Kalundborg

Telf. Raklev 43

Spis mere OST,

ring så kommer Fallesen

Leverandør til Feriehjemmet

Tlf. Kalundborg 1029

KALUNDBORG KULKOMPAGNI

Aktieselskab

Tlf. TRETEN

Tlf. TRETEN

NÆSTVED

Kør sikkert med TAXA

der er altid moderne vogne ved

BANEGÅRDEN i NÆSTVED Telf. 724001

Salon FEMITA

salon for den moderne dame

moderne hårpleje - formskæring - permanent

Skellet 1 - Næstved - Telf. 722781



OTTO NIELSEN - TØMRERMESTER

Kälersvej 3 - Næstved - Telf. 720627

Alt tømrer- og bygningsnedkerarbejde udføres

Tilbud gives gerne

MØBELHUSET

Riddergade 10-14 - Næstved - Telf. 720651

- moderne møbler til moderne hjem

- vi er altid til tjeneste

ULBJERG  **Andelsmejeri**
Ost i fineste kvalitet
VIBORG TLF. ULBJERG 50