

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 16 - 20. AUGUST 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

AASE NEERGAARD

statsexam. ejendomsmægler

Prinsensgade 60 — Fredericia — Tlf. 1554

Calvi Bageri og Konditori

v/ H. Møller Nielsen

Vestebrogade 34 — Fredericia — Telf. 1006
— vi leverer det bedste brød
— vi anvender kun de bedste råvarer

AALBORG

Hansen & Schneiders Eftf.

El-installatør — Alt i El-ting

Jernbanegade 10 — Aalborg — Telf. 25088

De er altid sikker på den bedste handel hos
PFAFF v/Niels Hansson, Boulevarden 5, Aalborg, Tlf. 23815
PFAFF Afd: Bunderupholmsvej, Støvring. Åbner 1. ste juli

Stor parkeringsplads — der kan De altid parkere

HADERSLEV

Vestergades Damesalon

v/ M. M. Michael

Vestergade 62 . Haderslev . Telefon 25125
Moderne hårpleje — Permanent — Individuel klipning og frisering

VEJLE

ORDENSHUSET

K. C. Danielsen

Vedelsgade 36 — Vejle — Telf. 1087

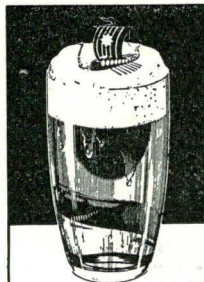
KOLDING

Fa. Chr. F. Jensens Vognmandsforretning

v/ K. E. Jensen — Grundlagt 1882

Flytteforretning — Piano-transport

Teglgaardsvej 32 — Kolding — Telf. 638



VIKING
EXPORT BEER

belønnet
med ærespremier

Prix d'Honneur

Belgien 1958

ULBJERG  **Andelsmejeri**
Øst i fløeste kvaliteter
VIBORG TLF. ULBJERG 60

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!

BANEGÅRDSKIOSKEN

Holstebro

Tagge 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

Grønsøgade 5 · Holstebro · Telf. 2825

Spis mere fisk — spis bedre fisk — spis fisk fra

» **FISKEBØRSEN** «

v/ B. J. Andersen

Struervej 47 — Holstebro — Telf. 2106

POVL LAGER

statsaut. installatør

Herningvej 5 . Holstebro . Telefon 915

Alt installationsarbejde af enhver art udføres omhyggeligt



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 16 - 62. ÅRGANG
20. AUGUST 1962



Indhold:

ITF's 27. kongres	255
Milliard-udgift til automatisk kobling	258
Piraradio - Melodiradio	258
Kaffe og blødt brød	259
Finland - de tusind søers land ..	260
Frontruden	262
Landsoplysningsudvalget - Studierejsen til MAN	264
Under DLF	264
Personalia	265

Forsidebillede:

Afgang fra Helsinki.



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:

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

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

ITF's 27. kongres

*Finland værtsland for verdensomspændende transport-
arbejderkongres.*

I dagene 25. juli til 4. august har International Transportarbejder Forbund afholdt kongres i Finlands hovedstad, Helsinki. Henvend 300 repræsentanter fra 107 tilsluttede forbund i 44 lande deltog i den 27. i rækken af ITF's kongresser.

Ud af et sandt babylonisk sprogvirvar opstod, efterhånden som kongresforhandlingerne forløb, en række resolutioner som enigt udtryk for repræsentanternes mening om de behandlede problemer, enten de havde et fælles sigte, eller der var tale om støtte til en tilsluttet organisation, der havde vanskeligheder af national karakter, i reglen i forhold til sit lands myndigheder.

Organisationsvilkårene er højst forskellige i de enkelte lande og for en stor del af de tilsluttede organisationer meget vanskelige. For manges vedkommende er forbud mod organisering og arrestationer med efterfølgende fængselsstraffe for tillidsmænd almindeligt. Og i udviklingslandene er organiseringen i sin vorden, hvorfor disse nye organisationer har store økonomiske vanskeligheder. ITF yder da også udstrakt støtte til disse grupper, der især har hjemme i Afrika og Asien.

Når bortses fra landområderne bag jern- og bambustæpperne, organiserer ITF i praktisk taget alle lande verden over. Det er en slagkraftig international organisation, der adskillige gange har bevist sin styrke, når nogle af de tilsluttede organisationer anmodede om støtte i faglig kamp. Ikke mindst for sømandsorganisationerne har den uvurderlig betydning, det erhverv som mere end noget andet har internationalt præg.

Kongressen godkendte virksomhedsberetningen og den økonomiske beretning. Et omfattende kompleks af lovændringer vedtoges, og som en af de vigtigste ændringer bør nævnes, at kon-



Et udsnit af den store forsamling i kongressalen.

Det lyder mærkeligt

En meget vigtig bestemmelse i FN's formålsparagraffer er den, at samtlige medlemsstater skal anerkende menneskerettighederne, og herunder hører retten til uden indblanding fra statens side at danne faglige organisationer.

Samtlige Latinamerikanske lande har ratificeret denne bestemmelse, men på trods heraf eksisterer retten hertil ikke i sin fulde udstrækning i et eneste af de nævnte lande. Det er særlig statens tjenestemænd, der ikke har denne ret, og det er naturligvis en klar overtrædelse af de almindelige menneskerettigheder.

I de lande, hvor diktaturet hersker, må FN affinde sig med tingenes tilstand, men samtlige stater i Latinamerika fremhæver udadtil deres demokratiske styreform, hvorfor det lyder mærkeligt, at tjenestemændene ikke må være organiseret.

ITF journal.



Latinamerika

ITF's kongres havde særdeles aktuelt ovennævnte problemer med menneskerettighedernes overholdelse tæt inde på livet. Blandt andet blev forholdene i Peru gjort til genstand for indgående drøftelse, før kongressens mening udadtil blev tilkendegivet ved en resolution med sigte på støtte til de tilsluttede organisationer i Peru, som efter de nyligt afholdte valg har fået en højst problematisk stilling, fordi militæret i utilfredshed over valgets udfald tilrev sig magten. Dette militærstyre vil ikke, som i øvrigt andre steder i Latinamerika, efterleve demokratiske principper, og tillade fagorganisationerne at have nogen indflydelse. Derfor lukker man ved militærdekreter fagforeningskontorerne og arresterer fagforeningslederne. De repræsentanter, som efter mange vanskeligheder var nået til ITF's kongres, havde derfor højst usikre forhold at vende tilbage til. ITF's støtte tager sigte på at beskytte dem.

gresperioden blev forlænget med et år til tre år. De ledende organer undergik også ændringer, idet Eksekutivrådet udvidedes til 22 medlemmer. For Danmarks vedkommende blev vor repræsentation i Generalrådet (ud af dette vælges Eksekutivrådets medlemmer) sammensat således: S. From Andersen, Sømændenes Forbund og E. Borg, transportgruppen inden for Dansk Arbejdsmands- og Specialarbejderforbund, blev medlemmer og til suppleanter for disse udpegedes E. Rasmussen, Dansk Jernbane Forbund og B. Jensen, DASF. Til præsident for ITF valgtes F. Cousins, Britisk Transportarbejderforbund; og til generalsekretær genvalgtes P. de Vries efter kampvalg, hvor i alt 4 kandidater var bragt i forslag. Af de afgivne stemmer fik P. de Vries 1.622.600, medens næsthøjeste tal faldt på sektionssekretær Hans Imhof, der fik 1.588.100 stemmer. Der var i alt afgivet 3.795.600 stemmer. De danske organisationer indbød til at holde den næste kongres i Danmark. Eksekutivrådet skal senere tage stilling til, om opfordringen kan følges.

Økonomisk fællesskab.

Kongressen diskuterede spørgsmålet: Økonomisk integration og virkningerne heraf for transportarbejderne. Der er overalt bestræbelser i gang med økonomisk integration, d.v.s. store fællesmarkeder som vi har dem inde på livet for tiden i spørgsmålet om vor tilslutning til »De seks«. Der eksperimenteres med markedsdannelse i Latinamerika, Centralamerika, Arabiske lande, Asien, Afrika samt i Øst- og Vesteuropa. Det vigtigste af disse eksperimenter er fællesmarkedet »De seks«, som tilsammen har 25-27 pct. af den totale verdenshandel.

Den forbedrede levestandard hang direkte sammen med oprettelse af det europæiske fællesmarked, og man bestræbte sig på at få andre til at få del i den større velstand.

Der er imidlertid fare for øget spænding i forholdet mellem de rige lande i verden og de fattige lande i Asien, Afrika og Latinamerika, hvis de førstnævnte forenes i et økonomisk fællesskab. Fællesmarkedernes handelspolitik må nemlig ikke medføre, at de økonomisk tilbagestående lande ikke kan finde afsætning for deres råvarer.

Der fremkom på kongressen skarp kritik af den økonomiske sammenslutning af de østeuropæiske lande (Comecon), idet det hævdedes, at denne sammenslutning blot var et værktøj i hænderne på Sovjetrusland, så dette kunne udøve fuldstændig kontrol med de øvrige lande inden for kommunistblokken. Handelen mellem Comecon-landene og den øvrige verden udgør kun 3 pct. af den totale verdenshandel, så det var ikke noget virkeligt eksempel på økonomisk integration. I virkeligheden kan man kun tilbyde andre lande politiske forbindelser.

Fra tysk side blev det påpeget, at ITF var den første organisation, som fremsatte konkrete forslag til løsning af problemerne med samordning og integration i transporterhvervet. Det er ikke bare en gren af økonomien, men selve grundlaget for en moderne husholdning i et større område.

Primitive husholdninger var i stor udstrækning baseret på transport til søs og på floder. De fleste af de gamle befolknings-



*General-
sekretær
Pieter
de Vries*

dannelser grundlagdes på denne form for transport. Med jernbanernes tilkomst skete en radikal ændring, afstandene blev mindre og omkostningerne med. Så længe der ikke fandtes motortrafik på landevejene, havde jernbanerne afgørende indflydelse på en stærk økonomisk udvikling af et landområde gennem sin takst- og planlægningspolitik.

Dette viser klart, at transporterhvervet udgjorde grundlaget for vor moderne økonomi, og hvor nødvendigt det var for staten at have kontrol med det og lede udviklingen. Med tilkomsten af motorkøretøjer, og dermed faren for at en sund konkurrence mellem vej- og jernbanetransporterne skulle udvikle sig til en dræbende, var det højst aktuelt med statslig kontrol af transporterhvervet. Det er yderligere vigtigt, at staten yder økonomisk støtte, hvor konkurrencen medfører mindre lønnende drift for livsvigtige transporter.

I forbindelse med den økonomiske integration bør fagforbundene absolut indse, at dette ikke nødvendigvis hænger sammen med social fremgang. Den harmonisering, de sociale spørgsmål vil få i et fællesmarkedsområde, må ikke hæmme social fremgang. Lande med en sund økonomi og stærke fagforeningsorganisationer bør derfor altid angive takten for social fremgang. Trafikselskaberne må hindres i at manipulere med de ansattes sociale vilkår for at forbedre egen konkurrenceevne.

De ledende organer i fællesmarkedet var imidlertid klar på, at selv om en samordning af de forskellige transportgrene medførte svære tek-

niske problemer, så måtte man foretage en samordning ikke blot ud fra et socialt synspunkt men også med henblik på konkurrencen.

Rationalisering og modernisering af jernbaner.

Et socialcharter i tilslutning til rationalisering og modernisering af jernbaner blev godtaget. I 9 punkter opstilles en række bestemmelser, som skal tage sigte på behandlingen af de sociale og arbejdsmæssige eftervirkninger ved ibrugtagning af ny teknik og nye metoder ved jernbanerne.

Det kan fastslås, at rationaliserings- og moderniseringsforanstaltningerne efter jernbaneledelsernes opfattelse alene skal komme driftsindtægtssiden til gode. En sådan indstilling vil kun give anledning til alvorlige konflikter, eftersom der da stilles større krav til personalet uden at disse samtidigt får del i gevinsten ved produktionsforøgelsen. De ITF tilsluttede jernbaneforbund tager afstand fra denne indstilling hos jernbaneledelserne og stiller sig solidariske med de organisationer som ser sig nødsaget til at bekæmpe denne indstilling.



Folkets hus er bygget af sten fra den klippe, der lå på grunden, hvor bygningen ligger. Mange arbejdere har lagt hundreder af arbejdstimer ved opførelsen uden vederlag.

Milliardudgift, hvis automatisk kobling skal indføres i Europa

Den internationale jernbaneunion går positivt ind for sagen både af sikkerhedsmæssige hensyn og besparelser på længere sigt

Et af de mest vigtige spørgsmål og vel også en sag, hvis løsning vil betyde den største udgift, jernbanerne nogensinde har været ude for, er den automatiske kobling af vognene. Allerede i en årrække har man haft dette system i amerikanske jernbaneselskaber, i Sovjet og i Japan.

Problemet er blevet taget op af den internationale jernbaneunion, UIC, på hvis foranledning der flere steder i Europa nu udføres en række forsøg med forskellige koblingstyper. Jernbaneunionens tekniske ledelse går ind for, at man nøje undersøger alle muligheder og finder frem til den mest økonomiske og sikkerhedsmæssigt bedste form for en sådan fuldautomatisk kobling.

Der er dog mange hensyn at tage i betragtning, ikke mindst vil det skabe store problemer at finde en ordening på, hvordan det økonomiske spørgsmål kan løses. Udgiften vil nemlig blive et svimlende stort milliardbeløb til ombygning af vognene.

En af de mest fremtrædende jernbaneteknikere i Europa, som har beskæftiget sig med sagen, præsident i tyske forbundsbaner, dr.-ing. Hans Geitmann, oplyser, at allerede i 1893 blev der i USA vedtaget en forordning om automatisk kobling med midt-buffer. Man tog herefter fat på ombygning af hele vognparken, som blev afsluttet i 1900. Efter langvarige undersøgelser og forsøg indførte Japans statsbaner i 1925 fuldautomatisk kobling, og det samme var tilfældet i Sovjet, hvor omstillingen varede i tyve år, fra 1937 til 1957. De to verdenskrige

afbrød arbejdet og de undersøgelser, man foretog inden for europæiske jernbaner vedrørende fuldautomatisk kobling, men i de seneste år er sagen påny taget op.

En særlig kommission inden for UIC har i en betænkning fra 1949 anslået udgiften til ombygning af 1,87 mill. jernbanevogne til ca. 2,5 milliarder dollar. Prisniveauet har jo senere undergået en ikke ubetydelig ændring.

Endnu en kommission inden for unionen fik til opgave i 1957 at finde frem til den teknisk og økonomisk bedste koblingsform. I Sovjet anvender man den såkaldte Willison-kobling, mens Janney-koblingen er taget i brug i USA og Japan.

En række meget store firmaer i Europa er blevet opfordret til at udarbejde tilbud på automatisk koblingssystem, og de skal foreligge i september måned for jernbaneunionen.

Præsident, dr. Geitmann nævner endelig nogle tal for Tyske forbundsbaners vedkommende. Man råder over ca. 335.000 vogne. Ombygning af hver vogn til automatisk kobling vil koste ca. 3500 D-mark og koblingen i hver nybygget vogn ca. 2500 D-mark. Det bliver en samlet udgift på en milliard D-mark, og man regner med ved indførelsen af fuldautomatisk kobling at kunne spare ca. 50 mill. D-mark årligt. Nyordningen vil spare ca. tyve døds-ofre blandt vesttyske jernbanemænd årligt på grund af rangeringsulykker, og de erstatningsbeløb, der må udredes til deres efterladte.

Piratradio ★ Melodiradio

Radio og Fjernsyn spiller en stadig større rolle for hele befolkningen. Der er nu 1½ million radiolyttere og ca. 800.000 fjernseere.

Det er under disse omstændigheder naturligt, at der til stadighed er mange diskussioner om programmerne i radio og TV.

I den sidste tid har diskussionen drejet sig om den såkaldte piratsender »Mercur« med privat betalte reklamer som basis, samt om det særlige musikprogram, der er vedtaget af radiatorådet.

Efter henstilling fra Nordisk Råd om at bringe de såkaldte piratsendere til standsning, har regeringen i Danmark i folketinget fået gennemført en lov mod piratsendere. Lignende love er gennemført i Sverige og Norge. Begrundelsen for disse forbud er, at de nordiske lande som underskrivere af de internationale regler om bølgelængdernes fordeling må træffe foranstaltninger, så disse aftaler overholdes.

Arbejdernes Radio- og Fjernsynsforbund har lige fra piratsenderens start hævdet, at Danmark burde sørge for, at de internationale aftaler overholdtes. I sig selv må det for en lille stat være selvfølgeligt at virke for respekt for internationale aftaler. Dertil

kommer, at hvis vi i Danmark ønsker at bevare en statsradio, der giver alsidig plads for alle anskuelser, er det nødvendigt at hindre, at private kapitalister – hvad enten det sker lovligt eller ulovligt – etablerer private sendere. Ud fra denne opfattelse har Arbejdernes Radio- og Fjernsynsforbund fuldt ud tilsluttet sig aktionen mod piratsenderne.

Det er imidlertid ubestrideligt, at Mercurs udsendelser af let og populær musik er blevet aflyttet af mange mennesker. Dette er bl.a. konstateret ved en gallupundersøgelse, Danmarks Radio i december 1961 lod foretage blandt lyttere i København og Nordsjælland.

Deri er for så vidt intet overraskende. Arbejderytterens organisation har i de forløbne år ofte påpeget, at den danske radio ikke på fuldt tilfredsstillende måde har imødekommet befolkningens rimelige ønsker om lettere og populær musik. Ikke mindst gælder dette ungdommens ønsker om lettere og mere moderne musik.

I erkendelse af det berettigede i disse ønsker fra befolkningens store flertal har Arbejdernes Radio- og Fjernsynsforbund allerede for længere tid siden

foreslået Danmarks Radio, at der her i landet burde sendes et særligt musikprogram, ligesom det er tilfældet i Sverige. Og forbundet har derfor også været virksom for den af radiorådet vedtagne beslutning, hvorefter der vil blive et særligt musikprogram som radioens program 3. Der vil her blive ca. 50 timers udsendelser om ugen og det bliver et levende og let program.

Det særlige musikprogram vil foruden at byde lytterne på god og populær musik, en kort radioavis hver time og andet levende stof, tillige bevirke, at der på de to andre programmer bliver plads ledig, som vil blive anvendt til udsendelser af særlig og kulturel art.

Alt dette er i nøje overensstemmelse med, hvad Arbejdernes Radio- og Fjernsynsforbund har virket for gennem årene, nemlig at radio og TV skal bringe kulturelle og kunstnerisk værdifulde udsendelser samtidig med, at der sendes god og livfuld underholdning, altså folkelige programmer i dette ords bedste forstand.

Alle ved, og Arbejderbefolkningens modstandere har ofte udtrykt vrede derover, at Arbejdernes Radio- og Fjernsynsforbund har formået at udrette adskilligt til fremme af disse synspunkter – og har haft kræfter hertil, fordi så store befolkningskredse har indmeldt sig i forbundet. Dette vil sikkert også blive tilfældet fremefter.

Kaffe og blødt brød

Rettens fortolkning af næringslovens ord

Af Villy Kortsen

Der er faldet en dom, der vil vække både glæde og sorg – og i hvert fald diskussion.

En bagermester på Østerbro har begået en forbrydelse. Han har solgt kaffe – ganske almindelig kaffe – uden lotteri. Fra butik og automat har han tilbudt, at de kunder, der ønskede det, kunne købe kaffe og brød i samme forretning.

Selvfølgelig er det fornuftigt. Det sparer tid og mange unødvendige skridt, men det må man ikke, sagde byretten.

Nu har landsretten heldigvis ændret dommen til frifindelse, og det er der grund til at glæde sig over.

Selve sagen er for så vidt banal, som den drejer sig om næringslovens bestemmelser om håndværkeres adgang til at handle med de materialer, de bruger i håndværkernæringen. Bageren brugte kaffe – en lille smule til lidt moccacreme – men han brugte vitterlig kaffe – og derfor tillod han sig at sælge.

Hvis man kan tale om brødnid i forbindelse med bagere, så var det det, der forårsagede, at sagen overhovedet blev rejst – og mange kloge hoveder blev lagt i blød for at finde en rimelig afgørelse. Selv det fornemme næringsudvalg blev spurgt, og resultatet gav byretsdommen. Vel var der ifølge lovordene adgang for en bager til at handle med kaffe, når han brugte det til moccacreme, men alligevel – det var jo ikke meget, han brugte i forhold til salget – så man måtte være betænkelig.

Tidligere afgørelser giver ikke noget klart billede.

En maler må sælge de ligkister, han selv maler. Sadelmagere og tapetserere må sælge møbler, gardiner, spiralbunde til senge, tæpper og markiser, men ikke lysekroner, malerier og keramik. De må sælge barnevogne og vattæpper, men ikke hvidevarer og dyner.

En sag, der i sin problemstilling stærkt nærmer sig bagerens, er afgjort administrativt med, at man ikke greb ind. Pågældende handlede som industri-drivende. Han solgte dobbelt så meget hvedemel, som han anvendte. 7 gange så mange byggryn. 8 gange så meget sukker. 9 gange så meget the. 10

gange så mange æg og 14 gange så mange havre-rryn.

Bagerens kaffe var i et endnu grovere forhold – og så sagde byretten som nævnt stop.

Landsrettens afgørelse må betyde, at der ikke kræves noget bestemt forhold mellem det kvantum der bruges, og det der sælges og dermed er der slået et tiltrængt hul i den praksis, der havde dannet sig på grundlag af næringslovens snørklede bestemmelser.

Hvert hul der slås i den forældede næringslov giver anledning til glæde for forbrugerne og dem, der ønsker et effektivt dansk næringsliv. Så må de, der kun – og meget kortsynet – ser på egne interesser sørge som de vil.

Men der er en ting mere at glæde sig over: Det danske retssystem.

Det er naturligt, at de forskellige retsinstanter kan være uenige. Retten er en del af livet og derfor ikke noget eviggyldigt og automatisk, der ud fra en række præmisser giver os en »rigtig« dom. Det er vurderingen, der ligger til grund for afgørelsen – menneskelige vurderinger – og derfor forskellige vurderinger.

Administrationen er i høj grad bundet af tidligere afgørelser. Et »fortilfælde« er et godt argument i diskussionen. Det gælder naturligvis også domstolene, ellers endte vi nemt i kaos, men det er glædeligt, at de højere instanser alligevel lader praktiske hensyn – f.eks. udviklingen – spille ind. Lovens ord giver ikke et absolut forbud – ingen praktiske hensyn taler for et forbud – altså skal bageren have lov til at sælge kaffe.

Tilbage er at håbe, at domstolene også på andre punkter vil give næringslovens ord en så vid fortolkning som overhovedet muligt.

Helst skulle domstolene have et helt nyt instrument i stedet for den næringslov, der kun burde have historisk interesse. Som det er nu har kun en snæver kreds af de mest ineffektive handlende gavn af den. Alle andre handlende og forbrugerne lider under den. Det er ikke et spørgsmål om kaffe og blødt brød. Det er bare blødt.



FINLAND – de tusind søers land

Geografisk

Finland kaldes de tusind søers land, men man kunne lige så godt kalde det for de tusind øers land. Som f.eks. Grækenland har det et utal af øer. I den finske skærgård er der omkring 30.000 øer, og der findes ca. 55.000 søer i landet.

På mange måder er det et særpræget land, og dets sprog er så helt forskelligt fra de øvrige nordiske landes, så man ikke kan gøre sig forståelig for hinanden, idet sproget overhovedet ikke er beslægtet med disses sprogsæt, men alligevel hører landet i høj grad til den skandinaviske kulturgruppe.

Sprogforskerne har regnet ud, at stamfolket til finnerne må have været bosat på de østeuropæiske sletter ved Volgas øvre løb.

Ser man bort fra Island, er Finland jordens nordligste land. Omkring en trediedel af dets landområde ligger nord for polarcirklen. Dets længde er fra nord til syd 1160 km. Landet er meget tyndt befolket. Dets 4.433.700 indbyggere bor på et areal af 337.009 km², hvilket giver en befolkningstæthed på 14,5 indbyggere pr. km². Af disse lever 38,2 pct. i byerne.

Politisk

Politisk er landet præget af dets store nabo mod øst, og dets forhold hertil er baseret på en venskabs-, samarbejds- og bistandspagt med Sovjetunionen. Der er imidlertid ingen tvivl om, at den overvejende del af befolkningen er vestorienterede, men realitetsbetonet som den er, tilpasser den sig omstændighederne. Landets historie viser da også uafbrudte grænseændringer fra 1323 til 1947, hvor våbenstilstandsgrænsen af 1944 bekræftedes gennem freden i Paris.

Internationalt har Finland engageret sig gennem medlemskab i FN i 1955 og samme år som medlem af Nordisk Råd.

Landet er en republik, og statsmagten ligger hos folket, som gennem rigsdagens 200 medlemmer styrer landet. Intet politisk parti har haft majoritet i rigsdagen. Regeringerne har så godt som altid været koalitionsregeringer.

Provokation

At landets politiske orientering udadtil er vanskelig, gav en nyligt afholdt ungdomsfestival i Helsinki en tydelig understregning af. Denne festival, kommunistisk ledet som den var, havde uindbudt henlagt sig til Finland, til trods for at man ikke ønskede den. Der var omkring 15.000 deltagere fra et meget stort antal lande verden over. Men den indbyrdes kærlighed var så som så, og mange af de deltagende fik efterhånden, som festivalen forløb, øjnene op for, at de var blevet redskab for festivalens kommunistiske ledelse. Desværre gav festivalens tilstedeværelse anledning til en serie uroligheder i Helsinkis gader nogle aftener, hvor ungdommelige elementer demonstrerede mod festivaldeltagerne, så politiet måtte gribe ind med stor strengthed for roens opretholdelse ved hjælp af brandsprøjter, ridende politi og tåregasangreb.

Efterkrigsproblemer

Landet har i øvrigt haft store efterkrigsproblemer, de største har været krigsskadeserstatningerne og rehabiliteringen af de, som måtte forlade landområderne, der blev overgivet til Sovjetunionen, men udviklingen er trods alt forløbet gunstigt. Levestandarden er højnet, natio-

nalindkomsten er øget og byggevirksomheden har slået alle rekorder. Den finske industri har også haft betydelig fremgang.

Det kan nævnes, at de før omtalte krigsskadeserstatninger, såfremt beløbet omsattes i godsvogne, ville kunne blive til et 340 mil langt tog med 340.000 vogne.

Fagbevægelse

Inden for fagbevægelsen har man betydelige problemer i forholdet mellem de to eksisterende landsorganisationer, hvoraf den ene er kommunistisk behersket. Dette forhold i toporganisationerne afspejler sig i en hvis udstrækning på de enkelte fagforbund, og det er ikke lige nemt at føre en effektiv organisationspolitik, når stærke kræfter skal lægges i opretholdelse af en demokratisk fagbevægelse i vestlig forstand. Her som i andre forhold spiller landets geografiske naboskab en stor rolle.

Vore finske lokomotivmandskolleger er næsten 100 pct. organiseret i Finsk Lokomotivmands Forbund. Medlemstallet er for tiden 5140 og heraf er 840 pensionister.

I korthed sagt arbejder organisationen i øjeblikket på en arbejdstidsforkortelse, således at de nuværende 135 for 3 uger ændres til 120 timer for samme tidsrum, hvilket faktisk vil sige 40 timers arbejdsuge.

Med hensyn til overarbejde er forbundet af den opfattelse, at medlemmerne skal have over-

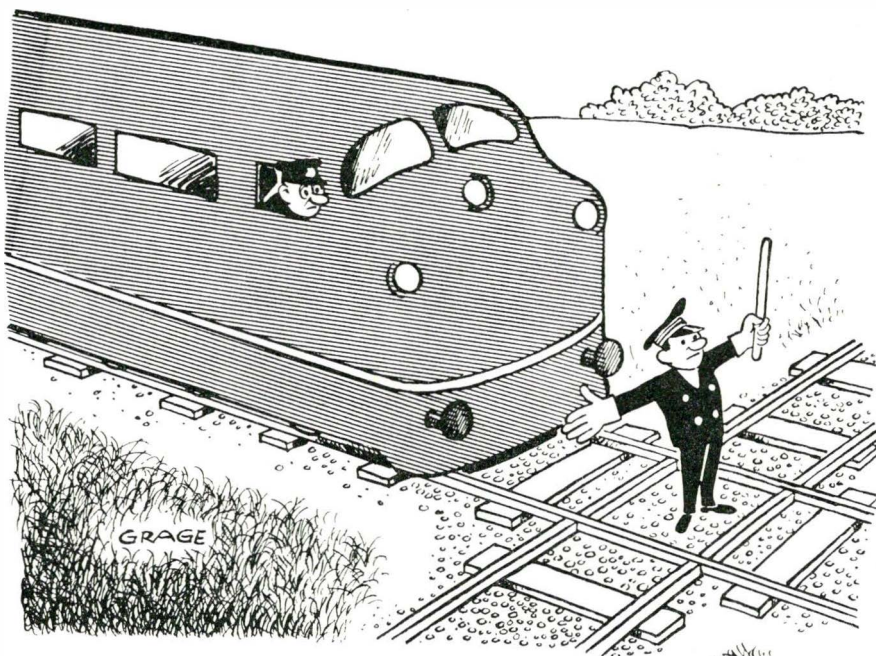
tiden mellem kl. 21 og 6 godtgjort med 125 pct. Endvidere vil man have udarbejdet regler for natarbejde.

Priser, løn og skat

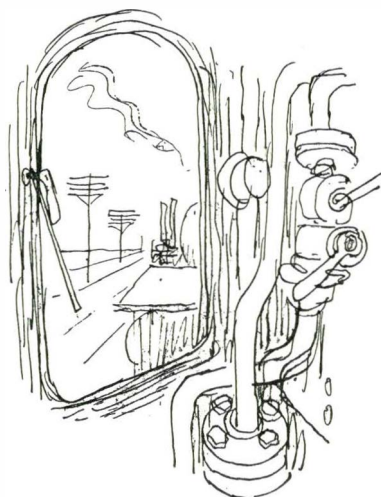
Priserne er steget betydeligt i efterkrigsårene, og det har været en meget vanskelig opgave for myndighederne at få stabilisering i prisniveauet. I 1957 foretoges devaluering af den finske mark. Dette medførte yderligere prisforhøjelser, og man kan ikke endnu overse på hvilket niveau denne prisbølge vil stoppe.

Udviklingen viser imidlertid, at der er foregået en betydelig stigning i lønningerne, forholdsvis større for kropsarbejdere, end for intellektuelt erhverv og tjenestemænd. Lønningers andel af nationalindkomsten er steget til næsten 59 og 62 pct., medens deres andel i 1938 var 50 pct.

Til eksempel for skattebyrden kan nævnes, at af en månedsløn på 30.000 mark (ca. 645 dkr.), dette var gennemsnitslønnen for en ikke-faglært i 1960, svares 16 pct. i skat for enlige, medens en gift med 2 børn skal betale 12 pct. Er indkomsten 60.000 mark bliver skatten under før nævnte forhold, henholdsvis 21 pct. og 15 pct. af indkomsten. Et indtægten 100.000 mark bliver procenterne 24 henholdsvis 19. Hertil kommer så indirekte skatter af hvilke omsætningsskatten er den vigtigste. Denne andrager 20 pct.



Frontruden



Film-konference i København

Den internationale jernbaneunion UIC har en filmsektion med repræsentanter for de forskellige lande, og dens arbejde går ud på at fremstille dokumentar- og reklamefilm fra jernbanernes virkefelt for derigennem at propagandere for jernbanerejser. UIC's filmsektion har tidligere bl.a. holdt årlige konferencer i Paris, Rom, London, München, Wien og Zürich, og næste års konference vil blive afholdt i København, hvor det bliver DSB's reklametjenestes chef, trafikinspektør M. B. Hedegaard, der skal tilrettelægge arrangementet.

Opsigtvækkende nye buffer

Gennem nogen tid har den østrigske fabrik Staberg i Wien, efter opfordring fra den internationale jernbaneunion, arbejdet med at fremstille en ny type buffer, som skulle spare mindst 50 pct. arbejde og kunne holde i mindst tre år. Konstruktionen består bl.a. af to stærke keglefjedre, som har en kapacitet på 70 ton. I samarbejde med de østrigske forbundsbaner og firmaet Simmering-Graz-Pauker er siden foråret 1960 fremstillet 5.000 buffer, som har fået navnet: Austria. Andre lande er nu også blevet interesseret, så der kan ventes en større eksport.

Ud over den østrigske opfindelse er der på UIC's foranledning blevet

fremstillet en italiensk konstrueret buffe med Pirelli-gummifjedre og en tysk med Uerdinger ringfjedre.

Tankvogne af aluminium

Den schweiziske konstruktør, dr. K. Sutter, Geneve, har æren af en ny tankvogn-type af aluminium, som i nogen tid har været afprøvet i Canada, hvor bl.a. et stort aluminiumselskab og Canadian National Railways har sluttet sig sammen om en række forsøg med prøvevogne. Det viste sig, at disse tankvogne var meget stærkere og billigere i konstruktionen end vogne af andre metaller.

I USA er der nu blevet bygget 80 aluminium-tankvogne af den nye konstruktion til American Carl & Foundry Co., og der er afgivet bestillinger på 200 vogne til.

Takstforhøjelse både i Sverige og herhjemme

Den forhøjede omsætningsafgift på en række varer vil give en betydelig større udgift for Danske Statsbaner, og som bekendt forberedes nu en takstforhøjelse.

Sveriges statsbaner er kommet først med en forhøjelse på grund af de stigende lønudgifter. Sverige har holdt samme takster siden februar 1958 med undtagelse af en forhøjelse af prisen for månedskort og taksten for forsendelse af stykgods. De vigtigste forhøjelser på svenske statsbaner er følgende: 8 pct. i gennemsnit på personbilletter, forhøjelsen er størst på korte afstande, forsendelse af fragt- og ilgods er blevet 10 pct. dyrere. Tillæg for hurtigtogsbillet, som er blevet afskaffet herhjemme, forhøjes fra 3 til 4 sv. kroner, billetter, der gælder i tredive dage, forhøjes med omkring 7 pct., og sovevognsbillet forhøjes fra 13 til 15 sv. kroner.

Farvel til damplok i Tyskland om — 15 år

Endnu i en længere årrække vil man på Vesttysklands jernbaner kunne se damplok. Selv om der sker en meget omfattende elektrificering og omstilling til dieseldrift, vil afskeden med damplok, efter hvad præsident, dr. ing. Hans Geitmann,

Tyske Forbundsbaner, udtaler, først ske i 1977.

For øvrigt har de tyske baner i sommer sat farten op på visse strækninger, som TEE-ekspressen »Rheingold« gennemkører, til 160 km i timen. Man agter forsøgsvis, hvor forholdene tillader det, i næste omgang at sætte farten op til 180 km/t.

Hurtigere tog i Jugoslavien

Farten vil blive sat op rundt om på Europas jernbaner for at kunne konkurrere med biltrafikken. Jugoslavien har anskaffet en serie nye, hurtige diesellok, hvilket vil betyde en bedre forbindelse til Balkan og Sydeuropa. Det giver sig udslag i den kommende køreplan for de store, europæiske forbindelser.

Sovjet-tog med 190 km/t

I forbindelse med syvårs-planen i Sovjet foregår store udvidelser og moderniseringer af jernbanerne. Ved Majkop nord for Kaukasus har man i den senere tid prøvekørt diesel- og el-lokomotiver til jævnstrøm og vekselstrøm samt nye vogntyper, der skal kunne klare en hastighed på 190 km i timen. Der foreligger endnu ikke nærmere om lokomotivernes data.

150.000 på udstilling

De svenske statsbaners udstilling »Tog 62« i Göteborg, som åbnedes midt i maj, er blevet en meget stor succes, større, end man havde regnet med, og udstillingen har hidtil haft 150.000 besøgende.

Ny godsbanegård ved Hamborgs havn

Gennem nogle år har arbejdet med at bygge en ny godsbanegård, Hohe Schaar, ved Hamborgs havn stået på. Anlægget er nu taget i brug. Det har 21 km spor, 56 vigespor og 39 signaler, som dirigeres fra et centralbord. Det er meningen, at den nye havnebanegård skal udvides til 54 km spor. 47 pct. af transporten af gods til og fra skibene udføres pr. jernbane, og man har ved arbejdets udførelse taget hensyn til, at havnebanegården kan opstilles til el-drift.

Fremtidig kan godstog til Vest- og Sydtykland afsendes direkte fra den nye station Hohe Schaar.

Storbeholder-trafik vinder stærkt indpas, men blot ikke i Skandinavien

Storbeholder-trafikken har taget et kolossalt opsving på en række jernbaner verden over. I Europa er det absolut de vesttyske forbundsbaner, der ligger i spidsen på dette område. Her råder man efter den sidste opgørelse nu over ca. 22.000 storbeholdere og 330 special-lastbiler, som kører enten vognene eller beholderne direkte til modtagerne. Man anvender blikbeholdere efter hollandsk mønster og med 7-12 kubikmeters rumindhold. Hver godsvogn kan tage 4-6 beholdere ad gangen.

Foruden Holland, Belgien og Schweiz er svenske statsbaner også tilknyttet storbeholder-trafikken, som især har betydning ved transport af korn, sukker, mel og forskellige kemikalier, men der findes også storbeholdere til mælk, øl, brændselsolie, syre og meget andet. Disse beholdere er mest i forsenderens eller modtagerens privateje.

Lastning og aflæsning af beholderne går hurtigt og let, fragten beregnes kun af godsets vægt, da man ser bort fra emballagen.

Danske Statsbaner og Norges statsbaner er begyndt at oparbejde en sådan godstrafik med mindre beholdere, som har en ton lastevne og rummer 1-3 kubikmeter, men det er som om denne trafikform ikke rigtig slår igennem herhjemme. Det samme skal også være tilfældet i Norge. Tyske forbundsbaner har omkring 100.000 af disse små beholdere.

Sidste år gik der 22.500 af dem læsede til Danmark, mens antallet i 1960 var 19.600. I omvendt retning fra Danmark til Tyskland var og er beholder-trafikken så ringe, at de næsten alle bliver sendt tomme tilbage.

Sammensvejsninger

I mange jernbanelande går man i stigende grad over til at sammensvejs skinner i store længder, dels for at give en roligere og mere gli-

dende toggang og dels for at spare materiellet for slid og stød ved skinnernesammenføjninger. Tyske forbundsbaner har nu over 29.000 km svejsede skinner eller 40 pct. af det samlede jernbanenet.

TEEM-ekspresserne fordoblet

Vi har tidligere omtalt det nye europæiske jernbanesamarbejde om internationale hurtige godstog, de såkaldte TEEM-ekspresser, som kører maksimalt 100 km/t, og hvis ophold på grænsestationer ikke må overstige to timer. I fjor var der 31 nye TEEM-forbindelser, da man startede samarbejdet, og i sommer er antallet kommet op på 66 forbindelser.

Et godt råd

Da jeg har været ude for en ret ubehagelig oplevelse, som jeg mener kan have interesse for andre, tillader jeg mig hermed at henvende mig til *Teknisk Brevkasse*. Jeg kom en dag i min ny erhvervede vogn ind i et område med ubevogtede jernbaneoverskæringer. Solen stod lavt, og da vognen var forsynet med solskærme, der var fremstillet af gennemsigtig grøn akrylplade, havde jeg slået førersædets solskærm helt ned, så jeg så vejbanen gennem denne grønne solskærm. Med solen lige i næsen kørte jeg frem mod en ubevogtet jernbaneoverskæring med moderat hastighed. Alt ånder fred, indtil advarselsblinklyset ved overskæringen falder udenfor solskærmen, hvor jeg pludselig opdager, at lyset blinker nok så fornøjet. Jeg bremser det bedste, jeg har lært, og jeg når lige at

standse foran toget, der i det samme passerer over vejen. Det var meget tæt på; men det gik altså denne gang. Det viste sig, at solskærmen i min vogn var fremstillet af et materiale, der ikke tillader blinklyset at passere, og det kan naturligvis være livsfarligt, hvis man ikke på forhånd ved dette. Mit råd til andre bilister med samme type solskærm er nu, at man skifter disse livsfarlige tingester ud, inden det er for sent. Med venlig hilsen 696375, Holbæk.

Fra »Motor«.

Tysk dieselhydraulisk lok til USA

Den tyske fabrik Krauss-Mafei i München har bygget 6 dieselhydrauliske lokomotiver til et par nordamerikanske jernbaneselskaber. Lokomotiverne er på 4000 hk. De skal bruges til den tunge godstogsdrift på bjergstrækningerne i vesten. Indtil 11 lokomotiver i samme tog har man brugt på disse strækninger for at få de tunge godstog over stigningerne. Disse tysk-byggede lokomotiver har en 16 cylinder Maybachmotor. De vigtigste data for lokomotivtypen er:

Total længde	20.100 mm
Største højde	4.729 »
Største bredde	3.275 »
Bogieafstand	11.676 »
Totalvægt	150 ton
Maksimalhastighed	112,6 km/h
Brændstofbeholdning	12.400 l

Leveringen af disse seks lokomotiver betragtes som en af de betydeligste og interessanteste eksportordrer fra tysk industri, der er gennemført efter den anden verdenskrig.





Landsoplysningsudvalget

Studierejsen til M.A.N.

Som tidligere meddelt er studierejsen til M.A.N. i Nürnberg, Vesttyskland, beregnet at skulle finde sted i februar måned næste år.

Der kan endnu ikke angives faste datoer for rejsen, der anslås at ville vare 5 dage, med 2½ døgnsophold i Nürnberg. Under opholdet her bliver der, udover studiebesøget hos M.A.N. – såfremt tiden tillader dette – også arrangeret et besøg på trafikmuseet, samt eventuelt en byrundtur i bus.

Deltagertallet er på forhånd begrænset til 50, og såfremt dette tal bliver overskredet væsentlig, vil der blive arrangeret 2 besøg.

Prisen for rejsen er ikke endelig udarbejdet, men vil antagelig blive ca. 200.00 kr., alt iberegnet.

For at få en oversigt over hvor mange, der ønsker at deltage i denne studierejse, og derigennem få lejlighed til at se de nye lyntog – TEE-togene – på byggestadiet, beder vi om anmeldelse snarest belejligt, og senest 1. september d.å.

Det bemærkes, at der også på denne studierejse vil kunne blive tale om månedlige indbetalinger forud for rejsen, begyndende fra 1. oktober.

Ingen må dog benytte denne mulighed, før nærmere oplysninger er modtaget fra udvalget. Det bemærkes her, at alle der indsender anmeldelse til rejsen, vil modtage bekræftelse herpå fra udvalget, samt angivelse af tidspunktet for rejsens afvikling.

P. U. V.

Jørgen V. Christiansen,
Ormslevvej 69, Viby J.

Landsoplysningsudvalget

Landsoplysningsudvalget har på et møde efter kongressen konstitueret sig som følger:

Formand: lokomotivfører Jørgen V. Christiansen, Ormslevvej 69, Viby J. Telf. (061) 4 53 79.

Sekretær: lokomotivfører G. A. Rasmussen, Krusågade 26, Kbhvn. V. Telf. Hilda 1152.

Lokomotivfører S. Suneson, Steins Plads 6, Kbhvn. Valby. Telf. 30 10 77.

Lokomotivfører P. J. J. Busk, Bremensgade 64, Kbhvn. S. Telf. Asta 3093.

Lokomotivfører N. K. Jensen, Silkeborgvej 19, Århus. Telf. (061) 2 20 62.

DSB regnskab

Driftsindtægterne er steget med ca.

27,5	mill. kr.,	der fordeler sig med
18,2	»	» på personbefordringen,
7,3	»	» på godsbefordringen og
2,0	»	» på andre indtægter.

Disse stigninger hidrører for en væsentlig dels vedkommende fra de takstændringer, som blev gennemført fra nytår og i mindre omfang fra 1. juli i fjor. For personbefordringens vedkommende er resultatet endvidere påvirket af, at påsken i år faldt i april, mens den i 1961 faldt i marts måned.

Driftsudgifterne

er steget med ca. 15,2 mill. kr. Heraf hidrører ca. 12,2 mill. kr. fra forøgede lønudgifter som følge af lønstigning pr. 1. april d. å. Af denne lønstigning vedrører ca. 3,0 mill. kr. 1 pct. feriegodtgørelsen til tjenestemænd m.fl. Dette beløb er bogført i ovennævnte periode, men udbetales i årets løb.

Statsbanernes driftsindtægter og driftsomkostninger m.v. i tidsrummet april–juni 1962 og en sammenligning med det tilsvarende tidsrum i 1961.

Drifts-	1961	April — Juni 1962	Afviselser
indtægter ...	184.271.000	156.751.000	27.520.000
Driftsomkost-			
ninger	166.714.000	151.469.000	15.245.000
Drifts-			
overskud ...	17.557.000	5.282.000	12.275.000
Afskrivning ...	9.600.000	8.499.000	1.101.000
Forrentning ...	18.000.000	16.650.000	1.350.000
Statens tilskud			
til driften ...	10.043.000	19.867.000	÷ 9.824.000



Opmærksomhed frabedes

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst (bortrejst).

Niels Sørensen, lokomotivfører, Esbjerg.

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst. (Udrejst).

F. C. Jensen, lokomotivfører, Struer.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

E. A. Christensen, lokomotivfører, Århus.

Lokomotivførernes Sangforening Gb. — Hgl.

Sommertur afholdes fredag d. 7. september 1962. Turen går i år til Helsingør, afg. fra Kh kl. 13,45. I Helsingør bliver der lejlighed til at bese Kronborg slot.

Vi begiver os herefter ud til »Sommariva«, hvor det store kolde bord venter os.

Til det kolde bord serveres 1 øl og 1 snaps samt Mocca.

Pris pr. deltager 22 kr.

Tilmelding slutter den 5. september 1962 kl. 12.

Tilmelding også på Su 9321 x.

Medlemmerne bedes selv sørge for rejsehjemmel til Helsingør.

Bestyrelsen.



*Forfremmelse til lokomotivfører i 15. lkl.
efter ansøgning ifølge opslag pr. 1-8-62.*

Lokomotivfører (12. lkl.):

A. B. H. Ørholst, Århus H., i Århus H.

*Tildelt hverv som depotforstander efter ansøgning
pr. 1-6-62.*

Lokomotivfører (12. lkl.):

H Petersen, Viborg.

*Forfremmelse efter ansøgning til elektrofører (10. lkl.)
pr. 1-7-62.*

Lokomotivfyrbøder:

O. Hansen, København Gb., i Enghave.

Forflytninger efter ansøgning pr. 1-9-62.

Lokomotivførerne (12. lkl.):

B. C. V. Kruse, København Gb., til Ålborg.
N. S. G. Christensen, København Gb., til Ålborg.
V. P. Zachariassen, Gedser, til Ålborg.
P. E. Rasmussen (Gray), København Gb., til Ålborg.
H. C. Dam, Nykøbing F., til Ålborg.
N. B. Jensen, Århus H., til Randers.
B. Mikkelsen, Helgoland, til Århus H.
K. Madsen, København Gb., til Århus H.
N. P. Jensen, København Gb., til Århus H.
L. E. Mielec, Roskilde, til Århus H.
H. E. Jensen (Fisker), København Gb., til Århus H.
N. J. Andersen (Borg), Kalundborg, til Århus H.
J. Røddik, København Gb., til Århus H.
J. A. Johanson, Fredericia, til Nyborg H.
E. E. Hansen, Korsør, til Nyborg H.
L. J. Hansen, Korsør, til Nyborg H.
K. E. Larsen, Fredericia, til Nyborg H.
H. R. P. Lau, Korsør, til Nyborg H.
R. K. Andersen, Helgoland, til Odense.
I. Klavsen (Nybo), København Gb., til Fredericia.
G. E. Marxen, København Gb., til Fredericia.
O. A. Holm, København Gb., til Fredericia.
H. L. Lassen, København Gb., til Fredericia.
H. Christensen, Gedser, til Fredericia.
P. R. Andersen, København Gb., til Odense.
P. A. Andersen, Esbjerg, til Fredericia.
T. Nielsen, København Gb., til Fredericia.
B. R. Christensen, København Gb., til Esbjerg.
K. Rasmussen, Gedser, til Helsingør.
A. Schmidt, Helgoland, til Helsingør.
K. Jørgensen, Helgoland, til Helsingør.
S. A. Pedersen, Nykøbing F., til Korsør.
O. Hansen, København Gb., til Korsør.
K. V. Jochumsen, København Gb., til Århus H.
N. K. Jensen (Steff), København Gb., til Århus H.
T. A. Sørensen, København Gb., til Århus H.
A. Højsgaard, Korsør, til Nyborg H.
R. W. Rasmussen, København Gb., til Fredericia.
T. Hebsgaard, København Gb., til Århus H.
T. Schartau, København Gb., til Århus H.

J. C. Jensen, København Gb., til Fredericia.
B. N. Sørensen, København Gb., til Fredericia.
O. Petersen, Ålborg, til Randers.
K. R. Christensen, København Gb., til Ålborg.

Lokomotivfyrbøderne:

P. R. Sørensen, København Gb., til Esbjerg.
B. A. F. Lassen, København Gb., til Kalundborg.

*Antaget som lokomotivmedhjælperaspirant
pr. 1-7-62.*

J. J. K. Ettrup, København Gb.
D. Paasch, København Gb.
N. B. Kristensen, København Gb.
S. A. Adolphsen, København Gb.
K. E. L. Nielsen, København Gb.

*Antaget som lokomotivmedhjælperaspirant
pr. 15-7-62.*

O. Andersen, København Gb.
K. Larsen, København Gb.

*Antaget som lokomotivmedhjælperaspirant
pr. 1-8-62.*

C. E. Pedersen, København Gb.
W. B. Jørgensen, København Gb.
B. F. Skriver, København Gb.
E. Vestenbæk, København Gb.

Afsked.

Lokomotivførerne (15. lkl.):

C. Andersen, Århus, er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (30-9-62).
C. J. Larsen, København Gb., er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (30-9-62).
A. J. Jensen, Århus, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30-9-62).
Lokomotivførerne (12. lkl.):
C. A. Ankerstjerne, Århus, er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (31-8-62).
P. A. Grann, Roskilde, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30-9-62).
A. M. Christensen, Århus, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-10-62).
H. C. Petersen (Holbæk), Helgoland, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30/11-62).



Pensioneret lokomotivfører Knud Aage Hansen Sønderkøge, Ingolfsalle 29 st., København S., født den 19-7 1890, er afgået ved døden den 1-8 1962.

MEDLEMSLISTEN

Overgået som ekstraordinært medlem pr. 1. august 62.
Pensioneret lokomotivfører J. C. Roed, Jyllandsgade 6, Struer.

Statsbanepersonalets sygekasse

Jernbanelæge J. Munck, Dr. Olgasvej 2 (8 A. lægedistrikt) er bortrejst fra 20/8-22/9 d.å.

Hans praksis varetages i nævnte tidsrum af læge Gundtoft, Falkoneralle 12 A.

Konsultationstid: kl. 13.30-15, onsdag dog kl. 17-19.
Sygebesøg bestilles på Ordруп 6810 kl. 8-9.

FFB – bøger



Efter en jubilæumssæson i succesens tegn – med en abonnementsfremgang på 3000! – er Fremads Folkebibliotek nu klar til det næste »runde« tal: *udsendelsen af den 100. FFB-bog*. Det sker i den 11. årgang, der netop er startet med en række knaldperler, hvis man må bruge et sådant udtryk om god litteratur.

For mon ikke det vil give genlyd i læseinteresserede kredse, at FFB nu bringer hele Danmark *Thit Jensen* som startforfatter? Ovenikøbet med hendes allerbedste roman, nemlig »Stygge Krumpen« om den unge idealistiske bisp Stygge og hans kamp for at redde Romerkirken fra dens truende fald her i landet. Et vældigt galleri af strålende skildrede personer, et malerisk og mesterligt gengivet miljø, spænding, humor og dødelig alvor fylder denne kæmpe-

roman, der ved sin fremkomst var en enorm succes og nu får sit mere end velfortjente come back. Med »Stygge Krumpen« er FFB's nye årgang vel startet!

Sensationel bokserroman – første gang på dansk

Den 100. FFB-bog markeres med en spændende og handlingsrig og for alvor aktuel bokserroman. Den svenske forfatter *Olle Länbergs »Den hårde Leg«* kunne dårligt udkomme på et mere vel valgt tidspunkt end i dette år, hvor en dansk bokser blev europamester liggende bevidstløs i ringen. Men »Den hårde Leg«, der var en kæmpesucces i sit hjemland – over 40.000 eksp. på eet år – er mere end en beretning om bokseringens fristelser og farer, det er også historien om den moderne ungdoms jagen

efter succes for enhver pris. Med denne roman, der aldrig har været udsendt på dansk tidligere, har FFB sikret sig en bog, der i overført betydning virkelig »slår«.

International spænding

Hertil kommer spændende romaner af *Hammond Innes* om olieboringsfejder i Canada, af *James A. Michener* om krigen i Stillehavet, »*South Pacific*«, bogen, der dannede grundlaget for storfilmen, der nu går på 3. år her i landet, og af den berømte schweiziske forfatter, *Friedrich Dürrenmatt*, der bidrager med to kriminalromaner i eet bind, »*Kriminalkommisæren*«. Hovedpersonen er den gamle politimand, *Bärlach*, der stædigt giver sig i kast med selv de vanskeligste mordsager, og som både i »*Dommeren og hans Bøddel*« og i »*Mistanken*« viser et mesterskab, der tryllebinder læseren til sidste side.

Tre danske forfattere

Endelig bør vi fremhæve de tre danske forfattere, der kompletterer en strålende FFB-serie: *Poul Ørum*, hvis »*Skyggen ved din højre Hånd*« hører til det allerbedste, dansk litteratur har budt på i det sidste ti-år, *Gudrun Gregersens* hjertevarme og gribende »*Kommen af Skarnsfolk*« om en taterpiges skæbne og endelig sensationsromanen »*Ung Leg*« af filmforfatteren *Johannes Allen*, hvor en gruppe »*Hellerup-ungdom*« skildres nådeløst.

Beskeden OMS-stigning

De nye OMS-afgifter kan jo ikke undgå at få visse konsekvenser på FFB-priserne, men Forlaget Fremad har formået at gøre denne stigning så lille, at priserne fremover kun bliver 5,00 kr. for den heftede udgave, 7,25 for den elegant indbundne udgave og 10,50 for luksusudgaven, et fornemt grønt helbind, alt hvis man er så fornuftig at tegne abonnement på seriens ti bind.

Hvis der er nogen retfærdighed til, så slutter nye tusinder op om FFB's 11. årgang – for bedre bogtilbud gives ikke i Danmark i disse OMS-tider.

VEJLE

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

Bjorholm's Begravelsesforretning

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

HOLM KRISTENSEN

Murermester
Ellevang 30 . Vejle . Tlf. 5065
Udfører alt murerarbejde . Tilbud gives gerne

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



HELGE LARSEN - MALERMESTER

Kildemarksvej 117 - Næstved - Telf. 724639
Alt malerarbejde udføres i bedste kvalitet
til rimelig pris

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

PFAFF Sydsjællands største symaskineforretning
v/ Sv. Christensen
»Balticagården« Axeltorv 5 - Næstved - Telf. 723366

Vi forhandler også vaskemaskiner, køleskabe,
støvsugere m. m.

Kør godt og økonomisk

kør med UNO-X benzin og olie
v/ Tage Saxe Svendsen
UNO-X Ringstedgade 225 - Næstved - Telf. 724455

KØBENHAVN

J. B. Schilder

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

SØNDERBORG

Lys petroleum
BP Gasolie Fyrings diesel Farvet benzin
Sønderborg depot
v. A. Ødis Schmidt, Brogade 15 - Telf. 24515
Deres direkte olieledning

Villy Rasmussen

MURERMESTER
Lundbyesgade 19 - Sønderborg - Telf. 24397
Vi giver gerne tilbud på alt murerarbejde - Nybygninger og ombygninger

Salon »madame«

KAJ JØRGENSEN - Perlegade 88 - Sønderborg - Telf. 24905
- Den moderne salon for de moderne damer -

A. ANDRESEN

St. Raadhusgade 4 - Telf. 23349 - Sønderborg
Anerk. ortopædisk skomagermester

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.

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

Fotograf Ingwersen

Atelier - Fotohandel
Rådhusortvet 9 - Sønderborg
Telf. 23966

Pfaff-Service System

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

ALSGADES
24747
TAXI
SØNDERBORG

UNGE HJEMS HØJSKOLE
Skaade pr. Højbjerg, 7 km sydt. Århus
Et vidunderligt højskoleop-
hold på Danmarks mest mo-
derne højskole med levende
undervisning for vor tids
unge. Kursus beg. novbr.
og jan. Program sendes. Un-
derstøttelse kan søges.

AARHUS

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

Sygevogne nye og brugte
til salg eller
udleje

Karl Jensen, Sygevoagnsfabrikant
Ndr. Strandvej 37 . Riskov
Telefon Aarhus 7 98 58

Jernbanefunktionærene
anbefales

TOBAKSHUSET
Randersvej 29, Aarhus, Tlf. 6 92 97
Alt i vin - spiritus og tobakker

ESBJERG



Salon »Chagnet«

v/ J. H. Olesen

moderne hårpleje
individuel klipping
frisering-permanent

Nygårdsvej 47, Esbjerg
Telf. 26831

STRUER

STRUER BRÆNDELSFORRETNING

v/ Henry Christiansen

Søndergade 17 - Struer - Telf. 5 00 33

Alt i brændsel og fyringsolier - SHELL og CALTEX brændselolier

Et DUBARRY præparat, som er tilpasset de forskellige hudtyper. DUBARRY er den moderne kvindes skønhedspleje. Derfor glædede den lille gave fru Hansen, og hun glemmer ikke at fortælle, at DUBARRY forhandles af

M. Madsens parfumeri

Østergade 32 . Struer . Telf. 5 02 83

Jørgen Gravensen
Slagtermester

Alt i 1. kl. Kød-Flæsk-Pålæg

Søndergade 5, Struer.
Telf. 5 00 17

Frisørsalonen

Jyllandsgade 9 . Struer

anbefales
Gustav Jensen

Thomas Hansen's
Bageri

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

P. WEILING

Struer . Tlf. 93

Anbefaler alt
i moderne
blomsterbinderi

Aut. El-Installatør

Peter KORSGAARD Jensen

Struer . Telf. 50 453

NYBO

STRUER

ANDELSBANKEN

A. m. b. A.

Struer, Telf. 50677

KALUNDBORG

N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

OTTO NIELSEN

Malermester

Tlf. Kalundborg 447

Fiskehus nr. 1

Viktor Nielsen

Tlf. Kalundborg 659

Alltid friske Torske- og Rødspætte-

filet'er samt Fiskefars.

Leverandør til Feriehjemmet.

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

Fællesbageri

»Køb det hos

Schou

lige i nærheden«

L. A. Jørgensen, Løgravsvej 63

BOG TRYK

Telefon Asta 5002. København 5

NYKØBING F.

»Valdemar«s Cafeteria

Jernbanegade 34 - Nykøbing F. - Telf. 85 34 46

Serverer gode varme retter - rigtig kaffe - lækker brød

Hyggelige lokaler - altid et besøg værd -

Hr. Cykelhandler OTTO PETERSEN

Cykelforretningen »Vulkan«

Nygade 9 - Nykøbing

»Bøgeskoven«s Cafeteria og Campingplads

Gaabensevej 155 - Nykøbing F. - Telf. 85 10 95

- vi serverer ekstrafin kaffe og brød - varme pølser og kartoffelsalat

ALT TIL RIMELIGE PRISER

V. E. & H. Petersen

GEORG CHRISTENSEN

Smedemester

Aut. gas- og vandmester

Grøntorvet 8. Nykøbing F. Tlf. 850339

Centralvarme - Oliefy

Vand - Sanitet

NYBORG

lad vaske ude,

Nyborg Centralvaskeri

Dronningensvej 26, Nyborg. Telf. 199

Centralværkstedernes
Marketenderi

Da Marketenderierne i Centralværkstedet og Remiserne drives af Fællesorganisation D. S. B. og Dansk Lokomotivmandsforening, anbefaler vi Benyttelsen af disse.

Driftsudvalget.

Forlang!

Carlsminde

øl og vand

RANDERS

E. D. Christensens Eftf.

MOGENS HJORTH LARSEN

aut. el-installatør

Lille Voldgade 12-14 - Randers - Telf. 2579

En sikker forbindelse til alt elektrisk