

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 5 . 5. MARTS 1962 . 62. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

^{A/}s **Kulimporten Dania**



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

*Opstilling af automater for
varme drikke*

GEORG HANSEN

Kongshvilebakken 49 - Kgs. Lyngby - Telefon 87 26 40

PHILIP W. HEYMAN ^{A/}s KONSERVES

JÆGERSBORG ALLE 19 - TELEFON ORDRUP 9566

Leverandør til feriehuset

SLAGELSE

CARL ANDERSENS EFTF.

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

Ved køb og salg af ejend. eller villa ret da henvendelse til

VIGGO HANSEN Statsexm. ejendomsmægler

Slotsvænget 20 - Slagelse - Telf. 52 42 07

A. Henriksen & Søn's Eftf.

H. ØRTZ SØRENSEN - malermester

Værksted: Smedegade 35 - Telf. 52 47 45 - Privat: Nyvej 1 - Slagelse

Alt malerarbejde udføres - Tilbud uden forbindende

REVISORKONTORET

TAGE MØLLER

Statsautoriseret revisor

Bredgade 5 - Slagelse - Telefon 52 10 50

OTTO CHRISTENSEN

Tømrermester og bygningsnedker

Alt tømrerarbejde udføres - vi giver gerne tilbud

Klosterbakken 8 - Slagelse - Telf. 52 29 79

FREDERICIA

MUSIKHUSET

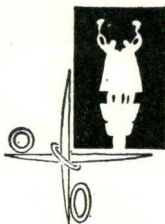
Fredericia - Tlf. 605

MØBELMAGASINET

v/ Hermann Hansen & Søn

- det moderne magasin for møbler - vi ompolstrer Deres møbler

Gothersgade 32 - Fredericia - Tlf. 822



Man lægger mærke til
det store udvalg:

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

TILSKÆRERNE

Rådhuspladsen 75
Stengade 37, Helsingør
Gøernes Gård, Næstved

*- det store
magasin
for tøj*

RANDERS

DAVID WOHLIN

MURERMESTER

Sjællandsgade 13 - Randers
Telf. 7907

Alt murerarbejde udføres
nybygning og
reparation

Chr. Rasmussen's Møbeletablissement ^{A/}s

VESTERGADE 14 - RANDERS - TLF. 685 (flere linier)

Jydsk Murer- & Entreprenørforretning

a. m. b. a.

Østervold 2, Akadiahuset - Randers - Tlf. 4905

Elite-Salonen

Staldgaardsgade 14 - Randers - Telefon 4969
alt i moderne hårpleje - individuel frisure koldpermanent fra kr. 18.-
org. Wella fra kr. 26.-

E. D. Christensens Eftf.

MOGENS HJORTH LARSEN

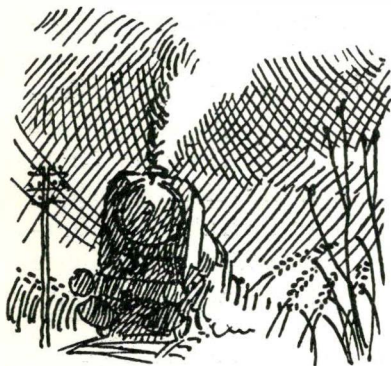
aut. el-installatør

Lille Voldgade 12-14 - Randers - Telf. 2579

En sikker forbindelse til alt elektrisk

ULBJERG

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



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 5 - 62. ÅRGANG

5. MARTS 1962



Indhold:

Den næste generation	67
Franske statsbaners kanalflåde . .	68
Stemningen i Israel under Eichmann-sagen	69
Frontruden	70
FFI's afrikanske fagforeningsskole	72
Et vejdamplokomotivs omtumlede tilværelse	75
Hvad andre fagblade siger om tjenestemændenes lønkrav	76
Højskolernes Familiekurser	77
DLF	78
Personalialia	78
Fotokonkurrence	78
Statsbanepersonalets Sygekasse .	78



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

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Den næste generation

I årets første måneder er der antaget 20 lokomotivmedhjælperaspiranter i 1. distrikt. I 2. distrikt forventes samme antal antaget i de nærmeste måneder. Hermed er en ny generation trådt ind i lokomotivmændenes rækker.

Som baggrund for generaldirektørens nedsættelse af lokomotivmandsudvalget i november måned 1960 lå i første omgang ønsket om en revision af de bestående uddannelsesregler for lokomotivpersonalet. Den efterhånden eksplosionsagtige og ret omfattende udvikling på trækraftens område krævede nye retningslinier både for den praktiske og for den teoretiske indøvelse af den kommende lokomotivmand. Hertil kommer nødvendigheden af ændringer i selve beskæftigelsesprogrammet, hvorefter det blandt andet er påkrævet med en tidligere anvendelse af de unge lokomotivmænd på arbejdsområder, hvortil der efter de gamle uddannelsesregler og personaleanvendelse først blev adgang efter flere års anciennitet. I takt med afviklingen af damptjenesten bortfalder samtidig egentlig lokomotivfyrbøddergerning, som i fremtiden almindeligvis kun vil være aktuel i tilslutning til særlig højtids trafik og ferieperioder, hvor supplementet til normal drift formentlig endnu et stykke tid skal gennemføres ved hjælp af damplokomotiverne. Det vil også fremgå af de opstillede faste kørselsfordelinger, at kun få maskindepoter endnu kan præstere faste dampture, medens der i de fleste byer slet ikke forekommer beskæftigelse af denne karakter.

En anden, men ligeså vigtig årsag til udvalgsarbejdet, skulle søges i nødvendigheden af en snarlig antagelse af aspiranter til lokomotivmandsstillingen, hvortil der ikke har været tilgang siden sommeren 1955, og selvom der måtte påregnes en reduktion af styrken i forbindelse med de planlagte rationaliseringsbestrebelse er en stilstand i tilgangen over et tidsrum af 7 år trods alt mærkbar, og skønt der påny ansættes aspiranter, vil den lange »døde periode« utvivlsomt være følelig også i de kommende år. Fra begge distrikters side har man da også gennem de senere år fremsat ønske om antagelse af aspiranter og af de fremsatte udtalelser i forbindelse med lokomotivmandsudvalget har det ikke været skjult, hvor påkrævet disse nyantagelser var. På den anden side måtte udvalgsarbejdet afsluttes og retningslinierne for det nye uddannelsesprogram være helt klarlagt, før antagelserne kunne finde sted.

Allerede fra 1. januar d.å. begyndte de første lokomotivmedhjælperaspiranter i 1. distrikt og på nuværende tidspunkt har 20 aspiranter påbegyndt uddannelsen. For 2. distrikts vedkommende har vi bragt i erfaring, at aspirantantagelsen vil finde sted i den nærmeste fremtid, og det kan vel derfor forventes, at der også i dette distrikt vil være 20 mand under uddannelse i indeværende forår, hvilket svarer til det antal, lokomotivmandsudvalget mente der var behov for i første halvdel af 1962.

Franske statsbaners Kanal-flåde

Danmark er det land i verden, der i forhold til sin størrelse har rekord i statsbane-færgetrafik. Derefter følger Frankrig-England med færgesejladsen over Kanalen. Denne trafik har for Frankrigs vedkommende bestået i over hundrede år. De franske statsbaner råder over fem færger og syv fragtbåde på ruterne Calais-Dunkirk-Dover, Boulogne-Folkestone og Dieppe-Newhaven. Fem af bådene sejler på den sidstnævnte overfart.

Den blev åbnet allerede i 1856 og er efter den sidste krig blevet udbygget for at kunne aflaste de stærkt benyttede nordligere færgeruter. De britiske statsbaner sejler på Kanaltrafikken med otte færger.

Mellem Dieppe og Newhaven sejler de to engelske »Londres« og »Brighton« og de franske turbineskibe »Arromanches«, bygget i 1947 og »Lisieux« fra 1953. De tager hver 1450 passagerer og stykgods, turbinerne i de to franske færger udvikler hver ikke mindre end 22.000 hk og giver en fart på – ja, hold nu fast – 25 knob i timen! Det er syv knob mere end den hurtigste danske færge.

Overfarten koster på 2. klasse ca. 50 NF, hvortil kommer togbillet til henholdsvis Paris og London med ca. 60 NF. Biler bliver overført af de franske statsbaners motorskibe »Nantes«, »Rennes« og »Brest«, som er hver på 730 ton, hastighed 15 knob i timen, og de sejler forud for de hurtige passagerfærger.

På ruten mellem Calais-Boulogne og Dover sejler det dobbeltskruede motorskib »Compiègne«, maskinkraft 9.000 hk, som tager både biler og passagerer og blev bygget i 1958. Desuden sejler på samme rute den ældre færge »Cote de Azur«. Siden 1950 har jernbanefærgen »St. Germain«, i øvrigt bygget på Helsingør skibsværft, sejlet med gods og sovevogne mellem Dunkirk og Dover.

Man får et begreb om Kanaltrafikens størrelse ved at høre, at der i 1959 blev overført 1274 mill. passagerer.

Når vi har nævnt uddannelsesprogrammet og samtidig tilkendegivet ønsket om en færdigopbygget plan, før aspiranterne blev antaget, er der grund til – også under hensyn til henvendelser rettet til foreningens kontor – at sige et par ord om det principielle i lokomotivmandsudvalgets uddannelsesplan i forhold til fremgangsmåden ude i det praktiske liv. Oprindeligt stiledede udvalget efter at få aspiranterne til instruktion i efterårsmånederne, så de kunne have gennemgået den væsentligste del af den praktiske indøvelse og dernæst overstået lokomotivmedhjælperkursus inden den efterfølgende sommerkøreplans ikrafttræden. Det er jo under topbelastning i trafikken nødvendigt at have det størst mulige antal uddannede personale, ligesom det er i denne periode, der kører flest dampmaskiner, hvor de unge mennesker derfor kan få den bedste rutine i denne gren af uddannelsen. Imidlertid sluttede udvalgsarbejdet på så sent et tidspunkt, at det ikke med første hold af aspiranter vil være muligt at gennemføre uddannelsesprogrammet i så nøje overensstemmelse med udvalgets betænkning. Det kan derfor forekomme, at man ved de maskindepoter, hvor der allerede på nuværende tidspunkt er lokomotivmedhjælperaspiranter og på de depoter, hvor der forhåbentlig i den nærmeste fremtid for 2. distrikts vedkommende vil blive antaget et passende antal, må fravige den tiltænkte plan for at give aspiranterne den del af uddannelsen i driften, der betinger deres anvendelse i tilslutning til sommerkøreplanen. Det skal dog ikke opfattes som en almindelig anerkendelse af, at den egentlige plan kan gøres til genstand for en tilfældig anvendelse også i tiden fremover, men som en nødvendighed i overgangsperioden og inden at det nye er blevet nøje indpasset med det ældre. Og lad os i tilslutning hertil gøre opmærksom på, at der naturligvis ikke kan gennemføres lokomotivmedhjælperkursus på Jernbaneskolen i indeværende forår. Dette kan tidligst finde sted til efteråret, på hvilket tidspunkt der da så skulle være et antal aspiranter svarende til 2 kursushold med 20 elever på hvert.

*

Med de første lokomotivmedhjælperaspiranter er vi gået ind i den nye tid med væsentlige ændringer i lokomotivmandsudannelsen og ansættelsesbetingelser. At der også med dette nye vil være visse ting, som skal rettes og tilpasses efterhånden som tiden skrider frem og planerne føres ud i livet, er der næppe tvivl om. Vi håber imidlertid, at allerede ansatte lokomotivmænd af alle årgange vil være vore nye kolleger behjælpelig såvel i spørgsmål om de mange tekniske og praktiske ting, der hører til lokomotivmandens daglige gerning, som i spørgsmålet om en tilpasning til en kommende tjenestemandstilling, som trods alt stiller særlige krav til den, der ønsker at dække den fuldtud.

*

Vi byder de nye og første lokomotivmedhjælperaspiranter velkommen til arbejdet og tjenesten mellem lokomotivmændene og udtaler håbet om, at den gerning, de har meldt dem til, må blive til glæde og tilfredshed for dem selv og deres familier.

Stemningen i Israel under Eichmann-sagen

Det er ikke nok alene at betragte den skrækkelige fortid

En yngre tysk journalist har nylig besøgt Israel for at tale med »manden fra gaden«. Det er ikke behageligt at komme som tysker til Israel. Alle forsøger først at udforske, hvor gammel man er, siger han.

Journalisten, *Egon Lutz*, ønskede at vide, hvordan befolkningen bedømmer den tyske nation netop under Eichmann-processen. Om man f.eks. vil optage nye kontakter med tyskere, besøge Tyskland eller indbyde unge tyskere til Israel. Tror man på tyskernes forklaring om, at de ikke kendte noget til jødeudryddelsen. Disse og mange andre problemer drøftede han forsigtigt med en række tilfældige israeliter.

En ung funktionær, som journalisten traf i en café, afviste påstanden om, at befolkningen ikke kendte noget til jødernes udryddelse. Han sagde bl.a.:

»Eichmann kan ikke have begået forbrydelserne alene. Mange funktionærer, f.eks. jernbanefolk, må have vidst besked med jødetransporterne. Hertil kommer gendarmerne, der bevogtede jøderne og i øvrigt fordelte jødernes værdisager (tøj, ure o.s.v.) indbyrdes. Alle disse og adskillige andre har været Eichmanns hjælpere«.

En arbejder i en Kibutz (kollektiv-landbrug) argumenterede på lignende måde:

»Alle tyskere har dog set, at vi måtte bære den gule jødestjerne, og at vi blev ført bort til koncentrationslejrene. Ingen kunne være uvidende derom. Fra den ene dag til den anden kendte man os ikke mere. At der skete rædselsfulde ting i KZ-lejrene vidste alle, men måske ikke, hvor skrækkelige disse ting var«.

Mange israeliter undrede sig over, at de tyske jøder ikke satte sig til modværge, da de blev drevet til gaskamrene. En kvindelig socialrådgiver (40 år) sagde herom:

»Jeg forstår ikke, at de uden kamp lod sig drive i døden. Jeg er opvokset her i Israel, og vi har dog sat os kraftigt til modværge mod arabernes enorme overmagt. Hvorfor var der så ringe modstand fra jødernes side mod SS«?

(Nu gælder det under processen om at vise, at der ikke var nogen muligheder for at standse udryddelsen. De unge jøder i Israel skal forstå, at de ikke behøver at skamme sig over deres fædres martyrdød).

Man drøftede ivrigt spørgsmålet, om der kan tænkes en ny anti-semitisme i Tyskland. Og man tog afstand fra det kendte forhold, at så mange tidligere nazister stadig indtager høje stillinger i offentlige hverv. (Globke, Oberländer). Dog har man tillid til Adenauer. En lærer, ca. 40 år, erklærede:

»Så længe Adenauer er regeringschef og så længe den tyske højkonjunktur vedvarer, vil der næppe dukke nogen tysk ny-nazisme op. Men Adenauer er en gammel mand, og højkonjunktoren varer dog ikke evigt. Hvad vil der ske under en anden regeringschef og under en krise? Man har jo tidligere undervurderet de yderliggående grupper«.

Sønnen af en læge har ikke megen tillid til tyskerne. Han sagde:

»At der ikke findes nogen anti-semitisme i Tyskland nu, skyldes jo blot, at der ikke længere lever nogen jøder der. Tyskerne var jo dog den eneste nation, der helt ville udrydde jøderne. Måske vil de bære sig lige sådan ad påny, hvis de havde magt dertil«.

En jødinde fra Lemberg (ca. 50 år) sagde:

»De unge mennesker i Tyskland må have at vide, hvad der skete. Med de ældre vil jeg ikke have noget at gøre, men der må dog gøres en begyndelse med ungdommen. Det er ikke nok alene at betragte den skrækkelige fortid. Man må også skue frem mod nutiden, og her har man brug for de unge«.

En Kibutz, der havde indbudt en gruppe unge tyske studenter, havde kun gode erfaringer, men man sagde dog bagefter:

»Alle de unge studenter var prægtige unge mennesker, og de arbejdede godt her. Alligevel vil vi ikke foreløbig indbyde nogen anden gruppe. De unge var så typisk tyske, at de gik os på nerverne. De mente sikkert ikke noget ondt dermed. De sad sammen om aftenen og sang tyske sange. Netop det kan vi ikke udstå mere. Det minder os for stærkt om fortiden«.

En israelitisk ungdomsfunktionær sagde med hensyn til kontakten med Tyskland:

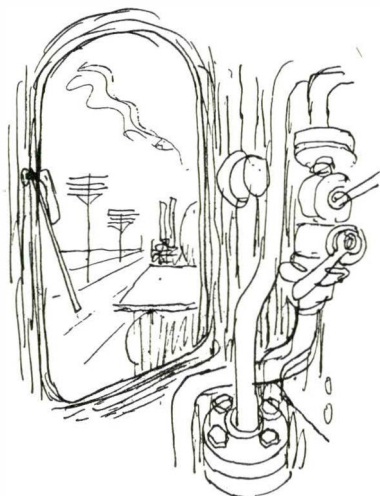
»En rejse til Tyskland er meget dyr. Hvis vore unge kan skrabe nogle penge sammen til en europarejse, foretrækker de Rom, Paris eller London. Der er også sprogvanskeligheder. (De unge har kun lært engelsk og hebraisk, som er officielt sprog i Israel)«.

Mange folk i Israel befrygter at Israel skal blive »opdaget« som turistland for tyskerne. En ung lærerinde (25 år) sagde rent ud:

»Man kan ikke påstå, at de amerikanske turister optræder særligt tilbageholdende i Israel. Men det finder man sig dog i. Jeg var i fjor i Italien og iagttag der de tyske turister. Jeg er sikker på, at de med deres optræden ville vække meget ondt blod i Israel«.

Journalisten slutter med at konstatere, at det ikke var alle i Israel, der ville tale med ham. Alt for mange havde personlige grunde til at hade tyskerne. Mange havde taget skade på legeme og sjæl. Og mange havde mistet alle deres pårørende. Alt dette må man tage i betragtning.

Frontruden



Stockholm C har fået et hotel

Ikke så få store tyske hovedbanegårde har deres eget hotel, hvortil der er adgang direkte fra ankomsthallen. Driften af dem har givet tilfredsstillende resultat. Nu har Stockholms nye hovedbanegård fået et noget lignende hotel, dog mere spartansk udstyret, men alligevel et sted, hvor rejsende kan ty til og hvile ud, enten mellem to tog eller hvis forretningsfolk på rejse vil have fred og ro til at arbejde.

Der er i Stockholm tale om et såkaldt daghotel, som har åbent fra kl. 7 morgen til kl. 20.30. Hotellet er inddelt i to afdelinger, en for herrer med ni små værelser – svenskerne kalder dem »vilhytter« – et badeværelse, fem rum med styrtebad og tre toiletrum til el-barbering. I dameafdelingen er der seks værelser og ligeledes badeværelse samt tre rum med styrtebad. Hotellet er underjordisk og ligger nede i en tunnel. Værelsernes senge har skumgummipuder, og der findes et arbejdsbord med læselampe, el-vækkeur, som kan indstilles individuelt og ellers styres af hovedbanegårdens central-ur. Værelsernes opvarmning sker ved luftindblæsning, og man kan selv regulere temperaturen mellem 15 og 25 grader. Selvfølgelig findes der på værelserne klokke til stuepigen, og som en service kan man få vasket skjorter, undertøj og bluser under opholdet i daghotellet.

De første to dage, man havde åbent

her, besøgte hotellet af 75 gæster. Når København engang skal have ny hovedbanegård, må man nok tage et sådant daghotel med i overvejelserne. Mange udenlandske turister og folk på gennemrejse til og fra de andre nordiske lande vil sikkert gøre brug af det.

Nye Buffet-vogne i Sverige

Svenske statsbaner lader nu ombygge fem jernbanevogne med 25 år på bagen, for at de kan genopstå som nye buffet-vogne. Den første er netop blevet færdig. Vognen er inddelt i køkken, spisesalon, en mindre afdeling med siddepladser for rejsende, en vestibule og personalerum.

Køkkenet er helt i rustfrit stål, spisesalonen har indirekte belysning og små bordlamper. Væggens paneler er af asketræ, borde og vindueskarm af teak. Ruderne er lukket hermetisk og derfor dugfrie. Gulvet er belagt med rødt linoleum, og stolene har turkis betræk.

I de rejsendes afdeling findes sofaer med nakke- og kindlæn, og der er en særlig garderobe til de rejsendes overtøj. I vognens vestibule er opstillet automater med frugt, chokolade og tobak. Det er noget helt nyt i en spisevogn.

Var det ikke en ide med sådanne automater i DSB's nye lyntog, som bygges i Vesttyskland efter TEE-systemet? De rejsende, som ikke har fået frugt, chokolade eller tobak med sig, vil sikkert være glade for en sådan service.

Båndoptager og modeltog

I en interessant artikel i Hobby-Bladet omtales model-jernbaneanlæg med tilhørende »underlægningsmusik«, bestående af et lydbånd, som gengiver på den mest virkelighedstro måde alle lyde ved toggang og fra en banegård, fordi båndet er optaget her. Et tysk radiofirma, som fremstiller lydbånd, har også lavet en teknisk finesse, som kan kobles til lydbåndet, og den giver, når strømmen slutes, en impuls til modeltogets kørsel og dirigerer denne. Derved bliver kørsel og lyd synkroniseret, om man vil. Det er det sidste nye på modelbanernes område.

119 linjer for Europa-Bus

De europæiske statsbaners bus-samarbejde vil i dette år blive udvidet til ikke mindre end 119 forbindelser. Af dette antal går de 77 ruter til byer, som er yndede turistmål, 22 ruter omfatter rundrejser af flere dages varighed, og endelig er der tyve særlige udflugtsbusruter.

Vinterolympiade i Innsbruck

Den 9. vinterolympiade vil blive afholdt i Tyrols hovedstad Innsbruck i 1964, og allerede nu er man i fuld gang med forberedelserne til en »olympisk by«. Denne kommer til at ligge ved Inn-floden og på et areal, der grænser op til Østrigs Bundesstrasse 1. Her bygges en række huse med ikke mindre end 684 lejligheder, hvor både sportsfolk, olympiadens funktionærer og sekretærer samt hele det store øvrige, nødvendige personale ved arrangementet skal bo. Den 15. maj skal der holdes rejsegilde på den olympiske by, og i vinteren 1963-64 vil den stå helt færdig. To store køkkener og en spisesal for sportsfolkene vil dække et areal på 1134 kvadratmeter.

De østrigske forbundsbaner er også ved at lægge planer for den meget store trafik og det ekstra beredskab, der skal indsættes for at transportere de mange udenlandske gæster til olympiadebyen.

To enestående jernbanelande

I Europa findes nu kun to lande, hvis statsbaner enten giver overskud eller har balance i regnskabet. Det er Schweiz og Holland. Vi har tidligere omtalt, at årsagen til de schweiziske forbundsbaners gode, finansielle stilling er rationalisering og modernisering i forbindelse med 100 pct. elektrisk drift. I Holland udfører banerne en meget betydelig del af godstransporten. I krigsskadeerstatning fik Hollands statsbaner 320 mill. gylden, som først og fremmest blev anvendt til genopbygning og modernisering, således at banerne i dag kører med det fineste materiel i el- og dieseldrift.

15 års plan for Sovjets jernbaner

For fem år siden tog man i Sovjet fat på gennemførelsen af en 15 års-plan for jernbanernes modernisering og udvidelse. Ved planens afslutning skal 40.000 km banestrækninger være taget under el-drift. I den forløbne fem-årige periode er 8483 km blevet færdig. Det drejer sig bl.a. om strækningen Moskva-Irkutsk, over 5.000 km, og Moskva-Donbess ca. 1200 km.

I 1960 blev 43 pct. af de sovjetiske jernbaners samlede godstrafik udført af tog med el- eller motorlok. På grund af den øgede elektriske togdrift har Sovjets jernbaner fra 1955-60 sparet næsten 125 mill. ton kul, og derved gik udgiften ned med 1,7 milliard rubler. I de senere år er elektrificering gennemført ikke alene på enkelte strækningsafsnit, men også for mange større linjers vedkommende.

Efter at el-drift er blevet indført, foregår godstransport fra Moskva til Irkutsk to dage hurtigere end tidligere. Sovjetiske maskinfabrikker bygger for tiden elektrolok med otte aksler og på 5700 hk og desuden større serier af et el-lok med seks aksler og på 4300 hk.

Ringbane på 550 km omkring Moskva

Kortet viser den nye ydre ringbane omkring Moskva, som man nu er i fuld gang med at udføre. Sovjetunionens hovedstad har i længere tid haft en indre ringbane med godsforbindelsesbane, men byen er forlængst vokset ud over denne ring. Til Moskva ankommer op til 30.000 godsvogne i døgnet, og over halvdelen er transitgods, som skal dirigeres videre ud i landet. Derfor skal tusinder af godsvogne omlæsses hver dag og omrangeres til nye togstammer. Den indre godsbanelinje kunne ikke længere klare den store trafik.

Derfor måtte anlægges en ny ydre ringbane omkring byen med en radius på mellem 55 og 110 km, oplyser chefen for Moskvas jernbaners anlægsafdeling, ingeniør J. Zjukov. Denne ringbane skal forene alle hovedlinjer og tage sig af transitgodset, som eks-

pederes over en række nye rangerstationer, der er markeret på ovenstående kort. Den nye ringbane får en samlet længde på 550 km, indrettes med fjernstyring og automatisk blok og skal kunne dirigeres fra en enkelt kommandopost.

Man tog fat på arbejdet i efteråret 1961. Der skal lægges 1300 km spor og bygges 45 blokposter samt et større antal broer. Ringbanens spor bliver sådan, at de kan tage tog af enhver vægt og tillader kørsel med maksimal hastighed.

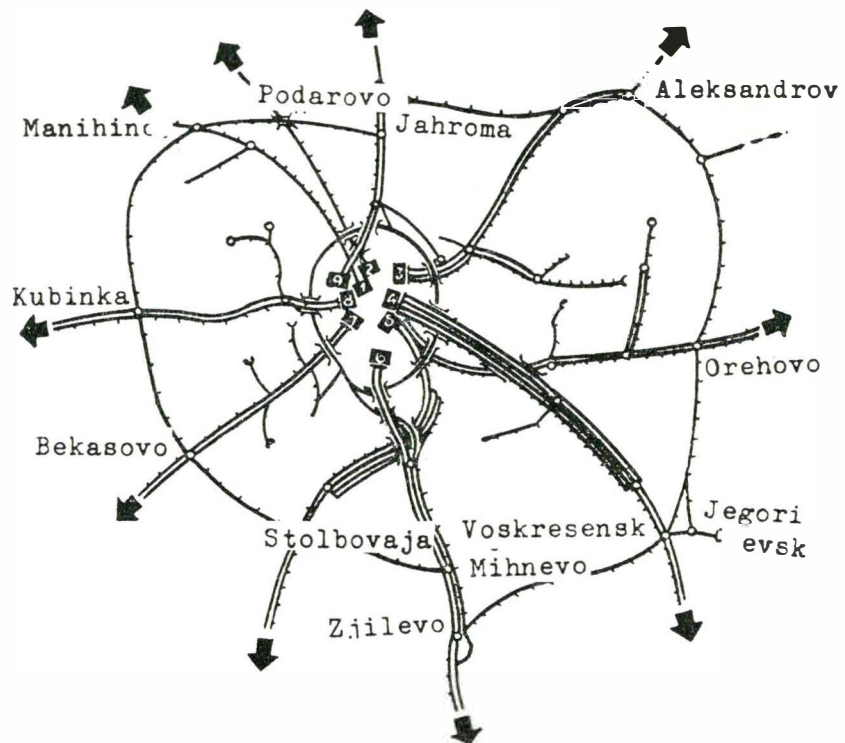
Sovjet-færger på det kaspiske hav

På Sormovo-værftet i Leningrad har de sovjetiske statsbaner ladet bygge en ny stor færge til sejlads med jernbanevogne og passagerer over det kaspiske hav. Færgen ind sættes i driften her i foråret, og fire andre færger er i forvejen indsat på den langstrakte rute mellem Baku på vest- og Krasnowodsk på østbredden,

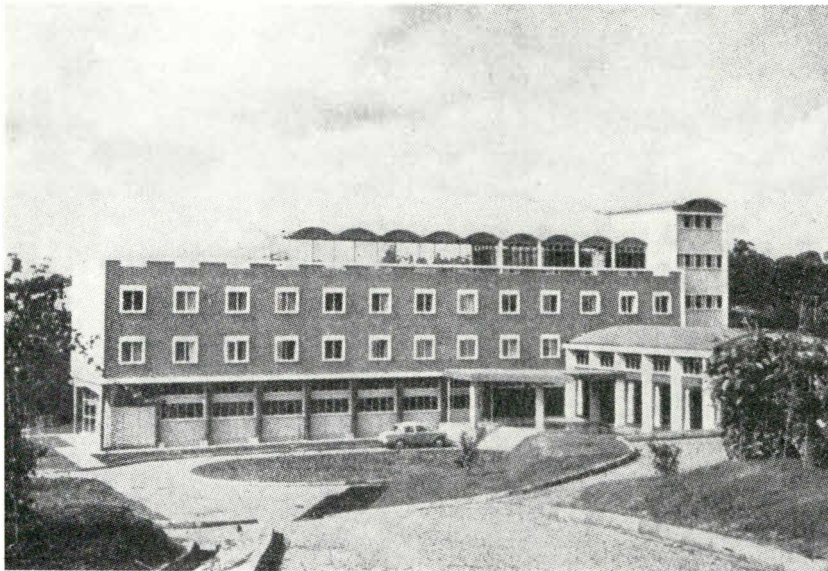
ialt 300 km. Færgeruten sparer en betydelig omvej for togtrafik, hvilket især har betydning for godstrafikkens rentabilitet. Man regner med, at færgerne på denne overfart årligt vil indtjene ca. 265 mill. rubler.

Her er den nye færges data: Længde 133,8 m, bredde 18,3 m, maskinkraft, fire dieselmotorer på hver 1800 hk, fart 16 knob i timen. Færgen har fire spor, som kan tage enten tredive godsvogne på hver 50 ton eller 16 personvogne. Der er plads til 290 passagerer, og besætningen er på 59 mand.

Færgen har seks dæk og tre skruer, som alle er agter. Ror både for og agter letter manøvre dygtigheden. Der er to klasser ombord over vogndækket. På første klasse er der fire to-sengs og 22 fire-sengs kahytter, mens turistklassen har 194 siddepladser i såkaldte »flyvestole«, som kan indstilles. Endvidere findes en salon for mødre med småbørn, en restaurant med 54 pladser og endnu en salon til 28 passagerer.



Den inderste kreds viser Moskvas første ringbane, som byen er vokset langt ud over.



Skolen i Kampala, Uganda.

Tanken om en afrikansk fagforenings-skole går mange år tilbage i tiden, men den udvikling, der kulminerede med fuldførelsen af den nye bygning, kan siges at være begyndt med den afrikanske regionale konference, som afholdtes i Accra i 1957, hvor tilsluttede organisationer anbefalede opførelsen af et undervisningsinstitut for fagbevægelsen.

Umiddelbart efter konferencen begyndte man at søge efter en passende grund. Denne søgen omfattede mange lande og man fandt omsider ud af, at muligheden var bedst i Kampala, Uganda. En af de vigtigste faktorer, som afgjorde valget, var, at Uganda er ubestrideligt afrikansk. Dette kom til udtryk i forbindelse med formaliteterne ved erhvervelse af byggegrunden. Jorden var afrikansk besiddelse og kunne kun afhændes til afrikanere fra Uganda. Skødet til grunden, hvor Kampala-skolen er opført, måtte underskrives af formanden og generalsekretæren for den faglige hovedorganisation i Uganda som formyndere for FFI. En anden grund til at vælge Kampala var, at det var ønskeligt at have skolen nær det østafrikanske universitet, hvor flere racer er repræsenteret, og som er beliggende lige uden for byen; endvidere at der var gode trafikale forbindelser dertil, både ad luftvejen og med jernbane.

Der blev i alt set på 27 byggegrunde. Endelig blev der udvalgt en

grund i nærheden af Makerere kollegiet – fem minutters gang fra kollegiets areal. Grunden er beliggende på en skråning ned imod Makerere Hill, og der er udsigt nedover en dal, hvor Ismaili-samfundet har bygget skoler og hospitaler. Grunden er skovbevokset, og arkitekten har udnyttet dette fuldt ud, da han udarbejdede planen for skolen og de tilstødende bygninger.

Forhandlingerne om køb af grunden strakte sig over mange måneder, fordi bestemmelserne om jordbesiddelser her er vidt forskellige fra, hvad man kender i andre dele af verden. Forfatteren af nærværende genkalder sig, hvorledes man var nær ved at købe grunden af en mand, som ikke var ejer af den. Den pågældende herre indfandt sig fuldt udstyret med dokumenter og ledsaget af en sagfører; han havde faktisk det hele undtagen netop jorden. Og så var der problemet med nybyggere, som skulle have erstatning for deres hjem (som det fremgår af billederne, var det mudderhytter med blik- eller stråtag) samt for de afgrøder, de havde plantet.

Grunden er lejet for 41 år fra februar 1959 at regne til éngangsbeløb af £ 7.000 (140.000 kr.) og til en årlig leje af £ 75 (1.500 kr.). De samlede udgifter til selve bygningerne, herunder honorar til arkitekten og til bygningsinspektørerne samt udgifterne til møbler og udstyr, var £ 125.000

FFI's afrikanske fagforenings- skole

(2.500.00 kr.). Hver en øre er kommet fra Den Internationale Solidaritets-Fond, størstedelen af beløbet gennem de normale bidrag fra FFI's medlemsorganisationer, de internationale fagsekretariater og individuelle organisationer, men også en del i form af gaver, specielt med henblik på Kampala-skolen.

Ingen regering og intet politisk parti yder midler; det gør derimod de menige medlemmer af den frie og demokratiske fagbevægelse, som generøst har bidraget til FFI's Internationale Solidaritets-Fond.

Endelig, i januar 1960, blev der indhentet tilbud på opførelse af skolen, to bygninger til lærerpersonalet samt boliger til tjenstefolkene, og tilbudet fra firmaet Kehar Singh Kalsi blev antaget. Det er værd at erindre sig, at skolen er blevet bygget af afrikanske arbejdere, for selv om entreprenørfirmaet var asiatick, beskæftigede det afrikanske arbejdere, og den færdige bygning gør dem ære. Trods varmen og styrtregnen blev arbejdet fuldført til tiden.

Bygningen.

Der blev forelagt komiteen for Den Internationale Solidaritets-Fond tre forskellige planer, og til stor glæde for dem, der var nærmest knyttet til projektet, valgte komiteen, som mente, at nu – om nogensinde – var tiden inde til at være dristig, den mest omfattende af de tre planer.

Bygningens konstruktion er fantasifuld, og den er en meget beundret nyskabelse inden for arkitekturen i Kampala. Facaden er dels i mosaik, dels kalket. Alle materialer er valgt med henblik på at skulle modstå det tropiske klima, de er holdbare og lette at gøre rene.

Bygningen er i tre etager. Stueetagen er hovedsagelig optaget af foredragssal og diskussionsværelser med forskydelige glasvægge. På første og anden etage er elevværelserne – et værelse til hver af de 40 elever. På taget er der en delvis overdækket terrasse til selskabelige arrangementer. Derudover er der et særligt værelse til praktisk arbejde, et bibliotek, en stor foredragssal med muligheder for forevisning af film, kontorer til forstanderen og det administrative personale, en spisesal og køkken, opholdsstuer for lærerpersonale og elever, en lille lejlighed til økonomaen og værelser til det huslige personale.

Medens man endnu var i gang med at søge efter en grund, besluttede FFI at påbegynde arbejdet i midlertidige lokaler (Imperial Hotel, Kampala), og det første fire-måneders kursus begyndte den 3. november 1958 med 32 elever fra Aden, Gambia, Ghana, Kenya, Mauritius, Nigeria, Nord-Rhodesia, Nyasaland, Sierra Leone, Somalia, Tanganyika og Uganda. FFI's generalsekretær, J. H. Oldenbroek, sagde i sin hilsen til skolen på åbningsdagen:

»Ingen vil kunne læse de stile, som er skrevet af ansøgerne til det første kursus, uden at blive dybt imponeret

over deres iver for at lære mere om fagbevægelsen, ikke blot for deres egen skyld, men således at de kan sætte andre i gang i deres egne lande.

Da vi allerede har fået bevis for den gode ånd, der hersker blandt eleverne, behøver vi ikke nære nogen særlig frygt med hensyn til dette indledende kursus. Vi tror, at disse elever repræsenterer et typisk tværsnit af de unge afrikanske fagforeningsfolk, som er indstillet på at udruste sig til at udbrede den frie fagbevægelses demokratiske budskab. Vi er overbevist om, at skolens personale i løbet af nogle år vil bestå udelukkende af afrikanere.»

Han tilføjede: »Det er ikke vor hensigt at kopiere universiteterne. Men vi vil altid opretholde den høje idealistiske standard og samtidig følge praktiske metoder for uddannelse af elever med det formål at gøre dem til gode fagforeningsarbejdere.

Vi er således alle knyttet nær sammen i den store opgave, det er at opbygge den frie fagbevægelse i Afrika på et sundt demokratisk grundlag, og tusinder og atter tusinder vil direkte nyde gavn af vore fælles anstrengelser.»

Problemer med at skaffe plads var der hele tiden. Tre uger før det andet kursus skulle begynde, måtte der træffes foranstaltninger til at flytte – denne gang til Embassy Hotel, Kampala. Skolen overtog etableringsmentet, og to offentlige barer, der var knyttet til hotellet, blev lukket. Skolens forstander, Sven Fockstedt, sagde i sin åbningsstale til de 35 elever fra 14 forskellige lande og om-

råder i Afrika, at alle så frem til den dag, da skolens egne lokaler stod færdige.

Da det tredje kursus blev afholdt, var skolen endnu engang i nye lokaler, denne gang i Speke Hotel, Kampala. I dette kursus deltog 32 elever.

Under det tredje kursus fandt grundstensnedlæggelsen sted den 18. juni 1960. Højtideligheden overværedes af lærer- og elevrådet samt af mange repræsentanter for lokale organisationer.

Trods mange vanskeligheder, især med hensyn til udstyr fra oversøiske lande, var skolen færdig til det tidspunkt, da det fjerde kursus skulle begynde, den 5. april 1961. Eleverne, der deltog i dette kursus, var fra Aden, Cameroon, Gambia, Kenya, Liberia, Mauritius, Nigeria, Nord-Rhodesia, Nyasaland, Sierra Leone, Somalia, Swaziland, Syd-Rhodesia og Tanganyika.

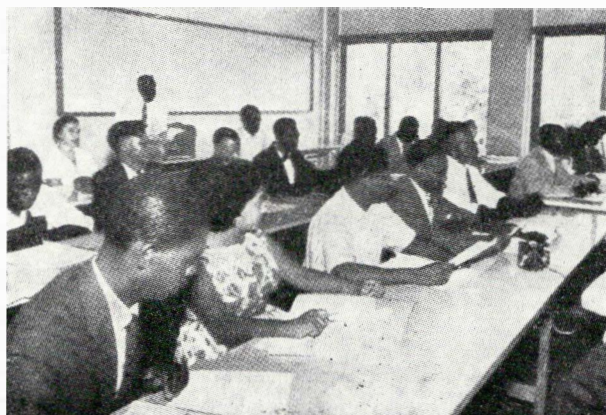
Den officielle åbning.

Da man var kommet gennem tre fjerdedel af det fjerde kursus, blev skolebøgerne lagt til side for en kort pause, medens man deltog i højtideligheden i anledning af skolens formelle åbning.

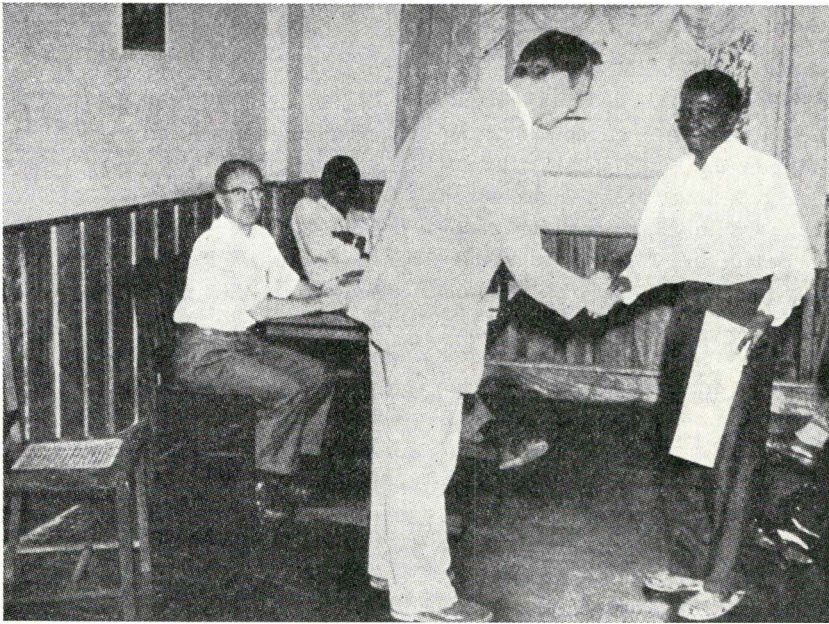
Bygningen var endnu ikke helt færdig, da kurset begyndte. Plænerne var ikke anlagt i terrasser. Det nye græs havde dårligt nok slået rod i den hårde afrikanske jordbund. Men nu var regntiden forbi. Den kølige juni måned var kommet til Buganda højlandet. Alt var grønt og ungt og fuldt af løfter.



Hvor skolen nu ligger var der før mudderhytter med blik- eller stråtag.



Et stigende antal elever søger skolen, men der er utilstrækkeligt med lærerpersonale.



Fra højtideligheden ved skolens overdragelse.

Tre hundrede mennesker fyldte den smukke forsamlingsal til trængsel. Deres farverige dragter genspejlede sig i det strålende marmorgulv. Deres animerede samtale steg op mod det højbuende loft, holdt i strålende hvidt og blå.

De var kommet fra alle verdenshjørner for at være sammen med os på denne dag. Nogle havde rejst tusindvis af mil; andre var blot kommet til fods op ad bakken fra byen nedenfor – ivrige efter at se med deres egne øjne, at en drøm var blevet til virkelighed.

De var ikke kommet for at se »noget nyt fra Afrika«, som Cicero ville have sagt. Dette var noget nyt i Afrika.

»Fra et lille mørkt rum i en baggade i Kampala for tre år siden er vor skole vokset frem til at blive den bedste skole i Uganda, om ikke i hele Østafrika,« sagde forstanderen.

Og da Arne Geijer rejste sig for at holde åbningstalen, faldt der en dyb tavshed over forsamlingen. Man vidste, at hans stemme ikke var én mands stemme. Det var 56 millioner arbejdende mænd og kvinder fra alle verdensdele, af alle trosbekendelser og af alle racer, der talte.

»Opførelsen og indretningen af denne skole,« sagde denne stemme – disse 56 millioner stemmer – »markerer et vigtigt skridt med hensyn til

fremme af Frie Internationale's mål og principper, nemlig tilvejebringelse og forsvar af friheden og af arbejderens værdighed, uden hensyn til religion, farve eller land; skabelsen af sociale forhold, hvor mænd og kvinder fuldt ud kan nyde de goder, der er en følge af økonomiske fremskridt og kultur; og fremme af fred og goodwill mellem nationerne.«

»FFI er en demokratisk og fri international fagbevægelse.« tilføjede han. »I Afrika er FFI afrikansk. FFI får støtte af virkelige afrikanske fagforeningsledere med solide og virkelige tilhængerskarer på det sociale, politiske og – især – på det faglige område. Jeg er sikker på, at I kender dem; jeg behøver ikke nævne dem ved navn.«

Senere erklærede han, under bifaldstilkendegivelser fra eleverne, »jeg er stolt af at vide, at FFI er en af de få organisationer i verden, der står fast for retfærdighed, frihed, orden og menneskelig værdighed.«

Der var andre talere, som talte. Til slut talte en 19-årig fagforeningsorganisator fra Liberia for skolens elever ikke blot for de 38, som var til stede i salen denne dag, men for de snesevis af elever, som havde fuldendt deres uddannelse og var tilbage i deres hjemlande, optaget af kampen for et nyt Afrika, og for de tusinder, som vil gå gennem skolens

porte i årene fremover. Han var blevet valgt til dette ærefulde hverv af eleverne selv, og da hans stemme, der havde klangt af selvtillid, lød gennem salen, forekom det mange af de tilstedeværende at være helt på sin plads, at det var en efterkommer af slaver, som ved denne mindeværdige lejlighed personificerede ungdommen, styrken og håbet for denne verdensdel.

Da højtideligheden var forbi, fejredes den store dag med ægte afrikansk lystighed. Man havde engageret det bedste orkester i landet. Bordene blev ryddet til side, og indtil kl. 3 om morgenen bølgede natfestens lyde fra Kakerere Hill ned over den sovende by ved Ækvator.

Alt dette skete den 27. juni 1961.

Den 28. var eleverne tilbage i deres klasseværelser. Lærerne var tilbage foran deres tavler.

Arbejdet går videre.

Farten i vejret!

Det amerikanske jernbaneselskab Pennsylvania Railroad har gjort hastighedsforsøg med et persontog på strækningen New York-Philadelphia-Baltimore-Washington, hvor det opnåede en fart på 170,5 km i timen. Gennemsnitshastigheden var 125 km i timen. Banestrækningen er elektrisk.

De franske statsbaner, som sidder inde med verdensrekorden på 331 km i timen, ganske vist kun med et tre vogns-tog, mens det amerikanske havde otte personvogne, har også foretaget en fartprøve på den 108 km lange strækning Strassbourg-Mühlhausen. Det skete med et tog bestående af fire personvogne og en speciel målevogn, samlet togvægt 220 ton. 64 pct. af strækningen blev kørt med en fart af 180 km, mens man på et stykke nåede op på 190 km i timen.

4080 km under el-drift

Ved udgangen af 1961 havde tyske forbundsbaner indført elektrisk drift på 4080 km strækninger eller over 13 pct. af det samlede skinnet. Det var en udvidelse på 310 km, sammenlignet med året 1960.

Et vejdamplokomotivs omtumlede tilværelse

Det var i 1861, at Hjørring-købmanden E. C. C. Christiansen fik en ide, der så ud til at kunne blive revolutionerende for de dårlige kommunikationsmidler i Vendsyssel. Under et ophold i England havde købmanden fået interesse for et vejdamplokomotiv, der uden skinner kunne køre på landevejene med såvel gods- som personvogne efter sig. Som den fremskridtsvenlige mand, han var, besluttede han nu at få et lokomotiv med vogne til Vendsyssel for på denne måde at skabe bedre forbindelse mellem landsdelens byer. Ligeledes mente han at kunne transportere gods til en pris langt under den, vognmændene så sig nødsaget til at kræve.

Købmand Christiansen sendte en ansøgning til ministeriet for at få tilladelse til oprettelse af et sådant trafikelskab. På ansvarligt sted havde man svært ved at træffe bestemmelse, da man jo aldrig havde været ude for en ansøgning af denne art. Christiansen fik dog sin bevilling, men tilfældet førte til, at folketinget samme år så sig nødsaget til at vedtage en lov om kørsel med vejlokomotiver. Loven måtte også siges at være en garanti for, at samfærdselspionerer ikke skulle drive deres moderne ideer for vidt. Det blev bestemt, at landevejene skulle udbedres og broerne stives af, hvor lokomotivet skulle køre. Farten måtte under ingen omstændigheder overstige femten kilometer i timen. Gennem byer og landsbyer var en så halsbrækkende fart dog ikke tilladt. Her måtte farten sættes ned til 7½ kilometer. Efter mørkets frembrud var det forbudt at køre. Der skulle opholde sig to mand på lokomotivet, der af myndighederne måtte godkendes ved en kedelprøve.

Endelig i september 1862 ankom vejlokomotivet tillige med tre godsvogne til København. Den engelske fabrikant mr. Rickett fulgte med og demonstrerede vidunderet over for de forbløffede københavnere, der fik set Vendsyssel, som lokomotivet var døbt, fra Langelinie foretage en rundtur gennem byen, hvorunder de

indbudte passagerer kom så langt som til Frederiksberg Bakke.

Der var ikke noget at sige til, at københavnernes spærrede øjnene op. Lokomotivet var kæmpestort og vejede hele tolv tons. Foran sås to kraftige bærehjul af stor bredde, og der efter fulgte det pustende og stønnende dampanlæg, der sendte gnister og røgskyer til vejrs. Uden tvivl har det mest af alt lignet en damptrømler og blev da også af københavnerviddet døbt Dampelefanten.

Der blev med godt resultat foretaget kedelprøve af de imponerede teknikere. Alle var imponeret og flådens overlæderse tilbød at stille en pram til rådighed, hvorpå Vendsyssel med vogne kunne slæbes til Frederikshavn af dampskibet Ossian.

I Vendsyssel var stemningen oprørt. Rygterne var ilet forud, og man havde hørt om et ildsprudende uhyre, der ville komme til at husere på landevejene, så skikkelige folk ikke kunne færdes ude. Byernes vognmænd forestillede sig tillige, at de ville blive arbejdsløse, når lokomotivet kom, men forhåbentlig ville folk betænke sig, før de lod sig eller deres gods befordre med en ildvogn.

Det var en stor menneskemængde, der den 12. oktober 1862 modtog Dampelefanten i Frederikshavn. Ingen blev skuffede. Synet af det store vejlokomotiv var endnu mere fantastisk, end man havde forestillet sig, og købmand Christiansen, der selv var mødt op fejrede triumfer, skønt ingen var helt dristige med hensyn til det nye køretøj.

Endelig den 16. oktober var alt klart til, at man kunne foretage en prøvetur. Der var fra Aalborg ankommet en passagervogn med plads til 36 rejsende, og det skal have været et frygtindgydende syn, da lokomotivet med fire vogne efter sig og med klokke foran, til at jage folk og fæ bort fra kørebanen med, dampende ud af byen med de til lejligheden særlige indbudte som passagerere.

Turen gik strålende, indtil man kom til Nybo Bakke. Her gik Dampelefanten i stå og lokomotivføreren

kunne først efter længere tids anstrengelser få det syv alen lange uhyre i gang igen. Alligevel festede man om aftenen i Frederikshavn og landsdelen ønskedes til lykke med det nye kommunikationsmiddel.

Næste tur skulle gå til Hjørring, men i Hermested løb der vand i fyrstedet. Det var en alvorlig misere, hvorfor de rejsende nødsagedes til at gå tilbage til Frederikshavn. Først fire dage senere ankom lokomotivet til Hjørring. Det var jo nu meningen, at man ville prøvekøre det på ruten over Brønderslev til Nørre Sundby.

Ganske vist var der sket mange uheld, men det regnedes kun for begyndelsesvanskeligheder. Lokomotivets tur fra Frederikshavn til Hjørring regnedes for en bedrift, og der herskede stor ophidselse såvel i by som på land. Landboerne var bange for, at det ikke blev til at færdes på vejene og at Damphesten skulle kyse deres egne heste og kreaturer til døde. Handelsstanden var derimod i det store og hele begejstret over at få deres varer transporteret billigere, men enkelte var dog en smule bange for, at den gode forbindelse til Nørre Sundby og Aalborg skulle betyde en nedgang i deres omsætning.

Efter nogle dages forløb var Dampelefanten imidlertid klar til en ny tur, men da de skrøbelige broer ikke overalt var blevet tilstrækkeligt afstivede, nødes man i første omgang med at foretage en lysttur til Vrejlev med 70 passagerer. Som overalt, hvor det nye fartvidunder viste sig, mødte folk op for at se. En begivenhed, man talte længe om.

I Vrejlev kro indtog de mange passagerer en forfriskning, hvorefter turen skulle gå tilbage til Hjørring. Uheldigvis skete der et uheld, da lokomotivet skulle vende og kom ud i den løse vejside. Lokomotivføreren måtte inden længe erklære, at det ikke lod sig gøre at komme tilbage den dag. De halvfjerds passagerer var nedslåede, men det var kromanden ikke, der gjorde store forretninger. Det lod til at blive svært at komme fra Vrejlev. Vognmændene, der blev sendt bud til, nægtede at

Hvad andre fagblade siger om tjenestemændenes lønkrav

køre. Var disse Hjørring-borgere taget ud med et lokomotiv, måtte det også returnere dem, hvis de ikke ville gå. Først efter lange og omstændelige forhandlinger lykkedes det sent om natten at få de vrede vognmænd til at falde til føjje, men mange måtte vente til næste dag, før det lod sig gøre at komme hjem. Det var jo ikke alle, der var i stand til at gå ret langt, hvad man den gang heller ikke gerne gjorde i det buldrende mørke, der herskede på de ret dårlige veje.

Et par dage senere kunne Damphesten vende tilbage til Hjørring, og så endelig var man parate til at forsøge at sende den til Nørre Sundby. Alle broer var afstivede, og vejene var blevet udbedrede, så godt det i største hast lod sig gøre. At disse forholdsregler langt fra var tilstrækkelige viste turens forløb, der var en kæde af uheld. Kl. 9 morgen startede man fra Hjørring, men var ikke i Brønderslev før kl. 6 aften og først nogle dage senere nåede man frem til Nørre Sundby efter at være kørt fast den ene gang efter den anden, hvad der hele tiden forårsagede, at der løb vand i fyret, så ilden gik ud.

Den første december var Damp-efeleanten tilbage i Hjørring, men det var nu klart for alle, at den ikke ville kunne klare en fast rutefart gennem Vendsyssel. Det var en stor skuffelse for mange og ikke mindst for den initiativrige købmand Christiansen, der tabte en masse penge på projektet, der heldigt gennemført ville kunne have gavnet hele landsdelen.

Dampelefanten eller Vendsyssel returneredes til sit fædreland, men mindet om den levede længe, ikke mindst på grund af hjælpelærer J. C. Larsens (også kaldet substitutten) vise, hvori det hed:

Stakkels Klumpfod! Du stedse har
skrantet
Blev forslugt du i stenkul og vind?
Var vor jordbund for tung eller
sandet?

Eller stod dig vort klima ej an?
Medens rørt vi din helsot begræde,
– thi vi ventede' af dig noget stort –
gives dem, der med hemmelig glæde
så på vejen dig komme til kort.

Chris Parø.

Jernbane-Tidende skriver:

Som tjenestemænd er vi vant til, at forhøjelser af vore lønninger slæes stort op i pressen. Det sker i reglen samtidig med, at der lyder alvorlige og advarende røster, som henviser til landets økonomiske situation. I denne praksis synes Finanstidende at være særlig ekspert. Bladet skriver under overskriften »Her går det godt« blandt andet: Nu er det tjenestemændene, der fører sig frem med nye og betydelige lønkrav. Og finansministeren siger, han er spændt på at se, hvad kravene bygger på. Der antydes på forhånd noget om, at tjenestemændene med støtte i arbejdsmarkedets seneste lønstigninger vil forlange 8–10 portioner ud over de 40, de fik i foråret. Den daværende finansminister Kjeld Philip gjorde sig upopulær blandt tjenestemændene ved ikke at lade dem få alt, hvad de forlangte. Men det er heller ikke en finansministers opgave at gøre sig populær. Forhåbentlig vil den nuværende finansminister erindre sig det, når han om kort tid skal afveje tjenestemændenes nye krav. – Nu er det vist kun Finanstidende, der kan mene, at en finansminister har mulighed for at gøre sine handlinger populære. Vi tror ikke, hans chancer i så henseende er gode, tværtimod; det er jo notorisk ham, der skal sørge for, at staten får de nødvendige indtægter, og det er såvist ikke noget, der er let at gøre populært. Men derfra og til at mene, at en finansminister bevidst skal tilstræbe upopularitet ved at tilsidesætte rimelig hensyntagen til en befolkningsgruppes velunderbyggede krav om en àjourføring af deres lønninger i samme omfang, som det er sket for øvrige løntagere, er også et langt stykke.

Vi kan ikke få andet indtryk af artiklen, end at den giver udtryk for en opfattelse af, at tjenestemændenes krav var ublu, og at vi, foranlediget af det skete løndiktat, har opført os højst utilbørligt ved ikke at erklære os tilfredse med det, man fandt det passende at tilmåle os.

Denne opfattelse var der for såvidt intet at sige til, hvis det var gaver, der var tale om, men det er det ikke. Det, vi har bedt om, er en retfærdig lønfastsættelse, hvilket ingen finansminister i øvrigt har været i tvivl om af den helt enkle grund, at han må bære ansvaret, hvis forholdene udarter således, at en deklassering medfører en svigtende tilgang af tjenestemænd, hvoraf følger en forringelse af den gældende standard, og mon det ikke er netop dette, finansministeren har for øje. I alt fald må man konstatere, at der er ikke ringe vanskeligheder forbundet med at skaffe aspiranter til etaterne. Det vidner de mange annoncer i dagbladene om på en måde, der ikke kræver yderligere kommentarer.

I øvrigt vil vi, foranlediget af Finanstidendes velmente, men tendentiøse råd, gerne anføre, at selv om tjenestemændenes løn- og arbejdsvilkår bliver bestemt ved lovgivning eller statslige forordninger, så behøver det ikke at være ensbetydende med, at der ikke kan forhandles på nøjagtig samme måde, som hvor lønnen fastsættes efter frie aftaler. Eksemplet herpå har man så nær som i Sverige, her føres der virkelige forhandlinger, og de resultater, hvorom der opnås enighed, bliver omgående omsat i love og forordninger, og sådan må det være – uanset at staten på lovlig vis har ret til at træffe ensidig afgørelse uden om statstjenestemændenes organisationer. Anvendelsen af denne ret kan ikke være nogen hovedregel, bliver den det, så kan det få vidtstrækkende konsekvenser. Både fordi det er udemokratisk, og fordi det ikke vil yde tjenestemændene social retfærdighed, men det er nok heller ikke det, Finanstidende tilstræber.

»Posthornet« skriver:

I forbindelse med S.L.F.s genfremstilling af de uopfyldte krav af 11. april 1961 har der i dagspressen og for så vidt også i TV været fremsat

ukorrekte oplysninger vedrørende grundlaget, på hvilket tjenestemændene i foråret var villige til at indgå forlig med finansministeren. Et kort resumé kan måske derfor være på sin plads: »43 overenskomstportioner fra 1. januar 1961 og yderligere 6 portioner fra 1. april 1962 samt adgang til forhandling i overenskomstperioden, såfremt lønudviklingen viste samme eksplosionsagtige karakter som i 1960« var i sandhedens inter-

esse de minimumskrav, hvorpå tjenestemændene var villige til forlig.

Må vi om den aktuelle lønsituation i øvrigt tilføje, at det er vort håb, at det nu endelig må lykkes at skabe ro om tjenestemændenes lønforhold. En forudsætning er imidlertid, at staten for sit vedkommende erkender, at tjenestemændenes reallønsregulering må ske i takt med øvrige samfundsgrupper, således som det er skitseret i lønningsloven af 1958.

Mange skår trænger i forbindelse hermed til at klinkes, om det rette forhold stat og tjenestemændene imellem skal kunne genoprettes. Vi skal dog ikke for vor part lægge skjul på, at vi nærer tillid til, at finansminister Hans R. Knudsen i højere grad end sin forgænger vil forstå det praktiske livs krav og derfor har forudsætninger for at genskabe tilliden til staten som arbejdsgiver.

Højskolernes Familiekurser

Brug ferien på en ny måde

Hvor går ferien hen i år? Det er ikke for tidligt at begynde at spekulere på det. Her er et forslag: Tag konen (manden) og børnene med på Højskole: Mor får ferie fra gryder og pander, børnene får masser af lege-kammerater, og de voksne kommer i kontakt med nye mennesker på en helt anden måde end på sommer-pensionatet. Der bliver mere interessante ting at snakke om end frikadellerne og vejret! Vejret kommer ikke til at ødelægge ferien. Der er komfortabelt og rummeligt indendørs, og der er så meget at tage sig til, at tiden flyver afsted.

Højskolernes Familiekurser.

Esbjerg Højskole og Roskilde Højskole har i disse dage udsendt program for deres 14 dages familiekurser, de første fra 1.-14. juli, de næste fra 15.-28. juli. Kursusafgiften for de fjorten dage er 240,00 kr. for en voksen deltager og 120,00 kr. for børn mellem 4-16 år. Hvis familiens årlige statsskat ligger under 300,00 kr., ydes der statstilskud på 60,00 kr. pr. voksen og 30,00 kr. pr. barn, medens tilskuddet, hvor statsskatten er mellem 300-900 kr. er henholdsvis 40,00 kr. og 20,00 kr.

Hvad går dagen med?

Om formiddagen går far og mor til undervisning. Imens bliver de mindre børn passet af en børnehavelærerinde. De store børn tager en hobbylærer sig af. Undervisningen foregår i grupper i en uhøjtidelig samtaleform. Der plejer ikke at gå mange dage, før alle får lyst til at give deres besyv med. Et par af formiddagene indledes diskussionerne af kendte foredragsholdere, ellers ledes grupperne af skolernes lærere.

Eftermiddagen er som regel fri. Så kan forældre og børn være sammen, hvis ellers børnene lader sig rive løs fra legen. Der bliver arrangeret udflugter, og der er god mulighed for småture. Deltagerne vælger et kombineret elev- og forlystelsesråd, der i samarbejde med skolerne tilrettelægger en række aftenarrangementer med film og underholdning.

Emnerne i år.

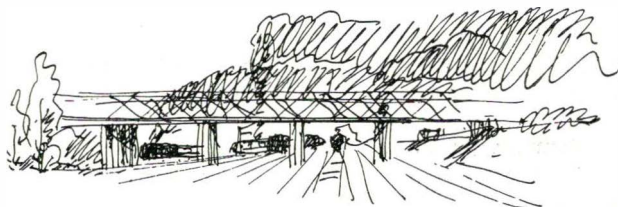
I år har familiekurserne på Esbjerg Højskole fået fællestitlen: »Familien og Fremtiden«. Der bliver lej-

lighed til at drøfte en række af familielivets forventede fremtidige hovedproblemer: Fritidens udnyttelse efterhånden som der bliver mere af den, familiens forbrugsmønster, den fremtidige bolig, og hvordan vi kommer i gang med at bygge den, kontakten mellem forældre og børn, familiens placering i samfundet m.v. Grupperne i boligspørgsmål og forbrugerproblemer er tilrettelagt i samarbejde med Fællesorganisationen af almennyttige Boligselskaber og Det kooperative Fællesforbund i Danmark, der har stillet særligt sagkyndige til rådighed for drøftelserne om disse emner.

Fællestitlen for Roskilde Højskoles familiekursus er »Familien og Fritiden«. En ny familiesituation er under udvikling. Mere fritid vinker i det fjerne. Øgede muligheder åbnes for dem, der forstår at udnytte dem. På denne baggrund sættes fritiden under debat. Fritidsideer, nye og klassiske, drøftes i fællesarrangementer og under nye former for gruppeaktivitet. Højskolens naturskønne og historisk interessante omgivelser udnyttes til praktisk illustration af drøftelserne. Der musiceres og ses på kunst, der er dramatik på scenen og film på lærredet. Der er udsyn over rige muligheder: Fordybelse og indhold i tilværelsen.

Programmer og tilmelding.

Mere udførlige programmer om familiekursernes indhold kan rekvireres på de to skoler, der gerne giver alle yderligere oplysninger om deres kurser. Tilmelding til kurserne sker direkte til skolerne ved indsendelse af programmernes indtegningsblanket eller et brevkort til henholdsvis Esbjerg Højskole, Esbjerg, Roskilde Højskole, Roskilde. Men man skal ikke vente for længe med at bestemme sig, for alle fire familiekurser plejer at være overtegnede et par måneder før starten.





Påskønnelse

Generaldirektoratet har udtalt sin bedste tak og påskønnelse over for lokomotivfyrbøder K. Rasmussen (Bjerregaard), København Gb. i anledning af, at han den 2. december 1961 på Flintholm station ved særdeles resolut handlemåde forhindrede en kostbar beskadigelse af det elektriske materiel.

Hastighedssignaleringen

Oplysningsudvalget for Århus afdelingen arrangerer tirsdag den 13. marts kl. 15.00 i »Håndværkerforeningen«, Klostergade, et foredrag om hastighedssignaleringen med overingenør W. Wessel Hansen som foredragsholder. Foredragets titel bliver »Hastighedssignaleringen, forudsætningerne derfor og virkningerne deraf«.

Da foredraget formentlig har almen interesse, vil Århus afdelingen med glæde se repræsentanter fra andre afdelinger som deltagere i mødet.

Hovedsagelig af hensyn til udenbys deltagere er foredraget berammet til kl. 15.00, så alle kan få afslutningen af mødet med uden at være afhængig af sidste rejsemulighed hjem.

P. u. v.
P. E. Poulsen.

Lokomotivførernes Sangforening

Lokomotivførernes Sangforening afholder sin ordinære generalforsamling den 29. marts 1962. Dagsorden ifølge lovene. Nærmere følger.

Bestyrelsen.



Antaget som lokomotivmedhjælperaspirant pr. 15-2-62.
F. Olsen, København Gb.

Antaget som lokomotivmedhjælperaspirant pr. 1-3-62.
F. J. Holleufer, København Gb.
P. Jonassen, København Gb.

Antaget som lokomotivmedhjælperaspirant pr. 15-3-62.
O. Schram, København Gb.

Afsked.

Lokomotivfører (12. lkl.):
J. J. B. Birkbo, Helgoland, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30-4-62).

Lokomotivfyrbøder:
T. H. Jørgensen, København Gb., er afskediget efter ansøgning (28-2-62).

NYE ADRESSER

Ålborg afdeling:
Kassererens navn og adresse rettes til:
lokomotivfyrbøder V. B. Møller, Vesterbro 34, 4. th.

Fotokonkurrence

Danske Jernbaners Idræts- og Fritidsforbunds Hobbyafdeling indbyder vore amatørfotoografer til at deltage i 7. Internationale Fotokonkurrence for Jernbanepersonale, der afholdes i München, Tyskland, i juni 1962.

Deltagerberettiget er alle amatørfotoografer, som er beskæftiget ved jernbanerne, pensionister og disses hustruer.

Konkurrencen omfatter tre grupper:

1. Sort-hvide fotos.
2. Farvefotos (kolorede fotos ikke tilladt).
3. Farvediapositiver.

Tema:

- a. Vore Jernbaner og vore Jernbanefolk.
- b. Frit valgt tema (må ikke tangere tema a).

Billedstørrelse:

Gruppe I. : 30 × 40 cm. Gruppe II. : 30 × 40, 20 × 40 eller 24 × 30. Diapositiver: 5 × 5 eller 7 × 7 cm i glas.

Skriv straks efter anmeldelsesblanket til undertegnede. Anmeldelser, der kommer efter 10. marts 1962, kan ikke forvente deltagelse, da alle fotos skal være i München den 10. april.

Johs. Christoffersen, Rosenvangs Allé 20, Århus.

Statsbanepersonalets Sygekasse

Øjenlæger:

Ved Statsbanepersonalets sygekasse er sket følgende ændringer blandt sygekassens speciallæger i øjen-, øre-, næse- og halssygdomme:

Fratrådte:

Øjenlæge A. G. Poulsen, Haderslev.
» H. Møller, Svendborg.

Tiltrådte:

Øjenlæge K. Dreisler, Jernbanegade 2, Holbæk.
» E. Schmedes, Toldbodgade 1, Køge.
» dr. med. G. Pouplier, Munkegården, Svendborg.
» dr. med. G. Kjærgaard, Kirkegade 2, Randers.
» Stig Hein, Storegade 45, Rønne.
» Vagn Jensen, Søndergade 20, Åbenrå.

Øre-, næse- og halslæger:

Fratrådte:

Overlæge E. Zwergius, Hjørring.
» P. Mørch, Roskilde.

Tiltrådte:

Overlæge Børge Hansen, Svinget 8, Hjørring.
» C. Højberg Christensen, Vesterbro 73, Ålborg.

SØNDERBORG

. . . *De spiser godt og billigt på*

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

i Sønderborg, Løkken 28

Telefon 2 29 12

ARENDT THIESEN

Isolatør

Finsensgade 5 . Sønderborg . Tlf. 24831

Alt isoleringsarbejde udføres

Tilbud gives uden forbindelse

Skandinavisk KAFFE

Sønderborg

K. P. Maletzki

Bageri - Conditori - Cafe

Bestilling modtages paa alt bagværk
Dybbølsgade 17 . Sønderborg . Tlf. 21804

Harry Hemmingsen

Tapetserer-Sadelmageri-Autopolstring
St. Raadhusgade 13. Sønderborg. tlf. 22576

EHLERS KAFFE

Perlegade 70 - Sønderborg

Drøjhed

Fylde

Smag

Villy Rasmussen

MURERMESTER

Lundbygsgade 19 - Sønderborg - Tlf. 24397

Vi giver gerne tilbud på alt murerarbejde -- Nybygninger og ombygninger

ALS HUSHOLDNINGSSKOLE

Vollerup St. v. Sønderborg

3 og 5 måneders kursus i husholdning, syning og tilskæring fra 4. maj og fra 6. august. - Statstilskud kan søges.

Plan sendes gerne.

Johanne Hansen

Salon »madame«

KAJ JØRGENSEN - Perlegade 88 - Sønderborg - Tlf. 24905

- Den moderne salon for de moderne damer -

VARDE

**ALSGADES
24747
TAXI**

SØNDERBORG

Kul. Koks. Cinders

Alt i Shell Brændselolier

Th. Christensen & Søn

Nørrevold 16 . Varde . Tlf. 261

ODENSE

Chr. Andersen & Søn

Ure & Optik

Kongensgade 6 - Odense - Telefon 12 50 70

STRUER

Esso Service

E. Møller Eriksen
Holstebrovej . Struer

Telf. 50875

ERIK AMBY

KOLONIAL . VIN . TOBAK

Anlægsvej 40 . Struer

P. Lauridsen

Bryggergade 2 . Struer . Tlf. 50825

AUTOUDLEJNING

Lystfiskeriartikler . Sandorm

Købmand Harry Hansen

Østerg. 32 . Struer . Tlf. 50023

*Gå til Centralkøbmanden
og få råd til mere*

BRANDE



**BRANDE OG OMEGNS
ANDELSVASKERI**

Brande Telefon 373

Brande Listefabrik

Telf. 282

Fasterholdt & Søn . Tømrermester

Telf. 342

SLAGTERMESTER

B. SØRENSEN

Torvet, Brande . Tlf. 167

Esso Servicestation

Th. Christensen
Vejlevej

Telefon Brande 334

**Centralværkstedernes
Marketenderi**

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

Driftsudvalget.

LANGAA

DSB's personale anbefales:

Aage Rasmussen

Manufaktur . Herreekvipering

Telefon 85 . Langå

N. BIRCH & SØN

VÆTHVEJ . TELEFON 48

Forhandler i Citroën

Alt i maskinreparationer
Moderne styretøjsprøvestand
Hjulafbalancering

BENZIN . OLIE . GUMMI

Anker Knudsen

Malermester

Tapet- & Farvehandel

Bredgade 21. Telefon 175 . Langaa

Aage Pedersen

aut. installatør

Telf. Langaa 203

FIONETTE

*Ligeså UUNDVÆRLIG
jernbanen er for trafikken er*



Statsanstalten for Livsforsikring

Hovedkontor: Kampmannsgade 4. København V

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



- i det lange løb vil De synes bedst om
ALBANI PILSNER

AARHUS

Aarhus inventar- & møbesnedkeri

Saltholmsgade 6 . Aarhus . Telefon 3 16 17

Inventar efter opgave



Viby Maskinstrikkeri

W. O. Ankerstjerne - Tlf. 41706

Strikkeri . Væveri

Gulvklude, karklude, håndklæder m. m.

Møbler - Inventar anbefales

Laurits Thomsen

Ny Munkegade 40, Aarhus, Tlf. 26854

»Spirella«

Fruerne anbefales vor individuelle måltagning til korset, hofteholder og busteholder hos »Spirella« korsetiere

Fru C. Frederiksen - Michalsensgade 4. 1ste
Aarhus - Telefon 2 40 16

S. Bendtsen & Co.s Eftf.

Skræderforretning

Skræderi
og
konfektion

Ryegsgade 27, Aarhus
Uniformer af enhver art leveres

Telefon
Aarhus 23720

Leverandør
til DSB

DE GAAR RIGTIG, NAAR DE GAAR TIL

SKOMAGERMESTER **H. LÆGS** HELGE RODESVEJ 9
Haandskomager - Sko modtages til farvning
Spee.: Dame-luxusforsaaing - TLF. 6 53 67

Alf Lunde King
tandtekniker

NØRREGADE 2 · TLF. 358 74

SANGE

Forfattes og duplikeres
Maskinskrivning udføres
Blade . Kortevarer . Lommeromaner

CHARLOTTEHØJ KIOSK

Tampedalsvej 1 - Tlf. 6 93 53

Vestbyens Farvehandel

C. O. Andreassen

Thorvaldsensgade 36 . Aarhus
Telf. 25161 . Privat 40617

Leverandør til indkøbsforeningen

AABYHØJ

Plantesaig -

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

Åben søndag formiddag.

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

Anker Kristensen

Vulkanisering
Nyt autogummi

Vester Alle 25 . Tlf. 2 73 96
Privat » 7 11 93

HENNING NIELSEN

Tømrermester

Tunøgade 32 . Aarhus
Tlf. 3 09 32

Nyt tømmerværksted

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.

KALUNDBORG

N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

VAREMESSEN
BUURNUDSEN

Sengeudstyr, Gardiner, Hvidevarer
Kalundborg - Tlf. 426

Kalundborg

Fællesbageri

Fiskehus nr. 1

Viktor Nielsen

Tlf. Kalundborg 659

Altid friske Torske- og Rødspætteleverer samt Fiskefars.

Leverandør til Feriehjemmet.

Spis mere OST,

ring så kommer Fællesen

Leverandør til Feriehjemmet

Tlf. Kalundborg 1029

Fa. **KJÆR**

CHRISTENSEN

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

NYBORG

1/2 C. F. Schalburg

VINGAARDEN I NYBORG

Grundlagt 7. juni 1817

NØRREGADES KIOSK

Nørregade 9, (Alfred Johansen) Tlf. 261

Alt i

Dag- og Ugeblade, Tobak og Spiritus

Nyborg Ligkistemagasin

K. Jacobsen. Snedkermester

Besøger alt vedr. Begravelser
el. Ligbrænding. Grdl. 1897.
v/ Slottet . Tlf. 171

C. Knackstredt Tlf. Nyborg 550

Spec.: Kranse, Buketter, Planter og Potte-Kultur. *Direkte salg fra Drivhus, Ingen Butiksleje - derfor billigste Priser.*

NYBORG DAMPVASKERI OG TRI-RENSERI

Kemisk Tøjrensning
Telefon 54

Windsor Nørregade 20

Telf. 1811

Herre- og Drengeekvipering

FREDERICIA

FREDERICIA KUL- OG BRÆNDEHANDEL 1/2

KUL- OG KOKS-IMPORT

Forhandler af Fredericia Gaskoks

IMPORT AF



BRÆNDESOLIER

KULPLADS OG KONTO:
VESTHAVNEN
TELEF. 955

N. G. BØGEN

JENS THUESENS EFTF.

Dronningensgade 1 - Fredericia
Telf. 871

Kolonial - Konserves

Vine - Tobak

Dybfrost

Ekstrafin kaffe

BOGTRYKKERIET

Nørrebrogade 5, Fredericia

A. Petersen . Tlf. 1014

Alle arter tryksager til små priser
Festsange - Telegrammer

Nørreport Cykleforretning

Magnus Madsen

alle reparationer udføres

Fredericia - Tlf. 1456

Tøjhuset

Herreekviperung

Gothersgade 2 . Fredericia

Tlf. 1095