



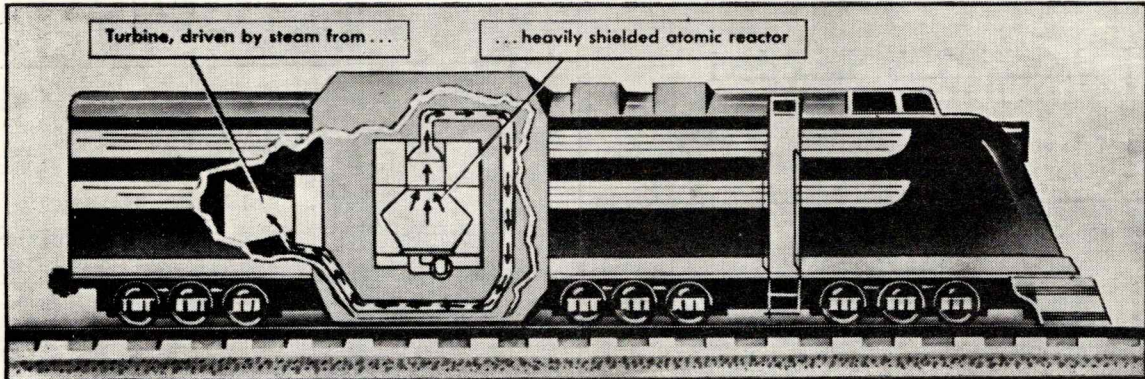
DANSK TOGTIDENDE

MEDLEMSBLAD FOR TOGPERSONALETS FORENING

Nummer 2

1955

33. Aargang



Atomlokomotiv

Hovedbanegaardens Restaurant

KØBENHAVN

C. 1232

VILTOFT

ELEKTRO-ISOLA

VEJLE . TELEFON 2828 . 2829



D. S. B.s Urmager
L. Beyer Holgersen & Søn
(C. Weistrups Eftflg.)

COLBJØRNSENSGADE 17 - KØBENHAVN V.
Grundlagt 1856 — Telefon Vester 2637

ISIDOR MEYER

St. Kongensgade 67 - Tlf. 1253

Rør og Fittings

J. B. Schilder's Skræderi

Nørregade 7

Tlf. 2058

Aalholm

Marskandiser & Jernhandel

Vigerslevvej 42 . Telf. Valby 1548

Køber Klude - Flasker - Metaller og Aviser

L. O. Pedersen

Viktualieforretningen

Vasbygade 20 . København SV.

Kun 1. Klasses Varer føres. Behagelig Betjening

Renseri »REKORD«

1. Kl.s Arbejde udføres

Præcis Levering - Billige Priser

Wesselsgade 16

Telf. Nora 9911

Der er en Del Folk i faste Stillinger



som udelukkende køber deres Møbler i det anerkendte Møbelfirma: Skandinaviens største Møbelmag.

K R E D I T
kan indrømmes fra 20 Kr. pr. Maaned Brugte Møbler tages i Bytte.

HOLM & LARSEN A/S

Skt. Nicolaivej 8 - C. 7155, Nora 7121
Møbler i 5 Etager - Grundlagt 1895
10 Aars Garanti.

Statstjenestemænd bør forsikre i

Statsbanepersonalets Brandforsikrings- og Understøttelses-Forening

Brand-, Indbrudstyveri- og Familieansvars-Forsikring
Foreningen har uddelt 500.000 Kr. i Understøttelse.

Ulønnede Tillidsmænd over hele Landet.

Ekspeditionskont.: Stormgade 6, 2., København, Tlf. 6626
Lav Præmie — Uden Gensidighed — Kulant Erstatning

William Priskorn

Stenhuggermester

Grundlagt 1840

Gravmonumenter - Gratis Tilbud - Rep. udføres

Kapelvej 5

Nora 3251

URE OG OPTIK

Alle Reparationer udføres
Leverandør til D. S. B.

CHR. ANDERSEN

Aaboulevarden 15 - Nora 888 x

„SIMO“

Aut. Ford Forhandler

Finsensvej 50

Central 2604

Hvissinge Maskinsnedkeri

Forsatsvinduer, indbyggede Skabe, Isolering

Nybygninger og Reparationer

Salg af Lister

Hvissingegade 13

Telf. Glostrup 1453

Sparekassen i Nykøbing paa Falster

Oprettet 28. Januar 1828

Indskud 65 Millioner Kroner

Reserver 5 Millioner Kroner

Checkhæfter udleveres

DANSK · TOGTIDENDE

◇ ◇ ORGAN · FOR · TOGPERSONALETS · FORENING ◇ ◇

Nummer 2

1955

33. Aargang

Vi venter!

Gennem Dagspressen erfarer man, at der er udnævnt en ny Generaldirektør for D. S. B. og, som altid, er de kendte Klicheer om den kommende Chefs Dygtighed, Initiativ og iøvrigt alle gode og store Egenskaber taget i Brug.

Vi derimod foretrækker at holde os afventende og forbeholdne og spare de mange rosende Udtalelser til den Tid, da det har vist sig, om der er Brug for dem eller ej. Nogle Betragtninger vil vi dog ikke undlade at gøre gældende allerede nu, Betragtninger der er højst aktuelle set fra Togpersonalets Side, — som ikke koster Penge; men som kan være med til at udbygge det Samarbejde, som der i de senere Aar er talt saa meget om, men som ikke har givet sig større Udslag i Praksis. Men Hensyn til Ledelsen af D. S. B. er Forholdet jo det mærkelige, at Poster som Lønninger og Takster fastsættes af Rigsdagen, men det paahviler Generaldirektøren at fremskaffe det bedst mulige Driftsresultat under fornødent Hensyn til, at D. S. B. er en samfundsgavnlig Institution. Altsaa en meget vanskelig for ikke at sige næsten umulig Opgave. Vi, der arbejder i Marken, har jo set, og ser daglig, hvorledes de to politiske Takstforhøjelser virker, idet vi nu er naaet saa vidt, at det i høj Grad kniber for os med at være med i Konkurrencen med Skibe og Biler. I mange Tilfælde ligger vore Billetpriser over Rutebilernes, og Resultatet ser vi daglig i Togene. Samtidig ser man saa store Investeringer, som vel aldrig før, der ombygges og udvides Kontorer o. a., der foretages Masseudnævnelser af overordnet Personale i en Tid, hvor Omsætningen — og Indtægten — svigter; medens derimod smaa Forbedringer, der intet koster, har været umuligt at faa gennemført, naar det drejede sig om f. Eks. en rummelig og praktisk Tjenestekupé,

jævnfør det lille Rum paa ca. 1 m² i de nye Mo-Vogne, og tilmed forsynet med tre Døre.

Her skal videre anføres Togpersonalets Transport af Sengetøj mellem Stationer og Rangerbanegaarde, en Krigsforanstaltning, der forlængst burde have været afskaffet, da vor Bagage er temmelig stor, ogsaa uden Sengetøjspose.

Endvidere har det været ugørligt, som det er Togpersonalets Ønske, at faa en lille Signallygte til ca. 7 Kr. i Stedet for den nuværende, der efter Sigende koster ca. 80 Kr.

— Her er et Par Punkter, hvor Samarbejdet maa antages at kunne udvides til Gavn for begge Parter. Et andet og meget betydningsfuldt Punkt er en Papirbesparelse, der vel let kan anslaaes til mindst 25 %, hvilket vil betyde to Ting: en meget stor Besparelse i Penge, samt en meget stor Lettelse i det daglige Arbejde, f. Eks. med Hensyn til de forskellige Reglementer og Ordresamlinger, i første Række Togpersonalets Ordre M., der praktisk talt aldrig har fast Gyldighed; men ustandselig rettes, i en Tid hvor Omsætningen daler.

Her kan sættes ind med fast Haand, og Forholdene kan bringes tilbage til og gøres lige saa lette og ukomplicerede, som de var for 25—30 Aar siden. Vi nævner under Forbifarten, de indviklede Ferie-, Familie-, Rundrejse- og Week-endbilletter, blandt mange andre. Sikkerheds- og Signalreglement maa ogsaa forenkles saa undgaar man ogsaa de mange Spørgsmaal i »Vingehjulet« ang. Forholdene med Signalgivning og Underretning til Togene. Det vilde her være naturligt med et Samarbejde mellem Ledelse og Personale, og det kan skabes, hvis den nu udnævnte Chef er indstillet herpaa. Den kommende Tid vil give Svaret.

Senior.

Planøkonomi?

For 32 Aar siden startede Togpersonalets eget Blad »Dansk Togtidende«. Det var dengang, som nu Foreningens — og Bladets Motto at være upolitisk, og denne Linie er i det store og hele holdt; men deraf følger dog ikke, at f. Eks. økonomiske Problemer er Tabu, nej, tværtimod, idet det stedse maa være Foreningen og Bladets Opgave at være i Kontakt med Tiden, at omtale netop de Forhold, der har Betydning for vore Medlemmer og i mange Tilfælde for hele Befolkningen — Skatteyderne. I Løbet af knap to Aar har vi opdaget, at vi ikke mere ligger lunt i Svinget, men at Køretøjet er skredet langt ud til Siden, truer med at vælte og bliver meget vanskelig at rette op. Vi er i de sidste Dage bleven stillet overfor en Skattebuket af et Omfang, som aldrig før. Det ser ud til, at det, der har været den heftigste Hovedpine, er hvilke Dele af Forbruget man kan undgaa at beskatte yderligere, og det har jo vist sig, at der ikke var mange eller store Muligheder herfor. Samtidig savner man helt Forstaaelsen af, at Staten selvfølgelig maa gaa i Spidsen og gennemføre Besparelser med fast Haand og da først og fremmest i den øverste Administration, ved at stoppe alle de Investeringer, der kan slettes eller udskydes til bedre Tider, hvis disse kommer engang, det bliver vel ikke i den nuværende Generations Tid. Man har i Dag tilsyneladende Raad til at oprykke og forøge mange store Stillinger, til Trods for, at man formentlig skulde have mødt med en Normeringslov, hvorpaa der ikke fandtes en eneste af disse Oprykninger. Man finder det jo ogsaa mærkeligt, at man har Raad til nye, dyre Tjenestebiler til Statens Embedsmænd, en Løn paa 65.000 Kr. til en Mand i et nyoprettet Embede o. s. v. Boligstøtteleven, der af mange bliver betegnet som en Ebberød Bank, har jo i det store og hele ikke opfyldt sit Formaal, at dække Behovet for flere Boliger, men den har givet os en Investering med paafølgende Skatter, der for alle Klasser har betydet et knugende økonomisk Tryk.

— Naa, tilsyneladende betyder dette jo ikke ret meget, naar man paastaar, at Skatteborgerne har for mange Penge, det er blot kedeligt, at Befolkningen *ikke* mærker denne paastaaede Pengerigelighed, der vist nærmest maa betegnes som et Foster af en lidt overanstrengt Fantasi, der ikke hører hjemme i Nutidens Danmark. At Købeevnen stiger for de Mennesker, der i det forløbne Aar har haft fuld Beskæftigelse i Ste-

det for at hæve Understøttelse er en Selvfølgelighed, denne forøgede Købeevne fremkommer jo automatisk ved den Forskel, der i Penge er mellem Understøttelse og Arbejde, den giver flere Penge til de handlende, ligesom den giver større Skattebeløb, begge Dele store Goder, som der nu forsøges at sætte Bom for til Gavn for den umættelige Statskasse. Et Vildskud mellem de mange er Forslaget om at give Kredit med Hensyn til Udbetaling af Dyrtidstillæg, man udsteder blot nogle Beviser, som der jo antagelig skal flere Embedsmænd til at administrere, det bliver saa en senere Regerings Opgave at indløse disse Checks. Altsaa: Keine Hexerei — nur Behändichkeit«!

At f. Eks. en Tjenestemand i 60—65 Aars Alderen ikke maa antages at føle den helt store Begejstring ved Udsigten til at faa en saadan Anvisning honoreret om 6—7 Aar, er en anden Sag.

Nu, i H. C. Andersens Jubilæumsaar, kan man jo forsøge paa at trøste sig selv og andre med Citatet: Hvad Fatter, her Regeringen, gør, er altid det rigtige. Maaske gaar det langt om længe op for den menige Skatteborger, at det er Systemet, som det er galt med, og det er dog altid noget, selv om Svikmøllen snurrer videre, uden at der er nogen som helst Udsigt til en Ændring.

Man kan jo haabe, at det bekendte Citat: »Vorherre mildner Luften for de klippede Faar« stadigvæk maa have en vis Gyldighed. Der findes vel endnu Optimister i Danmark, selv om Antallet svinder meget stærkt.

Een af de klippede.

Atom-Lokomotivet

Skønt endnu ikke bygget har Atom-Fysikere konstrueret en Atom-Kerne Reaktor, der kan anvendes som Drivkraft til et Lokomotiv og er paa samme Tid økonomisk og let at betjene.

Fordelene ved et Atomlokomotiv er først og fremmest, at det kan anvendes paa samme Maade som et elektrisk Lokomotiv, men uden Køretraad eller ekstra Skinne. Det vil være i Besiddelse af en stor Overskudskraft, som den almindelige Diesel-Maskine ikke har og under vanskelige Forhold med stærk Stigning eller meget tung Vægt, kan dens Trækkraft næsten fordobles fra det normale. Maskinen kan køres næsten uden at standse for at paafylde Brændstof, —

det var et betydeligt Fremskridt, da man naaede frem til Benyttelsen af Diesel-Maskiner, der ikke behøver at standse for at paafylde Vand, men Anvendelsen af Atom-Lokomotivet gaar altsaa et Skridt videre, at der heller ikke skal standses for at paafylde Brændstof.

Ideen med at anvende Atom-Kraft til Lokomotiver blev til ved et nært Samarbejde mellem Atom-Fysikere over hele Verden, men det store Problem var at lave denne Kraft om til Bevægelse. Mange Laboratorier blev sat i Gang med hver sin lille Detaille i Opbygningen og efterhaanden som Arbejdet skred frem, blev der udarbejdet Rapporter, der udgjorde Grundlaget for en samlet Behandling af hele det tekniske Spørgsmaal. Man raadtørte sig med de store Maskinfabriker og i Samarbejde med Elektro-Ingeniører naaede man frem til det Projekt, der i Dag danner Grundlaget for det videre Arbejde med ideen.

Man maatte være klar over, at et Atom-Lokomotiv ville blive meget stort sammenlignet med eksisterende Lokomotiver. Det vil komme til at bestaa af to Enheder. Den forreste Del vil blive omtrent 30 m lang og rumme Kraft-Mængden og Maskineriet. Den anden Del vil blive ca. 20 m lang og bestaa af enorme Varme-Legemer. Disse to Dele — hele den forreste og den første Del af den anden — vil udgøre Træk-Kraft-Enheden og bevæge Lokomotivet gennem tolv Aksler efter det samme Princip som anvendes i Gas-Turbine Maskiner. Maskinens samlede Vægt vil blive omkring 360 t.

Næsten alle kender i Dag Tanken med de udvikle Elektricitet af Atom-Kraft, og det er dette Princip, der er grundlæggende for Atom-Lokomotivet. Ved at finde en Kraftkilde til at fremstille Elektricitet, er det en let Sag at faa denne til at trække et Maskineri og derved drive Lokomotivet frem. Elektriciteten frembringes af fire direkte virkende Generatorer i Forbindelse med en kondenserende Damp turbine. Dampen til Turbinen dannes i en Art Kedel — kaldet en »Kæde-Reaktor«, der opvarmes med flydende Brændstof bestaaende af Vand og Uran-

235. Uraniummet forekommer som et Sulfat. Kedlen er bygget i tre Dele — en i Midten og een paa hver Side, og er udført af rustfrit Staal. De to udvendige Tanke er forbundet ved 10.000 Kvarttomme rustfri Staal-Rør, der gaar gennem Midtertankens Sider. Dette betyder, at Vandet kan cirkulere gennem Brændstoffet fra den ene Tank til den anden. Cirkulationen holdes i Gang af en Højtryks Vandpumpe. Brændstoffet findes i Midtertanken, og da det er flydende, vil det ligeledes cirkulere gennem de to udvendige Tanke. Varmen frembringes i Midtertanken, og vil gennem Cirkulationen opvarme Vandet i de to tilstødende Tanke. Naar Varmen er høj nok i Midtertanken vil den blive til Damp hver Gang den passerer igennem Anlægget. Denne Damp ledes gennem et Damprør til Turbinen, som den driver.

Den store Fordel ved Uranium-Brændstoffet er, at det er i Stand til at frembringe en næsten ubegrænset Varme-Mængde. Dette betyder igen en stor Damp-Udviklingsevne skønt selve Kedlen kun er ca. 30 cm bred, en Meter lang og en Meter høj. Atomer af Uran-235 bliver usandselig spaltet og herved udvikler de Varme. Denne Proces er almindeligvis meget langsom og udvikler kun ringe Varme, men naar Atomerne spaltes dannes de saakaldte Neutroner. Disse spaltes ved at passere Vandet til flere Atomer, der igen spaltes og udvikler Varme og flere Neutroner og saaledes fortsættes Processen efter det Princip, der kaldes Kæde-Reaktion.

Man kan imidlertid forestille sig, hvad der vil ske, hvis denne Udvikling faar Lov at fortsætte. Saa vil Varmeudviklingen blive saa enorm, at Kedlen vil ødelægges, men man har fundet ud af, at visse Metaller f. ex. Cadmium og Hafnium er i Stand til at standse Processen. Man anvender derfor Kontrolstænger af dette Metal til at regulere Varmeudviklingen.

Naar Kedlen er i Funktion udvikles der Billioner og atter Billioner af Neutroner, der er farlige for alt Liv. Det er derfor nødvendigt at indskapsle Kedlen saaledes, at Mennesker er i Stand til at opholde sig i Nærheden af den, naar

DE FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 - HOLMENS KANAL 5 - TELEFON 211
(VED SIDEN AF DET KONGELIGE TEATER)

VI LEVERER
OVERALT
I PARTIER FRA
10 HL OG
OPEFTER

KVALITETSBRÆNDELSE
Til Kakkellovne, Centralvarmeanlæg og Industri
BRÆNDELSOLIER

DANSK FIRMA
DANSK KAPITAL
STØRSTE SALG I
DANMARK AF
FAST BRÆNDELSE

MOTOR-SUPPLY

Sct. Annæ Plads 10 - København K.

Telf. Minerva 1030

Fabrikation af Masseartikler - Jernkonstruktioner

Pladearbejde - Svejsearbejde - Taljer - Pull-lifts

Hydrauliske Dunkrafte fra 5—500 tons

Hydrauliske Aftrækkere - Transportmateriel

Dansk Karrosseri-Fabrik ^{Å/s}

Drejogade 12—14

København Ø.

Telf. C. 7976

TRELLEBORG

BUS-DÆK

„full ply“ Rayon



*Største sikkerhed
behageligste kørsel*

Generalrepræsentant i Danmark

ASGER K. HANSEN

St. Strandstræde 21 - København

Telf. Byen 3958

Harry Petersen

D. S. B.-Vognmand

Sct. Nicolaj Kirkestræde 3

Svendborg . Telf. 631

Sygeplejeartikler
Forbindsstoffer

Apoteket „Bryggergaarden“

Telf. 888 . Odense

Maskineriet skal betjenes. Denne indkapsling skal være ca. 1,30 m tyk og vil alene veje 250 t.

Kedlen skal hver Maaned have paafyldt Uranium af Hensyn til den fortsatte Kæde-Reaktion og to Gange om Aaret skal Maskinen til Eftersyn for at faa fjernet Spild-Materiale, der ellers kan standse Reaktionen, ligesom det er nødvendigt med en kemisk Renselses-Proces. Hele dette Eftersyn vil dog ikke tage mere end 48 Timer inclusive den Tid, det tager at fylde nyt Brændstof paa.

Den eneste Vanskelighed ligger i at starte Kedlen første Gang, og dette Arbejde vil lægge Beslag paa adskillige veluddannede Teknikere. Men naar først Kedlen er i Gang vil Lokomotivet være lige saa nemt at betjene som en almindelig Diesel-Maskine, og det vil ikke være nødvendigt at uddanne specielt Mandskab.

Lokomotivet er konstrueret til at udvikle 7000 hk ved Træk-Hjulet og Turbinen til en Kapacitet paa 8000 hk, men da Kedlen kan udvikle en næsten ubegrænset Damp-Mængde besluttede man at give Spillerum for en automatisk Over-Last. Dette blev gjort saaledes, at det skulde være muligt at bringe Turbinens Ydeevne op til 10.000 eller 12.000 hk om nødvendigt.

Omkostningerne ved at bygge et Lokomotiv saavel som Omkostningerne i Driften er af største Vigtighed for Jernbane-Selskaberne Verden over, og Bygge-Omkostningerne for et Atom-Lokomotiv anslaaes at ville være ca. dobbelt saa store som ved de størst kendte Diesel-Lokomotiver — paa Grund af de store Anlægs-Omkostninger maatte man derfor kunde regne med en Besparelse i Forbruget af Brændstof eller i selve Brændstofs-Prisen. Det er imidlertid ikke paa nuværende Tidspunkt muligt at danne sig et Begreb om disse Brændstof-Priser, da Prisen paa Uranium er et relativt flydende Begreb, men man er i Gang med at undersøge Mulighederne for at finde frem til en konkurrencemæssig Pris baseret paa Prisen paa Diesel-Olie.

Man antager imidlertid ikke, at Drifts-Omkostningerne for Atom-Lokomotivet vil blive større end de nuværende Omkostninger ved Diesel-Lokomotiver. Grundet paa langt hurtigere Acceleration og mere stabil Drivkraft vil Atom-Lokomotivet være mere velegnet til saavel Langdistancekørsel med Passagerer som til Gods-transporter, og da det ikke er nødvendigt at standse for Paafyldning af Vand eller Brændstof, vil det være muligt at køre Non-stop paa selv meget lange Stræk. Der er i Amerika ud-

taget Patent paa Fremstillingen af Atom-Lokomotivet, og flere store Virksomheder har en omfattende Stab af Medarbejdere igang med Undersøgelser og Konstruktioner saaledes, at den Dag ikke er fjern, hvor dette nye Transportmiddel vil kunne rulle paa Skinnerne. Mulighederne for at benytte Atomkraft i Forbindelse med andre Transportmidler er naturligvis indlysende — og det vil staa i frisk Erindring, at det første atomdrevne Transportmiddel allerede i Dag er en Realitet — nemlig den atomdrevne Ubaad »Nautilus«, der i Januar i Aar blev søsat i Amerika.

J. Petersen.

Den mærkeligste Jernbane i Verden

*Natalie Gordon i Saturday Evening Post.
I Uddrag ved J. Petersen.*

For kun tre Aar siden blev en ung Beduin vist ind i Kontrolrummet i det splinternye Lokomotiv, han skulde føre. Han var klædt i flyvende Gevandter og havde aldrig set et Lokomotiv i sit Liv. Hans fremtidige Job var Lokomotivfører i Saudi-Arabien.

»Og hvor er saa det runde Hjul til at styre med?« — var hans første Bemærkning. Da de amerikanske Ingeniører forklarede ham, at det ikke var nødvendigt med et Styr eller Rat, nikkede han forstaaende og sagde —: »Lige som vi, er Lokomotivet i Allahs Haand«. Da Ingeniørerne gik ind paa denne Teori, men dog bemærkede, at Hjulene ogsaa hjalp lidt til med deres Flanger, raabte han i største Forbavselse: »Al hamdu lillah rab al alimin«. (Æret være Allah — de to Verdeners Herre).

Allah har været god imod den Saudi-Arabiske Regerings Jernbane, der med sine Omgivelser og Ruten paa ca. 450 Km ikke ligner nogen anden i Verden. Togene standser i Bede-Timen og Passagererne »prutter« om Prisen paa Billetterne. En Vognladning rent Sølv passerer uden Bevogtning paa hele Ruten, men Betrækket paa Sæderne bliver stjaalet for senere Anvendelse til Skjorter og lignende. Toget er udstyret med de mest moderne Hjælpemidler, men Togførerne kommer lige fra Kamel-Sadlen.

Den Skepsis de Indfødte nærrede med Hensyn til Præcision er blevet gjort til Skamme, men Banens officielle Navn bærer stadig Præg af den Mistillid, der nærredes — »DAMMAM, RIY-ADH og YIMKIN« — de to første Ord er Nav-

nene paa Endestationerne og det sidste er Ordet *maaske* paa arabisk. De indfødte kalder ganske simpelt Toget for »Kongens Jern-Vej« — og det er da ogsaa ganske sikkert, at den aldrig vilde være blevet fuldendt uden Kongens Jern-Vilje.

Ibn Saud, der havde tjent uhyre Summer til sit Land paa Olie-Kilderne, havde i mange Aar bedt det amerikanske Olie-Selskab han arbejdede sammen med om at bygge en Jernbane. Men Selskabet var absolut ikke begejstret — man havde ved indgaaende Studier fundet ud af, at et Landvejsnet vilde være af langt større Værdi for Landet end en Jernbane og i 1947 forelagde Ingeniørerne Kong Ibn Saud en Mængde Rapporter og Materiale, der klart beviste denne Paastand, men det tog ikke den kloge Konge mere end to Minutter at se, at de var imod hans Yndlings-Projekt. Med sin myndige Stemme erklærede han uden yderligere Diskussion, medens han trommede i Bordet: »For at undgaa Misforstaaelser vil jeg gøre Dem — mine Herrer — opmærksom paa, at jeg ønsker en Jernbane«. —

Det var — naar det kom til Stykket hans Penge, og han var Konge. Med Sorg begyndte Selskabet paa Jernbane-Projektet. Dammam, der dengang var en lille forarmet Landsby, blev valgt til Udgangspunktet ved den persiske Havbugt, og her blev det første Spiger drevet i Svelterne i 1947 i Oktober. Ca. 5.000.000 Spigre og 350.000.000 Kr. senere blev Banen fuldført.

Paa en straalende Dag i Oktober 1951 sad Kongen — syg, men lykkelig i sin Rullestol uden for Riyadh — hans Ørkenhovedstad. Han overværede, at hans Søn — Kronprinsen hamrede det sidste Spiger i Linien med Bistand af den amerikanske Jernbane-Veteran James H. Gildea.

Kongen jublede, da de rustfri Staalvogne kom kørende ad Skinnerne — »at tænke sig, at nogen kunde være imod alt dette«. I sin Begejstring forærede han James Gildea et nyt Automobil og hans Assistent et gyldent Sværd. Andre fik fornemme Ordener og selv den fattigste arabiske Arbejder, der havde arbejdet paa Banen fik Geder eller Poser med Sølvmonter. Og disse Gaver var sandelig velfortjente.

Banen var lagt over en Ørkenstrækning, der kun kendte til Kamel-Trafik og gennem Salt-Moser, der næsten kunde opluge de store Bulldozers — altsammen i en Varme, der kunne komme op paa 50° C. Det havde været slemt nok selv for Araberne, og Amerikanerne kunde

kun holde til det, fordi de havde Luft-Konditionerede Vogne, der fulgte dem langs hele Linien.

James Gildea var simpelthen et Fund til Jobbet som Chef — han havde aarelang Erfaring fra sit Arbejde i Amerika og havde under Krigen bygget Jernbane i Iran til Hjælp for de russiske Forsynings-Transporter.

Han tog det som en Selvfølge, at alle Træsvelterne forsvandt omtrent lige saa hurtigt som de ankom — Araberne var altid i Beknø for Træ til at fyre med — og han gik derover til at anvende Jernsveller og satte Vagt ved alle Forraad og Lagre, der indeholdt Træ. Men langt den værste Plage var Sandet; — som en af de amerikanske Ingeniører sagde: »Der er ikke noget bedre end Sand — paa de rigtige Steder — en Badestrand er ikke noget uden Sand og til Time-Glas er det helt paa sin Plads for ikke at tale om hvad Sandpapir vilde være uden Sand, men det er ad Helvede til ved Jernbane-Bygning.« — Der er ingen Tvivl om, at han talte med Følelse.

Paa de Steder hvor Sandet var fast nok til Underlag var Problemet ikke saa stort, men da Linien naaede ud i det Klit-lignende Landskab og især da den naaede en Strækning med kobberfarvet Sand kaldet Dahana begyndte Ingeniørernes Mareridt for Alvor. Hvis man begyndte at bygge ovenpaa Sandet forsvandt det langsomt med Skinner og Materialer og begyndte man nedefra flyttede Klitterne sig langsomt ind over Sporene. Man forsøgte med en Slags Sne-Hegn, men Sandet føg igennem og over dem.

Men saa kom man — helt nærliggende — til at tænke paa Olie. Man byggede for Olie-Penge og Drivkraften til Lokomotiverne skulde være Olie — nu skulde det være Olie, der skulde tæmme det bevægelige Sand.

I enkelte særlig vanskelige Tilfælde blev Sandmasserne simpelthen æltet ind i Olie, men i Almindelighed dængede man Sandskraaningerne til med Olie, og Solen brændte Overfladen til et Lag, det var vanskeligt for Sandet at gennembyrde.

Men ogsaa for Maskinellet var Sandet en ulidelig Plage. Lokomotiverne kom helt adskilte og maatte ofte samles i det fri — somme Tider i en Sandstorm — og ingen kan den Dag i Dag lide at tale om det. Sandet satte sig i alle Maskineriets Dele — fyldte Lejerne og stoppede Filterne. De moderne Vogne var udstyret med Luftindsugninger under Bunden — og i Løbet af faa Minutter var de helt tilstoppede.

Det var umuligt at anvende Telefon Ledninger, da Sandets ustandselige Hamren paa Ledningen fik al Samtale ødelagt, man maatte derfor gaa over til at anvende Høj-Frekvens Radio-Telefoni — dette Anlæg kostede alene ca. 10.000.000 Kr., men er i Dag ogsaa Banens Stolthed — hvert Lokomotiv og hver Station er udstyret med Radio-Telefon.

Bortset fra Sand er Styr-Regn det største Problem for Banen. Det regner ganske vist ikke meget i Saudi-Arabien, men naar det endelig sker, vælter Vandet ned i brølende Kaskader — saa pludseligt som Lyn fra klar Himmel — og kan foraarsage Skader paa Tusinder af Kroner i Løbet af Minutter.

Men det er ikke nok bare at bygge en Jernbane og sætte Vogne paa Skinnerne. Der maa Personale til at lede og drive et Jernbane-Anlæg. Indtil for faa Aar siden havde 99,9 Procent af den Saudi-Arabiske Befolkning aldrig set et Jernbane-Tog, men ironisk nok var det Fjendskabet mellem Araberne og Jøderne i Palæstina, der var til Gavn for Banen. Mange Arabere rejste fra Palæstina til Saudi-Arabien efter Fjendskabets Udbrud og disse Arabere havde i mange Tilfælde været beskæftiget ved de engelske Jernbaner i Palæstina og vidste en hel Del om Jernbane-Drift. Det er vanskeligt at sige, hvad den Saudi-Arabiske Jernbane skylder disse Arabere, og man ansatte ogsaa omgaaende 200 Mand, der endogsaa havde den Fordel, at de talte engelsk. Men dette var ikke helt efter Kong Ibn Sauds Ønske — han vilde have, at hans egne indfødte skulde læres op til at passe Jernbanen, og man maatte derfor lave en Trænings-Skole, der under Højtryk uddannede Arabere til Tog-Personale. Nu er hele Togpersonalet Saudi-Arabere bortset fra 15, som delvis udgør Eliten af Stationsforstandere og Maskinister.

Den normale Uddannelses-Tid for en dygtig Lokomotivfører er de fleste Steder i Verden flere Aar og mange opnaar først dette Job i en Alder af fyrretyve Aar. I Saudi-Arabien er Gennemsnitsalderen femogtyve og Uddannelses-tiden ca. tre Maaneder. Og Togene kører upaaklægt — der er kun nu og da en amerikansk Togmand med for Sikkerheds-Kontrollens Skyld.

Dette er saa meget mere bemærkelsesværdigt, fordi Araberne mangler enhver teknisk Baggrund og samtidig har store religiøse Problemer at se bort fra. En Araber vil uden Vanskelighed kunne lære at udskifte Maskin-Dele, men vil omgaaende afslaa at rense Delene med den Motivering, at det er Arbejde for Kvinder.

Denne Fordom var vanskelig at faa Bugt med og i Dag maa Ansøgerne svare enten ja eller nej til et direkte Spørgsmaal, om de er villige til at rense og vaske Maskindele.

Der er ogsaa mange andre Problemer ved det daglige Arbejde paa Jernbanen. Det er meget vanskeligt at faa Araberne til at forstaa, at de ikke kan køre gratis. »Se selv« — siger de — »hvad der staar paa Vognene — Den Saudi-Arabiske Regerings Jernbane — tilhører den saa ikke os alle? — Hvorfor skulde vi betale?«.

Det er kendt overalt i Østen, at det vilde være taabeligt, at betale den første Pris, der forlanges for en Vare, og dette giver Anledning til mange og gribende Diskussioner, naar der skal løses Billet. At man skal aflevere sin Bagage for at faa den med Godsvognen er uforstaaeligt for de fleste indfødte — at aflevere sine Ejen-dele og kun faa en Lap Papir i Stedet forekommer de fleste som slet og ret Forsøg paa Røveri.

Heller ikke Konduktørens Job er nogen Hvile. Han maa være taktfuld og meget bestemt. Hvis man genkender en højtstaaende Person i Toget, maa han hilses efter de sædvanlige Ritualer og først derefter maa man ligesom tilfældigt forespørge om hans Højhed eventuelt skulde have den Godhed at være i Besiddelse af en Billet.

At faa Passagerer med Tredie-Klasses Billet til at flytte sig fra de Pladser, de har optaget i første eller anden Klasses Kupeer, kan kun lade sig gøre ved Hjælp af uniformerede Soldater, der ledsager hvert Tog af samme Grund — Kongens Uniform kan selv ikke en Araber sætte sig op imod. Før det indførtes med disse Soldater, var Togene rene Gale-Huse. Alt hvad der kunde pilles fra hinanden og tages med forsvandt omgaaende — men det værste var de



KAINA RUSTOLIE

*Enestaaende Opløsningsevne
overfor Rust*

KAINA VAABENOLIE

KAINA LODDEFEDT

NOVA SLAGLODPULVER

NOVA SVEJSEPULVER

De kendte Kaina- og Nova-Produkter fra Vissinggaard Laboratorium anvendes paa Værksteder, Garager og Fabriker overalt i Danmark.

*Forlang Kaina- og Nova-Produkter hos Deres
Handlende.*

Vissinggaard Laboratorium

Tønning Station
Tlf. Tønning 14

SOM

BEKENDT

FAAS

Nes-Eiler Stolene

i alle Møbelforretninger

A/S N. EILERSEN

SKAMBY

MADRASFABRIKEN

„FREM“

v/ Anker Christensen

Røjle

Madrasser - Feltsenge

Telf. 145

Vesterskovpavillonen

(Vis a vis Zoo Have) et rigtig Sommersted.

Selskaber af enhver Art paa 20—50
Couverter modtages.*Musik og Dans.*

Tlf. Nykøbing Fl. 218.

A. B. Nordiska Armaturfabrikerna

Linköping . Sverige

Armatur for Damp, Luft,
Vand, Olie samt Instrumen-
ter for Tryk, Temperatur
og Niveaumaaling

Afdelingskontor for Danmark:

A/S **NAF**Nyropsgade 28
København V. Pa. 3732

O. HANSEN

Malermester

Jelling

Telf. 109

Alt Malerarbejde udføres

Indhent Tilbud uden Forbindende

Udfører Arbejde for D. S. B.

— *Alt elektrisk*

D. E. C.

Dansk Elektricitets-Compagni
Aktieselskab

Vestergade 37 . Odense . Telf. 1855 (7 Lin.)

Kalamiteter, der opstod hos de indfødte, der ikke kendte Brugen af et Toilet.

Men til Trods for alle disse Vanskeligheder findes der Folk, der synes at det allerstørste Problem var at udarbejde en Køreplan. Ikke i ret mange andre Lande spiller Tiden saa lille Rolle som i Saudi-Arabien — og ikke i ret mange andre Virksomheder er den saa afgørende som i Jernbane-Driften.

Det største Problem i denne Henseende er, at man ikke i Saudi-Arabien anerkender nogen fast Tidsregning og selv om dette i nogle Retninger kan synes meget idyllisk, er det katastrofalt, naar det drejer sig om Driften paa en Een-Sporret Jernbane. Til at begynde med foreslog Regeringen, at man skulde lave Køreplanen efter hver Stations lokale Tid, men da denne er baseret paa Solen og ændrer sig herefter maatte man lave en ny Køreplan hver Dag — det var ikke nogen praktisk Løsning. Man blev nødt til at regne med almindelig Greenwich-Tid plus fire og saa haabe, at de indfødte vilde vænne sig hertil. Man lavede Køreplanen, men Kongen mente, at Klokkeren syv om Morgenen var altfor tidligt for fine Folk at starte en Rejse — kunde det ikke laves om til Klokkeren otte? — Dette blev gjort og gik helt godt indtil Regeringen kom i Tanke om, at der maatte laves et 20 Minutters Stop af Hensyn til Bedetimen. Saa lavede man en ny Køreplan.

Indflydelsesrige lokale Sheiker gør det ofte vanskeligt at holde Køreplanen, naar de lader deres Livvagt standse Toget paa Linien og erklærer, at Toget maa vente paa Sheikens Gæster som netop er ved at bryde op — deres Bevæbning med Sabler og Geværer standser enhver Argumenteren — og forvolder ofte Forsinkelser paa op til to—tre Timer. Meget ofte foranstalter de rige Sheiker eller kongelige Personer private Tog-Rejser med deres Harem eller Gæster, og der er naturligvis ikke Tale om, at de indretter sig efter Køreplanen — næh, Køreplanen maa skam laves om i hvert enkelt Tilfælde, saa den passer de høje Passagerers Ønsker.

At Jernbanen har haft den største Indflydelse paa Befordringen fra den persiske Havbugt og ind i Landet ses bedst af den Kendsgerning, at det før Banens Anlægning tog over tre Uger at rejse Strækningen paa Kamelryg — i Dag med det ordinære saakaldte »Kamel«-Tog ca. 11 Timer.

Alle Lokomotiver er Diesel-Maskiner — et fornuftigt Valg i et Land, hvor Vand er dyrere

end Olie, og der findes alle Bekvemmeligheder i Togene, f. Eks. ogsaa Spise-Vogne. Rygning som tidligere har været bandlyst i Arabien — og stadig er det i den kongelige Families Nærværelse — er nu tilladt i alle Tog, men det er forbudt at handle med Tobak i Togene.

Den største Plage er Varmen — det er næsten uudholdeligt at sidde i de ophedede Vogne, der ikke engang kan naa at blive kølede af om Natten efter at have været stegt i den ubarmhjertige Sol hele Dagen igennem. Der findes kun Luft-Konditionering i enkelte af Første-Klassens Vognene, og det er paa Grund af Sandstormene umuligt at have Vinduerne lukket op. Der findes ganske vist Ventilatorer i Vognene, men naar Luften er 50° varm, hjælper de næsten intet.

Skønt arabiske Kvinder er beskyttet overalt, findes der ikke særlige Kupeer til dem, og næsten ingen vil tale med dem. Konduktørerne maa overvinde deres Aversion, naar de skal bede om at se Billetterne. Ved Ind- og Udstigning maa Kvinderne ydmygt vente, til Mændene er kommet ind i — eller ud af Vognene.

Det er i Dag indlysende, at den Saudi-Arabiske Jernbane helt har ændret Landets Ansigt, og selv den mest tvivlende Skeptiker maa indrømme, at Kong Ibn Saud saa rigtigt, da han insisterede paa Anlægningen. Det er nemlig ikke Kongens Mening, at Regeringen skal tjene Penge paa Jernbanen, og den er derfor i Stand til at opfylde et overordentligt nødvendigt Behov uden at skulle skele til Finanserne — »Hvad der skal til, skal til« — synes Valgsproget at være i denne særprægede Jernbane-Drift. Og de Fordele Banen har ført med sig paastaas at være saa store, at Leveomkostningerne er gaaet halvtreds Procent ned for den jævne Araber, der lever inde i Landet.

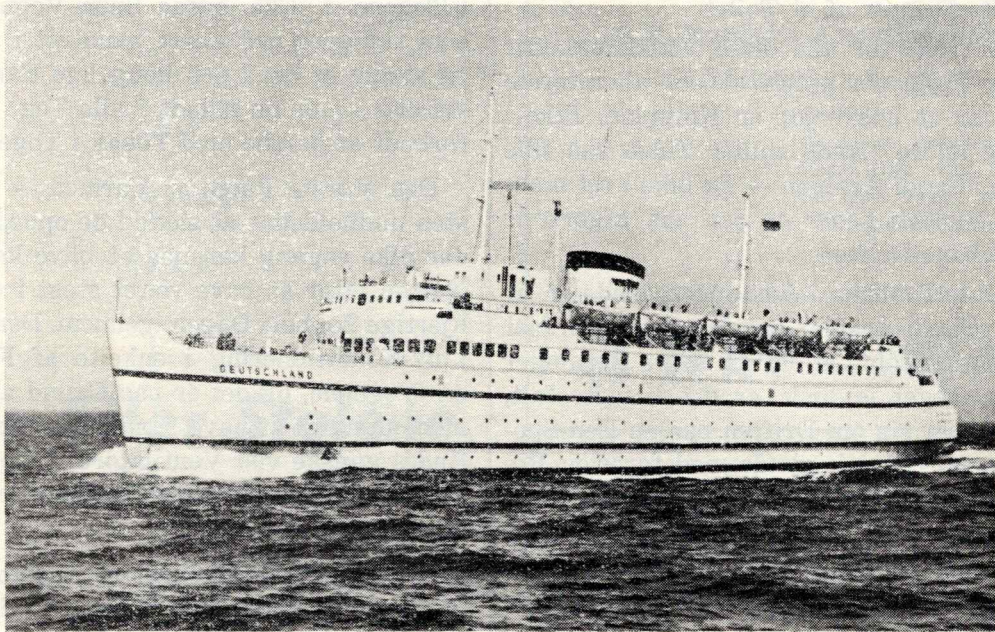
Naar man i Dag omtaler Jernbanen og snakker om Anlægnings-Besværet siger Araberen blot: »Kongens Syn var rigtigt — maa Allah bevare Majestæten«.

AKSECOL

v/ A. Kræfting

Hovedforretning: Vesterbrogade 98 A . Eva 3891

Kemisk Rensning paa faa Timer - Farvning -
 Reparationer - Vogn kører overalt - En Klasse
 for sig - NB. Presning af Mester selv - 10 % til
 Jernbanemænd



Restauration

PAA FÆRGEN „DEUTSCHLAND“

Indehaver: Friedr. Stegmann

GROSSENBRODE-KAJ – GEDSER

Hurtigste Forbindelse mellem Skandinavien og Tyskland



En Overfart med Færgeren „Deutschland“

De tyske Forbunds-Jernbaners nyeste Færge »Deutschland« har siden den 17. Maj 1953 i Forbindelse med den danske Færge været sat ind paa Strækningen Gedser—Grossenbrode. De rejsende til »Syden« bliver her budt en enestaaende Lejlighed til at bytte en trættende Jernbanerejse med en Sørejses Ro og Hvile.

Overfarten varer næsten tre Timer, saa der er rigelig Tid til at styrke sig i den elegante Spiresalon ved det berømte kolde Bord.

Dette Besøg i Slaraffenland burde ingen forsumme, det lønner sig virkelig. Ca. 100 forskellige Lækkerbidskener er til Udvalg, og for D. M. 4,20 kan man spise saa meget, ens Mave tillader. Der er ikke sparet paa noget, saa selv den mest forvante »Feinschmecker« bliver begejstret.

Naturligvis kommer det her an paa Køkkenchefen, som altid er rede til at opfinde nye Ting, stadig nye Nuancer. Men de mange rosende Breve, som Gastronomen, Hr. Fr. Stegmann, faar, beviser hvor overordentlig yndet det kolde Bord paa Færgeren »Deutschland« er — især i Skandinavien.

Ogsaa fortræffelige Vine og et rigt Udvalg i Spiritus er parat til Gæsterne; moderne Køleanlæg sørger for Drikkevarernes rigtige Temperatur. De sædvanlige lave Priser — en dobbelt Aalborg Akvavit f. Eks. koster kun D. M. 0,50 — vil heller ikke De kunne modstaa.

Efter at man saaledes har styrket sig, foretager man en Opdagelsesrejse gennem Skibet. I Hallen kan man ved Diske købe ufortoldede Tobaks- og Chokoladevarer samt mange andre Ting, alt forbavsende billigt. Man bør ikke lade denne gunstige Lejlighed gaa fra sig til at forsyne sig for Rejsen.

Under Vogndækket finder man Sovekahytterne. Her kan man for D. M. 3,— faa en fuldstændig opredt Seng — en Seng med Hovedpudebetræk og Uldtæppe koster kun D. M. 1,50.

Der findes ogsaa en Frisørsalon om Bord, hvor man bliver betjent af veluddannede Fagmænd. Her kan man bl. a. købe udsøgte, franske Parfumer toldfrit, hvis man vil forære sine nærmeste en lille Opmærksomhed fra Rejsen.

Saaledes er Overfarten med den moderne Færge »Deutschland«, ikke blot en interessant og lønnende Oplevelse, den giver ogsaa den Mulighed at finde Ro og Hvile, at nyde den dejlige Sølufte og lade Solen bage paa sig. En Overfart med Færgeren »Deutschland« er Rejsekomfort i højeste Klasse.

Aaret 1954

Dagspressen skriver:

*Tjenestemændene sætter i Aar en ny Laane-
Rekord. — Det er svært at klare sig med den
nuværende Løn.*

Statsfunktionærernes Laanefond er en Institution, som talrige Tjenestemænd sætter stor Pris paa. Dens Popularitet viser sig bl. a. derigennem, at flere og flere Organisationer slutter op bag den. Der er nu 45 Organisationer med i Laanefonden.

Indeværende Aar vil formentlig komme til at vise den højst udbetalte Laanesum i Institutionens snart 50-aarige Historie. Det hidtil største Laanebeløb, udbetalt paa et Aar, var fem Millioner Kr. Dette Tal naaedes i 1950, men alt tyder paa, at det vil blive overgaaet denne Gang. Antallet af Laan er stigende. Det er ganske tydeligt, at mange Tjenestemænd kæmper en haard Kamp for at klare Dagen og Vejen.

Bosætningslaan er godt, men . . .

Der er to Ting, som staar i Forgrunden, naar Tjenestemænd søger Laan. Adskillige har for mange og for store Afdrag at betale, og saa prøver de at faa samlet hele Gælden under eet, saa de kun skal betale eet Sted, nemlig i Laanefonden. Naar de har opnaaet et Laan til at klare alle Gældsposter, gælder det saa om ikke at faa nye!

Den anden vigtige Motivering for at søge Laan har Relation til Boligen. I mange nye Ejendomme skal der betales saa store Indskud, at en Tjenestemand sjældent har de nødvendige Penge. Han maa saa ty til Statsfunktionærernes Laanefond.

Endelig gaar en Masse Laan til Bosætning. Ganske vist har Sparekasserne indført Bosætningslaan, og disse er særdeles gode, men — siger man fra Tjenestemændenes Side — Betingelsen for at faa Bosætningslaan i Sparekassen er, at man i nogen Tid har sparet op. Det har unge Tjenestemænd ikke haft Lejlighed til, og naar de skal gifte sig, maa de derfor søge Laanefonden.

Tabene er ikke store. Der er solidarisk Ansvar, og derfor er man meget forsigtig med at yde Laan til usikre Ansøgere. Enhver Ansøgning skal gaa gennem en Organisation, og hvis den ikke har Organisationens Paategning, kan den ikke føres igennem.

Det højeste Beløb, der er laant ud til en en-

DERES BØRN

kan nu forsikres mod Følgerne af
Ulykkestilfælde og Børnelammelse

i

Husmændenes Ulykkesforsikring G/S

Smaa Præmier - Kulant Behandling

Nærmere Oplysninger hos Distriktsforstande-
ren, Sognetillidsmanden eller Hovedkontoret

Nr. Voldgade 16 . København K . C. 383 - 14078

KREFIKOS

KONTO KREDIT SYSTEM

Vi aabner Dem en Konto til Indkøb af Beklæd-
ningsartikler i store anerkendte Firmaer. Varene
betales til Kontantpriser i Løbet af 8 Maaneder
uden Omkostninger for Dem

Kredit Finansierings Kompagniet A/S

St. Strandstræde 21 . København K . Telf. 16.808

S. L. von Oostens Bitter

har mange taknemmelige Uenner

H. Møller-Jørgensen

Murermester

ODENSE

*Købstædernes almindelige
Brandforsikring*

Grønningen 1

Central 3748

Dansk Arbejde*Ligeså uundværlig*

JERNBANEN er
for TRAFIKEN



er STATSANSTALTEN
for LIVSFORSIKRING

ERIK WISMER ^{A/S}

Jern- og Produkthandler

Nykøbing Falster

Telefon 410

kelt, er 12.000 Kroner. Men det er kun de højst gagerede Tjenestemænd, der kan gøre sig Haab om en saadan Sum. Den normale Størrelse paa Laanet er 3000 Kroner. Renten er 5½ Procent.

Vi har i denne Tid gennemsnitlig 10 Sager om Dagen, oplyser Forretningsfører Georg Jørgensen, og det siger lidt om, hvor stort Laanebehovet er. Ialt har vi 17 Millioner Kroner ude i Laan.

Frank.

Ved at tænke nærmere over ovenstaaende, er det ganske uhyggelige Tilstande, der eksisterer.

Analysere man det hele nærmere og begynder med sidste Punkt, ser vi, at der daglig er 10 Laaneansøgere. Et Aar bestaar som bekendt af 365 Dage, og naar vi derfra trækker Søndage — skæve Helligdage — Sommerferie — Jul-, Paa-ske- og Pinseferie, saa vil der blive ca. 250 Arbejdsdage tilbage for Personalet i en saadan Institution som Laanefonden.

Med 10 Laanesager om Dagen bliver det til-sammen ca. to Tusind og fem Hundrede Laan om Aaret. I Sandhed et flot Resultat af samtlige 45 Organisationer — en aaben Indrømmelse af, at Organisationerne ikke ser sig i Stand til at skaffe deres Medlemmer en saadan Løn, saa de kan leve uden at komme i Gæld, og naar Gælden først er fremkommet, da kan de kun anbefale deres Medlemmer at optage Laan i Statsfunk-tionærernes Laanefond, som deres egen Orga-nisation er Medlem af.

I næstsidste Punkt ser vi. — Renten er fem en halv Procent. Der staar ikke noget om, hvor store Omkostningerne ved Laanets Stiftelse er — men de er sikkert ikke billige.

Den normale Størrelse af Laan er 3000 Kro-ner og op til 12.000 Kroner. Det kan vel for-staaas saaledes, at naar man er i en saadan Si-tuation, at det er nødvendigt at optage Laan, saa er vi alle i samme Baad, lige fra Portører og op til Tjenestemanden med den saa store Gage, at det er muligt at laane 12.000 Kroner. Bare det var saadan ved den daglige Udførelse af vo-res Arbejde, saa vilde det være ideelt altsam-men, men det synes ikke at være Tilfældet.

I trediesidste Punkt oplyses. Tabene er ikke store. Der er solidarisk Ansvar. Vil det sige, at Tjenestemanden, der laaner 3000 Kroner, ogsaa hæfter for Tjenestemanden, der laaner de 12.000 Kroner? Hvis det er Tilfældet, saa kan Tabet blive ret kostbart for Tjenestemanden, der kun har laant de 3000 Kroner.

Fjerdesidste Punkt omtaler. En Masse Laan gaar til Bosætning. Sparekasserne har ganske vist indført Bosætningslaan. — Men, de duer bare ikke. Hvorfor duer de ikke? — For at op-naa Bosætningslaan af Sparekasserne, skal man have sparet op i nogen Tid, og det har den unge Portør eller Togbetjent ikke kunnet. — Hvorfor har han ikke kunnet spare op? Fordi Lønnings-loven er saa viselig indrettet, at den unge ugifte Portør, Togbetjent eller ligestillede, allerede fra sin Ansættelsesdag straffes med, at faa mindre i Løn for sit Arbejde end den Mand, der er gift. Havde det i Tankerne saa store og stærke Dansk Jernbaneforbund virkelig sat noget ind paa at faa denne Meningsløshed rettet, saa kunde den ugifte Mand have sparet noget op og derved op-naaet ikke at skulle henvises til at søge Laan i Statsfunktionærernes Laanefond, men nøjes med det betydeligt billigere Bosætningslaan i Sparekasserne, eventuelt det mindre Laan han kunde faa i Dansk Jernbaneforbunds Laaneaf-delning, der har en særlig Ret til Udlaan mod Lønfor skrivning.

L. F. Jørgensen.

Stedet, man husker

Togpersonalet rejser af gode Grunde meget. Derfor har det i højere Grad end andre Sans for Hygge, naar det endelig har Tid til at falde til Ro et Sted, hvor Telefontraade og Landskaber ikke farer forbi et Vindue med den kendte Paa-skrift: Læn Dem ikke ud.

Saadan et hyggeligt Sted, med Ro og skønne Omgivelser, som Øjet har Tid til at fæstne sig ved, er Vesterskov-Pavillonon i Vesterskoven kun ti Minutter fra Nykøbing F.s Centrum. Her, tæt op ad Zoologisk Have og de store, kommunale og enestaaende Anlæg med vidtstrakte grønne Plæner og skønne Naturgrupper, serveres en Mad, som er blevet berømt Landet over, og her mødes den lokale Befolkning med Turi-sterne paa Falsters mest yndede Udflugtsted.

Vesterskov-Pavillonon er et rigtigt Sommer-sted med aaben Estrade og sval Skygge i det store Restaurationslokale. Dybere Skygge i det lille Selskabslokale paa første Sal, hvor sluttede Selskaber finder den intime Tone, som er betin-get af det rigtige Interiør.

Mellem Kohaveskoven og Vesterskoven — en Bid ind i den sidste — ligger Stedet og venter paa Dem med det kendte Bjørnespringvand — ikke det, som ligger paa Torvet i Nykøbing F., men det andet, som saa ofte har været nævnt

Bagsværd Planteskole*Erling Ørbeck Frandsen*Buddinge Hovedgade 247—251 pr. Søborg
Telf. 98 07 19Roser, Frugttræer og iøvrigt alle Planteskolevarer
Prisliste sendes paa Forlangende

Glostrup

Hørve Rugemaskinefabrik A/S

Hørve . Telf. 138

H. V. Schou*Vognmand*

Thorsgade 71 . Odense . Telf. 8304

E. Tønnesen*Tømremester*

Middelfart . Telf. 247

Arbejder for D. S. B.

A/S Dampskibsselskabet »Ærø«

Ærøskøbing

Telefon 18

Aalborg ny Dampmølle A/S

Aalborg

Biblioteks-Bogbinderiet

AALBORG

v/ R. Vork

Indbinding af Tidsskrifter og private Bøger

Nyhavnsgade 9 . Telf. 9599

Harald Jensen & Søn*Fiskeeksport*

Thyborøn Havn . Telf. 40

Thorsager Savværk*H. Thisted*

pr. Vejrumbro . Telf. Vejrumbro 60

Det kørende Personal —
køber kun kørende MaterielBørnetricykler, Lege -og Dukkevogne, Løbehjul,
Børneautos o. s. v. mærket original »Winther« fra**A. Winthers Fabriker**

Them St.

Stenbrud & Skærvfabrik

Nr. Smedeby A/S

Vilsbæk pr. Kliplev

Arbejdstøj — Textilmessen

Hvidovrevej 129

Telf. 75 11 33

Sophus Berendsen A/S**NORDISK BROWN BOVERI [^]/_s**

Nyropsgade 24

Telf. C. 6210

paa Grund af det skønne Samspil mellem Skulptur og Fiskeliv, med Bøgetræer, som paa Grund af det omgivende Læ springer ud som de første i Landet, og med en Betjening, der lige elskværdigt tager sig af den enlige Gæst og Selskaber paa 500. — Det er et Sted, som svarer til de Drømme om Fred og Ro, der dukker op i Togmandens Hverdag, naar han farer gennem Landet. Det er STEDET. Besøg det, og gør det snart. Senere vil De komme igen ganske af Dem selv, saadan er Vesterskov-Pavillonon ved Nykøbing F.

Paa den ene Side

I Følge Vingehjulet udsender man fra Generaldirektoratet en lille Bog, der kalder sig *Kundebehandling* og *Trafikerhvervelse*. Den uddeles til alle med fast Beskæftigelse ved Statsbanerne, altsaa saavel til Tjenestemænd og Aspiranter som til Ikke-Tjenestemandsansatte Medarbejdere.

Efter at have omtalt hvilket Formaal man tilsigter, f. Eks. god Kundeservice, er det jo ogsaa det enhver Jernbanemand føler som sin Pligt at tilføre Statsbanerne nye Kunder, der henvises til, og ingen er vel blind for, hvilken Betydning dette ogsaa har.

Omtalen af den lille Bog er underskrevet af L. Buus Pedersen og slutter saaledes:

Der er ingen herinde, der tror, at denne lille Vejledning i Kundebehandling og Trafikerhvervelse er en Slags »de Vises Sten«, efter hvis Udgivelse alt er saare godt; men vi mener ganske enkelt, at den i Forbindelse med en Række andre Foranstaltninger til Hævdelse af vor Stilling som Transportfaktor her i Landet og anvendt paa rette Maade vil give Personalet en Haandsrækning i Arbejdet fremover for Statsbanernes Trivsel.

Paa den anden Side

kan det synes noget vanskeligt for den enkelte at udøve det Initiativ, som han naturligt er i Besiddelse af og gerne vilde bringe til Udførelse, naar han paa Forhaand i allerhøjeste Grad føler sig handicappet, ikke at forstaa saaledes, at han synes at mangle Evner i saa Henseende, hvor i mod det mere maa betegnes som Modløshed, der sætter sig Præg.

Og hvad er saa Aarsagen til, at den enkelte kan føle Mindreværdskomplekser, naar der skal agiteres for Forretningen D. S. B.?

Jo, de fleste vil ganske givet føle det meget beskæmmende for at sige det med et mildt Udtryk, naar de ved, at en Udsendelse i Dagspressen nogle Dage før oplyser, at Formanden for Jernbaneforeningen, Herr Overtrafikassistent Lyngesen, i Ledtog med en eller anden Skolelærer har henvendt sig til Finansministeren med en Opfordring om at se alle Ikke-Lønmodtagere efter i Sømmene i skattemæssig Henseende!

Er det en Antydning fra Herr Lyngesen om at alle Erhvervsdrivende ikke betaler den Skat, de burde?

Hvis Tilfældet er saa, maa det betragtes som en vovet Paastand, en Hypotese som det vil blive mere end vanskeligt at føre Bevis for, selv for en Overtrafikassistent Lyngesen ved Statsbanerne, og selv om nu hans egne overordnede kan godtage Handlingen, er der vist mange længere nede i Rækkerne, der ikke vil føle sig solidarisk forpligtet.

Muligvis vil Herr Lyngesen vride Hænderne og paaberaabe sig, at det aldeles ikke er som Overtrafikassistent, han har handlet, ej heller som Formand for Jernbaneforeningen, men derimod som Leder af noget svævende frit i Luften som Fællesraadet for et eller andet, men det dækker nu ikke helt, for enten er der et Ansvar for udført Handling bag det hele, eller ogsaa er man sjosket med til noget mod bedre Vidende.

Det synes som om Herr Lyngesen ikke er klar over, at hans Etat — Statsbanerne — er den eneste, der ikke indtager en monopoliseret Stilling i Samfundet, men er afhængig af en vis Konkurrencesmidighed for at kunne gøre sig gældende, og derfor vil hans Opfordring til Finansministeren om at behandle Kunderne efter nye Metoder, dømme baade ham selv — og de forskellige Centralorganisationer, der gerne vil optræde som en Stat i Staten.

N. P. Hansen & Søn

v/ Tømrermester H. P. Hansen

Udfører Arbejder for D.S.B.

Egensevej 18 .. Tlf. 558 .. Svendborg

Vilde være —

(Jyllandsposten).

Statsbanernes nyudnævnte Distriktschef for Jylland—Fyn, Overmaskiningenør *Svend Haldbo* er en høj Mand. Og høje Mænd anses sædvanligvis for at være godmodige. Napoleon var lille, og smaa Mennesker i store Stillinger kan være srikse. Men heraf skal man ikke udlede, at alle høje Mennesker mangler Myndighed. Og den høje Mand, der — naar der skiftes Generaldirektør — overtager Statsbanernes højeste Post i Provinsen, vil afgjort ikke komme til at mangle Respekt blandt de godt 17.000 Statsbanefolk, der bliver hans underordnede.

Han har naturlige Leder-Egenskaber, og havde han ikke haft det, kan man være sikker paa, at han hverken havde naaet den Stilling, som han endnu sidder i, eller den, han om kort Tid overtager.

Han er 51 Aar og faar saaledes efter alt at dømme en lang Funktionstid som Distriktschef, en Stilling, som han overtager alene i Kraft af sin Dygtighed. Og Dygtighed er nu engang den mest inspirerende Egenskab, en Chef kan have.

Nytter intet, at man lader Sorteper gaa videre.

— Havde De ventet at blive Distriktschef?

— Nej, det var mig en stor Overraskelse. Det er jo første Gang i lange Tider, at man vælger en Tekniker til den Stilling. Det plejer at være en Mand fra Trafiktjenesten. Som Overmaskiningenør har jeg haft at gøre med et Personale paa ca. 3000 Mand, Overbaneingeniøren har lige saa mange, Oversignalingeniøren betydeligt færre, men i 2. Distrikts Trafiktjeneste er der 10—11.000 Mand. Fremtidig skal jeg interessere mig ligeligt for alle Tjenestegrene, men det har forøvrigt hele Tiden været min Opfattelse, at skal vi indenfor Statsbanerne arbejde effektivt, kan det ikke nytte noget, at vi skyder Skylden paa hinanden eller lader Sorteper gaa videre. Vi maa tværtimod arbejde sammen.

— Og der er i Jylland—Fyn et godt Samarbejde mellem de forskellige Tjenestegrene?

— Det er der heldigvis. Dermed skal ikke være sagt, at vi ikke har været uenige. For det har vi. Havde det ikke været Tilfældet, vilde der have været noget galt. Men vi har altid kunnet snakke ud med hinanden og naa et Resultat til Gavn for den Etat, som vi alle skal tjene.

— De er Søn af en Trafikmand?

— Ja, jeg er født i Give, hvor min Far opnaaede at fejre 40 Aars Jubilæum som Stationsforstander. Det var et meget sjældent Jubilæum, og han blev da ogsaa Ridder af Dannebrog, selv om han kun var i 7. Lønningsklasse. Min Bedstefader var forøvrigt ogsaa Stationsforstander, nemlig i Gramrode paa Horsens—Juelsminde Banen.

Selv vilde jeg oprindeligt have været Lokomotivfører.

— Hvorfor det?

— Det var i og for sig en Følge af en fornuftig Disposition, som min Far traf, da jeg var en lille Dreng. Der kom dengang kun 3 Tog til Give i Døgnet, det ene om Morgen, inden jeg var staaet op, det andet om Aftenen, efter at jeg var kommet i Seng. Men det tredie kom om Middagen, og da jeg var en uartig og vild Dreng, forudsaa min Far, at jeg vilde blive kørt over af det. Derfor anbragte han mig altid hos Lokomotivføreren, mens det rangeredes paa Stationen, for saa var det udelukket, at jeg kunde blive kørt over.

De Middagsture gav mig Interesse for Lokomotiver, og den har holdt sig, selv om jeg altsaa senere besluttede mig til at læse til Ingeniør.

Jeg gik i Skole i Vejle i de Tider, da Banerne ikke tog overdrevne Hensyn til Skoleeleverne. Vort Skoletog kørte Kl. 5,23 om Morgen, og under 1. Verdenskrig hændte det, at vi ikke kom hjem før med Toget Kl. 18,37.

— Hvor stammer Navnet Haldbo fra?

— Min Oldefar blev kaldt Per Hald, men Hald var kun saadan et Tilnavn, saa min Bedstefar antog det finere Efternavn Petersen. Men min Far og hans to Brødre vilde gerne hedde Hald. Det kunde imidlertid ikke lade sig gøre, og saa tog de i Stedet Navnet Haldbo, og det Navn har jeg aldrig haft noget imod.

— De kom ikke straks til Statsbanerne efter at være blevet cand. polyt.?

— Nej, jeg var først ansat et i Par private Firmaer. Men det Arbejde interesserede mig ogsaa. Jeg har altid haft det saadan, at min Interesse er blevet fanget og levende optaget af, hvad jeg har med at gøre.

En god Ven af mig, en Ingeniør hos Christiani & Nielsen, var jeg Soldat sammen med, og en Dag, da vi sad og pudsede Knapper, sagde han:

— Du, Haldbo, jeg kan efterhaanden godt forstaa, hvorfor du fik Udmærkelse til Eksamen. For det er lige meget, hvad du sætter dig til, saa interesserer det dig. Jeg tror min Sandten ogsaa, at dette her interesserer dig.

Det var nu saa meget sagt. Men det er i hvert Fald givet, at man er lykkeligere, naar man interesserer sig for alt, hvad man faar stukket i Hænderne, fremfor naar man betragter sit Arbejde som en Trædemølle.

Jeg holder heller ikke af at kriges med Folk, for jeg synes ikke, at det tjener noget Formaal. Det er jeg nok undertiden blevet kritiseret for af mine egne, der kunde mene, at jeg ikke hævdede Teknikernes Standpunkt kraftigt nok. Men det giver nu engang det mest frugtbringende Samarbejde, at man først og fremmest søger at rette Fejlene indenfor sit eget Omraade, før man begynder at kritisere andre.

Og naturligvis er Trækkraften Skyld i en stor Del af Forsinkelserne, selv om vi gør, hvad vi kan for at afværge det.

— Hvornaar kommer de 20 nye store MY-Lokomotiver?

— Vi regner med, at det første kommer omkring ved Juletid, og saa kommer der et hver 14. Dag, saa vi har dem alle i Drift i Løbet af 1956. Der kommer forøvrigt ikke 20, men 22 nye. Der skal nemlig bygges 2 i Danmark, mens de andre leveres af General Motors i Amerika, Nyquist & Holm, Aktiebolag, Trollhättan, Frichs, Aarhus, og andre danske Firmaer i Forening. Det bliver dansk Arbejde for 33 pCt.s Vedkommende.

— Med de 4, vi har, faar vi altsaa ialt 26 MY'er?

— Ja, og deraf skal de 16 gaa i Jylland—Fyn, Resten paa Sjælland.

— Det bliver vel en Trafikrevolution af lignende Omfang, som da vi fik de røde Lyntog?

— Baade — og. De røde Lyntog var jo kun baseret paa Persontrafik, mens MY-Lokomotiverne er lige godt egnet til Godstrafik og Persontrafik. Men dengang fik vi ogsaa Lillebæltsbroen, og det var jo en Trafikreform af de helt store.

— Hvor meget koster et MY-Lokomotiv?

— De 4 første kostede hver 1,8 Mill. Kr., men de 20, som nu kommer, bliver billigere, fordi vi har bestilt saa mange paa een Gang. De kommer til at koste 1½ Mill. Kr. Stykket.

— Og betyder en Besparelse i Driften paa en halv Million Kr. aarligt?

— Ja, i hvert Fald i den første Tid. Det kommer noget an paa, hvor ofte de skal hovereparerer. Vi regner med, at et Damplokomotiv kan køre højst 200.000 Kilometer, før det skal paa Værksted, men det ser ud til, at MY-Maskinerne kan gaa 350.000 Kilometer, før det bliver nød-

vendigt, ja, maaske endnu længere. Men 400.000 Kr. om Aaret vil der nok kunne spares ved Hjælp af hver enkelt MY.

— Og samtidig vil Køreplanen kunne strammes?

— Det vil ske lidt efter lidt. Vi maa jo sætte dem i Drift, efterhaanden som vi modtager dem, men allerede fra Maj kommer der Køreplansforbedringer, hvorved der for Eksempel spares 20 Minutter à ½ Time paa Strækningen Aarhus—Nyborg.

Et lille Eksempel paa, hvad MY-Lokomotiverne allerede betyder for os, har man deri, at Nordekspressen (Stockholm—Paris), vort sværeste Tog, i Sommertiden beslaglagde 8 Damplokomotiver. Vi maatte nemlig have to Damplokomotiver for. Fra Padborg til Fredericia anvendte vi to, men da de ikke kunde vendes hurtigt nok i Fredericia, maatte de afløses af to andre, der kørte Toget til Nyborg. Og paa samme Maade fra Nyborg til Padborg — to Gange to Lokomotiver. Nu er de 8 Damplokomotiver erstattet af 2 MY'er der kører helt igennem, fordi de i Fredericia ikke behøver at vende, da de kører lige godt forlæns som baglæns. Det betyder en stor Driftsbesparelse.

— Vil det saa sige, at De til næste Aar kan begynde at sælge ud af Damplokomotiverne?

— Ja, men ikke i saa stort Omfang, som man maaske kunde tro. Vi har i Dag 80 store Damplokomotiver i 2. Distrikt og ca. 60 i 1. Distrikt, og vi skiller os nok ikke af med flere, end vi faar MY'er. Vi skulde jo nemlig gerne fortsætte med at forbedre Godstogsforbindelserne, fordi det er en Erfaring, at bedre Forbindelser giver øget Benyttelse. Men Meningen er ellers efterhaanden at erstatte Damptrækkraften med Motortrækkraft. Allerede Begyndelsen til det giver et stort Omstillingsarbejde. — Blandt andet skal Personalet jo uddannes til det nye.

— Der rationaliseres ogsaa paa andre Omraader indenfor Statsbanerne.

— Ja, flere og flere smaa Landstationer faar automatisk Signalsystem og Eenmandsbetjening, og Publikum synes heldigvis at forstaa, at det er nødvendigt.

Overordentligt meget betyder det ogsaa, at vi faar flere nye Sikringsanlæg, saa een Post kan erstatte to eller tre Signalposter. Disse Sikringsanlæg er blevet en helt ny Industri. De projekteres af Statsbanernes Signalvæsen og fremstilles her i Danmark, mens vi tidligere var nødt til at købe dem i Udlandet.

— Det betyder, at Statsbanerne har Brug for flere Teknikere?

— Ja, og de er ikke lette at skaffe eller holde paa i Konkurrencen med det private Erhvervs-liv. Det betød ganske vist noget, da man gik over til Honorarlønning af Statsbanernes Inge-niører, men det er, som om Virkningen har for-taget sig noget igen, fordi Lønniveauet siden er steget indenfor de private Erhverv.

— Ligger der ikke i Deres Udnævnelse lige-som lidt af en Opmuntring til Ingeniørerne — et Bevis paa, at Teknikere kan naa høje Poster indenfor Etaten?

— Det kan man vel ikke benægte.

— Har De haft Tid til at dyrke private Inter-esser?

— I min Ungdom kunde jeg lide at gaa i Teatre, læse og høre Koncerter, men det har jeg maattet lægge paa Hylden af Hensyn til Forret-ningen her.

— Og det bliver ikke bedre, naar De bliver Distriktschef?

— Mine to Forgængere har i hvert Fald haft fuldt op at gøre med deres Arbejde for Stats-banerne, og jeg er selv engang blevet spurgt, da jeg havde en lille Samtale med en af mine Medarbejdere, om det var min Mening, at vi indenfor Statsbanerne skal bestille mere end indenfor de andre Etater.

Det er det faktisk. Jeg mener, at vi maa samle alle Kræfter om at klare os, og det kan vi kun gøre, hvis vi løfter i Flok allesammen — ogsaa det store Personale.

Vi maa alle i Praksis vise, at vi forstaar, vi er i samme Baad.

Erik Bostrup.



Det ellefte Bud:

DU MAA ALDRIG LADE DIG FORBLØFFE

Efter at have været beæret med et Besøg af en selvbuden Gæst, en Medarbejder ved »Ekstra-bladet« ved Navn Herr Thomas, en Herre vist nok yngre af Aar og Erfaring end af Udseende, fulgte en Omtale i »Ekstrabladet«.

Paa en telefonisk Forespørgsel til Herr Tho-mas om at faa de af ham producerede Oplysnin-ger dementeret, eller at faa et Svar-Indlæg op-taget i »Ekstrabladet« blev Svaret et Afslag.

Nu er det vel ikke for, at man skal tage »Ekstrabladet« alt for højtidelig, for det er vel saaledes, at det meste af »Ekstrablade«s Sensa-tionsstof maa tages med Forbehold, men naar Herr Thomas under falske Forudsætninger ind-sniger sig paa andres Omraader, baade for at spionere og for at kontraspionere, kan man vist nok danne sig en Mening om Mandens hele Habitus.

I Tilfældet her kan det være uden Betydning om man kan faa et Svar paa et Angreb optaget i »Ekstrabladet«, da Svaret kan komme her i Bladet, hvor man har den Fordel, at man altid har en Blyant til Raadighed i sidste Instans, med andre Ord: Svaret kan varieres, men for mange andre af dem, der igennem Aarene svi-nes til af »Ekstrabladet« er en saadan Fordel jo ikke beskaaret.

Til Orientering for Herr Thomas, der opgav at hans Hjemmelsmand i det paagældende Til-fælde er Herr Overportør P. Madsen, Formand for Dansk Jernbane Forbund, Formand for Cen-tralorganisation I, kan det oplyses, at samme Herr P. Madsen, sammen med flere, har sat sig paa Toppen af nogle Millioner Kroner, igennem Aarene aftvunget Medlemmerne i Kontingent blandt Dansk Jernbane Forbunds Medlemmer, og hvorfra man driver Udlaan til Medlemmer, og for at kunne drive denne celebre Forretning med størst mulig Fordel, sørger man for at holde de tvangsindlagte Medlemmer nede paa et Løn-Niveau, saa de er nødsaget til at bede »Naadig-herrerne« om et Laan — (af deres egne Penge)!

Kan det forklares:

hvorfor Togbetjentene skal holdes i sam-me Lønningsklasse, hvor de stod i Aaret 1919?

hvorfor Togførerne ikke kan placeres i samme Lønningsklasse som Lokomotivfø-rrerne?

Men maaske det er mere rentabelt at drive Laanevirksomhed, end det er at arbejde hen til en lønmæssig Forbedring for Medlemmerne?

Hvad har man egentlig Banker og Sparekasser til?

Er det ikke Dansk Jernbane Forbund, der gaar disse i Næringen ved at tvangsindlægge Tjenestemændene i et Foretagende der kom til Verden i 1944 under en lyssky Handling?

Man kan dertil spørge om, hvorfor man finder sig i slige Forhold?

Det er let nok at svare paa, det er fordi man altid indenfor Dansk Jernbane Forbund har hyllet Princippet »at man skal løfte i Flok«, det er ganske vist i Tidens Løb ændret til, »at man skal gaa i Flok«, og naar man saa efter Herr P. Madsens Lærebog blot kan udtale to smaa Ord — —, ja, saa gaar det godt.

Selvfølgelig kender Herr Thomas jo ikke ret meget til saa interne Forhold, og derfor kan Herr P. Madsen med Lethed faa ham til at løbe med.

J.

I Bladet »Samvirke« udgivet af Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger læses følgende:

Ude med Limstangen

Den farisæiske fromhed, som *Ekstrabladet* lægger for dagen, når bladet optræder som dydig super-revser, — uden at bemærke, hvor hårdt det selv trænger til at få halen i vejret — er legendarisk.

Nu har bladet i to på hinanden følgende artikler på løsest tænkelige grundlag indledet en hysterisk anti-brugsforenings-kampagne. Med kendskab til *Ekstrabladets* valg af motiver tør man gå ud fra, at nye læsere skal hverves blandt detailhandlerne.

Et typisk produkt fra *Ekstrabladets* giftblandereri.

Værst er dog i sin skrupelløse, perfide og uanstændige uvederhæftighed en forudgående ledende artikel i bladet om brugsforeningernes nye garantifond. Ikke fordi vi nærer den mindste bekymring for, at nogen vil hefte sig ved, hvad der står i *Ekstrabladet*, men for en ordens skyld skal vi oplyse, at det er dundrende løgn, når *Ekstrabladet* i denne artikel skriver, at »medlemmer af alle brugsforeninger i hele landet skal spytte i bøssen (udsøgt ordvalg! red.) for at levere penge til oprettelse af endnu flere brugser«, og at garanti-

fonden skal finansieres ved at »lade de enkelte brugsforeninger betale mindre udbytte til medlemmerne«.

Hvorfor spillede flere ord på denne billige blæksprutte-taktik, hvis omhyggeligt indpakede hensigt er at beskytte detailhandlernes interesser gennem et forsøg på at splitte brugsforeningernes front. Alle interesserede kender dog sagens rette sammenhæng fra artiklen »Initiativ med perspektiv« i sidste nummer af *Samvirke*. Alle ved, at der kun er tale om en garanti uden kontante udlæg. Alle ved, at tilslutning til garantifonden er en fuldstændig frivillig sag, og at ingen af planens ophavsmænd har fablet om at lægge byrder på medlemmerne.

I sine bestræbelser for at indynde sig hos de småhandelnde regner bladet koldblodigt med, at brugsforeningsfolk kan man roligt forulempe, uden at de bider fra sig.

Vis bladet, at der er en kant, at bladet er gået galt i byen med limstangen. Hvis man vil undgå at blive præsenteret for dets uhyrligheder og forvrængninger, kan man jo blot lade være at læse det.

Man går glip af mindre, end man skulle tro muligt.

VI ANBEFALER:

Hotell Viking

OSLO

Grand Hotell Bellevue

ÅNDALSNES

Oppdal Turisthotel

OPPDAL, DOVREBANEN

OG

Spisevognene

Kun faa Stigninger i Forbrugerpriserne

Forbrugerpriserne har holdt sig bemærkelsesværdig stabile i de sidste tre Aar, hedder det videre i Rapporten fra ILO, og de fleste Lande kan melde om Stigninger paa mindre end tre Procent. Af de 77 Lande, fra hvilke der er statistisk Materiale tilgængeligt paa dette Omraade, har kun 6 maattet notere en samlet Prisstigning paa over 10 %, mens lidt over Halvdelen (40) har haft Ændringer i Forbrugerpriserne paa plus eller minus 3 % eller mindre. 22 Lande har indberettet ringe Prisstigninger.

Blandt de Lande, der afsluttede 1954 med Forbrugerpriser, som kun laa højst 1 % over Priserne et Aar forud, var Sverige, De forenede Stater, Canada, Belgien, Australien og Spanien. En Række af de Lande, som i de foregaaende Aar havde været ramt af voldsomme Inflationsbølger, som f. Eks. Grækenland og Israel, havde Prisstigninger paa 10 % eller mindre i 1954.

En stærk Inflation er fortsat i forholdsvis faa Lande i Latinamerika og Asien. I Chile steg Forbrugerpriserne i det forløbne Aar med 70 %, i Brasilien med 20, i Korea med 40 og i Laos med 15 %. Paa den anden Side har 12 asiatiske Lande kunnet notere en Nedgang i Forbrugerpriserne i det sidste Aars Tid.

Beskyttelse af Kunstskatte

Paa samme Maade, som man under Krigsforhold kan beskytte Hospitaler og Ambulanter med Røde Kors-Tegnet, vil man for Fremtiden kunde beskytte Kunstskatte og historiske Mindesmærker med et internationalt godkendt Emblem, et blaa-hvidt Skjold. F. N. har udarbejdet en Konvention, som allerede er undertegnet af 50 Stater. Af de nordiske Lande har foreløbig Danmark og Norge akcepteret Konventionen. Saa snart fem Stater har ratificeret den, træder den automatisk i Kraft.

Det er Meningen, at det internationale Emblem skal kunne males paa Musæer, Kirker og andre Bygninger, hvor man har samlet

Kunstskatte, og at ogsaa Biler, der transporterer Kunstskatte i Sikkerhed, skal kunne udstyres med det blaa-hvide Skjold. Denne nye Beskyttelsesforanstaltning kan naturligvis ikke yde fuld Garanti, men paa den anden Side viste det sig i den sidste Verdenskrig, hvor uhyre vigtigt det vilde have været at have haft blot nogen Form for Beskyttelse. Omkring 5000 Kirker og andre Bygninger af historisk Værdi blev ødelagt eller svært beskadiget af Bomber, og mange Kunstskatte blev stjaalet og bortført og har aldrig siden kunnet bringes tilbage.

De Lande, der nu forpligter sig til at overholde den nye Aftale, skal foretage visse Beskyttelsesforanstaltninger. De skal opføre særlige bombesikre Rum, der kan modstaa Angreb med Nutidens Vaaben, og hvortil man kan bringe Kunstskatte, Malerier, Skulpturer, Arkivmateriale, videnskabelige Samlinger o. s. v. i Sikkerhed. Indenfor de enkelte Landes Forsvarsorganisationer skal der uddannes særlige Grupper, der skal kunne træffe Beskyttelsesforanstaltninger i Tilfælde af Krig, og den almindelige Militæruddannelse skal omfatte Instruktioner, der lærer Menige og Officerer at respektere Kunstskatte og historiske Værdier. UNESCO, der er den særlige Organisation indenfor F. N., som har haft til Opgave at udarbejde Konventionens Enkeltheder, skal opstille en Fortegnelse over Bygninger, som herefter vil være garanteret en særlig international Beskyttelse. Regeringerne forpligter sig til ikke at anvende disse Bygninger til militære Formaal og ikke at angribe dem hverken fra Luften eller Jorden. Denne Forpligtelse kan kun ophæves i Tilfælde, hvor det drejer sig om »absolut militær Nødvendighed« og da kun af en Officer, der kommanderer en Styrke paa mindst en Division, og som faar det fulde Ansvar for Beslutningen. I Konventionen understreges det yderligere, at Repræssalier i intet Tilfælde maa gaa ud over Kunstskatte eller historiske Mindesmærker, og at enhver Form for Tyveri eller Vandalisme vil blive straffet. I et Tillæg til Konventionen bestemmes det, at Kunstskatte ikke maa eksporteres fra et Land, der er okkuperet af et andet Land, og ikke maa anvendes som Krigsskadeerstatning. Dette Tillæg er underskrevet af 40 Stater.

JMPO
STØVSUGER

— imponerende —

Odense

Vagtelvej 1—3 — Telf. 1409

Uffe Møller

Aut. Elektro-Installatør

Udfører Arbejder for D. S. B.

Tinglev

Telefon 44056

Autogummi & Vulkanisering
Nyt Gummi i alle førende Mærker
1. Klasses Slidbaner paalægges

Mott's Vulkanisering

Banegaardsgade 37 - Aarhus - Tlf. 2 73 82

A. Andersens Staalvarefabrik A/S

Godthaab St. - Jylland

Tlf. Stevnstrup 200

Haardfrossen Klaris

leveres i Banevogn fra *Skagen, Hirtshals og Thyborøn*
Esbjerg: A/S Vestjydsk Krystalisværk, Tlf. 66.
Skagen: A/S Skagens Isværk, Statstelefon 238.
Frederikshavn: A/S Frederikshavn Isværk, Tlf. 443.
Hirtshals: A/S Hirtshals Isværk, Tlf. 70.
Thyborøn: A/S Thyborøn Isværk, Tlf. 3.

Vognfabrikken Scandia ^{4/5}

Jernbanevogne Motor- Sporvogne
Smedegods.

Randers

**Pindstrup Mosebrugs Tørvestrøelse
og Tørv**

Briketter, oventørret Formbrændsel samt tørvestrøelse (sphagnum) til havebrug
Forhandlere over hele Landet, hos hvem
Brochurer kan faas

Urene gaar bedre, og Brillerne passer bedre fra

ALF. FAXØE

Kongensgade 33 . Nyborg . Telf. 1270

Ure - Optik - Grundlagt 1856

Aarhus og Omegns Begravelsesforretning

Nørregade 1 . Telf. 8183

Alt ordnes vedr. Begravelser og Ligbrænding

Den folkelige Forsamlingsbygning

»Fremad«, Fredericia.

Store Selskabslokaler og Sal.

Godt Madsted.

Billige Priser.

Telf. 85.

VALD. PETERSEN.

Forlang altid

Magdalenemøllens Brødsorter

overalt i Aarhus og Omegn.

Sparekassen for Thisted Amt

Expeditionstid 10—12 og 13,30—16.

Lørdag 10—12,30.

Oprettet 1829

Telefon 2 & 502

ESBJERG ANDELSMEJERI

MORSØ

Kaminer

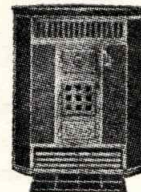
Kakkelovne

Komfurer

MORSØ STØBEGODS

St. Kongensgade 63

København K.



Gedsted Tang- og Madrasfabrik

Telefon Gedsted 12

L. Paulsen & Co.

Frederiksgade 19

Central 703

Varme

Ventilation

Bygningsinstallation

Fjernvarme

J. Anderskov & J. Krogh Jensen

Raadgivende Civilingeniører

ESBJERG . TELEFON 2140

N. P. JENSEN

Murermester

Pindstrup

Telefon 16

Arbejder for D. S. B.

Andelsmejeriet

„Raastedbro“

Raasted pr. Bjerringbro

Telf. Raasted 8

Fynbo Mini-Ost