

# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING  
NUMMER 21 5. NOVEMBER 1951 51. ÅRGANG

## Bliv velklædt på konto



Som fastansat i det offentlige tjeneste har De ret til — og er De velkommen til — at få konto på ekstra bekvemme vilkår hos os. De gode kvaliteter i det største udvalg både i dame- og herrekonfektion.

Kamgarn efter mål kr. 288,00

Færdige kamgarnshabitter ..... - 198,00

Ulsters ..... - 238,00

Sportsjakker ..... - 98,00

### Til damer:

Cotton coats... fra - 98,00

Vinterfrakker ..... - 198,00

Teddy-bear, stort udvalg, mange faconer - 247,00

Lille udbetaling

## J. ALBERTSEN

NØRRE FARIMAGSGADE 68-70 — den høje stue . . .



### Blinklyssignaler og Lokomotivbelysning

for AGA-GAS eller Elektricitet

A/S Gasaccumulator — Uplandsgade 52  
København S. Telf. 5060 (4 Linier) Telegr.-Adr. »DANAGA«  
Aabyhøj, Agavej 2. Telefon: Aabyhøj 1060  
Aalborg, Skibsbyggerivej 14. Telefon: 5680  
Odense, Eilskovsgade 22, Telefon: 23 16



Regnfrakker

Jernbanevogne af enhver Konstruktion

VOGNFABRIKKEN

## SCANDIA A/S

RANDERS



Diesel-elektriske,  
lokomotiver og motorvogne





## Alt for herrerne

- UNIFORMER
- HABITTER
- JAKKER
- BENKLÆDER
- KNICKERS
- COTTON-COATS (også damer)
- GABARDINE-FRAKKER
- MELLE- OG VINTERFRAKKER
- VINDTØJ

Rimelige priser  
og gerne salg på

**KONTO**

Alt indenfor moderne herrekonfektion  
er samlet på eet sted hos os! — Såvel  
færdig som efter mål.

**Excellent**

**E. PETERSEN**

— den høje stue

Frederiksborggade 5 · København K · Telefon BY 5456



### Statsanstalten for Livsforsikring

*Eneste statsgaranterede Livsforsikringsanstalt*

*Billige Præmier \* Kontant Bonus*

Hovedkontor: Havnegade 23, København K

### Vesterbros Ligkistemagasin

Chr. F. Christensen  
Enghavevej 31  
Telefon: Eva 1404

Begravelse og Ligbrænding  
besørges paa bedste  
og billigste Maade

Søn- og Helligdage privat: Hørdumsgade 37, Telefon Eva 5193

### Fællesforeningen for Danmarks Brugforeninger

Hovedkontor: Njalsgade 15, København  
Telefon 4015

**I. B. Schilder**

Nørregade 7  
København K

### De forenede Kulimportører

**KUL og KOKS**

Holmens Kanal 5 · København K  
Telefon 211



### Alt i elektriske Maaleinstrumenter

1918 **HM** 1950

Vi udfører Reparationer  
og Ændringer af alle Fabri-  
kata hurtigt og omhyggeligt

HELWEG MIKKELSEN  
Øster Farimagsgade 28  
C. 998 (5 Ledn.) Kbhvn. Ø

*Urmager ved Statsbanerne*

### L. Beyer Holgersen & Søn

(C. Weistrups Eftf.) Grundlagt 1856

Colbjørnsensgade 17, Kbhvn. V, Tlf. Vester 2637

### Hovedbanegaardens Restaurant

KØBENHAVN

*anbefales de ærede Rejsende*

Billige Priser

Husk Marketenderiet

Hurtig Betjening

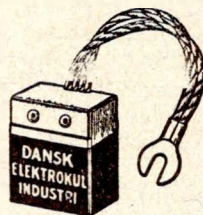
Telefon 1232

Ærbødigt Viltøft

*Nyd Kaffen i »LIDO«*

### Kaffesalonen LIDO

Vesterbrogade 4 (ved Hovedbanegaarden)



Klingseyvej 6, Kbhvn.

Telefon Damsø 3132



**SIGI**

Hygiejniske Gummivarer

*Katalog gratis*

Amk. Gummivare Industri

Vestergade 3 · København K  
Tlf. Byen 4195

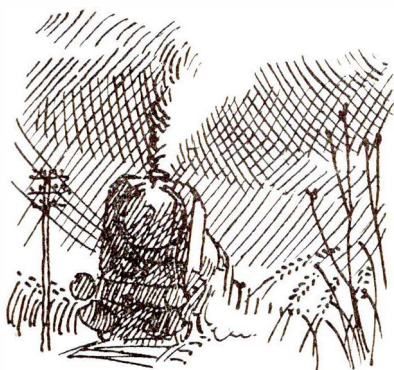
OPTIKER

**Felix Schmidt's**  
EFTF.

**Nørrevold**

Nr. 68 mellem Nørregade og Fiolstræde  
Byen 2006 — 2007

Statsbanernes Brille-Leverandør



## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 21 - 51. ÅRGANG

5. NOVBR. 1951



### Indhold:

Periodiske beretninger .....	241
Nordisk nyt — Finland .....	242
ITF konference .....	243
Kollektive overenskomster i USA .....	245
Fra medlemskredsen .....	247
Samarbejdsudvalgenes hovedudvalg .....	250
Argentina .....	251
Under DLF .....	251
Medlemslisten .....	251
Nye adresser .....	251
Kong Chr. IX's Understøttelsesfond .....	252
Statsbanepersonalets Biblioteker .....	252



### Redaktører:

E. Greve Petersen  
(ansvarhavende)

Aage Hansen.

### Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.  
Telefon Hell. 7269.  
Kontortid 10—16.  
Postkonto 20541.

Frederiksberg Bogtrykkeri,  
Howitzvej 49.

## Periodiske beretninger.

På kongressen 1951 stillede nogle af afdelingerne forslag om, at hovedbestyrelsen skulle udsende kvartalsberetninger over foreningens virksomhed, for herigennem at skabe et fastere grundlag for afdelingernes tillidsmænd at arbejde på og ligeledes ad denne vej øge kontakten med hovedbestyrelsen og dens arbejde. Disse beretninger skulle udarbejdes under en passende form og skulle i modsætning til de tidligere kongresberetninger, som udgik til samtlige medlemmer, kun udleveres til afdelingsformændene.

\*

Hovedbestyrelsen har siden kongressen arbejdet med opgaven og bestræbt sig på at nå frem til et resultat, så den første beretning kunne foreligge med udgangen af juli kvartal i den nye kongresperiode. Der meldte sig imidlertid forskellige problemer bl. a. af teknisk karakter i forbindelse med foreningens arkiv. En omlægning af dette har været nødvendigt, idet en anden gruppering af sagerne end den hidtil anvendte måtte gennemføres for at opbygge et anvendeligt system, hvorefter kvartalsberetningerne kan fremstilles og udsendes.

Under udarbejdelsen af denne beretning har det vist sig, at arbejdet hermed beslaglægger en stor del af tiden for kontorets daglige ledelse og den til denne disponible arbejdskraft, ligesom udgifterne til papir og trykning er overordentlig store. Hovedbestyrelsen har derfor ment det nødvendigt på førstkomende kongres at stille forslag om at ændre begrebet kvartalsberetning til periodisk beretning, således at der kun udsendes beretning hvert halve år. Det har derfor været nødvendigt at undgå benævnelsen kvartalsberetning og i stedet anvende »Beretning om sagers behandling«.

\*

Denne første udsendte »Beretning om sagers behandling« har været forelagt det på kongressen 1951 nedsatte lovudvalg.

Udvalget har gennemgået beretningen og nærmere undersøgt de forannævnte vanskeligheder, som forhindrer, at en beretning udsendes kvartårlig, og udvalget er enig i at foreslå på førstkomende kongres, at begrebet kvartalsberetning ændres til en periodisk beretning, der udsendes f. eks. hvert halve år.

De tidligere kongresberetninger erstattes af disse periodiske beretninger, således at de i første omgang udleveres afdelingsformændene, og at de i en kongresperiode fremstillede beretninger udleveres samlet til de valgte kongresdelegerede. I Dansk Lokomotiv Tidende bringes en kortfattet oversigt over hovedbestyrelsens arbejde i kongresperioden og om forhandlingernes forløb på kongressen. Desuden udsendes foreningens regnskab og dagsorden for kongressen til samtlige medlemmer.

Gennemførelsen af denne ordning medfører, at der i samtlige afdelinger for fremtiden findes en mere fyldestgørende oversigt over foreningens arbejde, og at samtlige medlemmer gennem Dansk Lokomotiv Tidende får såvel beretning om virksomheden og referat fra kongressen i hænde mod tidligere, hvor



## Finland.

### *Oprettelse af boligforening.*

I den danske presse læser man daglig om den fortvivlede boligsituation.

De offentlige myndigheder gør ikke noget effektivt til en løsning af opgaven. For det private boligbyggeri ligger finansieringsproblemet meget besværligt, og man må derfor prise de forskellige boligselskaber. Glædeligt er det, at vi herhjemme har boligselskaber som modigt sætter ind på afhjælpning af den store bolignød og som bygger gode og sunde lejligheder med en forholdsvis billigere husleje end dem, som betales for lejligheder opført af private byggeinteresser.

Det er derfor med interesse, man læser, at i Finland, hvor der — som i andre lande — også hersker bolignød er man gået videre i tanken om kooperativ boligbyggeri, idet 6 forbund — deriblandt Tjenestemandsforbundet og Finlands Fagforeningers Centralforbund (FFC) — har besluttet at stifte en boligforening, for derigennem på en effektiv måde at bidrage deres til at afhjælpe bolignøden og højne boligstandard.

Boligforeningen har erhvervet et boligareal på 362 tønder land, det er meningen, at der skal opføres et boligområde til 12.000 beboere.

Stifterne af boligforeningen havde på, at samarbejde med Helsingfors bystyre skulle blive det bedst mulige og anmodede derfor bystyret om at udpege repræsentanter til at indtræde i boligforeningens repræsentantskab og styrelse. Bystyret imødekom anmodningen, idet det på et møde udpegede overborgmester Eero Rymann og statsdirektør Orno Tuurna til at indtræde som medlem i boligselskabets repræsentantskab og statsdirektør J. A. Kivisty til styrelsen.

Fra FFC er præsidenten Aku Sumu udpeget til medlem af repræsentantskabet og generalsekretær Olavi Lindblom som medlem af styrelsen.

Boligselskabet har en grundkapital på 1 million mark og desuden 500.000 mark som er disponible.

kun ca. halvdelen af medlemmerne opnåede dette, idet kun dette antal, efter hovedbestyrelsens opfordring, har rekvireret de nævnte beretninger og referater.

\*

Med denne direkte form for underretning til tillidsmændene, hvorved der formentlig oprettes en bedre kontakt mellem hovedledelsen og afdelingslederne, følger naturligvis forpligtelser. Beretningerne må bl. a. under hensyn til, at de indeholder skrivelser fra sager, der endnu, når beretningen udsendes, er under behandling, betragtes som fortroligt materiale, der alene tjener til vejledning for afdelingsformændene og som bindeled mellem disse og hovedledelsen. Det må derfor være en ufravigelig pligt, at enhver betragter beretningerne som instruktionsstof, til hvilket afdelingsformændene kan støtte sig i arbejdet med at lede afdelingen. Ud fra det materiale den enkelte formand hermed får i hænde, må han vurdere og afgøre, hvor og hvornår det uden skadelig virkning kan anvendes.

Som allerede nævnt har der været og er problemer med udarbejdelse af disse beretninger, og der vil nok ud i fremtiden komme flere til, men alt nyt har jo sine begyndelsesvanskeligheder, og forhåbentlig vil det lykkes at udvikle hele spørgsmålet på en sådan måde, at foreningens og medlemmernes interesser tjenes bedst. Med den rette forståelse i brugen af beretningerne må det utvivlsomt vise sig, at dette afsnit — der nu er indledet i foreningens organisationsmæssige arbejde — ud i fremtiden vil være af allerstørste betydning. Vi må stadig intensivere vore anstrengelser for at skabe bedre tjenstlige og økonomiske forhold for lokomotivmændene, og derfor kan tillidsmændene gennem disse nye beretninger få et fastere holdpunkt i deres søgen vej frem, gennem disse vanskelige tider.

Det er ikke første gang, der indenfor vor forening indføres beretninger udsendt med faste mellemrum i en kongresperiode, men det er første gang i organisationens historie, at der gennemføres et system, hvorefter vore tillidsmænd ude i landet får så omfattende referater. De opnår herigennem at få et meget fyldestgørende materiale, som vi håber må blive til megen gavn og måske også glæde. Det sidste kan det antagelig skorte noget på, når det erfarer, hvor mange vanskeligheder der er forbundet med at løse de enkelte opgaver.

Fra de første år i foreningens historie, hvor alle officielle skrivelser blev optrykt i Dansk Lokomotiv Tidende, og til de kortfattede referater fra hovedbestyrelsesmøder og andre vigtige forhandlinger indenfor ledelsen, er vi nu gået over til en meddelelsesform, der forhåbentlig ikke alene vurderes som det fremskridt, det er i informationens tjeneste, men også som den betydelige fordel det er, at afdelingerne får beretning om virksomheden som overhovedet muligt, hvilket må kunne forenkle arbejdet andre steder, også på kongresserne.

»Beretninger om sagers behandling« er ikke afdelingsformandens ejendom, men tilhører afdelingen og bør opbevares i dennes arkiv. I denne forbindelse gør vi opmærksom på, at bortkomne beretninger ikke må påregnes at blive erstattet.

Det er vort håb i hovedledelsen, at beretningerne må gøre fyldest, og at de er tilfredsstillende.

## Til konference i ITF's jernbanesektion

I Utrecht — en af Hollands ældste og mest historiske byer, velkendt af de lokomotivmænd, som deltog i Hollands-rejsen i foråret 1950 — samledes i dagene fra 13.—18. august jernbanesektionen indenfor ITF til en konference, hvor adskillige spørgsmål af vital interesse for jernbanemænd blev drøftet.

Konferencen holdtes i den frie hollandske jernbanemandsorganisations eget hus og blev indledet med en velkomsttale af den nyvalgte formand for organisationen, H. J. Kanne.

»Det er mig en stor glæde, at Holland er valgt til mødested denne gang«, udtalte Kanne, og fortsatte: *»thi jeg ved, at adskillige af jer har været her tidligere, og I kan nu få lejlighed til at konstatere, hvilke fremskridt vi har gjort med genopbygningen af vort land efter krigen. En genopbygning, hvortil Marshallhjælpen har ydet sit vægtige bidrag.«*

Velkomsttalen sluttede med, at Kanne udtalte håbet om, at de beslutninger, der blev truffet, ville være til gavn for alle jernbanemænd tilsluttet ITF.

Efter den højtidelige åbning gik man over til valg af konferencens præsident, og hertil valgtes generalsekretæren for det engelske jernbaneforbund, I. B. Figgins, hvorefter Kanne valgtes til vicepræsident.

ITF afholder ordinær kongres hvert andet år, og ind imellem holder de forskellige faggrupper, som benævnes sektioner, møde, hvor problemer af særlig interesse for pågældende sektion sættes under debat.

Ialt var 18 nationer repræsenteret på konferencen, og forud for denne udsender sekretariatet en dagsorden for mødet samtidig med de rapporter, som er udarbejdet af tilsluttede organisationer på opfordring af sekretariatet. Disse rapporter er alle skrevet i relation til de på dagsordenen opførte punkter, og diskussionen føres da ud fra, hvad der er anført i rapporterne. En form, som på en international konference sparer væsentlig tid, idet

forfatteren til rapporten — ved fremlæggelsen heraf — blot behøver at supplere denne med nogle enkelte bemærkninger.

Et spørgsmål, der blev diskuteret indgående og livligt, var jernbanemændenes ret til at strejke, en ret disse — efter adskillige diskussionsdeltageres opfattelse — måtte have lige så vel som andre arbejdere beskæftiget inden for industri og håndværk.

Siden den ordinære kongres blev afholdt i Stuttgart sidste sommer, har i adskillige lande været etableret ret alvorlige jernbanestrejker. Bl. a. i USA, Canada, Frankrig, Finland og New Zealand, og strejkerne har været brugt som det sidste middel for at fremtvinge en afgørelse i det spørgsmål, hvorom uoverensstemmelserne er opstået.

I Storbritannien er en lov fra krigstiden stadig gældende, hvorefter eventuelle konflikter skal afgøres ved voldgift, men uden hensyn hertil har de engelske jernbanemænd spontant nedlagt arbejdet ved flere lejligheder, og de respektive organisationer har anerkendt og støttet strejken. En anden metode er brugt i USA, idet man gennem massesygemeldinger har bragt banerne til standsning.

De love, der af regeringsmagten i forskellige lande er forelagt og vedtaget, og hvis indhold forbyder jernbanemændene at strejke, har vakt stor modstand hos disse, thi selv om jernbanernes mænd i almindelighed er lovlydige borgere, findes det uretfærdigt, at brugen af de midler, som er en demokratisk ret for andre arbejdere, ikke må anvendes af jernbanemænd.

At strejken som våben dog ikke er anvendt ved enhver lejlighed eller i flæng, er der fuldgyldigt bevis for. Det har altid været vigtige vitale spørgsmål, man har ønsket en afgørelse af, og da dette ikke har kunnet opnås ved fredelig forhandling, er strejken som det sidste middel bragt i anvendelse.

Nu er det givet, at en jernbanestrejke altid vil

*Den skandinaviske delegation ved modtagelsen hos generaldirektøren for de hollandske jernbaner.*





virke forstyrrende i en nations liv, og regeringerne i de lande, hvor strejkerne er forekommet, har da også med alle midler søgt at komme strejkerne til livs. I et land har man sat jernbanerne under militær kontrol, og i andre lande indeholder loven om forbud mod strejker samtidig en paragraf om tvungen voldgift. Sådanne tilstande er uholdbare og fører til, at organisationernes ledelse kommer til at indtage en ubehagelig mellemstilling; thi enten må loven adlydes, hvorved jernbanemændene må finde sig i — efter deres opfattelse — meningsløse uretfærdigheder, eller også må ledelsen gå ind for medlemmernes krav med alle til rådighed stående midler med det resultat, at de anklages ved domstolene for at overtræde loven.

Generalsekretæren for de engelske lokomotivmænd, J. Baty, gik i sit indlæg stærkt ind for, at selv om jernbanemændene følte deres ansvar over for samfundet, måtte de være lige så berettiget til at bruge strejken som andre arbejdere, når rimelige krav blev afvist af dem, med hvem forhandlingerne førtes. Tvungen voldgift havde han ikke stor tiltro til; erfaringerne herfor var ikke gode.

Det skal i den forbindelse nævnes, at vel er jernbanestrejke forbudt i England, men der findes i loven en passus, hvorefter strejken kan varsles, hvis ingen anden udvej findes, men denne må da først træde i kraft efter 28 dages forløb, og så har det hele ikke megen værdi. Ganske givet vil alle forholdsregler blive truffet for at modvirke strejkens virkninger, og resultatet vil da uden tvivl blive, at strejken tabes.

Konklusionen af debatten blev dette, at det syntes uretfærdigt at fratage jernbanemændene retten til at strejke, og derved tvinge dem til at arbejde for en løn samt under forhold, de fandt utilfredsstillende, og i en resolution herom, som vedtoges, var nedlagt, at ITF skulle gøre sin indflydelse gældende i henseende til, at tvungen voldgift ikke måtte dikteres jernbanemændene, når det trak op til en konfliktsituation.

Et andet punkt på dagsordenen omfattede jernbanemændenes deltagelse i ledelsen af banerne.

Formanden for de tyske jernbanemænd, H. Jahn, havde hertil udarbejdet en rapport, hvori han trak linierne op for, hvorledes dette burde forme sig.

En virkelig medbestemmelsesret i alle spørgsmål burde være målet, hævdede Jahn. Endvidere nævnte han, at det politiske demokrati ikke var et mål i sig selv, men måtte bruges som middel til at opnå virkelig økonomisk demokrati. Fagbevægelsens historiske opgave var at få medindflydelse på ledelsen, således at alle i virksomhederne beskæftigede blev virkelig medarbejdere og ikke blot »lønslaver«.

I den debat, som fulgte efter Jahns forelæggelse af rapporten, kom forskellige opfattelser til orde om, hvor langt organisationerne skulle gå i deres medansvar for ledelsen af virksomhederne, så længe vi lever i et privatkapitalistisk samfund.

Til den resolution, som afsluttede rapporten, blev stillet forskellige ændringsforslag, hvorefter resolutionen i store træk kom til at indeholde, at

fuld medindflydelse på ledelsen af jernbanerne var målet, men vejen hertil skulle gå gennem en gradvis udvikling.

Et spørgsmål, som ofte har været diskuteret på ITF's møder og kongresser, er koordineringen af trafikmidlerne i de forskellige lande, og spørgsmålet var da også på dagsordenen i Utrecht.

Det blev erkendt, at man på dette område støder på vanskeligheder af forskellig art, og i rapporten herom var citeret, hvad den engelske general, Sir Osborne Mance, som er medlem af den i England nedsatte transportkommission, udtalte på et møde i oktober 1950:

*»Jeg har endnu ikke hørt om et land, som har formået at løse problemet: koordinering af transportmidlerne, så her er en mulighed for Storbritannien til at vise vej. Det er mit håb, at den Britiske Transportkommission vil holde sig i kontakt med andre lande og vise vej fremover på dette område, således at vi ikke en dag hører om forskellige mere eller mindre umulige ordninger sat i kraft i forskellige lande i Europa.«*

I debatten blev stærkt fremhævet, at udviklingen selvfølgelig ikke kunne standses, og et fornuftigt samarbejde mellem vej- og jernbanetransport til gavn for befolkningen med hensyn til en så god og billig service som mulig var i alles interesse. Men der måtte tages det videst mulige hensyn til dem, der var beskæftiget inden for de forskellige transportgrene, når indskrænkning af personalestyrken fandt sted som følge af trafikkoordinering.

I den ret lange omfattende resolution, som forelagdes og vedtoges, blev dette synspunkt da også stærkt fremhævet.

Om jernbanemændenes pensionsforhold i de lande, hvorfra oplysninger herom var indhentet, fik man det indtryk, at disse ligger vidt forskellige.

Oprindelsen til pensionsordningen ved jernbaneselskaberne ude omkring i den store verden skyldes vel i store træk dette, at selskaberne ønskede at knytte sine arbejdere nærmede til virksomheden, således at det for arbejderne blev en livsstilling, og med henblik herpå oprettedes pensionskasser.

Udviklingen gennem årene medførte, at personalestyrken steg, og en logisk følge heraf var, at selskabernes udgifter til pensionskasserne blev større. De regler, hvorefter pensionen blev ydet, var fra begyndelsen fastlagt af styrelsen for de forskellige selskaber, men efter som jernbanemændenes organisationer fik større indflydelse, ønskede de også på dette område at være medbestemmende med henblik på, hvorledes reglerne for pension skulle udformes.

Et af problemerne ved pensionsordninger er problemet »værdifaste pensioner«. Det er et spørgsmål, som har beskæftiget mange eksperter inden for forsikringsselskaberne, men at finde en løsning er svært. Naturligvis ønsker de, der gennem et langt liv har betalt deres bidrag til en pensionskasse, når pensionsalderen indtræffer at modtage en ydelse, der svarer til det, der er ind-

betalt, men at fastlægge pengeværdien 30—40 år frem er ugørligt. Det viser erfaringen siden de første pensionskasser blev oprettet.

Her skal indskydes den bemærkning, at de regler, hvorefter pensionerne reguleres her i Danmark for tjenestemændenes vedkommende (pristalsregulering), er den retfærdigste form for pensionsudbetaling, men iøvrigt en form, som ikke kendes mange steder.

I diskussionen om rapporten, hvori var nedlagt, at ingen jernbanemand burde arbejde længere end til sit 65. år, blev det fra engelsk side stærkt fremhævet, at dette var et spørgsmål, som burde overlades til den enkelte at afgøre med sig selv. Ville manden holde op ved den alder, nuvel, han havde da krav på sin pension, men taleren frarådede, at konferencen vedtog tvungen afgang med det fyldte 65. år.

Debattens konklusion blev da også, at bestræbelserne skulle samles om at gøre pensionerne så »værdifaste« som muligt, men om afgang ved 65 år var der ikke enighed.

På konferencens sidste dag gav sekretæren, P. Tofahrn, en redegørelse over, hvorledes forholdene er for de indiske jernbanemænd, som i lang tid har ført en kampagne for bedre løn- og arbejdsforhold.

Det var ikke blide ord, der lød om Indiens ministerpræsident, Pandit Nehru, som ellers i Vesteuropa gerne vil gå for at være en fremskridtsvenlig og socialt forstående mand.

Det blev bl. a. nævnt, at forholdene for jernbanemændene var blevet dårligere, efter at Indien havde opnået selvstyre, end de var, da landet var under engelsk overhøjhed.

I et personligt budskab til Nehru — som enstemmigt vedtoges — gjorde konferencen da også gældende, at ITF med hele sin styrke stod bag de indiske jernbanemænd i deres kamp for bedre kår.

En repræsentant for den indiske regering — udsendt af gesandtskabet i Haag — overværede konferencen, medens dette spørgsmål blev forelagt, men repræsentanten tog ikke til orde mod de rejste beskyldninger, og var vel formodentlig heller ikke i stand hertil.

Hollænderne var udmærkede værter. Selve generaldirektøren for de hollandske statsbaner ønskede at hilse på de delegerede, og disse blev da inviteret til en tvangfri sammenkomst i generaldirektoratets bygning, som er beliggende i Utrecht.

Generaldirektøren udtalte sin glæde over at få lejlighed til at hilse på konferencens deltagere og nævnte endvidere, at vi jernbanemænd af alle grader i alle lande burde samarbejde til gavn for den samfundsvigtige transportgren, ved hvilken vi var beskæftiget samt den nation, hver enkelt tilhørte.

S. Suneson.



## Kollektive overenskomster i USA

*Kollektive overenskomster i USA.*

De fleste overenskomster er sluttet mellem et eller flere fagforbund og en enkelt arbejdsgiver. Kun 350 ud af 1000 organiserede amerikanske arbejdere er omfattet af overenskomster, der er sluttet med en gruppe af arbejdsgivere eller med en arbejdsgiverforening.

Spørgsmålet om, hvilke fagforbund der har forhandlingsret, er reguleret i lovgivningen. Sagen afgøres af et særligt råd, nedsat efter loven om regulering af forholdet mellem arbejdere og arbejdsgivere af 1947, og afgørelsen skal træffes på grundlag af afstemninger rundt om i virksomhederne. Forbund, der repræsenterer flest arbejdere på en virksomhed, har forhandlingsretten.

Udover fastsættelse af lønninger og arbejdstid indeholder de amerikanske overenskomster normalt en række yderligere bestemmelser, som ofte afviger væsentligt fra, hvad vi kender i de danske overenskomster. En række af de vigtigste af disse bestemmelser gennemgås i det følgende.

*Revision af overenskomsterne.*

Kun relativt få amerikanske overenskomster indeholder bestemmelser om pristalsregulering af lønningerne. I de senere år er det dog blevet mere almindeligt at indføre sådanne bestemmelser. Eksempelvis kan nævnes, at overenskomsten mellem General Motors og de amerikanske automobilarbejdere indeholder bestemmelse om, at der skal ydes dyrtidstillæg hvert kvartal, således at arbejderne får 1 cent for hver 1,14 point, det af arbejdsministeriet udarbejdede detailpristal stiger.

I de overenskomster, der fastsætter pristalsregulering af lønningerne, er der som hovedregel indeholdt en bestemmelse om, at der skal optages nye forhandlinger mellem parterne, hvis beregningsmåden for det pristal, på hvilken overenskomsten er opbygget, undergår ændringer indenfor aftaleperioden.

Amerikanske overenskomster, der ikke indeholder pristalsregulering, indeholder til gengæld som oftest bestemmelser om, at forhandlinger kan åbnes indenfor overenskomstperioden, hvis der f. eks. sker ændringer i den almindelige økonomiske situation, hvis pristallet stiger, eller hvis lønniveauet indenfor tilsvarende områder ændrer sig. I nogle overenskomster er det udtrykkeligt fastslået, at forhandlinger skal genoptages på visse tidspunkter indenfor overenskomstperioden, i andre overenskomster kræves det, at en af parterne fremsætter ønske om nye forhandlinger.

Lønreguleringer — enten automatiske eller gennem nye forhandlinger — kan efter visse overenskomster ske både opad og nedad, men der er også mange overenskomster, hvor lønreguleringen kun kan ske til fordel for arbejderne.

*Ferie med betaling.*

Praktisk talt alle overenskomster garanterer arbejderne en eller anden form for ferie med betaling. Som regel er den maksimale ferie på 2 uger, dvs. at arbejderne skal have været beskæftiget



en vis tid på virksomheden, før de kan opnå de fulde 2 ugers ferie. Knap  $\frac{1}{3}$  af overenskomsterne indeholder bestemmelse om mere end 2 ugers maksimumsferie, hvorimod ingen overenskomster sætter maksimumet lavere end til 2 uger.

I de overenskomster, hvor man har 3 ugers maksimumsferie, kræves der normalt op til 15 års beskæftigelse på virksomheden, før man får ret til 3 ugers ferie.

Betalingen for ferie svarer som hovedregel til den normale løn, der ville være indtjent i ferieugerne. Det er dog ikke usædvanligt, at der ydes noget højere feriebetaling til arbejdere, som har været beskæftiget en længere årrække på virksomheden.

#### *Betalte helligdage.*

Langt de fleste amerikanske overenskomster giver arbejderne ret til 6 årlige helligdage mod betaling. Herudover kan der blive tale om et antal helligdage uden betaling. Arbejdes der på helligdage, for hvilke, der ellers skal ydes betaling, udbetales som hovedregel dobbelt arbejds løn. Arbejdes der på helligdage, for hvilke der ikke ydes betaling, udbetales som hovedregel 150 pct. af den normale løn.

#### *Betaling ved sygdom og ulykkestilfælde.*

I 1949 indeholdt 3 af hver 10 amerikanske overenskomster bestemmelse om, at der skulle ydes arbejderne betaling ved sygdom og ulykkestilfælde. Det er som hovedregel arbejdsgiverne, der yder hele denne betaling. Siden 1949 er antallet af overenskomster, der dækker sygdom og ulykkestilfælde, øget væsentligt.

I en række af de afsluttede overenskomster ydes hjælpen direkte af virksomheden, i andre overenskomster tegner virksomheden på arbejderne vegne de nødvendige forsikringer. Betalingen svingede i 1949 fra 6 til 30 dollars om ugen, men det mest almindelige var 10 eller 20 dollars pr. uge. I de fleste overenskomster afhænger hjælpen af den løn, arbejderne normalt modtager. Understøttelsesperioden er som hovedregel indtil 13 uger ved hver sygdoms- eller ulykkesperiode. Adskillige overenskomster fastsætter dog også en årlig grænse. I visse overenskomster er det tilladt at overføre ikke benyttet ret til sygehjælp fra år til år.

I overenskomster, der indeholder bestemmelser om hjælp i sygdoms- og ulykkestilfælde, er der som regel også bestemmelser om hjælp under svangerskab. Hjælpens periode er for det meste begrænset til 6 uger.

#### *Aldersrente.*

I de sidste år er der i U. S. A. sluttet en del overenskomster, der fastsætter, at der skal betales pension til gamle arbejdere. Pensionen indtræder som regel ved det femogtredindstyvende år under forudsætning af, at den pågældende arbejder har arbejdet i den pågældende virksomhed i 25—30 år. Har han arbejdet indenfor virksomheden i en kortere årrække, nedsættes pensionen forholds-mæssigt.

Stålarbejderforbundet har en kontrakt, som

sætter pensionen til 100 dollars om måneden. I automobilarbejdernes kontrakt med General Motors er pensionen 117 \$ og 50 cent pr. md., og i automobilarbejdernes kontrakt med Ford er pensionen 125 \$ pr. md. Disse beløb er inklusive den aldersrente, der udbetales af det offentlige.

#### *Sikkerhedsforanstaltninger.*

Over halvdelen af de amerikanske overenskomster indeholder særlige bestemmelser om sikkerhedsforanstaltninger på virksomhederne. Som regel er disse bestemmelser bygget på oprettelsen af et særligt sikkerhedsudvalg med repræsentanter for arbejdsgivere og arbejdere. Disse sikkerhedsudvalg har dog som regel kun rådgivende myndighed, men der er dog også overenskomster, hvorefter sikkerhedsudvalget får en særlig myndighed. Eksempelvis kan nævnes, at det i en overenskomst hedder »Arbejdsgiveren skal søge forslag vedtaget af et flertal i sikkerhedsudvalget. Hvis sikkerhedsudvalget ikke kan nå til en flertalsafgørelse, skal spørgsmålet overlades til en person, valgt af et flertal af komitéen. Denne beslutning, som denne person træffer, skal gennemføres.«

De overenskomster, der ikke indeholder bestemmelser om særlige sikkerhedsudvalg, har til gengæld som regel mere almindelig holdte udtalelser om, at arbejdere og arbejdsgivere skal samarbejde for at undgå ulykker på virksomheden.

#### *Antagelse af arbejdere.*

De fleste overenskomster i USA indeholder visse bestemmelser til sikring af forbundets organisationsrettigheder, og i knap 50 pct. af overenskomsterne fastsættes udtrykkeligt, at samtlige arbejdere på virksomheden skal være organiserede (closed shop).

I overenskomster, hvor det fastsættes, at samtlige arbejdere skal være organiserede, kan bestemmelserne være således affattet, at der kun må antages arbejdere, som allerede er organiserede; men det mest almindelige er, at det er fastsat, at nyantagne arbejdere indenfor en vis tid skal indmelde sig i forbundet.

Det er meget almindeligt, at arbejdsgiverne indgår på at indkræve fagforeningskontingenterne, derigennem at kontingentet tilbageholdes ved løn-udbetaling. En sådan fremgangsmåde er dog selv-sagt mest almindelig på virksomheder, hvor det forudsættes, at alle arbejderne er organiserede.

Enkelte forbund har aftaler med arbejdsgiverne om, at anvisning af arbejdskraft kun må ske gennem forbundets anvisningskontor.

#### *Lærlinge.*

Lærlingeuddannelsen er reguleret i overenskomsterne. Den lovgivning, der gælder på dette område, er dels forholdsvis ny, dels hovedsagelig vejledende. I overenskomsterne fastsættes normalt regler for tilgang af lærlinge, for selve lærlingeuddannelsens tilrettelæggelse og for lærlingenes løn. Lærlingelønnen er i de sidste år af uddannelsen ret høj, hvilket gør, at der har været en vis tilbageholdenhed fra mestrenes side overfor antagelse af nye lærlinge. Lærlingeuddannelse er ingen



forudsætning for at påtage sig arbejde som håndværker. Forbundene optager enhver, der skønnes at være kvalificeret. Udøvelsen af dette skøn vil naturligvis ofte kunne indholde en faktisk begrænsning af tilgangen til faget, men kræves der for meget, vil resultatet ofte blive, at den pågældende søger arbejde som uorganiseret.

#### Afskedigelse af arbejdere.

I de fleste overenskomster, der afsluttes i USA, fastsættes der regler, der regulerer arbejdsgiverens ret til at afskedige arbejdere. Regleringen sker som hovedregel derigennem, at arbejdsgiveren forpligter sig til at afskedige de sidst antagne arbejdere først. Arbejdere med stor anciennitet har således en vis sikkerhed mod afskedigelse. Reglen om, at den sidst antagne arbejder skal afskediges først, er dog ofte modificeret derhen, at der også kan tages hensyn til kvalifikationer og lignende.

Den enkelte arbejders anciennitet -- »seniority« — opgøres i nogle tilfælde på grundlag af beskæftigelse indenfor den pågældende virksomhed, i andre tilfælde opgøres ancienniteten for enkelte afdelinger indenfor virksomheden. Der kan også være fastsat regler om, at ancienniteten skal tages i betragtning ved forfremmelser.

Visse aftaler indeholder bestemmelser om, at arbejdsgiveren, før der foretages afskedigelser, skal gennemføre en eller anden form for arbejdsfordeling.

Ca. 10 pct. af de amerikanske overenskomster giver arbejdere, der afskediges uden egen skyld, ret til en vis erstatning. Den erstatning, der ydes, varierer meget fra virksomhed til virksomhed. Som et enkelt eksempel kan nævnes, at arbejdere med 5 års anciennitet får en uges betaling for hvert år, de har været beskæftiget. Arbejdere med mellem 5 og 10 års anciennitet får en uges betaling for hvert af de første 5 år og 2 ugers betaling for hvert følgende år. Arbejdere med mellem 10 og 15 års anciennitet får en uges betaling for hvert af de første 5 år, to ugers betaling for hvert af de næste 5 år og tre ugers betaling for hvert af de følgende år osv.

#### Øget produktivitet.

Der findes ikke i USA almindelige bestemmelser om oprettelse af samarbejdsudvalg, men i enkelte overenskomster fastsættes, at parterne skal samarbejde for at opnå en effektiv produktion. Et sådant samarbejde kan være uformelt eller kan fungere gennem en fælles komité. Komitéen kan enten omfatte en virksomhed eller en gruppe af virksomheder. Kun få overenskomster indeholder mere detaljerede regler for, hvorledes samarbejdet skal tilrettelægges. Enkelte overenskomster pålægger specielt arbejdsgiverne et ansvar for at sikre en så hensigtsmæssig produktion som muligt. Man kan også finde bestemmelser i overenskomsterne, hvor arbejderne giver udtryk for en positiv indstilling overfor indførelse af nye maskiner m. v.

Bestemmelser, der sikrer arbejderne andel i fordelene ved en øget produktivitet, er først be-

gyndt at blive gennemført i de allersidste år. Det mest kendte eksempel på en sådan bestemmelse er overenskomsten mellem automobilarbejderne og General Motors af maj 1950. Det hedder heri: »Alle arbejdere, der er dækket af overenskomsten, skal modtage en lønforhøjelse på 4 cent pr. time årligt, første gang maj 1950. Disse 4 cent pr. time svarer til den stigning i produktiviteten, som er konstateret gennem de senere år«. Overenskomsten mellem automobilarbejderne og General Motors løber over 5 år.

Indenfor visse områder, bl. a. i konfektionsindustrien, hvor der væsentligst arbejdes på akkord, synes forbundene at have en afgørende indflydelse på fastsættelsen af arbejdsnormerne, og herigenem sikres arbejderne stadige lønforbedringer, efterhånden som produktionen lægges bedre til rette.

#### Voldgift.

Over  $\frac{1}{3}$  af de amerikanske overenskomster indeholder bestemmelser om forskellige former for voldgift, der skal træde i kraft, når der opstår uoverensstemmelser mellem parterne. Uoverensstemmelserne må dog kun vedrøre forståelsen af den indgåede overenskomst. Kun i hver 10. overenskomst er der tale om voldgift også vedrørende spørgsmål, der ikke er dækket af overenskomsten.

I overenskomsterne fastsættes som regel, hvordan voldgiften skal sammensættes, og hvem der i givet fald skal udnævne den neutrale opmand.

## *Fra* **MEDLEMSSKREDSEN**

### Elektrificering af DSB eller andet

Som tjenestemand og lokomotivmand har undertegnede med stor interesse fulgt diskussionen i Dansk Lokomotiv Tidende mellem professor P. H. Bendtsen og kontorchef J. P. A. Andersen angående eventuel overgang til elektrisk drift af DSB. Selvsagt ville det være ganske ugørligt for en almindelig skoleuddannet mand som mig at fremkomme med indvendinger over for de førnævnte herrers opstillede teorier, og meningen med denne artikel er da også blot i al stilfærdighed at fremkomme med nogle bemærkninger til det, der er pointet i selve diskussionen, nemlig: Hvad bør gøres, for at økonomien hos DSB kan bedres? Det sker ikke så sjældent, at når en statsvirksomhed kommer i vanskeligheder eller under offentlig kritik på grund af en for konservativ stillingtagen til de betræffende problemer, at den så henvender sig til eksperter, men dog private folk, for at skaffe sig klarhed. Man har inden for DSB's ledelse i dette tilfælde nok haft øjnene åbne for en ændring, men man har ikke turdet tage initiativet til en sådan, og derfor skete vel henvendelsen til Akademiet for tekniske Videnskaber. At denne henvendelse førte til en kraftig indgåelse for en elektrificering af banerne, særligt fra professor Bendtsens side, kan ikke undre nogen, da han netop er specialist på dette område og derfor gerne ser sin teori blive til virkelighed. Jeg tror dog, at dersom man havde

henvendt sig til en dampspecialist, ville man have fået en lige så fin teori at se. Og hvad ville så være det bedste?

Hele spørgsmålet om, hvad der er det bedste, er vel dukket op med de enormt stigende og store kul- og oliepriser, vi nu har, med den deraf følgende skævhed i økonomien, men hvem siger, at disse abnorme priser skal være stedsevarende, og i så fald følger så ikke snart alt andet lige efter og afbalancerer sig selv tilsidst?

Dette sidste tror jeg vil ske.

Jeg forstår ikke professor Bendtsens henvisninger til andre lande med elektrisk drift, da ingen af de nævnte statsbaner kører med blot balance i økonomien og ingensinde overskud, og så dog alligevel vil mene, at den meget dyre overgang her i Danmark vil være forsvarlig. Når dertil kommer, at vi nu, sådan som det siges på videnskabelig vis, lever i atomalderens tid, så forekommer det mig, at overgangen til elektrisk drift på den måde allerede er en forældet ting. De forskellige forsøg med atomenergien hele verden over, animerer så vist ikke til at gå ind i eksperimenter, som det af professor Bendtsen foreslåede.

Heller ikke kontorchef Andersens slutbemærkning i hans resumé forstår jeg. Han siger heri, at »eventuelle ønkkelige trafikale forbedringer — inden for rimelige krav — kan fremskaffes på langt billigere og simple måde end elektrificering under de nu kendte former«. Hvilke er disse forbedringer, og hvorfor ikke fremkomme med disse, såfremt sådanne haves, så en ændring til det rigtige kan ske for DSB i almindelighed og for hele det danske samfund i særdeleshed. Det er dog det, hele sagen drejer sig om. Den trækkekraft, som DSB i øjeblikket råder over til befordring af henholdsvis store persontog og godstog med damp og de lette mindre persontog med motor, synes mig at være den allerbedste her i landet, hvor man i alle tilfælde skal købe alle energiprodukter (kul og olie) i udlandet. Det, som synes mig forkert, er den nuværende anvendelse af persontogene og den manglende kombination mellem togene og rutebilerne, som gør, at jernbanekørsel virker for stift og også for langsomt.

For nogle år siden indførte DSB med held den ordening med lastbiler at hente og bringe kundernes gods til og efter befordring med banerne, og hvorfor ikke gøre det samme, hvad angår de rejsende? Stivheden hos banerne skyldes, at de nødvendigvis må følge skinnevejen, og at alle rejsende må og skal komme til den for at blive befordret. Langsomheden med persontogene opstår ved de utallige stop ved små stationer, der har en, to eller højst en fem seks rejsende, som skal af eller på, men som næsten alle er af lokal karakter. En sådan kørsel ved alle må være en hård belastning for DSB's økonomi, ikke mindst fordi de langvejsrejsendes fordel ved at rejse på den måde bliver så lille, at de undgår DSB.

Ville DSB's rutebiler ikke med mægtige fordele kunne sættes ind ved, foruden at besørge den lokale trafik mellem de små stationer og mange andre landsbyer, at hente og bringe de langvejsrejsende fra og til togene på de store stationer?

Det tror jeg. Både stivheden og langsomheden hos DSB ville derved tages bort, og jeg vil mene, at økonomien derved vil føres i den rigtige retning, endog så meget, at professor Bendtsens meget dyre forslag gøres unødigt at indføre. Selv nok så god og fin en elektrificering vil jo dog ikke skaffe DSB een eneste rejsende eller eet eneste stykke gods mere at befordre, hvilket dog er dette, som skal til for at hjælpe på økonomien, og hverken stivheden eller langsomheden vil af den grund afhjælpes.

Må jeg tilsidst bemærke: Jeg er så stor en jernbanemand, at jeg græmmes ved at se, at mindre bemidlede folk i stedet for at køre med jernbanen nødvendigvis må gøre brug af simple befordringsmidler for at komme over vejen, grundet på de høje billetpriser, og jeg ærgrer mig over, at bedre bemidlede folk vægrer sig ved at benytte jernbanen for dens stivhed og langsomhed, fordi ingen af delene er nødvendige. Jeg mener, som jeg før har skrevet i dette blad, at jernbanen her i Danmark endnu i mange år har sin mission, blot den anvendes på rette måde.

Lkf. A. J. Jørgensen,  
Sønderborg.

### Hotel Brenscino-Albergo i Brissago

For os nordboere har Schweiz altid haft tillokkende klang som værende det ideelle ferieparadis, hvor man drømmer om engang at holde sin ferie: enhver, som har sådanne drømme, bør sætte alle sejl til for at realisere disse, det bliver en oplevelse uden sidestykke.

Jeg har nu været der tre gange på besøg hos kolleger ved SBB, sidst nu i august, hvor besøget bl. a. gjaldt feriehjemmet i Tessin, hvilket egentlig vil sige, at man befinder sig under tropesol, som jeg troede kun fandtes nærmere Ækvator.

Tessin, hvilket er provinsens navn, ligger syd for alperne op mod Italien. Med toget gennem den verdenskendte Gotthardtunnel fra regnvej og tågedis til den anden sides sol og sommer, så stærkt, at varmen i kupeen hurtigt føles kvælende, man glemmer dog hurtigt heden, for kort tid efter holder toget på Bellinzona station og nu vrimler det ind med sorthårede og blåøjede unge piger i spragledede kostymer, syngende af fuld hals. Det er italiensktalende unge piger på vej til deres arbejde. Deres flerstemmige sang klinger som en fryd for øret, jeg ærgrer mig over, at mine kundskaber ikke strækker sig til at forstå deres sang.

Kort efter stopper toget i Lugano, hvor båden til Brissago, hvor feriehjemmet er beliggende, hurtigt afgår. Med denne turistbåd på Lago Maggiore er turen som en tur gennem et glansbilledalbum på en times tid. På midten af søen ligger en lille idyllisk ø, hvor en rigmand og hans frue har bygget sig et slot så romantisk og kostbart, at man føler det umuligt af een person at magte det. Men kødet er skrøbeligt, både rigmanden og hans kone døde, og nu har staten overtaget både øen og slotet for at gøre det tilgængeligt for offentligheden.

På den ene side af søen, som er italiensk, ligger der på de skovklædte bjergsider de smukkeste



gamle katolske kirker, på den anden side, som er Schweiz, ser man det ene kraftværk efter det andet, som får vandet ført fra bjergtoppene i lange tykke jernrør ned af bjergsiden for at få den højeste faldhastighed. Vandet i Lago Maggiore er ganske vidunderligt blåt, et par toner mørkere end den skyfri himmel.

Pludselig giver bådens sirene et hyl fra sig, hvilket er signal til landgang i Brissago.

Hvilken ejendommelig by. Først tror jeg mig anbragt i en marokkansk by, men de italienske skilte og navnene på butikkerne fortæller noget andet. Butikkerne og boderne bugner af annanas, fersken, dadler, kokosnødder og farvestrålende tørklæder i alle regnbuens farver. Hovedgaden er ca. 4 m bred, og to automobiler kan kun passere hinanden ved at stryge tæt op mod husfacaderne. Her er ingen fortove, vel af samme grund. Kvinderne bærer store kurve på hovederne, derfor den rette holdning, som de næsten alle har. Det vrimler med sortklædte patere med deres kakarakteristiske sorte bredskyggede hatte og med den hellige skrift i hånden.

Klemt inde mellem gamle maleriske huse fra det 15. århundrede løber en spadseregang op af bjergvæggen, ad denne går jeg gennem århundredgamle hvælvinger, hvor der for hver 250 m står en katolsk bedemur med nicher med bibelske billeder, hovedsagelig Jomfru Maria, hvor katolsk troende beder bøn til den hellige jomfru.

På begge sider af gangen gror edelpalmer, laurbærtræer og kamelie i en uendelighed; efter en kravletur herop på en halv times tid er jeg ved feriehjemmet.

Man tror næppe, hvad man ser, men ejerne af Københavns fineste hoteller, Angleterre iberegnet, kan gå og lægge sig. Hvad schweiziske jernbanefolk her har indrettet, trodser enhver beskrivelse.

Hotellet hæver sig ca. 50 m over søen, et vidunderligt parkanlæg med yppig subtropisk vegetation og fint anlagte terrasser omkranser selve hotellet. Her er et blomsterhav under palmerne, kæmpestore hortensia i alle mulige farver, blomster endvidere i mængde og som kun en højtuddannet botaniker kender navne på. Alt arrangeret i en fantasi, som kun Vorherres gartner har kunnet gøre det.

Befolkningen her i Tessin forklarer smilende, at da Vorherre havde arbejdet de seks dage med at skabe himlen, jorden og alle planterne, gik han her ned i Brissago og hvilte ud den syvende dag.

Det nylig istandgjorte hotel rummer 120 senge. Alle værelser er udstyret med al tænkelig komfort og ligger hovedsagelig mod syd mod Lago Maggiore. Endvidere indeholder hotellet to store velindrettede spisesale, behageligt restaurationslokale, en solstue med skydevinduer, der giver solen uhindret adgang.

Et fantastisk kostbart indrettet biblioteks- og læseværelse med et persisk tæppe dækkende hele gulvet, og værelset er ca. 12 × 10 m. Et stort sort flygel er anbragt ved den store åbne pejs. Dette værelse alene har kostet 60 000 fr. at indrette. Midlerne hertil er skænket kollektivt af forbundets lokalafdelinger. Her er skinnende hvid elevator, ba-

deværelse til hvert værelse med varmt og koldt vand, elektrisk køkken indrettet til at tilfredsstille selv den mest kræsnede udenlandske gæst, selvfølgelig her er installeret hypermoderne køleanlæg.

Alle turister i omegnen aflægger besøg her, her bor gæster fra alle egne af verden. Mens jeg var der, stod der parkeret et dollargrin, hjemmehørende i USA. Selv så langvejs fra kommer gæsterne.

Hotellet er åbent hele året, da klimaet her selv om vinteren er så mildt, at øjet frydes over en skøn flora også på denne tid. Vegetationen i parken er så righoldig som intet andet sted i Syd-schweiz, her gror frit mimoser, oranger, citroner og eukalyptustræer.

Ja, ja, vil mange sige, så er det vel også meget dyrt at feriere her for jernbanefolkene og deres familier. Men prisen for medlemmer pr. person pr. dag er 11—12 fr. efter værelsernes beliggenhed, hvortil så kommer, ligesom hos os, 10 pct. betjeningsafgift.

En storslået oplevelse at se, hvad jernbanemændene i Schweiz har kunnet præstere, og så har de desuden to andre dog knapt så enestående feriehjem i andre dele af Schweiz.

Desværre er jeg kun normeret med 14 dages ferie, og den går hurtigt i disse omgivelser, et kig i kalenderen fortæller, at jeg må tænke på hjemrejsen mod København, hjem til regnen, kulden og hverdagen fra sydens sol og sommer, men en enestående oplevelse rigere.

*D. Bech Andersen.*

### **Schweizerturen.**

Undertegnede var deltager i rejsen til Schweiz. En storslået tur, som oversteg mine største forventninger, hvilket vist nok også var tilfældet for de øvrige deltagere, at dømme efter de mange begejstrede udtalelser, som til stadighed hørtes. Selv om den for os fremmedartede naturskønhed naturligvis var en oplevelse, var det dog også en oplevelse tid efter anden at kunne få en lille samtale med tilfældige af befolkningen dernede — meget morsomt forøvrigt, at adskillige af deltagerne havde en del kendskab til sproget og således altid fik et resultat ud af en lille passiar. En dejlig dag på jernbanemændenes, metalarbejdernes og urmagerens feriehjem samt en formiddag på Luzern bane-gård og i remisen, hvor vi overalt blev modtaget med storslået venlighed. Det er imidlertid ikke min hensigt at komme ind på turen i enkeltheder, det er der formentlig andre, der vil. Min hensigt er kun her at bringe hovedbestyrelsen min tak for at have taget initiativet til disse rejser, og håber, at foreningen fortsat gennem landsoplysningsudvalget arbejder med tilrettelæggelsen af sådanne rejser, der sikkert vil være et godt aktiv som led i oplysningsarbejdet.

Til slut beder jeg hovedbestyrelsen bringe lokomotivførerne S. Suneson og H. V. Svendsen min hjerteligste hilsen og tak for godt lederskab.

*M. Henriksen,*  
lokokfører Gb.

## Samarbejdsudvalgenes hovedudvalg meddeler

På mødet d. 22. september blev givet redegørelse for statsbanernes økonomiske stilling, hvorunder det oplystes, at det ved takstforhøjelserne indtjente og mere til opluges af stigningerne i udgifterne til lønninger, brændsel osv. Der har til nu været en merindtægt på ca. 17 mill. kr. i forhold til i fjor, men samtidig er udgifterne gået op med ca. 17 mill. og oktoberlønstigningen vil medføre en årlig merudgift for banerne på ca. 10 mill. kr.

For det kommende finansår var før oktoberstigningen i lønningsudgiften regnet med et tilskud fra staten på 70,8 mill. kr., idet driftsunderskudet ventedes at blive på 31,3 mill. og forrentning og afskrivning 39,5 mill. kr. Men efter oktobertillægget må der regnes med et tilskud fra staten på ca. 80 mill. kr.

Vedrørende godstransporten pr. bil oplystes, at den nye ordning helt svarer til forventningerne. Indtægterne var blevet større end budgetteret, medens udgifterne var holdt inden for det opstillede budget. Der var erhvervet større trafik som følge af en bedre kontakt med befolkningen, og de forudsatte besparelser på personalekontoen var nået.

Også den nye hurtigbefordring af gods fra København til Fyn-Jylland var blevet til fordel for banerne.

### *Det går bedre med forslagsordningen.*

Efter indførelsen af forslagsordningen er der modtaget 131 forslag til forbedringer, rationalisering osv. Alene i august er der indkommet 31 forslag. Generaldirektoratet tilstræber at færdigbehandle forslagene inden 3 måneder efter modtagelsen, og alle indsendere får straks kvittering for modtagelsen. Der er givet honorar til en række forslagsstillere, f. eks. et forslag vedr. ugekort belønnet med 50 kr., et forslag til ny model for sporoverhøjdemål er honoreret med 150 kr., forbedring af renseklapordning 200 kr., et forslag om oprettelse af flere trinbrætter på en nærmere angivet strækning gav forslagsstilleren 200 kr., en ide vedr. flytning af kolde lokomotiver ved anvendelse af trykluft fandtes at være 100 kr. værd, og en anden ordning vedr. ratekort vurderedes til 200 kr.

Endnu ligger en række forslag til afgørelse vedr. honorarets størrelse, og det blev pointeret, at det ikke er en betingelse for at få en kontant erkendelse, at forslaget realiseres. Der kan meget vel være tilfælde, hvor et godt udtænkt forslag, gennemarbejdet og detaljeret, alligevel ikke kan gennemføres af grunde, forslagsstilleren ikke forud kunne overse. I sådanne tilfælde kan der dog gives dusør for godt arbejde og udvist interesse.

Ledbevogtningsproblemet optog hovedudvalget en god tid. Der arbejder for tiden to udvalg, et med den tekniske side af sikringen af overkørslerne, og et har optaget selve det personelle til behandling. Det første udvalg har ladet foretage undersøgelser i udlandet med hensyn til de i en række lande anvendte systemer, og der er gjort skridt til opstilling af en ny type bomme, som skal kunne

yde større sikkerhed; iøvrigt har man i en en år-række haft automatiske bomme under forsøg her i landet.

Det andet udvalg har bl. a. taget sig for at revidere instruksen for ledbevogtningspersonalet og dets arbejdsforhold; dette spørgsmål vil senere blive drøftet med de interesserede organisationer.

I forbindelse med denne sag drøftede hovedudvalget de forskellige former for sikring af jernbaneoverskæringer, og det blev oplyst, at den ofte omtalte form, hvor bommene normalt er lukket over banelinien og kun åbnes ved togpassage, ikke passer for vore toghastigheder, idet den form vil medføre længere lukketider for vejtrafikken eller mange standsninger for togene, og begge dele vil blive unødigt optaget af offentligheden. Hvis det er rigtigt, hvad der ofte påstås, at der her i landet sker flere ulykker ved ubevogtede jernbaneoverkørsler end i andre lande, kan dette — foruden en eventuel større trafik ved vore overskæringer, måske også delvis ligge i, at den gennemførte indhegning af jernbanelinierne har medført en slappelse af trafikanternes agtpågivenhed, hvorimod de i lande med uindhegnede jernbaner opdrages til at passe bedre på.

### *Der skal være orden —*

Generaldirektoratets repræsentanter henledte opmærksomheden på, at det går tilbage med lejeboligbrugernes sans for orden og vedligeholdelse af fællesanlæg, ligesom der menes at kunne spores en aftagende interesse for haverne ved tjeneste- og lejeboligerne.

Der var enighed i hovedudvalget om, at det hører til god hustone at holde orden i gård og have, og det vil fra organisationernes side blive indskærpet brugerne.

I samme forbindelse drøftedes andre fællesanliggender indenfor lejeboligerne med flere lejligheder, centralvarmeanlæg og viceværtshverv. Når der er indvundet nogle erfaringer fra etablerede ordninger vil sagen blive drøftet pany.

### *Lønningslisterne skal muligvis ændres.*

I forbindelse med omlægning af bogføringen påtænker generaldirektoratet at gå over til udvidet anvendelse af hulkortsystemet. Derved er bl. a. lønningslisterne tænkt omlagt til hulkortprincipet. Det vil medføre, at der skal indføres et nummersystem gældende for hele det månedslønnede personale, således at der ved ansættelse tildeles hver ansat et nummer, der følger ham så længe han får udbetalt løn eller pension fra banerne.

Hovedudvalget drøftede det forelagte udkast til nyordning af lønningslisterne, der tillige vil kunne opfylde et tidligere fra personaleside fremsat ønske om mere personligt formede lønningslister, og hovedudvalget tiltrådte forslaget principper. For det løst antagne personale er forslag til nyordning også under forberedelse, man vil bl. a. herved tilsigte en kortere forberedelsestid ved udfærdigelsen af lønningslisterne. Muligvis vil der kunne



træffes en ordning, hvorved også dette personales lønningslister kan indgå i hulkortsystemet, idet disse maskiner har større kapacitet, end der for tiden haves anvendelse for.

Den fra 1. Distrikts samarbejdsudvalg modtagne sag vedrørende anvendelse af arbejdshandsker drøftedes og blev efter ønske fra DLF overgivet til videre behandling der.

#### *Lokaludvalgenes sammensætning.*

Der er ikke helt klare linier vedrørende fordelingen af pladserne i de lokale udvalg, hvor der her og der kan komme til at mangle repræsentation fra administrationsside. Der vil nu blive optaget drøftelser mellem generaldirektoratet og hovedudvalget for at finde en retningslinie for disse lokale udvalgs sammensætning, og på næste hovedudvalgs møde vil sagen blive optaget til ny behandling.

## Argentina

*De argentinske jernbanemænd giver ikke op.*

Som meddelt i DLT nr. 16 har general Perón med magt overtaget kontrollen over det argentinske lokomotivmandsforbund. Men trods de modforanstaltninger, som blev vedtaget imod de argentinske jernbanemænd, har lokomotivførerne og lokomotivfyrbøderne efter general Peróns pludselige beslaglæggelse af lokomotivmandsforbundet, La Fraternida, vist et nyt bevis for deres modstandsvilje gennem en række hurtige modforholdsregler.

En serie landsomfattende arbejdsnedlæggelser, som blev iværksat den 1. august, har fuldstændig lammet al jernbanetrafik for nogle af landets hovedjernbaner. Dette tvinger Perónregeringen til påny at indkalde strejkebrydere i et fortvivlet forsøg på at holde trafikken igang.

Perón har også taget sin tilflugt til krigslovene, hvorigennem han kan tvangsindkalde jernbanemænd og eventuelt stille dem for en krigsret, men hidtil har disse metoder vist sig frugtesløse, og lokomotivmandsstrejken fortsætter med uformindsket kraft.

I en udtalelse den 8. august beklagede Argentinas indenrigsminister sig over de samfundsfjendtlige »terrorister«, som efter hans mening nu planlagde »en omfattende sabotage- og omvæltningsevirkning«. Ministeren nævnedes en række intermezzo, som havde fundet sted ved landets fire hovedjernbaner, og beskyldte efter tur praktisk taget hvert politisk parti (naturligvis uden Perónpartiet) for at stå bag ved opsætsighederne herunder visse udenlandske regeringer, som han dog ikke nærmere navngav.

Det synes, som om en virkelig krise er under opsejling i Argentina. Det fremgår bl. a. af en meddelelse fra Buenos Aires, ifølge hvilken Perón har givet befaling til at nedskyde private flyvemaskiner, som uden tilladelse passerer hovedstaden eller flyver i nærheden af hans palads.

ITF.



### Tak

Inderlig tak til lokomotivpersonalet for deltagelse i anledning af pens. lokomotivmester A. E. Jensen's død og begravelse.

Tak, fordi lokomotivpersonale fra Gedser møt. bar ham til graven, og tak, fordi fanen fra Gedser viste ham den sidste ære.

*Britta Jensen.*

*Børge Jensen.*

### Lokomotivpersonalets Hjælpesfond

#### *Uddeling af understøttelse.*

I henhold til hjælpesfondens vedtægter uddeles i december understøttelser på 50—100 kr., der kan søges:

1. Af medlemmer.
2. Af pensionerede lokomotivmænd.
3. Af lokomotivmænds enker.
4. Af forældreløse børn under 18 år af de under 1, 2 og 3 nævnte.

Ansøgningsskemaer kan fås på foreningens kontor; de må senest den 30. november være tilbagesendt til Lokomotivpersonalets Hjælpesfond, Hellerupvej 44, Hellerup.

Ansøgere, hvem understøttelse bevilges, vil modtage underretning herom midt i december.

### Jubilæumsforeningen

Til underretning for pensionisterne meddeles herved at ansøgningen om at få de til generalforsamlingen i Roskilde benyttede fripas holdt udenfor det årlige antal, er blevet afslået.

## MEMLEMSLISTEN

*Optaget som ekstraordinært medlem pr. 15-10-51.*  
pens. lokomotivfører E. J. Jensen, Søndergade 21, Struer.

## NYE ADRESSER

*Lokomotivfyrbøder-underafdeling.*

Aabenraa: Formandens adresse rettes til: Tøndervej 123, 1.

### Byttelejlighed

Haves: 2½ vær. moderne m. centralvarme i Aalborg, leje 110,00 kr. incl. varme.

Ønskes: tilsvarende, evt. større, i København eller omegn.

Overtrafikassistent *G. Backhausen*,  
Østerport godsexp.

**Regnskab for  
Kong Christian den IX's Understøttelsesfond  
1. april 1950—31. marts 1951.**

<i>Indtægt.</i>	
Beholdning fra regnskabsåret 1949 50 .....	171,38
Indbetalte bidrag .....	18,00
Modtagne gaver .....	130,00
Indvundne renter:	
af obligationer . . . . . 1 036,50 kr.	
af bankbog 80973 .....	11,89
	1 048,39
	1 367,77

<i>Udgift.</i>	
1—12 Udbetalte 12 portioner à 100 kr.*) . . . . .	1 200,00
Porto hertil .....	10,70
Beholdning den 31. marts 1951 .....	157,07
	1 367,77

\*) Understøttelserne er udbetalt til:

enken efter en overportør	
» depotarbejder	
» portør	
» vognopsynsmand	
» portør	
» håndværker	
» arbejdsmand	
» portør	
» remisearbejder	
» banearbejder	
» togbetjent	
» hjælppearbejder	

*Status den 31. marts 1951.*

<i>Beholdning.</i>	
Beholdning i Den danske Landmandsbank ..	157,07
Obligationer ifølge forrige regnskab til pålydende værdi 25 200 kr. 00 øre bogført for 24 907 kr. 13 øre .....	24 907,13
	25 064,20

<i>Gæld.</i>	
Fondets kapital 1) obligationer, bogf. for 20 000 kr. 00 øre	
2) do. 4 105 kr. 25 øre	
	24 105,25
Beløb til disposition .....	958,95
	25 064,20

København, den 31. marts 1951.

Regnskabet er revideret og fundet i overensstemmelse med de foreliggende bilag.  
Beholdningen var til stede.

København, den 22. august 1951.

L. Thorup.                    C. J. Wieth.  
E. Terkelsen.  
/ Magna Lindborgh,  
sekr.

**Statsbanepersonalets Biblioteker**

*Nye bøger.*

Si.-Falst. Jyl.-Fyn

22170	20636	Simenon, Georges: Postkroen.
22157		Simenon, Georges: Sluse nr. 1.
22158		Davis, Clyde, Brion: Over det sorte Ocean.
22159	20776	Christie, Agathe: Stævnemøde med døden.
22160	20600	Mytinger, Caroline: Korallhavet rundt.
22161		Hovland, Preben: Den blå stol.
22162	20742	Christie, Agathe: Var det mord.
22163	22019	Spies, Margrethe: Vi nærmer os de fyrrer.
22164		Kroepelien, Bjarne: Tuimata.
22165	20741	Christie, Agathe: Solen var vidne.
22166	20892	Jørgensen, Eiler: Lektor Hansens sælsomme hændelser.
22167		Aggebo, Anker: Kunsten at være syg og at omgås syge.
22168	22130	Ehrlich, Max: Det store øje.
22169	22124	Stone, Irving: Den sande livsløgn.
22170	22125	Shapiro, Lionel: En fakkell i mørket.
22171	22146	Slaughtner, Frank G.: Det stædige hjerte.
22172	22138	Hemingway, Ernest: Over floden — ind i skovene.
22173	22149	Mielche, Håkon: Hval i sigte.
22174	22144	Queen, Ellery: Dobbelt spil.
22175	22150	Eske Lund, Karl: Hendes kinesiske familie.
22176	22134	Fair, A. A.: Mord er gratis.
22177		Mandrup, Emmy: Løftet hun gav.
22178	22142	Pentecost, Hugh: På vanvidets rand.
22179	22133	Cronin, A. J.: Den spanske gartner.
22180	22139	Latimer, Jonathan: Den snigende død.
22181	22148	Tengroth, Birgit: Julibarn.
22182	22127	Bonett, John og Emery: Don Juan er død.
22183	22136	Gardner, Stanley Erle: Den lånte brunette.
22184	22140	Olrik, Aimee: Lavinien.
22185	17458	Hilton, James: Tabte horisonter. (Den blaa Maanes Dal).
22186	22128	Queen, Ellery: Hollywood-mordet.
22187	22142	Pollitzer, Marcel: Mannequin.
22188	22147	Tandrup, Harald: Viktoria.
22189	22126	Pinchot, Ben og Ann: Lyt til denne kvinde.
22190	22143	Queen, Ellery: Den nihalede kat.
22191		Buchwald, Oscar: Beg og sorte fingre.
22192		Fakås, Gunnar: Fanden sør.
22193		Bemelmans, Ludvig: Guds øje.
	22122	Seedorff Pedersen: Ceylon.
	22123	Bahnsen, Poul: Arbejdspsykologi.
	22121	Ott, Estrid: Tonni på Tourmé.
	22131	Rand, Ayn: Kun den stærke er fri.
	22132	Bertram, Jaques: Vor rejses mål:
	22135	Fridegård, Jan: Gudernes kamp.
	22137	Gilbreht & Carey: Mor til elleve.
	22145	Salje, S. E.: Den syge strid.
	22151	Beukman, Manja: Elisabeth og Kauada.

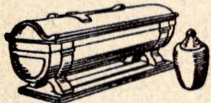








**Aarhus og Omegns  
Begravelsesforretning**  
Nørregade 1 . Tlf. 8183  
Omst. til priv.



Leverer alt — Ordner alt  
Leverandør  
til D. L. F. Afdelinger

**A/s H. C. Møllers**  
Sæbefabrik og Oliemølle  
AARHUS  
Sæbe Linolie Fernis

**Chr. Christensen**  
Sten- og  
Billedhugger Etbl.  
Frederiksgade 26, Aarhus  
Telefon 720

**Jensen & Nielsen**

Kirkegaardsvej 1, Aarhus, Tlf. 1379

Stort  
Udvalg i  
Grav-  
monumenter

Aktieselskabet  
**AARHUUS PRIVATBANK**  
Aarhus København

Aktieselskabet  
**Aarhus Discontobank**  
Tlf. 188 - 1117 - 1118 Kontor: Søndergade 9

**Frederiksbjerg Installations Co.**  
Frederiksalle 99 . Tlf. Aarhus 6813-6814-6815  
Lys ✕ Kraft ✕ Radio-Anlæg ✕ Lamper ✕ Lysekroner

**Arbejder Spare- og Laanekassen for Aarhus og Omegn**  
de Mezasvej 1 Østergade 4 Tordenskjoldsgade 37  
Tlf. 1033-10015 Tlf. 6250 (3 Linier) Tlf. 8166  
Indskudskapital ca. 36 Mill. Reserver ca. 4,8 Mill.

**S. Bendtsen & Co.**  
Skræderforretning  
Nørregade 2

Telefon  
Aarhus 3720  
Leverandør  
til DSB

Blomster  
og Kranse  
paa faa Timer  
overalt  
i Danmark  
**Brdr. Jensen**  
Fr. Alle 112 . AARHUS . Tlf. 4520

**Storaarhusianske Mejerier**

Mælk fra tuberkulinprøvede Besætninger

**KØB HOS ANNONCØRERNE**

Leverandør  
til Danske  
Statsbaner

*Sig det med Blomster*

✕  
Paa faa Timer  
overalt i Verden

**P. B. VAHL**

Fr. Alle 149, Aarhus, Tlf. 5150

**A/S »REFFO« Struer**  
Kedelrensningsvædsken »REFFO«  
Telefon 145

Godt og lækkert brød der fåes,  
når til bageren på torvet der gåes

**N. H. Sørensen**  
Tlf. 38 Brande

Den rigtige sko, det alle  
må sande, fåes hos  
**JEPSEN i Brande**

Telefon 132

Bliv fast Kunde i »Magasin du Nord«

v/ Kaj Jørgensen, Brande

**H. L. Aastrup & Søn**  
BRANDE  
Kolonial Vin Tobak

**IMPORTØREN**  
Brande  
Storegade 23 Tlf. 24

**Fa. JOH HANSEN**  
EL-FIKO-INSTALLATØR  
Tlf. 45 Brande

**Lad male**  
Alt moderne Malerarbejde udføres  
**Aage Andersen**  
Herningvej 23 Tlf. Brande 210

Møbler fra  
**E. Borggaard**  
Tlf. Brande 62

Vort Speciale er kunstige Tænder,  
der ser ud som naturlige  
Prøv den lette Plasticgane  
**H. Mønster . Tandtekniker**  
Telf. 94 . Stationsvej 5 . Brande

Frugt - Blomster - Kranse  
**M. BALLEs EFTF.**  
v/ Nehr Korn  
Brande . Telf. 1

**Børge Andersen**  
Slagterforretning  
Brandlundsvej 1, Brande  
Tlf. 187