

# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING  
NUMMER 23 5. DECEMBER 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. 50 60 (4 Linier) Telegr.-Adr. »DANAGA«  
Aabyhøj, Agavej 2. Telefon: Aabyhøj 10 60  
Aalborg, Skibsbyggerivej 14. Telefon: 56 80  
Odense, Ejlskovsgade 22. Telefon: 23 16



Regnfrakker

Jernbanevogne af enhver Konstruktion

VOGNFABRIKKEN

## SCANDIA A/S

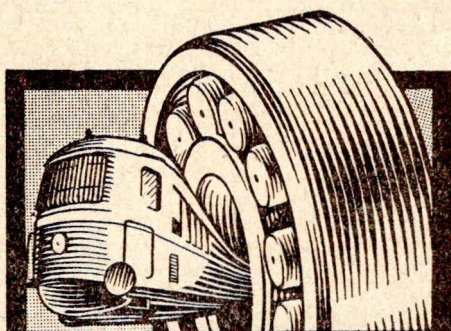
RANDERS



Diesel-elektriske  
lokomotiver og motorvogne







Naar det kommer an paa  
**DRIFTSSIKKERHED**  
anvendes **SKF**-Lejer

AKTIESELSKABET

## Accumulator-Fabriken

TELEFON LYNGBY 1645



## 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  
Begravelses og Ligbrænding  
besørges paa bedste  
og billigste Maade  
Søn- og Helligdage privat: Hørdumsgade 37, Telefon Eva 5193

## Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger

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



Danmarks  
første  
**PILSNER..**  
**TUBORG**

## 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

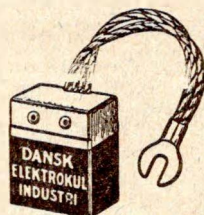
KØBENHAVN

Billige Priser *anbefales de ærede Rejsende*  
Husk Marketenderiet Hurtig Betjening  
Telefon 1232 *Ærbødigst Viltøft*

Nyd Kaffen i »LIDO«

## Kaffesalonen LIDO

Vesterbrogade 4 (ved Hovedbanegaarden)



Klingseyvej 6, Kbhvn.

Telefon Damsø 3132



Hygiejniske Gummivarer

Katalog gratis

Amk. Gummivare Industri

Vestergade 3 . København K  
Tlf. Byen 4195

OPTIKER

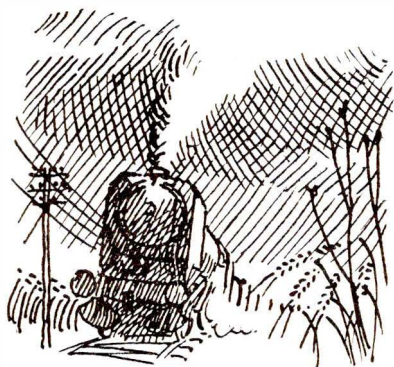
**Felix Schmidt's**  
EFTF.

**Nørrevold**

Nr. 68 mellem Nørregade og Fløistræde  
Byen 2006 - 2007

Statsbanernes Brille-Leverandør





DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 23 - 51. ÅRGANG

5. DECBR. 1951



Indhold:

Katastrofer og sikkerhed	285
Nordisk nyt — Sverige	286
Local 600 — Oprøret i Detroit	287
Lokomotivfyrbøder A. C. Kob- bel's begravelse	289
Da vort blad fyldte 50 år	290
Faneindvielse på Helgoland	291
Et 50 års jubilæum	291
Fra medlemskredsen	292
Ny udgave af »Personalialia«	292
Elektrificering af DSB	293
Ud af mørket	293
Samarbejdsudvalg — 2. Distrikt	294
Godtgørelse for dobb. husførelse	295
Supplement til tvistraticionen	295
»Olsen og Jensen« som nytårs- hæfte	295
Foreningens lommebog 1952	295
Under DLF	296
Tak	296
Lokomotivførernes Sangforening	296
Personalialia	296
Medlemslisten	296
Nye adresser	296
Byttelejligheder	296



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.

## Katastrofer og sikkerhed

November måned har været katastrofernes måned. Det danske samfund blev ramt af to meget alvorlige ulykker, der foruden den materielle skade desværre krævede mange dødsopfre og mange hårdt eller lettere kvæstede. Jernbaneulykken ved Brørup den 2. november og eksplosionsulykken på Holmen i København den 23. november har rystet hele den danske befolkning, og ulykkerne har hver for sig fremkaldt spørgsmålet: »Var der truffet de nødvendige sikkerhedsforanstaltninger?»

Selv om omfanget af katastroferne er vidt forskellige, og de i karakter også adskiller sig fra hinanden, har de ganske naturligt virket opskræmmende, ikke alene hos de mennesker, der står de dræbte eller tilskadekomne nær eller hos de, der underkastes de samme vilkår i kraft af samme gerning, men også hos de mange, der står helt udenfor. Hertil kommer — men ikke mindst — sorgen for de efterladte, og de mange problemer, som må opstå for dem, for hvem det hele så brat er sunket i grus. Denne smerte kan ikke gøres op i kroner og øre; det tab, der her er overgået de mange, og de byrder, som hviler på de tilbagesiddende, kan kun lindres og lettes med de for menneskene så fattige midler.

Medens årsagen til den ene katastrofe ikke kan fastslås (i hvert fald ikke, når dette skrives) og måske heller aldrig bliver det, er årsagen til jernbanekatastrofen fuldt opklaret. Det menneskelige — at fejle — overgik en af de mange, hvis opgave det var at medvirke ved sikkerhedstjenesten indenfor jernbanernes travle virksomhed. Han var på sin post i døgnets vanskeligste arbejdstid, om natten, hvor det er naturligt at sove og hvile; men han sov ikke, tværtimod var han fuldt beskæftiget, men alene om ansvaret på en af de farligste stationer, der danner grænsen mellem dobbelt- og enkeltsporet bane. En af de uundgåelige forsinkelser havde skabt unormal toggang, og dette blev den unge trafikmands og andres skæbne, hver på sin frygtelige måde.

\*

Det er ingen heltegerning at kaste brønden til, når barnet er druknet, men i dette tilfælde kan lokomotivpersonalet uden at få skyld for at være bagklog tillade sig spørgsmålet: »Hvorfor ville man ikke give os større andel i sikkerheden på disse overgangsstationer?» Rent bortset fra, at det først og fremmest er vore liv og lemmer, det går ud over, er det mere betryggende for personalet og tillige et rimeligt forlangende, at der etableres dobbelt sikkerheds-kontrol på de stationer, der ligger på grænsen til de farlige »flaskehalse«. Vi hævder ikke, at en ulykke ikke kan indtræffe selv de steder, hvor de allerstørste sikkerhedsforanstaltninger er truffet, men lige såvel som *hurtig hjælp er dobbelt hjælp er dobbelt sikring større sikkerhed*.

Når en lokomotivmand overgår til tjeneste på eenmandsbetjente køretøjer samt på lyntogene, må han afgive en erklæring på, at han aldrig vil sætte dødmandsknap eller -pedal ud af funktion under kørslen. Et ganske naturligt forlangende, som i tilfælde af, at det ikke overholdes, medfører øjeblikkelig afsked. Altsammen forståelig for den ansvarsbevidste og for den,

## Sverige

*Prisstigningerne er i aftagende.*

Fra december 1950 til marts 1951 steg leveomkostningerne i Sverige 10 pct. — fra marts til juni 1951 steg de 4 pct., og fra juni til september 1951 var stigningen 2,5 pct. Der er altså en tydelig nedadgående tendens i prisstigningernes linje, men den internationale situation er dog ingenlunde beroligende med hensyn til fremtiden.

»Billedet bliver dog noget mørkere, hvis man sammenligner leveomkostningerne i september 1950 med leveomkostningerne i september 1951«, skriver »Handelsnytt«. »I årets løb er leveomkostningerne steget med 19—20 pct., og der er ingen tvivl om, at store grupper af lønarbejdere har fået deres realløn og levestandard sænket derved, at lønnen ikke har fulgt priserne«.

Det svenske pristol steg som nævnt med 2,5 pct. eller 5 points i sidste kvartal. Med året 1935 som udgangspunkt (= 100) er tallet steget fra 195 til 200. Det ses altså, at leveomkostningerne i Sverige nu er nøjagtigt dobbelt så høje som i 1935. Ser man nøjere efter, viser det sig, at adskillige varer og poster er for nedadgående, men dog ikke så meget, at det kan opveje den meget stærke stigning, som andre poster udviser. Det må dog opfattes som et glædeligt tegn, at kurven ikke længere stiger så stejlt som tidligere. I årene 1948—1949—1950 steg pristallet i Sverige kun ubetydeligt, nemlig fra 157 til 161, og fagbevægelsen kunne derfor hæve reallønnen betydeligt i disse år, men da der ikke er pristalsregulering af lønnen, har prisstigningerne siden midten af 1950 gjort det overmåde vanskeligt at holde stillingen — trods den særdeles gode beskæftigelse, der har givet sig udslag i at 102.968 fremmede arbejdere pr. 1. juli 1951 beskæftigedes i Sverige. (Disse udlændinge fordelte sig således: 27.816 finner, 19.585 danskere, 13.984 baltere, 13.062 nordmænd, 11.244 tyskere, 4.778 polakker og 1.918 italienere. Det samlede antal er steget med 2336 i sidste kvartal).

der kender ansvaret bag Statsbanernes sikkerhedstjeneste, og som daglig er med dér, hvor hastighed og sekunder kræver hurtig reaktion og stiller store krav til den enkelte. Dødmandsanordningens betydning forringes væsentlig, når der andre steder i sikkerhedskæden er et svagt led, fordi samme forholdsregler ikke er truffet eller ikke kan træffes, fordi det er teknisk umuligt med de eksisterende sikkerhedsanlæg på stationerne.

Lokomotivmanden kan altså med hånd eller fod på dødmandsanordningen køre sig selv og andre lige ind i døden, fordi »dødmandsknappen« mangler på nogle stationer. Med det nuværende signalanlæg på Brørup station kunne ulykken også være indtruffet, hvis stationsbestyreren var faldet død om eller lå hjælpeløs på grund af sygdom.

\*

Der bør derfor snarest træffes andre sikkerhedsbestemmelser for stationer, hvor ansvaret, med de nugældende bestemmelser, hviler på een mand, og foreningens hovedbestyrelse har derfor tilskrevet Generaldirektoratet således:

Dansk Lokomotivmands Forenings hovedbestyrelse har den 15. november afholdt møde, hvor man bl. a. har drøftet den alvorlige katastrofe, der ramte Danske Statsbaner den 2. november ved togsammenstødet mellem Brørup og Holsted. Den sorg, der i forbindelse hermed har ramt forskellige hjem, har berørt alle inden for vor forening, og vi forstår hvilke byrder der påhviler dem, som mistede forsørger eller blev kvæstet, ligesom enhver lokomotivmand føler med den unge mand, på hvem det tunge ansvar hviler.

Hovedbestyrelsen finder tillige anledning til overfor Generaldirektoratet at anmode om, at der snarest træffes foranstaltninger til en effektiv sikring imod, at tilsvarende ulykker kan indtræffe. Vel vidende, at etablering af dobbeltspor på den pågældende strækning eller modernisering af signalanlægene ikke kan gennemføres uden passende tid til arbejdets udførelse, må man af hensyn til sikkerheden forlange, at der indtil en forbedring af de nuværende forhold er gennemført på overgangsstationerne fra dobbeltsporet til enkeltsporet bane, gives lokomotivføreren underretning om toggangen, uanset om dette medfører, at ellers gennemkørende tog af den grund må standse på overgangsstationen.

Man må indenfor foreningen være af den opfattelse, at det rummer en større fare, når ansvaret hviler på en enkelt mand, hvor dobbelt- og enkeltsporet bane mødes, end det gør på ren enkeltsporet bane. På sidstnævnte følges toggangen ikke alene af personalet på stationerne, men også af lokomotivpersonalet, og der bør derfor gives dette den fornødne underretning på overgangsstationerne, ikke mindst på stationer, hvor sikringsanlægene er af ældre type og alene afhængig af betjening af personalet.

Den utryghedsfølelse, der er opstået hos lokomotivpersonalet efter den triste ulykke, må af hensyn til såvel personalet som Statsbanerne og publikum imødegås ved oprettelse af større sikkerhed, hvor uensartede baner mødes, og det er foreningens håb, at Generaldirektoratet omgående træffer de nødvendige forholdsregler hertil.



# Local 600 — Oprøret i Detroit

Af fhv. handelsminister J. O. Krag

Local 600. Det lyder som et telefonnummer eller titlen på en kriminalroman. Men det er noget helt andet. Næmlig navnet på verdens største fagforening. Nr. 600 er Amerikas Automobilarbejderforbunds afdeling for Ford-arbejderne i Detroit. Den har 60.000 medlemmer.

Local 600 er kendt over hele Amerika — ikke blot som en sammenslutning af arbejdere, der er knusende dygtige til at lave automobiler — men også som en tumleplads for urolige hoveder og radikale ideer. »Afdelingen er for stor«, siger man. »Der er ingen personlig kontakt mellem ledelsen og medlemmerne. Resultatet er, at den, der råber højest og lover mest, har størst chance for at opnå valg til ledelsen«.

Den nuværende formand for Local 600 er en 35-årig maskinarbejder Carl Stellato. På fotografier ligner han en ung italiener fuld af livslyst med krøllet sort manke og et blændende hvidt smil. Endnu i 1950 stod han ved samlebåndet, da UAW (Automobilarbejderforbundet) bad ham stille sig til formandsvalget. Han vandt det stort og er den første formand for Local 600 vundet på klar anti-kommunistisk basis. Afdelingen har nemlig tidligere været kendt som »kommunist-påvirket«. Lederne afviser sigtelsen, men erkender, at en del af medlemmerne hører hjemme i »the extreme left«, d. v. s. på den yderste venstre fløj.

Sikkert er det, at Stellato med sit genvalg til formandsposten i marts i år havde en del vanskeligheder med »the extreme left«. Og forbundsledelsen angriber ham nu for at have sluttet alliance med oppositionen og været illoyal mod forbundet. En skandinavisk fagforeningsmand vil misse lidt desorienteret med øjnene, når han hører, hvad sagen drejede sig om. Problemet var kontingentet. Forbundet ønskede det forhøjet fra \$ 1,50 pr. måned til \$ 2,50 pr. måned. Når man ved, at en automobilarbejder tjener 70—80 dollars pr. uge, således at fagforeningskontingentet altså er mindre end 1 pct. af lønnen, er det lidt vanskeligt at forstå opførelsen. Den lave kontingentsats beror naturligvis på, at hverken arbejdsløshedsforsikring eller andre sociale ordninger betales gennem kontingentet. Resultatet blev, at forbundet fik sin kontingentforhøjelse, men Stellato stemte ikke for det, og kom i strid med sit forbund.

Dette gav sig udslag, da Local 600 i juni måned holdt 10-års jubilæum for sin første overenskomst med Ford (ja, så ung er denne del af USA's fagbevægelse). Begivenheden fejredes ved et kæmpe-møde i Dearborn i udkanten af Detroit, hvor Ford's største fabrikker ligger. Mødet samlede 50.000 arbejdere med deres familier. Men hverken præsidenten for CIO, *Philip Murray* eller formanden for automobilarbejderforbundet *Walther Reuther* var til stede. De var nok blevet indbudt, men ikke som talere. Der var kun een taler, og det var CIO's oprindelige stifter, men nu organisationens argeste

kritiker, formanden for minearbejderne, *John L. Lewis*.

Når man hører, hvad Lewis sagde og fik stort bifald på, kan man ikke fortænke Murray og Reuther i, at de blev væk.

Lewis startede med at betegne Reuther som en pseudo-intellektuel »nitwit«. De fine ord betyder noget i retning af, at den dygtige, kloge og i alle andre kredse anerkendte Reuther af Lewis betragtes som en vigtigprås, der ingenting ved. Om Walther Reuther som anti-kommunist sagde Lewis: »John Lewis kæmpede mod kommunismen fra dette lands talerstole, længe før Reuther foretog sin Ruslands-rejse. John Lewis bekæmpede kommunismen i Amerika om en filosofi, længe før Walther Reuther læste Karl Marx's »Das Kapital« og misforstod den«.

Den gamle hugaf og fagforeningspioner (der omtaler sig selv med navns nævnelse) havde altså ikke lutter blomster til sin unge kollega. Reuther er i øvrigt oplært i organisationskunst hos Lewis selv, da denne var formand for CIO. Reuther er søn af en fagforeningsorganisator, udlært som værk-tøjsarbejder, begyndte at organisere automobilarbejderne i 1935 og er nu formand for forbundets 1.300.000 medlemmer.

Men Lewis' tale havde lodigere afsnit end de her citerede. Han kommer ind på produktivetsproblemet og forklarer, hvorledes de amerikanske minearbejdere i gennemsnit frembringer 7 tons kul pr. dag, medens den engelske minearbejder kun producerer 1 ton pr. dag. Han undlader at gøre opmærksom på, at en del af de engelske miner er langt vanskeligere at udnytte end de amerikanske. Derimod forklarer han, som rigtigt er, at arbejderens løn altid har sin over-grænse i, hvad hans daglige produktion kan sælges for. Dette begrundes, at den amerikanske minearbejder kan tjene syv gange så meget som den engelske. Men det nødvendiggør også, at produktionen må sættes i vejret, hvis lønnen skal blive højere. Lewis så ikke noget til hinder for, at den daglige produktion kunne stige fra 7 til 10 eller 12 tons kul pr. dag. Fordelene ved produktionsfremskridtet skulle deles mellem arbejdsgiver, arbejder og forbruger.

Det er den slags nationaløkonomi, Lewis betegner som »Brød- og smør-betragtninger«. Han fortsætter dem med at pege på nødvendigheden af, at befolkningens købekraft er tilstrækkelig. I løbet af 1952 og 1953 vil genoprustningen være fuldført. USA vil da stå med et produktionsmaskineri så stort som aldrig før set på jorden. Hvis der ikke er købekraft nok til, at denne kæmpemæssige vareproduktion kan købes af forbrugerne, bliver resultatet depression og arbejdsløshed. Lewis understreger derfor den samfundsmæssige vigtighed, det har, at arbejderorganisationerne fastholder og udvider deres styrke, så de til den tid kan gennemføre krav om højere løn og kortere arbejdstid.

Der er næppe nogen, der vil benægte, at Lewis har ret. Hvis Atlantpagt-politiken lykkes — d. v. s. hvis det gennem vestmagternes genoprustning lykkes at skabe demokratiske styrker, der kan måle sig med østblokkens, og hvis det derefter lykkes ved forhandling på lige fod med Moskva at opnå betingelser, der kan sikre en varig fred — så kan rustningsproduktionen indstilles. Enorme produktionskræfter vil da kunne omstilles til produktion af civile goder. Men hvis befolkningen ikke råder over tilstrækkelige midler til at købe de mange varer, vil priserne falde, produktionen gå tilbage, og en økonomisk krise ved voksende arbejdsløshed indtræde.

Dette gælder også, selv om en del af produktionskræfterne i overensstemmelse med Point 4-programmet anvendes til opbygning af tilbagestående lande i de tidligere koloniområder i Asien og Afrika. Ja, selv om verdens fredeligørelse lykkes i så høj grad, at USA ud af sin overflod vil give Kina og Østeuropa en hjælpende hånd til disse landes fortsatte industrialisering — selv i så fald vil Lewis' købekraftsynspunkt sikkert holde.

Lewis' tale indeholdt med andre ord så mange lødige tanker, at han ikke havde behøvet de heftige, personlige udfald mod arbejderledere fra andre organisationer end hans egen. Men i det, kommunisterne ynder at kalde den »kapitalistisk ensrettede amerikanske fagbevægelse«, er der nu engang tradition for at slås — også indbyrdes. Der er simpelthen så megen dynamisk kraft i den unge voksende amerikanske arbejderbevægelse, at det ikke giver tilstrækkeligt afløb blot at slås mod arbejdsgiverne.

Hvad er Local 600's problemer i øvrigt?

Sammen med fhv. finansminister H. C. Hansen aflagde jeg i sommer under en rejse til Detroit—Chicago området et besøg i Local 600.

En kæmpemæssig politibetjent af den bredskuldrede type, der i kommunistiske aviser vil blive afbildet i færd med at slå strejkende arbejdere og negre ihjel, viste os smilende vej til fagforeningshuset.

Egentlig skulle vi have truffet Reuther og slået en sludder af med Local 600's formand Stellato. Men begge var i sidste sekund blevet optaget af et vigtigt organisationsanliggende og sad nu i en flyvemaskine på vej til en forhandling i Washington. Vi blev imidlertid ikke snydt.

I fagforeningshuset herskede der en febrilsk aktivitet som i et skandinavisk Folkets Hus på en dag med politisk eller fagligt problemstof på tapetet. Travle funktionærer for ud og ind af kontorerne og diskuterende arbejdere stod grupperet i korridorerne. Den første mand, vi løb på og forklarede, hvem vi var, rakte straks hånden frem. — »Min mor var dansk«, sagde han. »Nu skal jeg finde en mand, I kan snakke med«.

Vi kom ind på et kontor fyldt med bøger og plakater fra gulv til loft. Nogle af plakaterne gengav et citat af Roosevelt, hvor han siger:

»Hvis jeg tog arbejde på en fabrik, ville jeg gøre een ting før alt andet: Melde mig ind i en fagforening«.

Andre plakater handlede om raceproblemet, og

een af dem bragte et citat af *Truman*, hvor denne opfordrer kongressen til at give love, »der forbyder forskelsbehandling baseret på forskelle i race, hudfarve, religion eller national oprindelse«.

Ved skrivebordet sad en ung bredskuldret autotarbejder, der var formand for Local 600's oplysningsarbejde. I løbet af et par timer gav han os et solidt indblik i de problemer, den amerikanske Ford-arbejder tumler med.

De fleste af problemerne har Detroit-arbejderne naturligvis fælles med arbejderne i andre dele af landet; prisstigningerne, utilfredshed med priskontrollens svigtende effektivitet, det voksende tempo på arbejdspladsen, produktionsomlægningen og råstofreguleringen, der skaber arbejdsløshed — i hvert fald midlertidigt. Fordfabrikenes produktion er således skåret ned for at spare metal til oprustningen, men foreløbig er der ikke til gengæld placeret militære ordrer på fabriken i Detroit. Under verdenskrig II producerede Ford-fabriken flyvemaskinmotorer og jeeps.

Af de lokale problemer er det største en plan, Local 600 benævner som »*Operation Job Runaway*«. Den består i et ønske, Ford-selskabet og forsvarsadministrationen har om at decentralisere Ford-anlæggene, d. v. s. sprede dem ud over landet i stedet for at koncentrere dem i Detroit. Tanken har en økonomisk begrundelse og tager muligvis også hensyn til risikoen for atombomber i krigstilfælde, men det er ikke svært at forstå, at Ford-arbejderne er imod den. De har deres hjem og familie i Detroit og vil nødig flytte — desuden har de ingen garanti for at blive ansat i de dele af virksomheden, der flytter til andre egne af USA. Det er dog vanskeligt at forestille sig, at de kan have ret i, at automobilarbejderforbundet støtter planen, fordi man gerne så den store og ikke altid lige »nemme« afdeling splittet ad i flere mindre. Den »teori« turde vores hjemmelsmand da heller ikke gå ind for.

»Hvordan er forholdet mellem de sorte og de hvide arbejdere?« spurgte vi. — »Absolut godt«, svarede han. »Her er løn og alle arbejdsbetingelser absolut de samme uanset raceforskelle. Ingen forskelsbehandling på noget punkt og ingen gnidninger«.

»Men har der ikke engang været et tilfælde med sammenstød mellem hvide og sorte?«

»Det drejede sig om noget helt andet«, svarede han. »Vi havde etableret strejke, og kompagniet søgte at bryde strejken med at lokke uoplyste sorte arbejdere herop. De kom kørende i stopfyldte jernbanevogne. Det måtte vi med alle midler sætte os imod. Da de nyankomne sorte havde forstået, hvad det var, de skulle bruges til, nedlagde de arbejdet, og den trafik hørte op. Men det var klart, at vi ikke havde megen tid til at overbevise dem. Men der var ikke antydning af raceproblem over spørgsmålet. Det var slet og ret en episode i en strejkesituation«.

»Se forresten her«, fortsætter han og rækker en pjece over til os. Det er en tryksag med billeder af Local 600's bestyrelsesmedlemmer og underafdelingsformænd. Af 21 ansigter er de 5 af umiskendelig sort kulør.



»Behøver USA et arbejderparti?« spørger vi til sidst.

»Ja«, svarer han, »og det vil USA også få. Men det er for tidligt endnu«.

Fra Local 600 kørte vi ind til Detroit midt i en tæt stime af biler. Så langt øjet rakte snurrede og blinkede »dollargrinene« i lange rækker, der i lavt gear langsomt rullede hen over den trængsel-trafikerede betonvej.

Det var Ford-arbejderne på vej hjem.

Vi havde fornemmelsen at at have stiftet bekendtskab med en urolig del af en bevægelse, der med årene vil blive USA's stærkeste: arbejderbevægelsen. Men vi havde også på fornemmelsen, at den ikke rigtig har fundet sine ben endnu.

## Lokomotivfyrbøder A. C. Kobbels begravelse

Hele den lille stationsby Vojens var den 8. november klædt i sorg. Overalt vejede Dannebrog på halv, da Brørup-ulykkens offer, lokomotivfyrbøder A. C. Kobbel



A. C. Kobbel

førtes til sit sidste hvilested på byens kirkegård. Alle, der kunne, deltog i denne gribende højtidelighed i den smukke kirke, der var fyldt til trængsel. Fra hele landet var jernbanemænd af alle kategorier kommet til stede for at vise den unge kammerat den sidste ære.

Ved kisten stod en æresvagt på seks lokomotivmænd fra Fredericia, hvor Kobbel var stationeret. Foruden Dansk Lokomotivmands Forenings banner var der sendt faner fra Dansk Jernbane Forbunds fællesafdelinger i Assens, Fredericia, Lunderskov og Vojens-Haderslev; Distriktshåndværkernes Landsklub; Dansk Lokomotivmands Forenings afdelinger i København, Roskilde, Nyborg, Fredericia, Padborg, Esbjerg, Struer, Aarhus og Brande, samt den sønderjydske fane fra Tønder afdelinger. Den usædvanlige store fanevagt stod langs kirkens midtergang, der var dækket af et væld af kranser og blomster, hvoraf kan nævnes fra Danske Statsbaner, foreningens hovedbestyrelse, Jernbaneforeningen, kontorpersonalet Fredericia station, togpersonalet Fredericia, stationspersonalet Fredericia, stationspersonalet Vojens-Haderslev, Vojens station, håndværkere og aspiranter Fredericia, Vojens Brandværn, personalet i A/S Union Vojens og Socialdemokratisk Forening Vojens samt fra DLF's afdelinger landet over.

Sognepræsten i Vojens, pastor Aaholm, der både har døbt og konfirmeret A. C. Kobbel, talte ud fra ordene: »Hidtil har Herren hjulpet«, og han tolkede i sin tale den sorg, der så pludselig havde ramt den lille lykkelige familie, hvor hustruen

og de tre små børn, nu sidder alene tilbage, og sorgen for forældre og søskende, der havde mistet en god søn og broder. Pastor Aaholm mindede om den farefulde gerning, lokomotivmanden udøver, og om, at Kobbel var blevet på sin post og gjorde sin pligt til det sidste.

Under sænkede faner forrettede pastor Aaholm jordpåkastelsen.

Organisationens formand, E. Greve Petersen, holdt ved graven en smuk og gribende tale, idet han bl. a. udtalte: »Fredag den 2. november var en sorgens dag for jernbanens mænd. Midt i den travle hverdag, hvor hele det store maskineri med de mange detaillier passer ind i hinanden, hvor den ene transport efter den anden farer hen over landet, her, hvor arbejdet er ens i alle døgnets timer, overgik der en enkelt af de mange det menneskelige. I den stille efterårs morgen manglede der et led i den kæde af handlinger, der skal holde den store maskine i gang. — En ulykke ramte os alle, og sorgen er gået ind i lykkelige hjem, hvor mor og børn ventede far efter nattens tjeneste.

Vi, der daglig færdes mellem det tunge materiel og kender de mange farer, som livet på banerne rummer, har i dag vore tanker hos de mange, der fik ulykkens følger på nært hold. Vi føler med dem, som i deres midte har en dybt ulykkelig ung mand. Vi føler med dem, som henligger kvæstet og med deres pårørende, og med de efterladte, som i dag er samlet om denne kiste.

Sin livsstilling havde Kobbel valgt i lokomotivmændenes rækker. Og med interesse for sin tjeneste gennemførte han den nødvendige uddannelse for at fortsætte sin løbebane indenfor etaten. Vi har hos os mindet om en god kammerat, der i gerning og handling var reel og pligttopfyldende. Altid villig og hjælpsom mødte vi ham, og han samlede venner, hvor han kom frem. Han var afholdt af os alle, og blev mødt med tillid af kolleger og overordnede. Selv om den menneskelige trøst er så fattig overfor dem, der så brat har mistet en af deres kære, beder jeg Dem i denne sorgens stund tage dette minde om Deres mand og dreng med hjem.

Gennem sin gerning og optræden var A. C. Kobbel med til at styrke kammeratskabet og sammenholdet.

Æret være hans minde.«

Danske Statsbaner var repræsenteret ved sektioningeniør E. F. Sand, 2. Maskinsektion, der ved graven udtalte en tak til Kobbel, som han betegnede som en håbefuld og lovende ung lokomotivmand. »Pligtogfyldende og trofast var han i hele sin færden. Vi satte alle stor pris på ham.

Æret være A. C. Kobbels minde.«

I det store følge sås bl. a. lokomotivmestrene N. J. Horup og A. Jensen, Fredericia, stationsforstander M. Basbo og frue, Vojens, overtrafikassistent H. Jensen, der repræsenterede Vojens sogneråd, samt overportør H. V. Andersen, der repræsenterede amtsrådet.

Skoleinspektør Jensen, Vojens, rettede på familiens vegne en tak til alle for den store deltagelse.



## Da vort blad fyldte 50 år

Dansk Lokomotiv Tidende's jubilæumsdag den 15. november blev en uforglemmelig festdag. Alle-rede i de tidlige formiddagstimer mødte gratulan-ter op, og dagen igennem kom venner fra fjern og nær for at lykønske med dagen. Vi modtog i da-gens anledning mange beviser på det gode samar-bejde, der gennem årene er oprettet med enkelt-personer, organisationer og institutioner, med det kontakttled, der ligger i DLT. Gaver og blomster samt breve og telegrammer indløb fra morgenstun-den, og efterhånden var foreningens kontor prydet af de mange genstande og blomster.

Fra de tre andre jernbane-fagblade og -orga-nisationer indenfor Statsbanerne: »Jernbanetiden-de«, Dansk Jernbane Forbund, »Vor Stand«, Jern-baneforeningen, og »Værkstedstidende«, Fælles-organisationen DSB, modtog vi Gyldendal's nye store verdensatlas i 2 bind, signeret af redaktør-erne fra de tre blade. Fra Sverige fik vi gennem redaktør *H. Kjellvard*, »Signalen«, overrakt et sølvkrus med inskription. Fra vor norske kollega »Lokomotivmands-Tidende« modtog vi ved redak-tør og formand *M. Heggstad*, en krystalvase med inskription og sleben motiv og fra redaktør *E. Hal-vørsen*, »Jernbanemanden«, Norsk Jernbanefor-bund, en sølvvase, ligeledes med inskription og med forbundets emblem. Den finske rigsdagsmand og redaktør af det finske lokomotivtidende, loko-motivfører *H. Aatala*, var taget den lange vej fra Finland og hertil for at gratulere med dagen, han skænkede redaktionen 2 smukke bøger om Fin-lands kultur og industri. Frederiksberg Bogtryk-

keri skænkede i dagens anledning en bogsamling til den nye bogreol på Ferie- og Rekreatiønshjem-met, og fra bogbindermestrene *Th. Jensen* og *M. Larsson* modtog vi 2 rejsebeskrivelser i meget smukke indbindinger. Foreningen af Pensionister ved De danske Statsbaner sendte en hilsen i form af en kasse cigarer. Fra vor »Lille bror«, Privat-banemændenes organ »Giv Agt« mødte redaktør og formand *C. P. Einshøj*, der overrakte os et mi-niature solur med følgende inskription: »Gør som jeg, tæl kun de lyse timer«. Også »Olsen og Jen-sen«s far, lokomotivfører *P. Schädler Nielsen* var mødt frem, og han skænkede os et indrammet bil-lede af de to gemytlige lokomotivmænd.

Af blomster modtog vi fra Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund: En blomsterkurv; Gene-raldirektoratet for Danske Statsbaner: en blom-sterkurv; personalet på foreningens kontor: en stor buket Chrysanthemum; Dansk Toldtjeneste-mands Forbund: en dekoration med forskellige planter; Statsfunktionærernes Laaneforening: en blomsterbuket i alle efterårets farver; og fra fore-ningens tidligere formand *Sophus Jensen*: en bu-keket Chrysanthemum.

Breve og telegrammer modtog vi fra for-henværende borgmester *M. Mortensen*, Esbjerg; overkontrolør *M. B. Hedegaard*, Statsbanernes Re-klamekontor; Fredericia lokomotivfører- og loko-motivfyrbøderafdelinger; økonoma frk. *J. Peter-sen*; kontorchef *J. P. A. Andersen*; afdelingsinge-niør *O. Weberg*; 1. Distrikt ved distriktschef *W. Herschend*; 2. Distrikt ved distriktschef *G. Humle*; forhv. godsekspeditør *C. A. Gustavsen*; pensioneret lokomotivfører *K. Johansen*; forhv. overfaktor *J. Butty*; redaktør *A. Ahonen*, Finsk Jernbaneforbund, og personalet på Frederiksberg Bogtrykkeri.



Et udsnit af de mange gaver og blomster, som vi modtog på jubilæumsdagen.



## Faneindvielse på Helgoland

Under en meget smuk og yderst hyggelig festlighed indviede lokomotivførerne ved Helgoland Maskindepot, mandag den 12. november, deres første fane. Festens deltagere samledes kl. 17,45 til middag, og foruden de mange afdelingsmedlemmer med damer havde man, i dagens anledning, indbudt sektionsingeniør K. A. Hammershøj, maskiningeniør C. U. Roosen og lokomotivmester H. M. R. Jørgensen, samt foreningens formand, E. Greve Petersen, alle med damer.

Forud for den egentlige indvielse redegjorde afdelingsformanden, P. Jensen, for fanens fremskaffelse, der havde været forbundet med mange vanskeligheder. Da man gerne ønskede en dobbelt silkedug med foreningens traditionelle blå farve på den ene side og Dannebrog på den anden, havde man måttet rette henvendelse til et firma i Schweiz for at få den blå silke. Også motivet i fanen havde givet anledning til nogle besværligheder. Motivet afviger selvfølgelig fra de hidtidige i vore faner, idet damp-lokomotivet har måttet vige pladsen for et lyntog, der til gengæld virker ualmindeligt festligt på den blå baggrund. Fra medlemmernes side er der udvist en stor offervilje for at fremskaffe det nødvendige beløb til fanens anskaffelse, og man har på et forholdsvis kort tidsrum kunnet samle de mange penge ind.

Traditionen tro blev også denne fane indviet over foreningens motto: Enighed — Kundskab — Hjælp. Foreningens formand slog det første søm i for Enighed, afdelingsformanden det andet for Kundskab og afdelingskasserer, V. K. Larsen, det tredje søm for Hjælp. Medens flagsangen blev sunget som solosang, overraktes fanen til afdelingens fanebærer.

En ny fane er gået ind i rækken af de mange, vi kan glæde os over som samlingsmærker ude i vore afdelinger, og vi har hermed fået den første fane med et motiv, der fortæller om andre driftsformer end dampen ved DSB.

## Et 50 års jubilæum

Smede- og maskinarbejderne på Statsbanernes Centralværksteder, København, der danner afdeling 7 under Smedeforbundet, kunne den 1. oktober fejre 50 års dagen for deres afdelings stiftelse.



Hjalmar Jensen

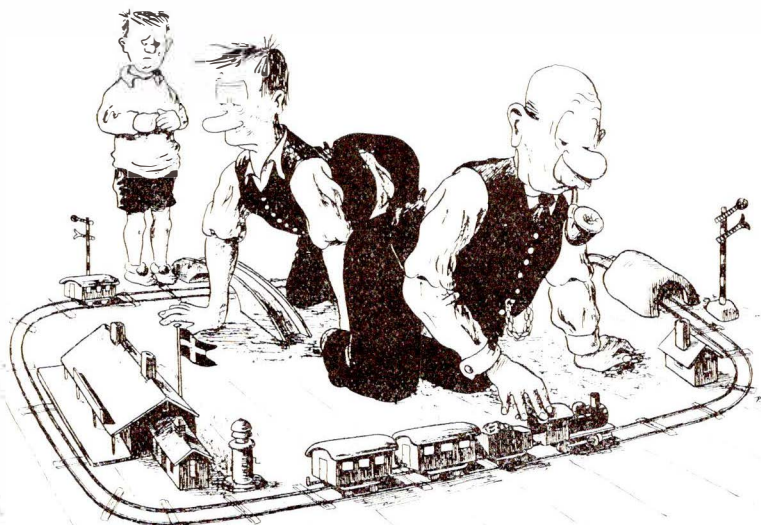
Først flere år efter, at smedene i privatindustrien havde organiseret sig, blev den første klub for smede og maskinarbejdere på Centralværkstederne oprettet.

Det begyndte i juli 1896, hvor man stiftede klub 27 under forbundets afdeling 1, men tilslutningen var ikke særlig stor, dels var de organiserede ilde set af embedsmændene, dels følte de sig aldrig sikre, fordi uorganiserede anmeldte dem til værkstrene for at styrke deres egen position. Det var derfor ofte nødvendigt at hemmeligholde, hvem der var medlem af bestyrelsen.

Den 1. oktober 1901 dannedes Københavns afdeling 7 med 100 medlemmer. Dermed havde man opnået større selvstændighed. Statsbanernes smede og maskinarbejdere havde fået egen afdeling under Smedeforbundet. Vanskelighederne var dog ikke af den grund overvundet, der måtte stadig kæmpes modstanden fra begge fronter, men med støtte fra hovedforbundet lykkedes det efterhånden foregangsmændene at skabe respekt om deres organisation.

Gennem de 50 år har afdelingen haft 6 formænd, nemlig: Julius Larsen, M. Kirketerp, Vilh. Boesen, I. P. Nielsen, John Larsen og Hjalmar Jensen. Sidstnævnte overtog første gang formandsposten i november 1942, men trådte tilbage i 1945 for atter i maj 1947 at overtage stillingen, som han foruden andre tillidsposter, bl. a. som formand for Fællesorganisationen DSB, har beklædt siden.

På jubilæumsdagen glædede tegneren, lokomotivfører P. Schädler Nielsen os med hosstænde tegning af »Olsen og Jensen«, der i dagens anledning befinder sig i en mere hjemlig, men dog spændt situation, end vi plejer at møde dem i.





# *Fra* **MEDLEMSKREDSSEN**

## Så skete det!

Så skete den ulykke, som vi lokomotivmænd længe havde frygtet, overgangsstationen fra dobbeltspor til enkeltspor svigtede. Fire lokomotivmænd dræbt eller lemlæstede, den materielle skade løber antagelig op til millionbeløb. Så meget skulle der til, inden lokomotivmændenes bange anelser viste sig at være velbegrundede. Vi har hele tiden følt os utrygge ved den ordning, at overgangsstationen alene har ansvaret for afviklingen af toggangen med hensyn til krydsninger m. m. på en sådan station, og der må, og skal, indføres en ordning med underretning til togene, så mere end een mand skal svigte, før at en ulykke kan ske. Statsbanernes sikkerhedsbestemmelser er jo ellers så klogelig affattede, at der altid skal mindst to mand svigte, for at en ulykke kan ske, og dette er selvfølgelig i sig selv en forøgelse af selve sikkerheden, men også en betryggelse for det personale, som fremfører togene. Vor dybeste medfølelse, ikke alene med lokomotivmændene fra Brørup-ulykken og deres pårørende, men også med den trafikassistent, på hvis skuldre et altfor stort ansvar var lagt. Såfremt f. eks. lokomotivføreren i tog 2300 skulle have haft en eller anden underretning om tog 2301's forsinkelse og ikke havde modtaget underretningen, ville han uvægerlig have standset sit tog på Brørup st., og ulykken ville være afværget.

Det har ikke manglet på protester fra lokomotivpersonalets side over denne brist i sikkerheden. Jeg mindes således et møde for et par år siden, som lokomotivpersonalet i Fredericia havde arrangeret, og med en højere trafikembedsmand som taler. emnet var: »sikkerheds- og signalreglement«. En lokomotivfører fremhævede på mødet det her omtalte forhold på en overgangsstation, men embedsmandens replik lød i al sin kyniskhed: »såfremt en overgangsstation skulle glemme et tog, og De skulle møde dette tog ude på enkeltsporet, så kan De dø med en rolig samvittighed, thi De er uskyldig«. Udtalelsen var selvfølgelig formet som en spøgefuldhed, men i dag er den blevet til dyb alvor, og derfor må vi kræve en ændring i den gældende bestemmelse.

Jeg vil tillade mig at foreslå følgende bestemmelse indført for overgangsstationer: Stationsbestyreren på en overgangsstation skal, efter ved telegramudveksling med nabostationen at have sikret sig, at banen er fri, vise følgende signal mod et fra dobbeltsporet kommende, gennemkørende tog:

Ved dagen et grønt flag, og i mørke et grønt lys fra perronen ved gennemkørselssporet. Såfremt signalet ikke vises, skal lokomotivføreren uopholdelig bringe toget til standsning indenfor frispormærket til det andet hovedspor.

En sådan bestemmelse er ganske gratis at indføre, og det vil være en betryggelse for lokomotivføreren, idet signalet vil være en garanti for, at toggangen afvikles på rette måde.

Under alle omstændigheder må der gøres noget på dette område, thi en ulykke som den ved Brørup må ikke ske oftere, og lokomotivpersonalets nerver ikke udsættes for unødigt belastning.

Fredericia, den 3. november 1951.

H. Winther, lkf.

## En hilsen

I Dansk Lokomotiv Tidende af 20. september 1951 findes en artikel »en hilsen til lokomotivmænd« fra afgåede overmaskiningeniør *Sørensen*.

Jeg kunne ønske, at der på denne måde måtte blive rettet en hilsen til overingeniøren fra lokomotivmænd med tak for tiden, vi arbejdede under ham, jeg havde den glæde i tiden fra 1916 til 1920 som ung lokomotivfyrbøder i Struer.

Vi nærede stor respekt for vores overordnede og for måden, hvorpå vi lærtes til at glæde os ved lokomotivgerningen. Jeg tænker særlig tilbage til tiden, da vi kørte de store kultog fra Langaa til Struer, når vi kom til vejs ende var maskiningeniøren og lokomotivfyrbøderen lige svedige og sorte, men en fin tur havde vi haft, dertil kommer den menneskekærlighed, som ingeniøren og husbestyrerinde udviste overfor mange af os under den store influenzaepidemi i 1918, dette skylder vi megen tak for.

Hermed ønskes ingeniøren et godt otium.

pens. lokomotivfører *O. P. Flensburg*,  
Aalborg.

## Ny udgave af »Personalialia«

Den i 1950 udgivne personalfortegnelse og håndbog: *Danske Statsbaners Tjenestemænd* er nu efter næsten 2 års forløb for alle personalegrupperes vedkommende praktisk taget uanvendelig som følge af de meget omfattende forandringer, der har fundet sted inden for samtlige tjenestegrene. Afgang fra etaten (ved afsked eller død) har været meget stor og givet anledning til mange udnævnelser og forflytninger m. v. For en række personalegrupperes vedkommende har der været en betydelig tilgang af nyansatte. For andres vedkommende har bestået eksamen e. l. særlig aktualitet. Der er da også allerede fra forskellig side udefra rejst spørgsmål om udarbejdelse af en ny personalfortegnelse.

Under hensyn hertil indbyder redaktionen, kon-torchef V. P. Larsen, overtrafikkontrolør N. K. Bonding Nielsen og ekspeditionssekretær O. E. Rude, generaldirektoratet, til subskription på en ny udgave af håndbogen, der vil blive udgivet i lignende form som i 1950. Bogens indhold bliver lige så omfattende som hidtil.

Bogen regnes udsendt i løbet af februar måned 1952.

Prisen for bogen er sat så lavt som muligt, men under hensyn til de stedfundne stigninger af arbejds-løn og — i særlig grad — på papir har det ikke været muligt at sætte prisen lavere end 9 kr. Oplagets størrelse vil som følge af den vanskelige papirsituation blive stærkt begrænset, hvorfor det må anbefales at indgive bestilling snarest muligt. Bestillinger, som indsendes efter den 10. december 1951, vil ikke kunne påregnes effektueret.



## Elektrificering af DSB

*Fra kontorchef i Statsbanernes Maskinafdeling J. P. A. Andersen har vi modtaget nedenstående:*

Under overskriften »Elektrificering af DSB eller andet« har lokomotivfører A. J. Jørgensen, Sønderborg, skrevet et indlæg i DLT for 5. novbr. 1951. Da dette indlæg øjensynlig rummer en del misforståelser, vil jeg gerne have lov til at anføre følgende:

Det er således en misforståelse, når lokomotivfører Jørgensen mener, at DSB har overladt til Akademiet for de tekniske Videnskaber at finde ud af, hvad der bør gøres for, at økonomien hos DSB kan bedres. Dette problem er langt mere vidtrækkende end det, der i virkeligheden er tale om. Den opgave, som er stillet Akademiet af Statsbanerne, er at finde ud af, om der er behov og økonomisk basis for at gå over til elektrisk drift af hovedlinierne inden for Statsbanerne, altså en langt mere begrænset, men alligevel overordentlig betydningsfuld opgave. Når Statsbanerne i dette tilfælde har ment at burde anmode Akademiet om bistand til løsning af denne opgave, skyldes det, at elektrificering ikke uden videre kan betragtes som et specielt til Statsbanerne begrænset spørgsmål, men som bl. a. med hensyn til elektricitetsforsyningen og den overordentlig store kapitalanbringelse har vidtrækkende almen betydning.

Elektrificeringsproblemet har naturligvis været genstand for betydelig opmærksomhed og mange overvejelser inden for Maskinafdelingen, der selv sagt har fundet det som sin pligt at følge udviklingen også på dette område med opmærksomhed, men man har ikke ment, at tiden er moden til en overgang til elektrisk drift.

Den af professor Bendtsen skrevne artikel (oprigtig trykt i »Ingeniøren« for 14. april 1951)

har ikke kunnet ændre Maskinafdelingens opfattelse af spørgsmålet elektrificering.

Det beror på en misforståelse fra lokomotivfører Jørgensens side, når han har fået den opfattelse, at professor Bendtsen har udtalt sig i dette spørgsmål på Akademiets vegne; artiklen står ganske for professorens egen regning. Akademiet har ikke (således som lokomotivfører Jørgensen synes at have opfattet det) blot udpeget en enkelt teknisk ekspert som rådgiver i dette vanskelige spørgsmål, men man har nedsat et udvalg til undersøgelse af sagen for at nå frem til en virkelig alsidig og objektiv bedømmelse, selv om dette nødvendigvis må tage noget længere tid.

Lokomotivfører Jørgensen forstår ikke min slutbemærkning: »Eventuelle ønskelige trafikale forbedringer —« og synes at mene, at der er tale om hemmelighedskræmmeri, når jeg ikke angiver, hvilke forbedringer det drejer sig om. Det er jo muligt, at hr. Jørgensen, når han har læst ovenstående og evt. har læst professor Bendtsens og min artikel engang endnu, forstår bemærkningen: jeg har naturligvis ment, at de forbedringer, som kan opnås ved elektrisk drift, lige så godt eller i hvert fald i det væsentlige, og *langt billigere*, kan opnås ved andre trækkekræfter: men også dette vil Akademiet naturligvis beskæftige sig med.

Det glæder mig, at hr. Jørgensen finder, at den kombination af damp- og dieseldrift, som vi nu har, er den bedst mulige her i landet. Det er jo den linie, Maskinafdelingen har arbejdet på gennem adskillige år og i hvert fald foreløbig fortsætter med; om så forholdene gør en forskydning mellem damp og diesel ønskelig efterhånden, er først og fremmest afhængig af brændselsproblemet.

Lokomotivfører Jørgensen mener, at vor persontogskørsel virker for stift og er for langsom og anbefaler et bedre samarbejde mellem rutebiler og jernbaner. At der i adskillige tilfælde bør og må gøres noget på dette område, er utvivlsomt, men det er et spørgsmål, som bl. a. tangerer samarbejdet mellem baner og biler og ligger uden for de problemer, der her er tale om.



## Ud af mørket

For et stykke tid siden kunne dagspressen fortælle om en tjekkisk lokomotivfører, der med et persontog færdede den tjekkisk-tyske grænse for at komme væk fra det kommunistiske tyranni og ud i friheden. Blandt togets passagerer var også lokomotivføreren familie.

Den modige lokomotivfører, hvis navn er Jaroslav Konvalinka, var fornylig til stede ved International Transportarbejderforbunds generalforsamling i Marseilles. På billedet hilser han på ITF's præsident Robert Bratschi, der ses til venstre. Til højre står ITF's generalsekretær Omer Becu.



## Samarbejdsudvalg

### Møde i 2. Distrikts udvalg den 4. oktober d. å.

*Dagsorden:* 1) Økonomisk oversigt. 2) Trafikforhold i 2. distrikt. 3) Lastbilkørselen i 2. distrikt. 4) Evt. indskrænkning i fordelingen af togplaner. 5) Den årlige inspektion med overbygningsmålervognen indenfor distriktets område (distriktschefen). 6) Befordring af stenvogne fra Løsning grusgrav. 7) Aflæsning af briketter ved maskindepotet i Brande. 8) Reparation af skinnebremser (D. J. F.) 9) Udnyttelse af Statsbanernes kulløsningsanlæg ved Fredericia havn (Fællesorganisationen DSB).

Formanden beklagede, at der var hengået så lang tid siden sidste møde. Dette skyldtes i første omgang sygdom og dernæst ferietiden, der ikke egnede sig så godt til afholdelse af disse møder. Siden sidste møde er lokof. V. *Brundgaard*, Aarhus, udtrådt og lokof. C. *Schmidt*, Nyborg, indtrådt i udvalget. Fraværende var overtrafikinsp. *Holst* og overbaneing. *Due*.

Af den økonomiske oversigt fremgår en del tal, som falder sammen med de fra sidste hovedudvalgsmøde refererede. Formanden bemærkede, at udsigterne for regnskabsåret ikke varsler særligt godt. Personbefordringen skuffer og med takstforhøjelserne pr. 1. juni 1951 må man gøre sig det klart, at forhøjede takster så afgjort nu vil betyde færre rejsende, fordi publikum er indstillet på at finde den billigste befordring. Konkurrencen er også skærpet fra anden side, der henvises her til D. F. D. S.' i hele ferietiden meget lave priser. Statsbanernes forhøjede billetpriser virker også meget uheldigt i forhold til de mange rutebillinier, der ikke har forhøjet taksterne. Der er dog lyspunkter, idet indtægterne for abonnementskortene er steget, ligesom indtægterne for automobiloverførslerne og indtægterne for befordringer på omnibuslinierne er stigende. Godstrafikken har holdt sig ret godt til trods for takstforhøjelserne pr. maj 1951, hvilket i nogen grad skyldes en ret stor transittrafik, men i den senere tid er der dog tendens til mindre stykgodstrafik.

Udgifterne er ikke til at styre. Lagerpriserne på kul er i dag i forhold til samme tid i fjor steget med 45.7 pct. Forhøjelserne af reguleringstillægget til tjenestemændene pr. 1. oktober og reguleringen til ekstraarbejderne pr. 1. september giver udgiftssiden et kraftigt plus opad.

Til den økonomiske oversigt blev stillet flere forespørgsler, som besvaredes af formanden, hvorefter det fastsloges, at Statsbanernes ledelse jo egentlig er uden afgørende indflydelse på det regnskabsmæssige resultat, idet andre faktorer bestemmer både takster og lønninger; desuagtet må der selvfølgelig udvises den strengeste økonomi i alle forhold.

Om trafikforholdene i 2. distrikt kunne distriktschefen bl. a. meddele, at den genåbnede strækning Tønder—Süderlügum som ventet var et dårligt trafikalt foretagende, den kunne kun få virkelig betydning til aflastning af Padborg, hvis der blev indført fælles dansk-tysk veterinærkon-

trol. Forholdene på Storebælt må siges at være bedret, der sejles daglig 30 dobbeltture. Udflugts-togene havde i sommer været et godt aktiv, der er 1. april—15. september indkørt 173,000 kr. ved disse arrangementer. Da det fortrinsvis er de store blade, der arrangerer disse udflugter, bevirker det en hyppig omtale på fordelagtig måde. De ny MO-vogne vil nu indgå med ca. 1 pr. uge. De internationale tog har været endog godt besøgt — i forhold til sidste år en stigning i passagertallet på ca. 30 pct. Det mest mærkbare i køreplanen af 7. oktober er bortfald af togene 23 60 og indsættelse af Mk-Fk i den lokale trafik. 7 store togmaskiner kan udtages af persontrafikken og give mulighed for anvendelse i godstrafikken, hvad der er stærkt påkrævet. Efterårstrafikken er for godset i vognladninger sat kraftigt ind og har bevirket, at der er opstået en ret stor vognmangel. I perioden april—august i år er der læsset 14,000 vogne med vognladningsgods mere end sidste år. Læsning af stykgodsvogne er derimod faldet med ca. 500, en følge af lastbilordningen. Ordningen med lastbiler i stedet for strækningsgodstog har svaret til forventningen, og de opstillede beregninger har holdt. Man har foretaget beregninger for Thybanen, Hr.—Sd. og Hr.—Vj H, hvor lastbilkørsel påtænkes indført fra foråret 1952.

Som et led i rationaliseringen påtænkes indskrænkning i fordeling af togplaner. En forelagt skitse blev nøje gennemgået, og man vil nu i løbet af vinteren ved samarbejde med 1. distrikt søge spørgsmålet løst.

Under behandling af de fra personalet (organisationerne) fremsendte forespørgsler og forslag oplystes, at de alle var grundigt undersøgt. For pkt. 6 kunne oplyses, at personalets henstilling burde været fulgt, når det ikke var sket, skyldtes det formentlig en telefonisk misforståelse, men der var her udvist god interesse fra personalet. Ad nr. 7; det stillede forslag var undersøgt og gav det resultat, at man efter aftale med ekstraarbejderne selv overtager aflæsningen af briketter på lager i Aarhus, længere kan det forhåndenværende aflæsningsmateriale ikke række, og det menes uøkonomisk at anskaffe nye trillebøre, planker m. v.: Ad nr. 8. Dalbremsen i Fredericia har været til reparation i 29 dage. Personalet, der arbejder i dennes område, finder det meget uheldigt, at der ikke findes reservedele, som hurtigt kan indlægges, og store direkte udgifter og måske endnu større trafikale ulemper derved undgås. Der blev af overmaskining givet en meget udførlig redegørelse for dette specielle tilfælde og iøvrigt for eftersyn og reparation af skinnebremser i almindelighed. Der formenes nu at være mulighed for at kunne købe reservedele, og det ville sikkert være både rigtigt og økonomisk forsvarligt at sikre sig visse reservedele. Ad nr. 9. Spørgsmålet vedrører udnyttelse af kapaciteten for kulløsningsanlægget på Fredericia havn. Der blev givet en udførlig redegørelse, hvoraf fremgik, at der i dette forhold er et spørgsmål om transport til de forskellige depoter, herunder belastning af trækraften og udnyttelse af såvel returløbende- som værkstedsvogne.

N. J. Olsen.



## Godtgørelse for dobb. husførelse

### *Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg*

har overfor Generaldirektoratet fremsat forslag til ændring af reglerne for godtgørelse for dobbelt husførelse. Generaldirektoratet kunne ikke i princippet tiltræde Jernbaneorganisationernes Fællesudvalgs forslag, men meddelte, at man fra og med 1. august d. å. og indtil en endelig ordning af det rejste spørgsmål bliver tilvejebragt, foretager en a jour-føring af standardsatserne således:

- I. Såfremt hverken udgiften til kost eller logis er dokumenteret, og der ikke modtages (medtages) mad hjemmefra, ydes 4,00 kr. pr. dag, andrageren har opholdt sig på tjenestestedet. Af det anførte beløb anslås udgiften til logis at udgøre 1,00 kr.
- II. I tilfælde af, at udgiften til logis er dokumenteret, men udgiften til kost ikke er dokumenteret, og der ikke modtages (medtages) mad hjemmefra, godtgøres udgiften til logis fuldt ud, f. s. v. den er rimelig, og der ydes til kosten 3,00 kr. pr. dag, andrageren har opholdt sig på tjenestestedet.
- III. I tilfælde af, at udgiften til logis er dokumenteret, men udgiften til kost ikke er dokumenteret, og at maden modtages (medtages) helt eller delvis hjemmefra, godtgøres udgiften til logis fuldt ud, f. s. v. den er rimelig, og der ydes herudover til kosten:
  - a. Såfremt andrageren får sin morgenmad fra hjemmet, 2,25 kr. for hver dag, han har opholdt sig på tjenestestedet,
  - b. Såfremt andrageren får al sin middagsmad fra hjemmet, 1,50 kr. for hver dag, han har opholdt sig på tjenestestedet,
  - c. Såfremt andrageren får al sin middags- og aftensmad fra hjemmet, 0,75 kr. for hver dag, han har opholdt sig på tjenestestedet,
  - d. Såfremt andrageren får hele sin fulde forplejning fra hjemmet, 0,55 kr. for hver dag, han har opholdt sig på tjenestestedet, og
  - e. Såfremt andrageren ikke nøjagtig kan redegøre for, i hvor stor udstrækning han har fået mad fra hjemmet, 1,50 kr. for hver dag, han har opholdt sig på tjenestestedet.

Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg har tiltrådt, at ovenstående gennemføres som en midlertidig ordning, indtil en fremtidig generel træffes.

## Supplement til tvistrationen

Som bekendt har Generaldirektoratet måttet nedsætte tvistrationen på grund af de knappe tilførsler af bomuldsmaterialer.

Foreningen har under hensyn hertil fremsat krav om en erstatning, og i den anledning er der fra Maskinafdelingen fremsendt en prøve på de såkaldte svedestykker eller viskestykker. Foreningen har godkendt denne prøve, og fra den 1. november vil der blive udleveret 1 stk. pr. måned, og disse kan fornyes ved ombytning.

## »Olsen og Jensen« som nytårshæfte!

Siden vi i 1947 begyndte at bringe vor lille beskudne tegneserie, »Olsen og Jensen«, har den efterhånden vundet sig mange venner, hvoraf ikke så få i den senere tid har opfordret os til at udgive et hæfte med de mange tegninger, der gennem de fire år har været bragt her i bladet.

På grund af de utallige henvendelser har redaktionen efter mange og lange overvejelser besluttet at tage opgaven op og lade fremstille det ønskede hæfte. Betingelserne er imidlertid, at der indløber så mange bestillinger, at oplaget kan blive så stort, at vi kan sikre det økonomiske grundlag for udgivelsen.

Såfremt interessen viser sig at være tilstrækkelig stor, vil hæftet ligge færdigt mellem jul og nytår. Det vil indeholde ca. 50 tegninger og kunne leveres for 2,00 kr.

Bestillinger kan indgives på et almindeligt brevkort med angivelse af stilling, navn og tjenestested, for pensionister nøjagtig adresse, og hvor mange eksemplarer der ønskes. Bestillinger må være redaktionen, Hellerupvej 44, Hellerup, ihændet senest den 12. december d. å.

Red.

## Foreningens lommebog 1952

Om kort tid vil foreningens lommebog 1952 ligge færdig og blive udsendt til medlemmerne gennem afdelingsformanden. Bogen er som sædvanlig ført à jour i de forskellige afsnit, og der er tillige indført nogle nye afsnit bl. a. om kørelærerhonorarer og standardsatser for godtgørelse for dobb. husførelse. Af andet nyt skal nævnes, at der foran i bogen nu findes en oversigtskalender.

*Ugens tippere har ikke så store chancer for at vinde som jernbanemændene har for at komme til skade under udførelsen af tjenesten ved jernbanerne.*

*Af hver 100 jernbanemænd var de 11 ude for ulykkestilfælde under arbejdet i 1949/50, og 2168 ulykker medførte, at der tabtes 51771 arbejdsdage — og mange køre- og natpenge!*

*Tænk på det — og tænk så på, at De i jernbanemændenes eget forsikringselskab: Uheldsforsikringsforeningen, kan hel- eller halvgardere Dem gennem en forsikring for en billig præmie. Tal med en tillidsmand eller skriv til foreningen under adresse: Hovedbanegaarden, København.*





### Tak

Min hjerteligste tak for den store deltagelse ved min mand, lokomotivfører L. K. A. Mahs's lange sygdom, død og begravelse. Tak for de smukke kranse, tak for hver en blomst samt for fanernes tilstedeværelse.

På børns og egne vegne  
*Petra Mahs.*

Hjertelig tak for venlig deltagelse.

*Henny Kobbel og børnene.*  
*Familien Kobbel. Familien Christensen.*

Min hjerteligste tak for den store deltagelse ved min kære mand, pens. lokomotivfører P. Molbeck-Pedersen's død og begravelse.

En særlig tak til lokomotivfører L. C. Knudsen for de smukke mindeord ved graven samt for fanens tilstedeværelse.

*Ellen Molbeck-Pedersen,*  
*Fredericia.*

### Lokomotivførernes sangforening

For sangforeningens medlemmer med damer er der torsdag den 13. december arrangeret besøg på Bryggeriet Stjernen. Mødested og tid: Dr Olgasvej 61 kl. 12,30.

*Bestyrelsen.*



*Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-11-51.*

Lokomotivførerne:

- E. C. L. Brandt, Helgoland, til København Gb.
- O. F. E. C. Koldt, København Gb., til Helgoland.
- L. G. Nielsen, Viborg, til Aarhus.
- F. I. Nielsen, Padborg, til Aarhus.
- G. V. Laursen, Brande, til Aarhus.
- C. V. S. Hansen, Padborg, til Aarhus.

*Forflyttelse efter ansøgning pr. 10-11-51.*

Lokomotivfyrbøder:

- I. J. Christensen, Padborg, til Struer.

*Forflyttelse efter ansøgning pr. 14-11-51.*

Lokomotivfyrbøder:

- J. C. K. Nielsen, Korsør, til Aarhus.

*Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-12-51.*

Lokomotivfyrbøderne:

- H. C. E. Kristiansen, København Gb, til Næstved.
- H. A. Laursen, Fredericia, til Aarhus.

*Ansæt som lokomotivfyrbødere pr. 1-12-51.*

Lokomotivfyrbøderaspiranterne:

- K. Jakobsen, Herning, i Aarhus.
- H. C. Høding, Kalundborg, i København Gb.

Afsked.

Lokomotivførerne:

- M. H. Sorensen, Fredericia, afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (31-12-51).
- J. K. J. Larsen, Thisted, afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-12-51).
- A. Helt, Aarhus, afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-12-51).
- C. F. Therkildsen, Helgoland, afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (31-1-52).
- H. V. K. Agenholt, København Gb., afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-1-52).

### MEDLEMSLISTEN

*Optaget som ekstraordinære medlemmer pr. 1-11-51.*

Pens. lokomotivfører J. C. H. Kok, Marselisborgalle 36, 2., Aarhus.

Pens. lokomotivfører G. Hansen, St. Blichersgade 17, 2., Randers.

Pens. lokomotivfører A. J. Borg, Gl. Kalkbrænderivej 42, København.

Pens. lokomotivfører C. P. Simonsen, Acasiavej 16, 1., Slagelse.

*Optaget som ekstraordinært medlem pr. 1-12-51.*

Pens. lokomotivfører U. Sørensen, Storegade 2, Skern.

### NYE ADRESSER

Lokomotivførerafdelingen:

Randers: Kassererens adresse rettes til: Gethersvej 10A.

Lokomotivfyrbøderafdelingen:

Roskilde: Formandens navn og adresse rettes til: K. E. Lund-Jensen, Duebrødrevej 32, 1.

### Byttelejligheder

Stor solrig og velholdt 2 vær. lejlighed med døgnbrænder, leje 50 kr. mdl., i Aarhus, ønskes byttet med tilsvarende i København.

Politibetjent *Torben Andersen,*

Oldensti 12, København S.,

eller

Horsensgade 7, 3. th., Aarhus.

2½ værelses lejlighed i Nyborg (beliggende i villa-kvarter) ønskes byttet med 2½—3 værelses lejlighed i København, Hillerød eller Roskilde.

Vognopsynsmand *J. E. Jørgensen,*

vognopsyn II,

København H., V.

*Nyborg—Fredericia.*

3½ værelses lejlighed i Nyborg ønskes byttet med 2½ værelses i Fredericia.

*A. C. Petersen,*

Nr. Voldgade 74, Nyborg.



Forlang

## KAFFE

fra P. M. BRUUN's Kafferisteri  
(Ved A. M. Petersen)

Besøg „Kurhotellet“

Nyborg Strand . Tlf. 112

## A/s C. F. Schalburg

VINGAARDEN I NYBORG  
Grundlagt 7. Juni 1817

„Industrirestauranten“

God Mad - Moderate Priser - Høflig Betjening  
Telefon Nyborg 1313 - Otto Larsen (Ny Vært)

## H. KONGGAARD

Murermester                      Entreprenør

Kronprinsensgade 10 . Telefon Nyborg 27

## NYBORG DAMPVASKERI OG TRI-RENSERI

Kemisk Tøjrensning  
Telefon 54

## I. KRUSE & BECH

Vand-  
Gas- & Lysinstallationer  
Telf. Nyborg 144, 381-1144

## JOHS. WICHMANN'S Træskoforretning

anbefales  
d'Hrr. Lokomotivmænd

## HJ. MARTENS EFT.

v/ Peter Christensen  
Guldsmed    Nørregade 6,  
& Gravør    Nyborg, Tlf. 369

## Østervembs VINSTUE

anbefales

## Weinrich Nielsens

Bageri og Conditori  
anbefales

## WERNER HANSEN Urmager og Guldsmed

Mellemgade 15  
Nyborg  
Telefon 530

Nyborg Ligkistemagasin  
K. Jacobsen    Snekermester  
Besøger alt vedr. Begravelse el.  
Ligbrænding. Grdl. 1897  
v/ Slottet . Tlf. 171

Papirvarer . Aviser  
Telegrammer . Ugeblade  
**TURISTKIOSKEN**  
Tlf. Nyborg 454

## C. Knackstredt

Tlf. Nyborg 550

★

Spec.: Kranse, Buketter,  
Planter og Potte-Kultur  
Direkte Salg fra Drivhus

Ingen Butiksleje  
derfor billigste Priser



## Engelsk Beklædnings-Magasin

Telefon 346    NYBORG    Telefon 346

Bevar  
Beskyt  
Forskøn  
MAL!

## Nyborg Tapet- og Farvelager

C. Østergaard Jensen  
Nr. Voldgade 66 . Tlf. 283

## Nyborg Kulimport og Nyborg Cichorietørreri A/s

Telefon 15 og 23

## Bødtcher-Jensen

Kongegade, Nyborg, Tlf. 33

Bøger  
Papir  
Musik

## Drevsen & Nellemann

NYBORG - TELF. 25 og 189  
Isenkram-, Støbegods-, Glas-, Porcelæn- og  
Udstyrsforretning

## Cafe FÆRGEGAARDEN

Godt Madsted . Billige Priser . Tlf. Nyborg 582

Forlang!

Carlsminde

øl og vand

## Nyborg Jernstøberi

Telf. 76 — 231

## RICHARD LEHN

1. Kl. Herreekviperings Tlf. Nyborg 68

## N. Urban Sørensen

Nyborg  
Telf. 111 2 L.  
Altid 1ste Kl. Varer





### Chr. Christensen

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

### Thorvald Torntoft AARHUS

Frederiks Alle 116 Tlf. 2551  
**Isenkram.  
Køkkenudstyr, Glas,  
Porcelæn og Fiskegrejer**

### Jensen & Nielsen

Kirkegaardsvej 1, Aarhus, Tlf. 1379

Stort  
Udvalg i  
Grav-  
monumenter

Aktieselskabet

### AARHUUS PRIVATBANK

Aarhus København

Alle Radio-Nyheder paa et Sted:

### GREGERS Radio

Frederiks Alle 45, Aarhus, Tlf. 6537

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



### 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

Kedelrensningsvædskan »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  
ELEKTRO-INSTALLATØR

Tlf. 45    Brande

### Lad male

Alt moderne Malerarbejde udføres

Age 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

Frukt - Blomster - Kranse

### M. BALLEs EFTF.

v/ Nøhrkorn

Brande . Telf. 1

### Børge Andersen

Slagterforretning

Brandlundsvej 1, Brande  
Tlf. 187