

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING

NUMMER 7

5. APRIL 1951

51. ÅRGANG

NYT TØJ PÅ KONTO

Kamgarn efter mål kr. 282,00
Kamgarnshabitter . . - 250,00
Sportsjakker . . . fra - 126,00
Kamgarnsbenkl. fra - 56,00
Damefrakker - 195,00
Jiggers - 98,00
Kamgarnsdragt . . . - 269,00



Leverandør til
tjenestemænd
gennem 25 år -

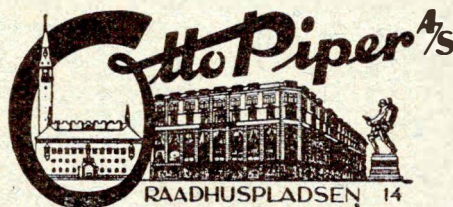
J. ALBERTSEN

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

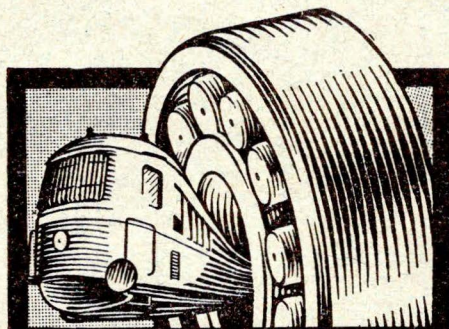
FIONETTE

Regnfrakker

Sengeudstyr - Hvidevarer - Gardiner - Gulvtæpper



Leverandør
til De danske
Statsbaner og
til Dansk Lo-
komotivmands
Forenings
Feriehjem



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



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, Ejlskovsgade 22. Telefon: 2316



Danmarks
første
PILSNER..

TUBORG

BRILLER

Nørrevold 68, Tlf. Byen 2006

Felix Schmidt's
Eftf.

v/ V. Hoffgaard

Leverandør
til Sygekassen

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



Statsanstalten for Livsforsikring

Eneste statsgaranterede Livsforsikringsanstalt

Billige Præmier * Kontant Bonus

Hovedkontor: Havnegade 23, København K

Urmager ved Statsbanerne

L. Beyer Holgersen & Søn

(C. Weistrups Eftf.) Grundlagt 1856

Colbjørnsensgade 17, Kbhvn. V, Tlf. Vester 2637



Indr. Varem.

Søborg Vognfjeder-Fabrik

Brdr. Christensen

Vangedevej 235 . Tlf. Søborg 189 og 1160

*

Alt i Luksus-, Last- og Waggonfjeder
Reparationer leveres omgaaende
Forchromede Kofangere og Bagagebærere

Vesterbros Ligkistemagasin

Chr. F. Christensen
Enghavevej 31
Telefon: Eva 1404

Begravelser og Ligbrænding
besorges 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

A/s Emdrup Dampvaskeri
Ryvang 6000

Nyd Kaffen i »LIDO«

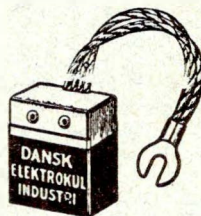
Kaffesalonen LIDO

Vesterbrogade 4 (ved Hovedbanegaarden)

De forenede Kulimportører

KUL og KOKS

Holmens Kanal 5 . København K
Telefon 211



Klingseyvej 6, Kbhvn.
Telefon Damsø 3132



Hygiejniske Gummivarer
Katalog gratis

Amk. Gummivare Industri
Vestergade 3 . København K
Tlf. Byen 4195

Jernbanevogne af enhver Konstruktion

VOGNFABRIKKEN
SCANDIA A/s
RANDERS

A/s FRICHS, AARHUS

JERNKONSTRUKTIONER OG BEHOLDERE
JERN-, STAAL- OG ALUMINIUM-STØBEGODS
PRESSEARBEJDE OG SMEDEGODS



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 7 - 51. ÅRGANG

5. APRIL 1951



Indhold:

Udvidet samarbejde. »De fire jernbaneorganisationers marketenteri-udvalg«	73
Nordisk nyt — Finland — Lokomotivmangel og De olympiske Lege	74
Ferie- og Rekreativshjemmet kalder	75
Fra medlemskredsen	76
Pennevenner søges	81
Byttelejlighed	81
Kongressens delegerede	81
Midlertidigt løntillæg, reguleringstillæg, funktionsvederlag, honorarer og de særlige ydelser	82
Under DLF	83
Nye adresser	83
Medlemslisten	83
Personalia	83
Ansøgningsskema til Ferie- og Rekreativshjemmet	84



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.

Udvidet samarbejde

»De fire jernbaneorganisationers marketenteri-udvalg«

Den 1. april kunne de fire jernbaneorganisationer: Fællesorganisationen DSB, Jernbaneforeningen, Dansk Jernbane Forbund og Dansk Lokomotivmands Forening føje en ny kooperativ institution ind i det bestående samarbejde, idet »De fire jernbaneorganisationers marketenteri-udvalg« fra denne dato er en kendsgerning. Dette betyder dog ikke, at marketenteri-drift er af ny dato og et ukendt begreb indenfor jernbanemændenes rækker.

Fællesorganisationen DSB og Dansk Lokomotivmands Forening har siden november 1921 i fællesskab stået for ledelsen af Centralværkstedernes Marketenteri, København og marketenteriet ved Maskindepotet Gb. Fra ganske små udsalg, hvorfra der i de første år kun forhandlede drikkevarer, er disse forretninger efterhånden vokset op til at blive et virkeligt gode for medlemmerne, hvor de nu ikke alene kan købe øl, mælk, vand og kaffe, men også små varme retter og de nødvendighedsartikler, der hører til den daglige tilværelse. Sammen med den udvidede handel er bygningerne vokset og blevet moderniseret efter tidens krav, så den danske arbejder og tjenestemand ved statsbanerne kan indtage sine måltider under hyggelige og hygiejniske forhold.

I de snart 30 år dette fællesskab har bestået, er antallet af marketenderier tillige blevet udvidet ved oprettelse af nye i forbindelse med bygning af nye remiser og værksteder og ved indretning af marketenderier i allerede eksisterende områder, hvor antallet af beskæftigede har gjort det påkrævet. Under de to organisationer hørte således — indtil 31. marts i år — foruden de allerede nævnte, marketenderierne ved maskindepoterne Fredericia, Helgoland, Enghave og Aarhus, sidstnævnte er fra 1. april lagt ind under de fires ledelse.

En betydningsfuld udvikling i det cooperative arbejde blandt jernbanemændene er på denne måde gennemført. Skal denne imidlertid fortsætte, nytter det ikke at standse op med de marketenderier, der er behov for, og som kan oprettes på de tjenestesteder, hvor disse to organisationer har medlemmer, men der må søges tilvejebragt interesse for sagen også blandt medlemmerne i de andre to jernbaneorganisationer. Det er en af de opgaver den nye sammenslutning skal påtage sig i fremtiden og dermed starte marketenderier på de tjenestesteder, hvor det er påkrævet og derigennem yde medlemmerne de goder, der følger hermed.

En del af jernbaneforbundets og Jernbaneforeningens medlemmer er naturligvis allerede og har gennem flere år været kunder i de forretninger, fællesorganisationen og DLF er indehavere af, og kender derfor betydningen af og værdien i kooperativ marketenteri-drift. En enkelt afdeling indenfor jernbaneforbundet, nemlig den københavnske fællesafdeling, har også

Finland.

Lokomotivmangel og De olympiske Lege.

Blandt finske jernbanemænd hersker der nogen utilfredshed med, at statsjernbanens budget skal påvirkes af De olympiske Lege, derved, at nye personvogne skal bygges for at tilfredsstille behovet under den kortvarige tilstrømningsperiode og på en tid, hvor en stor del af persontrafikken på jernbanerne overgår til busstrafik på landevejene. Selvom det rullende materiel i denne henseende tiltrænger en komplettering og modernisering, mener man, at nationaløkonomisk burde der vises større interesse for at afhjælpe godstrafikens behov ved anskaffelse af flere lokomotiver og godsvogne.

Antallet af lokomotiver, der er i drift, er kun 821, og det kan ikke forøges nævneværdigt indenfor de nærmeste år. Ganske vist forekommer der komplettering, men den imponerer ikke. I de senere år har statsjernbanerne leveret 12 nye lokomotiver, af hvilke 3 var større godstogslokomotiver, 1 var et mindre amerikansk såkaldt Marshall-lokomotiv, og 8 godstogslokomotiver, som man har købt i Danmark. Da man i samme tidsrum udrangerede 9 lokomotiver og solgte 2, der var uanvendelige i statsjernbanernes tjeneste, blev forøgelsen af lokomotiver således kun 1.

I denne vinter er der leveret 3 tunge godstogslokomotiver af Risto-typen og næste år skal der leveres 2 lettere lokomotiver, men yderligere bestillinger kan der foreløbig ikke ventes bevillinger til.

Af den bestående lokomotivpark er 30 pct. 40 år gammel, 7 pct. er fra før århundredskiftet og 22,5 pct. fra tiden 1900—1910. Af det totale antal lokomotiver er 500 til brændefyring og 30 til tørvefyring samt 300 til kulfyring.

Det aktuelle nyanskaffelsesbehov skønner man i jernbanestyrelsen til ca. 50 lokomotiver, af hvilke man først og fremmest ønsker de kraftige godstogslokomotiver af Risto-typen. For tiden må man i udstrakt grad benytte sig af forspand på grund af mangel på store lokomotivtyper.

i nogle år drevet marketenderiet på Københavns godsbaneterræn umiddelbart ved pakhusene, men driften heraf har ikke været på kooperativ basis. Den daglige ledelse har i udstrakt grad været overladt privat initiativ og derfor ikke haft den samme betydning for de tjenestemænd, der danner kundekredsen. Varerpriserne bliver under sådanne forhold ofte højere end dem, der bør være gældende i et marketenderi — hvilket da også viste sig at tilfældet var her — ligesom den pågældendes afdelings indflydelse på priserne var minimal, hvorfor overskudet ikke blev anvendt i prisregulerende øjemed til medlemmernes fordel.

Et godt vidnesbyrd om betydningen af, at marketenderierne ledes af organisationerne, under den rigtige cooperative form, har vi ikke mindst fra dette marketenderi, der i ca. 1 år — efter opfordring — har været underlagt samme ledelse, som de øvrige københavnske marketenderier. Til trods for en væsentlig nedsættelse af priserne og inddragning af salg af varer, der ikke hører hjemme i sådanne forretninger, men som til gengæld indbringer en god indtægt, har det været muligt at oparbejde et mindre overskud, skønt forretningen året forud havde givet underskud.

Det nye udvalgs domæne bliver i første omgang det her omtalte marketenderi, marketenderiet ved Aarhus maskindepot og et, der er under opførelse på Nørrebros godsstation. De tre marketenderier ved de københavnske maskindepoter og det, der findes ved Fredericia maskindepot, samt det store på Centralværkstederne København forbliver — i hvert fald indtil videre — under fællesorganisationens og DLF's ledelse. Overtagelsen af disse er af en mere omfattende karakter og kræver mere vidtgående overenskomster, der nødvendigvis må vente, til man har et overblik over, hvor stor udviklingen bliver efter sammenslutningen.

Men det er heller ikke antallet af de marketenderier, der nu har de fire organisationer som ledelse, der er udtrykket for den nye institution indenfor jernbaneorganisationerne, men den udbygning af samarbejdet, der herved har fundet sted. I lighed med, hvad tilfældet har været gennem flere år indenfor forsikringsbranchen, hvor organisationerne i fællesskab har oparbejdet forsikringsforeninger for tegning af gode og billige forsikringer for medlemmerne, skal de nu i fremtiden udvide den allerede grundlagte marketenderiidé med det kendte formål for øje at skaffe gode, men billige varer, som kan nydes i lyse og venlige lokaler. Arbejdet hermed bliver dog ikke alene organisationernes, men også statsbanernes administration har indflydelse herpå, og dette ikke mindst i henseende til indretning af lokalerne og disses udsmykning; men også her har vi gode erfaringer og har altid mødt god forståelse, når nye marketenderier er blevet opført. Ganske vist er ikke så få år svundet hen, siden tegningerne til ombygningen i Aarhus blev udarbejdet og godkendt, men krigens år og stadige restriktioner for bevilling af byggematerialer har her haft sin indflydelse; det er dog vort håb, at arbejdet snart påbegyndes, så også personalet i denne by må få et marketenderi med de velkendte og indbydende lokaler.

Ferie- og Rekreationshjemmet kalder



Trods det svigtende forårsvejr er våren på vej og tiden inde til at planlægge, hvor den kommende sommerferie skal tilbringes.

Feriehjemsudvalget og økonomaen har drøftet vort feriehjems kommende sæson og besluttet at åbne den 30. maj og afslutte ferieopholdene den 1. september, hvorefter deltagerne i tillidsmandskurset rykker ind til et 8-dages studieophold. I år falder pinsen desværre så tidlig, at det ikke er muligt at indlægge denne i sæsonen.

I lighed med tidligere år må vi af hensyn til administrationen af de mange ansøgninger henstille, at der til anmeldelse af ophold kun anvendes den formular, der sammen med prislisen findes her i bladet side 84, og som iøvrigt også vil blive optrykt i det følgende nummer.

Ansøgninger modtages fra 15. april og skal indsendes under adressen: *Dansk Lokomotivmands Forening, Hellerupvej 44, Hellerup. Kuverten bedes mærket: »Feriehjemmet«.*

Traditionen tro ved vi, at mange af vore medlemmer igen i år henlægger ferien til foreningens feriehem, og da vi gerne vil imødekomme så mange som muligt, vil der almindeligvis kun kunne bevilges ophold i indtil 14 dage — ankomst- og afrejsedagen indbefattet. Ankomst og afrejse kan ikke finde sted på søndage.

Også i år appellerer vi til pensionister og enker om så vidt gør ligt at søge ophold udenfor skolernes ferieperiode, det betyder en stor hjælp i bestræbelserne for at yde så mange som muligt ferieophold.

Af hensyn til nye medlemmer og de, der ikke tidligere har besøgt hjemmet, skal vi til orientering oplyse, at feriehjemmet ligger ved Røsnæs ved Kalundborg fjord, ca. 6 km fra Kalundborg station, hvorfra transport kan ske med rutebil til Kysthospitalet, herfra er der ca. 15 min. gang; eller med taxa, der har holdeplads umiddelbart udenfor stationen og som naturligvis kører lige til døren; prisen herfor er ca. 8,00 kr.

På given foranledning henledes opmærksomheden på, at kun foreningens kontor modtager ansøgninger om ophold. Hjemmets økonoma er således ikke i stand til at imødekomme eventuelle henvendelser; belægningsplanen udarbejdes på kontoret, hvorfra bekræftelser på ophold med mere udsendes, ligesom alle oplysninger hjemmet vedrørende kan fås her.

Legat til rekreationsophold

I forbindelse med feriehjemmets åbning henledes opmærksomheden på det oprettede legat, hvis formål er at yde lokomotivmænd, disses hustruer eller enker efter lokomotivmænd, som trænger til rekreation, et ophold på Dansk Lokomotivmands Forenings Ferie- og Rekreationshjem enten helt uden betaling eller mod nedsat betaling.

Kun medlemmer af Dansk Lokomotivmands Forening, hustruer til — henholdsvis enker efter medlemmer kan komme i betragtning ved uddeeling af legatet.

Ansøgninger om legatet tilstilles Dansk Lokomotivmands Forenings hovedbestyrelse.

Det haster!!

At der er mange måder at læse et cirkulære på, må man sande, når man studerer de indlæg, der (fra dem, der er modstandere af, at DLF tilslutter sig »De samvirkende Fagforbund«) i den sidste tid er blevet optrykt i »det blå blad«.

På trods af, at forslagsstilleren, denne gang Fredericia afdelingerne, både i cirkulæret og ved artikler i dette blad klart har givet udtryk for, hvorfor de ønsker indmeldelsen i DsF, og hvorledes de ønsker denne skal foregå, bruger man dog stadig i disse nej-artikler udtryk som »fratagelse af individets selvbestemmelsesret«, »diktatur«, »kræfter i udvikling, som vil søge at undgå en urafstemning«, men måske er disse udtryk kun taget med for at dække over det magre indhold, disse artikler indeholder. Der er ingen, absolut ingen, der vil drømme om at fratage medlemmerne deres selvbestemmelsesret. Det der ønskes er, kort og klart dette, at forslaget behandles og afgøres ude i afdelingerne, at man her finder frem til afdelingernes standpunkt, enten ved en generalforsamlingsbeslutning eller ved en lokal urafstemning. Forslagets behandling må være tilendebragt forinden kongressen, hvilket forøvrigt fremgår tydeligt af Fa afd. cirkulære, og hermed må opføre sig al tale om, at »nogen vil undgå medlemmernes selvbestemmelsesret«.

Noget ganske andet er, om man ude i afdelingerne indtil nu har gjort nok, for at få spørgsmålet belyst tilstrækkeligt, for ikke at spørge, om man overhovedet har gjort noget, og her er det beskæmmende at kunne konstatere, at en af landets største afdelinger overhovedet ikke har ønsket at tale ud om forslaget.

Enhver generalforsamling eller kongres i DLF giver udtryk for utilfredshed med vor lønmæssige placering i forhold til vort arbejde og i forhold til andre nærliggende fag. Det fags udøvere, fra hvilke vi udgik, har i dag, også indenfor DSB en betydelig større indtægt end vi, uden derfor at skulle have været igennem en aspiranttid, med den dermed følgende meruddannelse og mindre indtægt. Ligger der ikke alene heri et klart tegn på, at DsF's arbejdsområde er nået helt ind til os, og at vi også kunne få fordel ud af at være tilsluttet metalarbejderkartellet indenfor DsF. Med al respekt for vore øvrige organisationsmæssige forbindelser indenfor DSB, er det dog dem, der har »skoen på, der ved, hvor den trykkes«, det er den, der har samme faglige uddannelse og faglige forståelse af vort arbejde, der bedst forstår vore krav og mål, og her må metalarbejderkartellet med DS og MF i spidsen være vore nærmeste medarbejdere, hos hvem vi kan finde den største støtte.

Der er i øjeblikket røster fremme om en ny lønningsrevision, ganske vist ikke fra C. O. I., men fra de øvrige tjenestemandorganisationer, skulle en sådan komme, ville det dog være ganske godt at have smedene til rygstød, således at vi ikke som

ved sidste lønningsrevision, skal ud og bede om støtte ved en eventuel konflikt, for en sådan kan jo komme, selv om vi ikke har strejkeret, vort sammenhold i DLF skulle gerne være så stærkt, at man fandt midlerne til at vise de folk på plads, der eventuelt vil sidde vore krav for nær.

Jeg bemærker kun disse ting, for om muligt at ramme nogle af de forhold, der ligger os mest på sinde. Men jeg finder det betegnende for de, der her i bladet har givet udtryk for deres modvilje mod indmeldelsestanken, at de ikke har kunnet finde andre saglige argumenter for deres væggen end bidraget på 5 øre om ugen til den socialdemokratiske presse, på trods af, at de samme kolleger ganske godt ved, at denne presse er den eneste her i landet, der taler og altid har talt arbejderens sag, naturligvis fordi den er arbejderens egen, og ikke skal stå til regnskab for andre, end de tusinder af danske arbejdere, der med deres ugentlige femøre danner baggrunden for denne presse.

Må jeg have lov til at stille læseren overfor nogle enkelte spørgsmål:

Ønsker du ikke at være med til at kæmpe for at få et økonomisk demokrati i Danmark, hvor alle har ret og mulighed for at kontrollere udgifter og indtægterne i hele den danske husholdning, og være medbestemmende om priser og avancer, både for produktionslederen og arbejderen?

Ønsker du ikke at være medbestemmende, når det gælder udarbejdelse og forbedring af lovkompleks, som Ulykkesforsikringslov, Arbejderbeskyttelseslov, Alders- og Invalidelov, Lærlingelov, Ferielov m. m., altsammen goder, som vi høster gavn af selv, eller vor nærmeste familie?

Ønsker du ikke at støtte og opretholde Arbejderens Erhvervsråd, der på lige fod med Landbrugsrådet, Industrirådet, Grosserersocietetet, Provinshandelskammeret, deltager i landets løbende handelsforhandlinger til gavn for den danske arbejder?

Ønsker du ikke at være medbestemmende, når der er tale om fastlæggelse af pristalsfamiliens budget?

Hvis du ønsker at være med her, (og det er dog kun et ganske lille udsnit af de ting, DsF arbejder med) så må det dog også stå dig klart, at vi må få vort medlemsskab i orden snarest muligt og dermed sikre os at vore repræsentanter får sæde der, hvor disse, for os, så livsvigtige ting afgøres, og en ting til, hvis der er forhold vedrørende DsF, man er utilfreds med, gives der ingen anden mulighed for at få fejlene rettet, end en indmeldelse.

Vel skal vi betale kontingent for at være medlem af DsF, men det kan ikke være kontingentets størrelse, der kan virke afskrækkende. Lad os gøre det klart for os, hvad det koster. Først et fast bidrag på 1 kr. 52 øre om året, dernæst 5 øre om ugen til den socialdemokratiske presse, plus 3 øre om ugen til byggefonden til oprettelse af de nye arbejderhøjskoler. I alt 5 kr. 68 øre om året, eller om man vil 47,2 øre om måneden. Altsammen selvfølgelig pr. medlem.

Jamen, hvad så, hvis et af de andre forbund går i strejke, skal vi så betale, spørges der. Lad

mig hertil slå fast, (uanset at DLF altid har været yderst forstående, når det drejede sig om støtte til andre konfliktramte arbejdere, og at der ikke i den sidste snes år har været strejker i Danmark, hvor DsF har været støttegiver) at det fremgår af lovene for DsF's virksomhed, at de enkelte tilsluttede fag selv afgør, om de vil deltage i en evt. strejke, og hvorledes de vil deltage, ved økonomisk støtte eller sympatistrejke.

Hvis man erkender alt dette, hvor er så baggrunden for den stadige vægren ved indmeldelsen. Hvis den ligger i en angst for nærmere tilknytning til de ufaglærte arbejdere, hvad jeg ikke håber den gør, så må tiden absolut være inde nu til at knytte stærkere forbindelse med de fag, der står os nærmest i uddannelse. Jeg siger dette, på baggrund af de udtalelser, der faldt ved nytårstide, af de ledende mænd indenfor den danske arbejderbevægelse. For hvis talen er om industriforbund, og dette bliver til virkelighed, skal vi, tror jeg, nu så hurtigt som muligt finde vor plads, for ikke at det skal gå os som vore svenske kolleger, jeg tror ikke, de befinder sig godt i deres industriforbund.

Lad os dog i videst mulig omfang selv skabe baggrunden for vore tjenestetids-, ferie- og lønkrav, lad os give vor hovedbestyrelse al den slagkraft i hænde vi kan, for at fremme vore ønsker og krav, og lad os ikke i dette tilfælde spare de ører om måneden, indmeldelsen koster, for måske senere at skulle sande, at vi har »sparet på skillingen og ladet kronen rulle«.

Lokf. C. Søgaard Hansen,
Padborg.

Indmeldelse i DSF?

Foranlediget af nogle af de her i bladet i den sidste tid fremkomne indlæg samt af løsvrevne sætninger og argumenter, som høres blandt medlemmerne, og som begge dele afslører en ringe indsigt i, samt en endnu ringere forståelse af den sociale side af ovenstående emne, føler jeg mig fristet til at fremkomme med en del argumenter og kendsgerninger, som taler for sig selv.

Jeg deler nemlig ikke fuldt den opfattelse, redaktøren giver udtryk for i DLT nr. 2, 1951, når han skriver, at modstanden mod indmeldelse i DsF ikke skyldes manglende indsigt og forståelse af DsF's indflydelse for fagbevægelsen — nationalt — internationalt — o. s. v. Min modsatte opfattelse heraf tilskrives sig de i forhold til modstanden få og ret ensidige argumenter, der fremføres mod en indmeldelse, og jeg vil derfor fremkomme med en kort opremsning af nogle af de, også for lokomotivmændene vigtige områder, hvor DsF har og fortsat øver indflydelse — en indflydelse vi alle mere eller mindre nyder godt af.

DsF er gennem et mangeårigt målbevidst arbejde blevet en magtfaktor, som hele samfundet og ikke mindst regering og rigsdag nødvendigvis må regne med. Dette har givet sig udslag på mangfoldige områder — bl. a. på lovgivningen har DsF indvirket stærkt. Arbejderbeskyttelseslovgivn. — forsikringslovgivn. — ferielovgivn. — lærlinglov-

givn. 8-timers dagen — m. m. er i det væsentligste skabt af DsF og Socialdemokratiet i samarbejde.

På mange andre områder nyder vi også godt af, hvad DsF har skabt — Arbejdernes Oplysningsforen., direkte oprettet af DsF, benytter vi med fordel — DsF's Højskole benytter vi — Dansk Folkeferie, oprettet af DsF, står til vor disposition.

På det kooperative område har DsF medvirket stærkt ved oprettelse af virksomheder — fællesbagerier — brugs- og brændselsforeninger — andelsbyggeri o. l. Altsammen virker prisregulerende til gunst for os.

Een af de betydningsfuldeste institutioner, DsF har oprettet, er Arbejdernes Erhvervsråd, som deltager på lige fod med andre erhvervsorg. som Industrirådet, Grosserer Societetet — Landbrugsrådet — Provinshandelskammeret — i alle vigtige drøftelser i forbindelse med løbende handelsforhandlinger. Arbejdernes Erhvervsråd deltager i forhandlinger om Marshall-Hjælpens administration både i ind- og udland. Arbejdernes Erhvervsråd er repræsenteret i alle vigtige kommissioner. Deltager i forhandling med varedirektoratet og handelsministeriet. Følger alle udsving i erhvervslivet af økonomisk art — valutapolitik — pristalsberegninger — monopolaftaler — trustdannelser — priskontrol m. m. Arbejdernes Erhvervsråd er repræsenteret i ca. 35 faste nævn og udvalg — benzinnævn etc. og sætter ind i både presse og derfor regering, hvor det skønnes nødvendigt, særligt forbrugsmæssige synspunkter, hvad der givetvis kommer alle lønmodtagere til gode.

DsF fik oprettet samarbejdsudvalg med den følge, at vi også fik det; samarbejdsudvalg er en forløber for bedriftsråd, der vil betyde fuld kontrol med erhvervslivet og hermed også prisdannelser.

At den rolle DsF spillede, da den siddende regering forsøgte indførelse af et »velstandstal« også var positiv for os, har jeg i en tidligere artikel gjort rede for, og at det også vil være tilfældet i fremtiden, nærer jeg ingen tvivl om.

At det bliver DsF, der først får gennemført en reel arbejdstidsnedsættelse (f. eks. 7 timer) samt 3 ugers ferie til alle, nærer jeg heller ikke tvivl om, da det længe har stået øverst på listen ved overenskomstforhandlinger.

At DsF er repræsenteret i den frie faglige Internationale Ekskutionskomité har allerede været nævnt her i bladet, men at den frie faglige Internationale i dag danner det bedste bolværk mod kommunismen fortjener at understreges.

Her vil jeg slutte den egentlige opremsning, men håber allerede nu at have aflivet lokofører Gjørtvangs bemærkning (her i bladet) om, end at vi ikke kan blive andet end kontingentbetalere, men at vi tværtimod bliver meddelagtige i hele det sociale og kulturelle arbejde, der udføres af DsF, og jeg tilføjer, at DLF's formand automatisk får sæde i DsF's repræsentantskab ved en indmeldelse og altså allerede i starten får medindflydelse på arbejdet indenfor DsF.

Af andre »afskrækkende« argumenter mod en indmeldelse er den økonomiske den fremherskende,

og det er forståeligt, når man i medlemskredsen kan høre medlemmer, der tror at skulle af med et mdl. kontingent af 5—6 kr., men jeg kan nævne, at den største tilsluttede org. i DsF i 1949 pr. medlem ydede ca .4 kr. årligt, (heri indbefattet udgifter til repræsentantskabsmøder, ekstrakontingent etc.) og dette kontingent er mig bekendt kun steget med 3 øre pr. uge for oprettelse af 4 nye højskoler.

Udgifter i forbindelse med evt. strejker kan heller ikke være så afskrækkende og særlig ikke, når lokomotivmændene i forvejen gerne yder hjælp på frivillig basis. Endelig ejer DLF en kampfond på ca. 1/2 million.

Et andet argument, der går igen, og som også har været anvendt her i bladet er, at lokomotivmændene ikke har og ikke får strejkeret og derfor ikke opnår den nødvendige slagkraft; her skal kun anføres, at en kollektiv opsigelse fra lokomotivmændene om nødvendigt har den samme virkning, og en indmeldelse i DsF giver i så fald 100% garanti for, at ikke andre kan optage vort arbejde.

Herefter vil jeg gerne gøre et par bemærkninger til lokfører P. Jensens iøvrigt udmærkede artikel i DLT nr. 2, 1951, hvori P. J. kommer til den konklusion, at der må arbejdes for en højere slutløn til lokoførerne, og heri er vi utvivlsomt mange, der er enige, men det forekommer mig alligevel, at artiklen er for letkøbt, den har det til fælles med mange gode kongresforslag, at alle kan stemme for, men den anviser, ligesom de fleste af disse, kun målet og ikke midlet til at realisere tanken. At stille krav er ingen kunst, at realisere kravene er langt vanskeligere.

Jeg vil dog gætte på, at en realisation alligevel er mulig — og skønt på forhånd værende klar over, at mit tankeeksperiment vil møde skepsis, vil jeg tro, at det netop lader sig realisere gennem DsF.

Som tidligere nævnt her i bladet fremsattes her ved nytårstid offentlige udtalelser fra leder-side om en reorganisation af fagbevægelsen til industriforbund. Sådanne udtalelser lader formode, at det også er nært forestående, og jeg anser derfor, på trods af det korte spænd af tid fra sidste kongresforslag om indmeldelse, tidspunktet for lokomotivmændenes indmeldelse for psykologisk rigtigt, idet en indmeldelse helst må ske, forinden reorganisationen til industriforbund, således at DLF kan komme til at indtage en naturlig placering herindenfor. Herfra er et tankespring til, at vi gennem industriforbundet får forhandlingsret i forhold til staten, hvad enten dette kan ske på løn-lov eller overenskomstbasis. Jeg tror tankeeksperimentet er strategisk rigtigt og vil gøre gældende, at ingen mulighed for at skaffe lokomotivmændene bedre kår må lades ude af betragtning. Det er mit håb, at lokomotivmændene netop nu vil gå ind for en indmeldelse i DsF, at vi ikke en skønne dag vågner op og opdager, at tidspunktet er forpasset.

Sluttelig er kun at bemærke, at alle betragtninger står for egen regning.

Lokomotivfører E. G. Appel, Aarhus.

Indmeldelsen i De samvirkende Fagforbund.

Det synes som om, at genfremstættelsen af forslaget om vor organisations indmeldelse i De samvirkende Fagforbund har vakt den slumrende anti-organisationstanke til live.

I modsætning til Gjortsvang, der endnu i dag siger, at det er sørgeligt og trist at erfare, at der virkelig findes mennesker, der ikke kan eller vil affinde sig med den tanke, at DLF ikke er tilsluttet DsF, kan jeg jo f. eks. sige, lykkeligvis blev det ikke sortseerne, som Gjortsvang gør sig til talsmand for, der i sin tid, da spørgsmålet om oprettelse af DLF stod på dagsordenen, fik majoritet, thi så havde vi jo aldrig fået nogen organisation. Ganske vist var der også den gang nogen modstand mod organisationstanken og enkelte var jo heller ikke dristig ved tanken, idet de gjorde deres indmeldelse betinget af, at der først blev indhentet tilladelse til at stifte vor organisation, noget som nutidens lokomotivmænd sikkert ikke kan forstå, men efter et stort oplysnings- og agitationsarbejde lykkedes det at stifte DLF.

Nu, over 50 år efter og efter at organisationens betydning forlængst er fastslået, melder der sig påny sortseere som med uforstilt harme og tale om, at det ikke er lokomotivmændene værdigt at fremsætte forslag, der er ligeså betydningsfuldt og berettiget som det i sin tid var at foreslå oprettelsen af DLF. For at bruge Gjortsvangs egne ord mener jeg, at det er dette, der er sørgeligt og trist.

Jeg stiller her det spørgsmål: Er det lokomotivmændene værdigt, ganske rolig at lade andre om at skaffe de goder som vi selv i så høj grad er med til at nyde godt af? Kun dem, der ikke vil og ikke kan se dette er rigtigt kan være modstandere af, at lokomotivmændene går ind i fællesskabet med andre og efter ringe evne deltager i fremskaffelsen af de goder, som vi ville være dårlig stillet foruden.

Vor organisation blev stiftet under mottoet: Enighed — Kundskab — Hjælp.

Aldrig har der været anledning til større enighed blandt alle lønarbejdere end nu i øjeblikket. Enighed gør stærk, er der et gammelt ord der siger. Det har sin gyldighed også i dag. Tænk engang på, hvad der ville ske, såfremt man ikke i dag havde haft en magt som DsF at stille op imod de reaktionære anslag, der for tiden rettes mod vore levevilkår. Vi har alle en levende forståelse af, at disse ikke må forringes, men desværre står vi splittet for at afværge anslaget, ihvertfald er vi lokomotivmænd ikke med i dette fællesskab.

Med hensyn til »Kundskab« må jeg desværre indrømme, at det kan se ud til, at der mangler nogen organisationsoplysning iblandt os. Udtalelser som — vi kan aldrig blive andet end betalende medlemmer — eller, hvad fordel kan vi have — tyder derpå. Det er i grunden beskæmmende at høre sådanne udtalelser. Det vidner om, at idealismen er afløst af noget så grimt som egoisme. Vore pionerer talte så vist ikke om, hvad får du for det, nej, det var troen på sammenholdets store betydning, der omsider bragte deres idealistiske tanker til sejr blandt sortseerne. Ligeledes tales

der om, at vi ikke har strejkeret. Dette er selvfølgelig rigtigt, vi er under alle forhold henvist til ad forhandlingens vej at tilkæmpe os forbedringer, såvel af økonomisk som arbejdsmæssig art og netop derfor er det af største betydning for opnåelse af gode resultater, at vi har en stor og fast sammentømret organisation i ryggen, når vore krav fremsættes. Ingen kan vel for alvor tro, at vi kan vente støtte fra en organisation, som vi selv vender ryggen til, og dog er jeg bekendt med to tilfælde i vor organisations historie, hvor vor organisation har mødt velvilje fra denne organisation. Er forholdet i det hele taget ikke sådan i dag, at de goder, som organisationerne gennem årene har tilkæmpet, tages som noget selvfølgeligt af mange. Det er en yderst farlig udvikling, thi sløvhed og ligegyldighed vil uvægerlig føre til stagnation og tilbagegang. Skal vore faglige organisationer vedblive at bestå, og det håber jeg, vi alle kan være enige om, at de skal, så må der en aldrig svigtende interesse og enighed til.

Om det sidste ord i vort motto: »Hjælp« vil jeg blot fremføre, at det ville vel være utænkeligt (jeg har i dette øjeblik forsøgt at glemme, hvad der skete i 1924), at danske lokomotivmænd ikke skulle være med til at bringe de ofre, som en eventuel kamp for bedre kår måtte medføre. Men vi skal så sandelig heller ikke gøre os til farisæere og råbe op om vor offervilje i tide og utide, det turde nemlig være en aldeles selvfølge såvist som, at en sådan kamp ganske afgjort også er vor kamp. Det er imidlertid ikke nok at kunne henvise til, at vi ved denne eller hin situation har været så og så offervillige, nej, der er et andet forhold, som er af mindst ligeså stor betydning, nemlig den moralske støtte, og den kan vi kun give ved at slutte kredes med dem, der må påtage sig de økonomiske ofre, og denne moralske støtte har ikke mindst vi lokomotivmænd stor »fordel« af.

Mon ikke også Gjørtsvang tager forskud på lyksaligheden, når han konstaterer, at der i dag er endnu mere modstand mod indmeldelse i DsF. Således som de politiske forhold har udviklet sig i de seneste år må sikkert have medført, at mange har fået øjnene op for, at sammenhold og atter sammenhold er den eneste virkelige barriere, der kan beskytte alle lønmodtagere, også vi lokomotivmænd, mod forringelse af vore levevilkår, eller sagt med andre ord, det er en forsikring, vi må tegne for at bevare det, som vi gennem år har kæmpet for.

Endelig er der jo også sket det, at vor organisation har haft en ikke ringe tilgang af nye medlemmer. Jeg har altid haft en urokkelig tro på vore unge kammeraters sunde dømmekraft, så meget mere som, at de jo lige er overgået fra vor moderorganisation og derfor endnu ikke er forgiftet af snæversynede standpunkter. Derfor tror jeg, at disse unge kammerater forstår den store betydning, det vil have for lokomotivmændene at have den moralske støtte som, ikke alene vor moderorganisation, men hele den danske arbejderklasse, kan give lokomotivmændene ved indmeldelse i De samvirkende Fagforbund.

Carl Schmidt.

De samvirkende!

I vort blad af 20. februar står en artikel ang. DsF, som skulle være indsendt af lokomotivfører Rasmussen, Fredericia, men som ikke er underskrevet med navn; mon det skulle være en forglemmelse eller skulle der måske have stået red. underneden, det sidstnævnte er vel mest sandsynligt, men uanset dette holder vi os til Rasmussen, og da bemeldte artikel særlig er tilegnet mig, bedes følgende venligst optaget i vort blad:

Rasmussen begynder med at erkende, at lokomotivmændene er forfordelt med lønindtægt, og nævner, at de, der valgte værkstedsvejen frem for lokomotivtjenesten, er bedre aflønnet end os. Det har vi længe været vidende om, ligesom vi også ved, at flere andre kategorier inden for etaten, som vi absolut kan sidestilles med — såvel med uddannelse som ansvar — forlængst har overhalet os lønmæssigt set. Det er derfor nærliggende at spørge, hvorfor kan de samvirkende så ikke afhjælpe dette uretfærdige forhold? — Nu ved jeg, hvad Rasmussen og eventuelle meningsfæller straks vil svare, nemlig at vi kan da ikke vente noget sådant, eftersom vi ikke er medlem af DsF. Hertil vil vi føje spørgsmålet: »Hvordan så med Dansk Jernbaneforbund, som jo forlængst er indmeldt i DsF, hvordan gik det til, bl. a. med tjenestetidsreglerne, der i høj grad berører dette forbunds medlemmer, idet der under Stauningregeringen i 1934 og nu sidst Hedtoftregeringen blev forhandlet om forbedring af disse regler, ganske vist — som vi alle ved — med et negativt resultat, og hvorfor kom DsF ikke, da Dansk Jernbaneforbunds medlemmer til hjælp i sligt vigtigt spørgsmål?»

Går vi tilbage til lønningsloven af 1931, på hvilket tidspunkt vi havde en socialdemokratisk regering, tegner billedet sig ikke lysere, idet denne lov helt igennem var udemokratisk: De lavestlønnede fik en lønnedskæring på ca. 3 kr. mdl., medlemmer med 12 års anciennitet 12 kr. mdl., visse embedsklasser et årligt tillæg varierende fra 12—1800 kr. mere årligt. Hvordan kunne dette gennemføres, uden at DsF greb ind? — Jeg skal give dig svaret, Rasmussen: Grunden var og er den, at DsF ikke hverken kan eller vil blande sig op i foranstående forhold, og således vil det fremdeles være. Mon det derfor ikke var på tide, at vi blev skånet for flere postuler om, at vi selv er for svage til at ordne vore egne løn- og tjenestetids-spørgsmål. Den dag vi selv vil det, er vi en af de stærkeste organisationer, idet få som vi har så uafviselige argumenter at føre i marken for en betydelig mere lønmæssig forbedring. Men en betingelse herfor er, at vi selv ved, hvad vi vil; vi kunne måske på dette område lære en del af sygeplejerskerne!

Rasmussen fornægter sig heller ikke den frihed at stille forslag om at fratage os stemmeretten angående indmeldelse i DsF, idet han henviser til forskellige andre spørgsmål, som er vedtaget uden urafstemning, bl. a. lønningslove. Jeg undlader ikke at gøre opmærksom på, at netop dette forhold meget skarpt blev påtalt på den kongres, hvor vi blev stillet over for en bag medlemmernes ryg vedtaget

lønningsslov af 1945, og du nævner også indmeldelsen i ITF, det kunne forøvrigt være interessant at få at vide, hvilken nytte vi har haft af vort medlemskab der udover de fornøjelsesrejser, hovedbestyrelsen har haft og har.

Rasmussen skriver videre, at i de afdelinger, hvor der tidligere er foregået et virkeligt effektivt oplysningsarbejde angående indmeldelse i DsF, har man også set et godt resultat. Ja, Rasmussen, du må være en modig mand, for i din afdeling er det vel småt med et godt resultat! Var det ikke sådan, at på jeres nylig afholdte generalforsamling var afstemning angående DsF således, at der var 19 for og 19 imod, altså blev forslaget udestemt? Dette vidner da ikke om, at du i din afdeling har haft særligt held med oplysning i dette for dig så vigtige spørgsmål.

Mon det ikke ville være klogt, at vi alle som et homogent hele stillede krav til hovedbestyrelsen om at tage arbejdstøjet på og bl. a. få rettet den fejl, at værkstedsarbejde — som du selv er klar over — bliver lønnet bedre end lokomotivtjenesten som foran anført. Og jeg anbefaler, at vi tager ved lære af de særdeles gode resultater, som Jernbaneforeningen har opnået på lønnings- og normeringslove, hvilke resultater enhver kan læse i »Vingehjulet«.

Jeg stillede den forespørgsel i min artikel i bladet af 5. februar 1951: Hvorfor har man ikke bud til Jernbaneforeningens medlemmer angående indmeldelse i DsF, hører de ikke med til den såkaldte kæde, der skulle slutes med vor indmeldelse? Dette ville jeg gerne have svar på.

Rasmussen skriver sluttelig, at når jeg ikke kan eller vil forstå de goder, som DsF har skaffet arbejdere og tjenestemænd, så er jeg i allerhøjeste grad politisk ensrettet. Jeg skal hertil svare: At en sådan påstand er aldeles forfejlet, idet Rasmussen da forhåbentlig ved, at tjenestemændene til enhver tid er afhængig af den siddende regering, hvad enten den har den ene eller anden partifarve, og netop derfor er det klogt af tjenestemændene ikke at skilte for meget med politisk skelen til højre eller venstre, og hvad mig selv angår, skal jeg bl. a. underrette Rasmussen om, at jeg ikke under nogen form er tilsluttet noget politisk parti, og at jeg derfor føler mig aldeles frit stillet til at øve kritik over for et hvilket som helst politisk parti, når jeg finder, der er grund herfor.

K. Højborg Gjortsvang. Hgl.

I debatten om vor forenings eventuelle indmeldelse i DsF har redaktionen stillet bladets spalter til rådighed for medlemskredsen, idet vi som Fredericia afdelinger mener, at spørgsmålet bedst løses, når medlemmerne får talt ud og hver især, som ønsker det, får givet udtryk for deres opfattelse, uanset om de er for eller imod. I en saglig debat er det imidlertid ikke ligegyldigt, hvilke midler man anvender, og når Gjortsvang som indledning denne gang prøver at stemple redaktionen som uærlig, og forsøger at give det indtryk af, at de af lokomotivfører S. A. Rasmussen indsendte artikler skulle været skrevet af en af redaktørerne, burde han udelukkes i den fortsatte diskussion om emnet. En så naiv opfattelse, som at hævde

ovenstående, fordi de pågældende artikler ikke afsluttede med indsenderens navn, åbenbarer imidlertid, hvem Gjortsvang er. Til oplysning tjener, at samtlige originalmanuskripter, modtaget af medlemmerne, opbevares på redaktionen, hvor den tvivlende gerne må få dem at se, og vi forventer, at Gjortsvang benytter sig heraf og senere beklager sine fremsatte påstande.

E. Greve Petersen.

Tillad mig plads for et par ord og spørgsmål angående indmeldelse i DsF.

Vi er mange lokomotivmænd, som mener, at vor DLT er en underafdeling af Socialdemokraten, hvad sidstnævnte ikke gerne vil hedde mere (det har vel en dårlig klang). Jeg ved ikke, hvor mange der kan huske, hvad der stod i omtalte blad i årene 1930—39, bl. a. ved siden af hovedet; dette er dog nu blevet sløjftet (frihed, lighed og broderskab og krævdin ret og gør din pligt). Til det første, frihed, vil jeg sige, at det kan jeg godt forstå er sløjftet, for politisk frihed har vi ikke i dag, når man er medlem af en fagforening. Ganske vist kan vi stemme, hvor vi vil, men gennem de samvirkende, hvoraf hovedparten af kontingentet til DsF går til den socialdemokratiske presse (oplyst af Greve Petersen), så den skal vi støtte, hvad enten vi læser den eller ej.

Men at det er den eneste grund til, at vi skal derind i, vil lokomotivfører S. A. Rasmussen, Fredericia, vel ikke sige, og efter hans alt for store indlæg vil han da også pege på, at vi ikke kan stå uden for, mærkeligt at Rich. Lilje ikke opdagede det, da han var formand, han var dog ellers helt rigtig og kunne forhandle om ture og penge, om ikke ad fordøren så ad køkkendøren. Kan redaktionen eller S. A. Rasmussen komme med nogle beviser for, at DJF har haft fordele af at stå i DsF? En portør har dog ikke fået mere løn end en lokomotivfyrbøder, skønt de begge skal avancere, ganske vist er portøren ikke eller behøver ikke at have gennemgået en læretid, men da det skulle være så godt at komme ind i DsF, bl. a. for at kunne få mere løn, tror nogen da, at DsF skulle hjælpe vor lille forening til at få løn som funktionærer? Jeg gør det ikke, og det skulle vel hovedsageligt være grunden til indmeldelse i DsF. Man må gå ud fra, at lokomotivfyrbøderne skulle have løn som de kørende håndværkere samt advancementstillæg til motorførere og sidst til lokomotivførere. Og hvis grunden kun er den, at Greve Petersen er flov over at komme til Sverige og forhandle uden at være medlem af DsF, som de andre nordiske lokomotivmænd er medlem af, vil jeg bare sige til Greve Petersen: »Send en anden!« Og for det andet er der ikke noget specielt lokomotivmandsforbund i Sverige og Norge, alene det skulle være nok til, at en dansk repræsentant ikke behøver at skamme sig.

Med hensyn til bladets nye ansigt var vi enstemmig enige om på vor generalforsamling her i Odense, at det gamle var pænere og traditionen tro mere talende.

Og var det så ikke en idé at lave det til et fagblad med alle nye foranstaltninger såsom de to udgange på E-mask, skumhane med slampotte og alt

det nye, der kommer på en maskine. Hvorfor er der forøvrigt ikke en dynamo på de nye F-mask., og hvorfor er førerbremserne anbragt på vandkassen i stedet for på kulkassen, hvorfor er skruebremserne sat helt hen til kulåbningen i stedet for sat igennem kulkassen, hvorfor er boretrækket ikke lavet til udblæsning ved damp, når der er sat vandudlader på, og hvorfor er rør til injektor fra afspæringsventilen til injektor ikke af kobber, de jernrør er næsten ikke til at flytte ved udskiftning af injektor. Det samme gør sig gældende med alle ledninger vedrørende luftudstyret, som er svejset i stedet for samlet med muffe.

PS.: Lad det så gå demokratisk og ikke socialdemokratisk af om indmeldelse i DsF og lad det ske ved urafstemning. Jeg tror at kunne sige, at lokomotivfyrbøderen i Lunderskov ellers vil få flere medskyldige.

A. K. J. Hansen,
lokomotivfører.
Odense Syd.

Til oplysning for lokomotivfører Hansen tjener, at kontingentet til DsF årligt udgør kr. 5.68. fordelt således: Administrationsbidrag kr. 1.52 pr. medlem. sarsfonden kr. 2.60 og byggefonden kr. 1.56: som det heraf fremgår er hovedparten af kontingentet ikke tilskud til den socialdemokratiske presse, da den kun får kr. 2.60 pr. medlem årligt. Spørgsmålet om vor indmeldelse i De samvirkende Fagforbund skal ikke stilles i relation til, hvorvidt vi herigennem opnår bedre lønmæssig placering, men alene ud fra det synspunkt, at også vi ønsker at være med der, hvor arbejderbevægelsen gør et stykke arbejde for at støtte den del af befolkningen, der lever og arbejder under samme vilkår, som vi gør, og samtidig for at opnå den organisatoriske støtte, som ikke vil være uvæsentlig i tiden, der kommer.

Jeg må beklage, at der blandt de medlemmer, som er kvalificerede til at repræsentere vor organisation i de nordiske og internationale forhandlinger, ikke er nogen, som ikke vil have samme følelse som undertegnede.

Dit indblik i fagbevægelsen såvel indenfor som udenfor landets grænser er vel undskyldende for de af dig fremførte betragtninger. Åbenbart er du ikke bekendt med, at der eksisterer et norsk lokomotivmandsforbund, der står tilsluttet Norges landsorganisation som selvstændig forening.

Såfremt du har ønsker vedrørende velfærdsforanstaltninger på lokomotiver m. m., kender du formentlig fremgangsmåden på, hvorledes sådanne forslag behandles. Det fremgår ikke af foreningens arkiv, at der fra dig foreligger ønsker af nogen art.

E. Greve Petersen.

Afskedsceremonier på japanske banegårde.

Når en anset personlighed i Japan skal foretage en rejse med jernbane, udspilles der så utroligt mange morsomme foreteelser, som af befolkningen virkelig nydes i alle sine enkeltheder.

Den rejsende begiver sig med sin familie i deres fineste søndagsklæder til banegården allerede en hel time før toget skal afgå. Kolleger og underordnede,

alle med fruer, venner og naboer, selv deres handlende indfinder sig ligeledes på perronen i god tid for at tage afsked med den rejsende.

I tilfælde af, at den eller de rejsende har skolepligtige børn, der skal rejse med, indfinder klasselæreren eller -lærerinden sig med nogle af de øvrige elever også for at tage afsked.

Alle hilser højtideligt de personer, som nu er i færd med at fortage en rejse, med dybe buk og fortæller om de behagelige nyheder, man i den sidste tid har modtaget.

Så snart perronafspærringen åbnes, strømmer alle disse mennesker, ofte langt over hundrede, ind på perronen og hjælper med til at få rejsegodset vel anbragt i toget. Såfremt der endnu er tid nok, hilses og bukkes der endnu engang meget højtideligt for hinanden.

I alle tilfælde, selv i den strengeste kulde midt om vinteren, bliver de rejsende stående ved det åbne kupevindue lige til toget korer.

Så snart afgangssignalet lyder og toget sætter sig i bevægelse, vender alle sig mod hinanden, nejer og bukker endnu engang, hvorefter perronen forlades.

For jernbanen betyder det en stor ekstraindtægt med alle de perronbilletter, der på denne måde loses. Under den anden verdenskrig var al denne afskeds-tagen på banegårdene forbudt af militære sikkerhedsgrunde, men der er ingen tvivl om, at den forlængst er blevet genoptaget.

D. Bech Andersen, lkf., Gb.
(Efter »Für Dich« monatszeitschrift.)

Pennevenner søges.

Østrigske lokomotivmænd søger brevveksling med danske kolleger. Formål: ferieudveksling. Sprog: tysk.

Lokomotivfører J. Schapelwein,
Wien XV/101,
Goldschlagstrasse 58/25.

Byttelejlighed.

Moderne 2 vær. med overværelse i villakvarter, leje 70 kr. mdl., i Fredericia ønskes byttet med en lignende i København eller yderdistrikt.

Katrine Christiansen.
Calvinsvej 43, Fredericia.

Kongressens delegerede

Hovedbestyrelsen vil i forbindelse med kongressen søge at reservere hotelværelser til de delegerede, der ønsker det. Anmodning herom må derfor snarest indsendes til foreningens kontor, der samtidig skal have oplyst ankomst- og afrejsedagen til og fra Aarhus og om der ønskes enkelt- eller dobbeltværelse.



Taksigelser.

Min hjerteligste tak for al venlig deltagelse ved min mand, lokomotivfører F. O. Christiansens død og begravelse. En særlig tak for fanernes tilstedeværelse og for de smukke mindeord, udtalt af lokomotivfører S. A. Rasmussen, Fredericia.

*Katrine Christiansen,
Fredericia.*

Hjertelig tak for venlig deltagelse ved min kære mand, pens. lokomotivfører S. A. Meineche Nielsens begravelse.

*Anna Meineche Nielsen,
Randers.*

„Lanternen“.

afholder sin 30 års stiftelsesfest onsdag den 2. maj 1951 kl. 17,30 pr. i Handværkerforeningens Selskabslokaler Dr. Tværgade 2, med følgende menu:

*Fiskeanretning m. kogte og stegte
fileter, sauce, rejer og asparges
Fedekalveryg m. gemyser
Jubilæums-is m. frugter
Mocca*

Dertil serveres:

*1/2 fl. hvidvin
1 pilsner
1 gl. hedvin
1 gl. likør*

Under middagen spiller Poul Gamby, der ligeledes spiller til ballet, som varer til kl. 1.

Prisen er pr. deltager 20,00 kr., og indtegningen finder sted på de københavnske depoter samt hos formanden, B. A. Jensen, Syvens Alle 2, 1., S. tlf. Sundby 6495 u.

Indtegningen, som er bindende af hensyn til arrangementet, slutter fredag den 20. april kl. 20,00.

Bestyrelsen.

NYE ADRESSER

Lokomotivførerunderafdelingen:

Tinglev: Formandens navn og adresse rettes til: Depotforstander F. M. Andersen, Baldersvej 8, 1., Randers.

Lokomotivfyrbøderafdelingen:

Roskilde: Kassererens navn og adresse rettes til: H. Stokholm, Hersegade 10.

MEDLEMSLISTEN

Optaget som ekstraordinære medlemmer pr. 1-3-51.

Pens. lokomotivfører A. C. Jørgensen, Prinsessegade 56 B, Fredericia.

Pens. lokomotivfører T. P. H. Laursen, Sct. Annagade 33, Helsingør.

Pens. lokomotivfører A. Andersen, Storegade 3, Tønder.

Forflyttelse efter ansøgning.

Lokomotivfører L. J. Anthonsen, Hobro, til Langaa som depotforstander (5-3-51).

Forfremmelse efter ansøgning pr. 1-4-51.

Til Motorfører:

Lokomotivfyrb. R. F. Petersen, Odense Syd, i Odense.

Forflyttelser efter ansøgning pr. 1-4-51.

Lokomotivfører:

H. P. E. Mortensen, København Gb, til Helsingør.

Lokomotivfyrbøderne:

K. E. B. Jørgensen, København Gb, til Roskilde.

J. P. Jensen, Padborg, til Aarhus.

B. K. Tagesen, Padborg, til Aarhus.

K. E. Jønby, Padborg, til Aarhus.

K. Petersen, Padborg, til Fredericia.

V. K. Andersen, Padborg, til Brande.

G. Jacobsen, Padborg, til Brande.

E. C. L. Christiansen, Padborg, til Brande.

A. V. Nielsen, Gedser, til Padborg.

Ansatte som lokomotivfyrbødere pr. 1-4-51.

Lokomotivfyrbøderaspiranterne:

S. Thomsen, Korsør, i Korsør.

K. M. Hansen, København Gb, i København Gb.

B. N. Kristensen, Aarhus, i Padborg.

H. E. W. Thorsen, Aarhus, i Padborg.

A. N. Lajer, København Gb, i København Gb.

I. J. Christensen, Struer, i Padborg.

H. V. Nielsen, Aarhus, i Padborg.

B. Hansen, København Gb, i København Gb.

H. Pedersen, Fredericia, i Padborg.

H. W. Andersen, København Gb, i København Gb.

A. Jakobsen, Struer, i Padborg.

E. M. Lyhne, Struer, i Gedser.

*Tilladelse til at bytte tjenestested efter ansøgning
fra 1-4-51.*

Lokomotivfyrbøderne O. E. Madsen, Kalundborg, og G. F. Pedersen, Roskilde.

Afskedigede efter ansøgning.

Lokomotivfører F. C. Dössing, Gb, på grund af alder med pension fra 31-5-51.

Lokomotivfører H. A. Hansen, Fredericia, på grund af alder med pension fra 31-5-51.

Lokomotivfører (depotforstander) O. E. Ovesen, Hobro, på grund af alder med pension fra 31-5-51.

Lokomotivfører C. V. Jensen, Herning, på grund af alder med pension fra 31-5-51.

Lokomotivfører H. Momme, Randers, på grund af alder med pension fra 30-6-51.

Dødsfald blandt medlemmerne.

Lokomotivfører H. U. Andersen, Fredericia, død den 3-3-51.

Lokomotivfører F. O. Christiansen, Fredericia, død den 15-3-51.

Dødsfald blandt pensionister.

Pens. lokomotivfører S. A. Meineche Nielsen, Randers, død den 4-3-51.

Dansk Lokomotivmands Forening

Feriehjemmet

Modtaget
Antal
Takst
Bekræftet
Afslæet
Værelse nr.
Udfyldes af kontoret

Ophold på feriehomeet ønskes:

fra den ank. kl. til den afr. kl.

Ankomst og afrejse kan ikke foregå på søndage.

.....
 Stilling Navn Postadresse
 for mig selv og børn Alder: år
 min hustru og børnebørn
 (Hvad ikke ønskes overstreges)

Bemærk: Der kan kun skrives een familie på denne formular.

..... den / 19

Indsendes under adresse:

Dansk Lokomotivmands Forening,
 feriehomeet,
 Hellerupvej 44, Hellerup.

.....
 Underskrift

		Ophold pr. dag	Ophold på 3 dage og derunder pr. dag	Børn indtil 5 år pr. dag	Børn fra 5 til 10 år pr. dag	Børn fra 10 til 14 år pr. dag	1 måltid uden, for døgnets		Besøgende til pensionærer	
							Børn under 10 år	Andre	1 frokost	1 middag
1	Ordinære medlemmer, disses hustruer og børn 14-18 år	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
	Ekstraordinære ikke-tjenstgørende medlemmer, hustru og børn 14-18 år	10,00	11,00	2,00	3,00	5,00	1,50	3,00	4,00	4,00
	Enker efter medlemmer og disses børn 14-18 år	10,00	11,00					3,00	4,00	4,00
	Ekstraordinære tjenstgørende medlemmer ...									
2	Ekstraordinære tjenstgørende medlemmers hustruer og børn 14-18 år	12,00	13,00	3,00	4,00	6,00	2,00	3,50	4,00	4,00
	Andre tjenstemænd ved D. S. B., hustru og børn 14-18 år									
3	Andre voksne og børn over 14 år	14,00	15,00	4,00	5,00	7,00	2,50	4,50	4,00	4,00

Alle ovenstående priser tillægges 10^{0,0} i betjeningsafgift.

p. u. v.
 E. Greve Petersen

Forlang

KAFFE

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

Engelsk Beklædnings-Magasin

Telefon 346 NYBORG Telefon 346

Besøg „Kurhotellet“

Nyborg Strand . Tlf. 112

Bevar
Beskyt
Forskøn
MAL!

Nyborg Tapet- og Farvelager

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

A/s C. F. Schalburg

VINGAARDEN I NYBORG
Grundlagt 7. Juni 1817

Nyborg Kulimport og Nyborg Cichorietørreri A/s

Telefon 15 og 23

„Industrirestauranten“

Byens hyggeligste Restaurant og bedste Madsted
samt store og smaa Selskabslokaler
Ærbødigt H. E. KAAS - Telefon Nyborg 1313

Bødtcher-Jensen

Kongegade, Nyborg, Tlf. 33

Bøger
Papir
Musik

RICHARD LEHN

1. Kl. Herreekvipering Tlf. Nyborg 68

Drevsen & Nellemann

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

NYBORG DAMPVASKERI OG TRI-RENSERI

Kemisk Tøjrensning
Telefon 54

Cafe FÆRGEGAARDEN

Godt Madsted . Billige Priser . Tlf. Nyborg 582

KARL PETERSEN

Glarmester
Mellemsgade, Tlf. Nyborg 264
Malerier, Raderinger
Rammer og Spejle

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
Mellemsgade 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

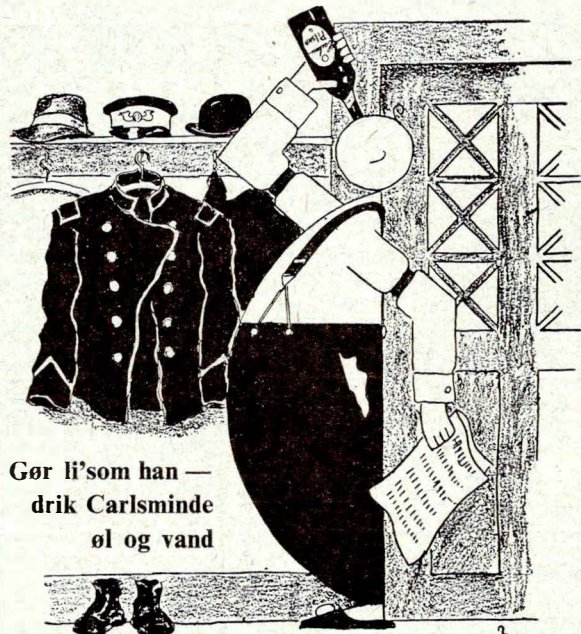
Tlf. Nyborg 454

C. Knackstredt

Tlf. Nyborg 550

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

Ingen Butiksteje
derfor billigste Priser



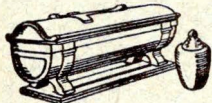
Gør li'som han —
drik Carlsminde
øl og vand



Ceres Pilsner



**Aarhus og Omegns
Begravelsesforretning**
Nørregade 1 . Tlf. 81 83
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.
Frederiksbjergvej 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



AARHUS BRÆNDELS COMPAGNI
IMPORTØRER AF KUL, BRIKETTER OG COKES
TELEFONER 5725-5726-5706

Leverandør
til Danske
Statsbaner

A/S »REFFO« Struer
Kedelrensningssvædsken »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
Aage Andersen
Herningvej 23 Tlf. Brande 210

Møbler fra
E. Borgaard
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/ Nehrkorn
Brande . Telf. 1

Børge Andersen
Slagterforretning
Brandlundsvej 1, Brande
Tlf. 187