

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 1 - 52. ÅRGANG

5. JANUAR 1952



Indhold:

Et tilbageblik	1
Nordisk nyt — Sverige	2
Tilrettelægning af fridage	3
»Danske Statsbaner 1951«	3
Samling eller splittelse i USA's fagbevægelse	4
Min første køretur	6
Grosserer A. Collstrops Rejsele- gat	10
Tjenestetidsnævnets medlemmer ..	10
»Vejlekassen«	10
Turistsektionen	10
Under DLF	12
Tak	12
Juletræsfest	12
Personalia	12
Nye adresser	12
Statsbanepersonalets Sygekasse ..	12
Statsbanepersonalets Biblioteker ..	12



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.

Et tilbageblik!

Så sagde vi farvel til 1951's brogede vrimmel af dage på godt og ondt. Et år rigt på mangeartede og mangesidede problemer, uden at det gav os megen lysning eller afspænding i verdenssituationen. Udviklingen ude omkring i den store verden ændrede ikke kurs i det forløbne år, og de heraf følgende forhold i vort eget lille land er derfor også uforandrede, med det samme økonomiske tryk hvilende på befolkningen, med krav om større produktion og mindre forbrug for at skabe balance i forholdet til vore samhandelslande.

Fagligt var det gamle år kongresår for lokomotivmændene, og med usvækket sammenholdsvilje tog kongressen stilling til de foreliggende spørgsmål om det fremtidige organisationsarbejde og de opgaver, der ønskes løst i den kommende periode. Man stillede sig afvisende og advarede imod den stigende tendens til urimelige fortolkninger af de nye tjenestetidsregler, der havde beredt personalet alt for store skuffelser, set på baggrund af den ånd, der lå i kommissionens betænkning og den opfattelse, der gjorde sig gældende hos de mennesker, som skulle forestå reglernes indarbejdelse i kørselsfordelingerne. Stort set kan det siges, at de værste urimeligheder efterhånden er rettet, men endnu spores trangen til misbrug og ofte hensynsløs anvendelse og tilsidesættelse af reglerne. Tillige mangler afklaringen bl. a. i så vigtig en bestemmelse som fridages længde i forud tilrettelagte tjenester.

Vanskelighederne med at finde en tilfredsstillende afviklingsform for det årlige antal fridage synes nu at være overvundet. Det må håbes, at de nye regler, hvori der er taget hensyn til alle såvel i som uden for tur og til, at hvad der er gennemførligt ved et stort maskindepot, ikke altid er anvendeligt ved et mindre, vil virke tilfredsstillende og udjævne de uoverensstemmelser, som er opstået gennem de fire år, denne sag har været til behandling.

Størrelsen af lokomotivførernormativet, som fastsattes i efteråret 1950, har i det svundne år vist sig ikke at være tilstrækkelig. Lokomotivfyrbøderes anvendelse i lokomotivførerstillingen er i 1951 steget betydelig, og foruden forfremmelser til dækning af den almindelige afgang har vi da også håb om i den nærmeste fremtid at få yderligere oprykning, så den megen funktion kan blive begrænset til det mindst mulige, og antallet af lokomotivførere komme i et rimeligt forhold til behovet ved de enkelte maskindepoter.

Også i spørgsmålet om lokomotivfyrbøderes forflyttelse til de byer, hvor deres familier er bosiddende, er der sket en glædelig forbedring, omend vi stadig må regne med en del vanskeligheder på dette område på grund af den fortsatte mangel på lokomotivfyrbødere, som unægtelig har sin dybeste årsag i den dårlige aflønning af denne kategori.

De såkaldte store velfærdsforanstaltninger, der på grund af udgifternes størrelse skal gennemføres af Generaldirektoratet og ikke kan medtages på de årlige bevillinger i distrikterne, er med støtte fra Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg nu lagt i et plan, hvorefter det må forventes, at disse arbejder udføres

Sverige

Indenfor ret store grupper i de enkelte personaleorganisationer ved Danske Statsbaner gør den opfattelse sig gældende, at politisk arbejde skal foregå uafhængigt af de faglige organisationer. Danske jernbanemænd er da også dårligt repræsenteret på rigsdagen.

Anderledes er det i et af vore nordiske nabolande, Sverige. »SJ-nytt« bringer i sit decembernummer en oversigt over svenske jernbanemænds repræsentation i den svenske rigsdag. Her viser det sig, at ikke mindre end elleve jernbanemænd er medlem af den svenske rigsdag, så man må gå ud fra, at de svenske jernbanemænd får deres specielle interesser varetaget på bedste måde.

Ser man på, hvilke personalegrupper de repræsenterer, viser det sig, at de er et bredt udsnit af alle beskæftigede ved SJ.

Lokomotivmændene har 2 repræsentanter i rigsdagen, nemlig lokomotivførerne Gottfried Karlsson, Vadstena, der har været medlem i 36 rigsdagssamlinger, og Karl August Johanson, Vännäs, der har været medlem i 23 rigsdagssamlinger. En overgang var ikke mindre end 7 lokomotivmænd medlem af den svenske rigsdag.

Ved SJ er beskæftiget omkring 75000 personer, så forholdsvis er det en god repræsentation at have på rigsdagen. På ministertabureterne har jernbanemændene også gjort sig gældende, idet statsråd Sven Andersson er trafikminister, og tidligere har tre andre jernbanemænd beklædt denne post.

Til trods for den udbredte opfattelse herhjemme imod deltagelse i politisk arbejde i samklang med det faglige, beviser vort naboland, at det utvivlsomt er af største betydning for de svenske jernbanemænd med den gode repræsentation på tinge, der sikrer, at de bliver hørt, når deres økonomiske og sociale problemer skal løses.

indenfor en overskuelig fremtid. Men det skal også erkendes, at adskillige år er forløbet, inden dette resultat er opnået, og vi må derfor håbe, at der nu bliver gang i disse arbejder. Gode velfærdsforhold er af den største betydning ved skabelsen af den arbejdsglæde, som er ønskelig og påkrævet i enhver virksomhed, der ønsker fremdrift.

Aspirantuddannelsen, som kongressen ligeledes beskæftigede sig meget med og som den pålagde hovedbestyrelsen at søge taget op til en nærmere undersøgelse, er der givet os tilsagn om en drøftelse af i begyndelsen af det nye år.

Et resultat fra det siddende udvalg til undersøgelse af tjenestemændenes lønninger havde vel været ventet, men endnu arbejdes der med nivelleringsproblemet. Alt tyder dog på, at udvalgets indstilling vil kunne foreligge inden finansåret er udløbet. Til gengæld er det snart tvivlsomt, om »reparationer« af lønningerne til tjenestemændene kan erklæres for tilfredsstillende, eller om en mere tilbundsående revision af loven ikke er påkrævet. Det stadigt skærpede ministerielle cirkulære, der følger de årlige normeringslovsforhandlinger, virker stærkt hæmmende overfor de almindelige og naturlige krav om bedre placering. Overfor mange tjenestemænd virker det alt for urimeligt og forringer yderligere deres kår i forhold til tilsvarende stillinger ude i det liberale erhverv, der ikke har samme begrænsning i adgangen til at forbedre deres lønninger.

Af de mange opgaver, de fire jernbaneorganisationer har haft til behandling i 1951, og som er løst på en tilfredsstillende måde, er samlingen af marketenderierne under en fælles ledelse. Selv om denne nye institution endnu ligger i sin vorden, og de driftsøkonomiske resultater for de enkelte marketenderier ikke kan vurderes ud fra den korte tid, de har været underkastet nyordningen, er der al god grund til at forvente det bedst mulige. Fællesorganisationen DSB's og vor forenings erfaringer på dette område, som går helt tilbage til 1924, har haft sin betydning i denne sag, og det er et glædeligt fremskridt i samarbejdet indenfor jernbaneorganisationerne, der er opnået ved marketenderisammenslutningen. Denne udbygning af den kooperative idé skal nok vise sig at have den allerstørste betydning for vore medlemmer i tiden fremover.

Godt og ondt bød det gamle år på. Et blik ud over landets grænser fremkalder stadig det dystre billede af dyb uenighed mellem øst og vest. Om det nye år vil bringe den afspænding, som vi satte vor lid til ville fremkomme i 1951, kan ingen give os svar på i dag, men så længe viljen til at opnå forlig og fredelig vej stadig hersker hos en af parterne, er der et lyspunkt. Og vi må inderligt håbe, det må lykkes de demokratiske lande i Vesten at føre sejren hjem ved forhandlingsbordet.

Mange er de ønsker og forhåbninger, vi hver især stiller til 1952. Indenfor organisationen har vi endnu mange sager, der venter på afgørelsen. Men lad os trods alt tage optimismen i behold og håbe på, at vi møder den rette forståelse for vore krav, så der herigennem kan skabes den arbejdsglæde, som kan bevare tilliden til, at det er ved fællesskabet og retfærdigheden resultaterne opnås til alles bedste.

Tilrettelægning af fridage for lokomotivpersonalet

Umiddelbart før dette nummer af bladet skulle i trykken, forelå den ventede afgørelse i fridags-sagen fra Generaldirektoratet.

De nye regler, som er optrykt nedenfor, afløser hermed bestemmelserne i overenskomsten af 28. april 1944, og de skulle harmonere med de almindelige ønsker om fridagsbestemmelser, medlemmerne i den overvejende del af vore afdelinger har givet udtryk for, de gerne så opfyldt. Reglerne skulle tillige med de enkelte afsnits korte og klare affattelse ikke give anledning til misforståelser hos den ene eller anden part.

Overgangsperioden fra de gamle til de nye regler er fastsat til ca. tre måneder. Et forhold hovedbestyrelsen er gået ind for efter anmodning fra nogle af afdelingerne, der nødvendigvis måtte have indarbejdet de nye regler i kørselsfordelingerne så hurtigt som muligt, af hensyn til den forestående tilrettelægning af medlemmernes sommerferie.

I forbindelse med hele dette fridagsproblem, der nu har fået sin afslutning efter fire års behandling, er der indsendt en del sager til hovedbestyrelsen, hvorfra de er forelagt Generaldirektoratet. Afgørelserne i disse sager vil foreligge i den nærmeste fremtid, og de enkelte medlemmer vil modtage underretning om det endelige resultat igennem de respektive afdelinger.

Skulle der — mod forventning — opstå tvivls-spørgsmål, når reglerne indarbejdes i kørselsfordelingerne, opfordrer vi medlemmerne til gennem afdelingsformændene at fremsende sagerne til hovedbestyrelsen således, at vi allerede ved reglernes ikrafttræden kan få rettet de eventuelle fejl og misforståelser.

Lokomotivpersonalets tjeneste tilrettelægges (herved forstås forud tilrettelagte kørselsfordelinger for en turvalgsperiode og reservepersonalets tjeneste, der af tekniske grunde tildeles med kortere eller længere varsel) med gennemsnitlig fridag hver 6. dag i en kalendermåned, (60—61 fridage i et finansår), hvorved personalet har fået fuld godtgørelse for skæve helligdage. Yderligere tildeling af fridage for helligdage udenfor søndage bortfalder, men følgende skal iagttages:

- 1) Tjenesten skal i almindelighed søges tilrettelagt med ikke mere end 5 tjenstedage mellem 2 fridage. Når tekniske eller tjenstlige grunde som maskinløb, personalestyrke etc. gør det hensigtsmæssigt, må der forekomme mere end 5 tjenstedage mellem 2 fridage. Mere end 8 tjenstedage mellem 2 fridage må dog ikke forekomme.
- 2) 2 på hinanden følgende fridage kan anordnes, når tekniske og tjenstlige grunde som ovenfor

anført gør det hensigtsmæssigt, men iøvrigt skal sammenlægning af fridage søges undgået.

Sammenlægning af 3 eller flere fridage må kun anordnes, når det pågældende personale er enig heri.

- 3) Der må ikke uden personalets samtykke tildeles mindre end 4 fridage i en måned eller 13 fridage i et kvartal. I de tilfælde, hvor fridagsantallet er lavere end 4, henholdsvis 13, ydes der for de manglende fridage indtil 4, henholdsvis 13, erstatning som for inddragne fridage (jfr. ordre A, side 86 a—VII).
- 4) Hvor der i kørselsfordelinger (faste ture) er indlagt fridage eller til reservepersonalet tildelt fridage, enten for at holde det månedlige tjenestetimeantal under normen eller undtagelsesvis af hensyn til arbejdets karakter, skal kørselsfordelingen bære påtegning herom og for reservepersonalets vedkommende dette underrettes om, at sådanne fridage ikke medregnes i det normale årlige antal fridage (60—61), personalet tilkommer. Sådanne særlige fridage kan betegnes som »frihed« eller hviledage.

Denne overenskomst ophæver aftale af 28. april 1944 og træder i kraft efterhånden som forholdene tillader det, idet nyordningen dog skal være gennemført inden den 31. marts 1952.

»Danske Statsbaner 1951«

Et hæfte med gode billeder fra virksomheden, men med for megen røg og damp.

Som en nytårshilsen til kundekredsen har Danske Statsbaner igen i år udsendt et smukt illustreret hæfte. Billederne er denne gang hentet fra den meget omfattende og betydningsfulde godsbehandling, der sidste driftsår androg ikke mindre end 7 millioner tons gods m. v., eller ca. 2 millioner mere end i det sidste år før krigen. Gennem gode og klare billeder ledsaget af ganske korte tekster og nogle fortræffelige tegninger, der fortæller om en del af varernes bestemmelsessteder i ind- og udlandet, giver hæftet et udmærket indtryk af, hvilken værdifuld indsats, der på dette område ydes af DSB i hele samfundets interesse.

Selvom hæftet ikke tilnærmelsesvis dækker alle de mangeartede forsendelser, Statsbanernes godsbehandling omfatter og derfor heller ikke, som generaldirektør E. Terkelsen i sit forord bl. a. siger, »må opfattes som en udtømmende redegørelse«, får man gennem de 30 fotografier og ligeså mange tegninger et glimrende indtryk af det daglige liv indenfor denne gren af virksomheden.

Men medens hæftets tekniske udførelse iøvrigt er tip top, er E-maskinen og de to F-maskiner på henholdsvis omslagets for- og bagside kommet i en for en fagmand forfærdelig situation. Utvivlsomt fordi fotografen — som sædvanlig — så bønligt har anmodet lokomotivpersonalet derom. Hvorfor dog ødelægge billedet og dermed hæftets omslag med den fede røg og »kr. 1,75« ud af sikkerhedsventilen? Skønt det foto-teknisk set synes at være en pryd, lover vi for, at omslaget havde været betydelig kønnere, såfremt der fra maskinerne kun kom, hvad der skulle komme.

Samling eller splittelse i USA's fagbevægelse?

Tre gamle mænd leder 15 millioner arbejdere

Af J. O. Krag.

Det er tre gamle mænd, der står i spidsen for USA's 15 millioner organiserede arbejdere. Ældst er præsidenten for AFL, *Bill Green*, med sine 78 år, så kommer *John L. Lewis* fra minearbejderne med 71 og endelig *Philip Murray* fra CIO med 65.

Til trods for, at Murray er den yngste af trekløveret, menes han at være den, der går først. Fornylig lå han alvorlig syg af en hjertelidelse, og nu har han officielt meddelt, at han agter at trække sig tilbage til næste år. Og hvad så? Vil CIO lade en ny mand rykke op i formandsstolen og fortsætte som hidtil? Eller vil personskiftet blive udnyttet til at gennemføre den organisationsmæssige samling af de amerikanske arbejdere, der så længe har været talt om? Andre stiller spørgsmålet på en anden måde. Visse iagttagere mener, at CIO overhovedet næppe vil overleve Murray i 12 måneder. De to dominerende forbund inden for CIO er stålarbejderne og automobilarbejderne. Pessimister hævder, at stålfolkene aldrig vil tolerere en automobilmand som leder — eller omvendt, samt at de kun med stort besvær ville kunne enes om en mand fra et mindre forbund i chefstolen. »Ingen er rigtig varm på et kompromis af den art«, siger man, »og i et fagforeningsjob er det nødvendigt, at topmanden har varm støtte. Det er ikke nok ikke at have nogen imod sig«. Resultatet kan altså blive, at CIO falder fra hinanden.

Stillet over for en udsigt af så sørgelig karakter er det klart, at man i amerikanske fagforeningskredse funderer over mulighederne for en endelig sammenslutning af AFL og CIO. Lewis' kulminearbejdere udgør i denne forbindelse ikke noget problem. Når hans forbund står uden for de to andre, skyldes det simpelthen, at Lewis selv med hele sit eksplosionsagtige, selvrådige væsen er ude af stand til at underordne sig et samarbejde med andre. Minearbejdernes isolerthed regnes derfor kun for et spørgsmål om Lewis' person. Så længe han er minefolkenes leder, vil de stå for sig selv. Når han ikke er der mere, regner man med, at United Mine Workers vil slutte op i CIO — eller i det fælles samvirke, der eventuelt måtte være dannet til den tid. Minearbejdernes isolerthed virker i øvrigt så meget mere paradoksalt, som alle tre arbejderførere, såvel Lewis som Green og Murray, oprindeligt var minearbejdere.

Men er der nu realitet i samlingstanken? Vurderet ud fra rent logiske overvejelser burde der være det. CIO's udskillelse fra AFL fandt sted i årene 1935—38. Roosevelt satte i 1935 sit navn under den såkaldte Wagnerlov og skabte dermed basis for, at fagorganisationerne blev anerkendt som fuldt lovlige led i samfundsmaskineriet og opnåede fuld forhandlingsret i virksomheder. Altså opnåede en stilling svarende til den, danske arbejdere tilkæmpede sig allerede i 1899. Men den lovlige anerkendelse var ikke nok. Arbejderne måtte

ændre og udvide deres organisationer svarende til de nye forhold og selv sætte deres nyvundne ret igennem. Herom opstod splittelsen mellem AFL og CIO folkene. CIO med Lewis i spidsen mente ikke, at de gamle fagvist opdeltede organisationer kunne løse opgaverne i det moderne Amerika. CIO ville organisere de store moderne masseindustrier i blokke omfattende alle: alle stålindustriens arbejdere i een organisation, alle automobilfabrikernes arbejdere i een organisation — uanset om de er arbejdsmænd, smede eller malere. Det var CIO's program og med sit-down strejkerne som våben hamrede de i løbet af trediverne deres krav igennem. I dag må det siges, at deres opgave er løst. AFL har 8 millioner medlemmer og er stadig den største organisation, men CIO har 6 millioner medlemmer og har ikke alene gennemført gode lønninger og arbejdsbetingelser for sine egne medlemmer i stål-, automobil- og gummiindustrien m. v., men har uden tvivl haft en stimulerende virkning på fagbevægelsen som helhed og inspireret en almindelig fremgang over hele linien. For 20 år siden ville den mand, der mødte på arbejdspladsen med fagforeningsemlen i knaphullet, mange steder uden videre snak blive afskediget. I dag er fagforeningsemlen hans beskyttelse og symbolet på hans rettigheder. Denne ændring er for en stor del CIO's fortjeneste. Men det specielle historiske job CIO havde at udføre: at organisere den amerikanske masseindustriarbejdere, det er udført, og set fra det synspunkt skulle intet være i vejen for en sammenslutning.

Den tid, da CIO og AFL lå i et forrygende slagsmål, er da også forlængst forbi. Faste regler eksisterer nu for, hvilke organisationer der skal have forhandlingsretten på den enkelte arbejdsplads. — CIO havde en overgang ord for at være kommunistisk påvirket. Hvis det nogensinde har været sandt, gælder det i hvert fald ikke mere. Begge organisationer er lige antikommunistiske og begge står tilsluttet samme internationale organisation, nemlig International Confederation of Free Trade Unions, den samme de vesteuropæiske fagbevægelser er samlet om.

I slutningen af 1950 kom det gode forhold mellem de to organisationer endog så vidt, at de oprettede United Labor Policy Committee — en fælleskomite for politiske problemer. Det var gennem denne komite, at de to forbund i foråret 1951 gennemførte en fælles aktion mod den måde, forsvarsøkonomien blev administreret på. Arbejderne var ikke imod genoprustningspolitikken som sådan. CIO har tværtimod i offentlige udtalelser kraftigt støttet Truman's udenrigspolitik og Atlantpagten. (Det skal her indskydes, at det i USA er de progressive, i politisk henseende fremskridtsvenlige kredse, der stærkest støtter Atlantpagt-politikken, hvorimod konservative og reaktionære kræfter er skeptisk

indstillet eller direkte imod Atlantpolitiken, idet man mener, at USA mere eller mindre bør lade Europa sejle sin egen sø).

Det, arbejderbevægelsen opponerede imod, var noget helt andet. Den hævdede, at selve den økonomiske politik, der ledsager oprustningen, i høj grad var domineret af »big-business«-folk fra de store koncernes, og at arbejdernes indflydelse var for ringe. De fandt således, at lønreguleringen var for rigoristisk, men at priskontrollen ikke var skarp nok.

I et vesteuropæisk land ville et problem af denne art være blevet ordnet gennem arbejderpartiets indsats på rigsdagen. De amerikanske arbejdere har imidlertid intet arbejderparti og måtte vælge en mere drastisk fremgangsmåde. Det, de gjorde, var i al enkelthed at nægte ethvert samarbejde med præsidenten og administrationen. I de nævn og udvalg, hvor arbejderbevægelsen var repræsenteret, vandrede arbejderrepræsentanterne ud og nægtede at genoptage samarbejde, før deres krav var blevet imødekommet.

I virkeligheden var der her tale om en veritabel krig mellem præsidenten og den samlede arbejderbevægelse. En højst usædvanlig situation. Normalt anses demokraterne for at være arbejdernes parti i højere grad end republikanerne, og Truman samlede utvivlsomt millioner af arbejderstemmer bag sig ved sit overraskende genvalg i 1948.

Bag ved lå imidlertid noget dybere. Ved kongresvalget i november 1950 havde fagbevægelsen påny opfordret medlemmerne til at støtte demokraterne. Men se om de gjorde det. Republikanernes stemmetal svulmede op — og så stærkt, at der ikke kunne herske tvivl om, at arbejderne stik imod parolen fra organisationerne i stor udstrækning havde givet selv meget konservative republikanere deres stemmer. Fagbevægelsen havde med andre ord ikke politisk hold på sine folk.

Det ligger derfor nær at antage, at basketaget mellem Truman og den nyoprettede »arbejdernes forenede politiske komite« blandt andet også havde sit formål at gengive fagorganisationerne den tabte politiske prestige at vise arbejderne, at fagbevægelsen ikke alene tager sig af lønoverenskomster, men at den også i politiske spørgsmål — i mangel af et arbejderparti — varetager den amerikanske arbejderklasses interesser.

Først efter 9 ugers uenighed hørte striden op. Og den endte som en sejr for arbejderne. Truman traf beslutninger, der på næsten alle punkter gav arbejderbevægelsen, hvad den havde forlangt, herunder også oprettelsen af et øverste råd for den økonomiske mobilisering med en fagforeningsmand placeret i stolen ved siden af mobiliseringschefen Mr. Wilson.

Efter denne sejr skulle man have ventet, at United Labor Policy Committee ville blive sat ind på nye opgaver, og at dette politiske samarbejde måske kunne blive vejen til mere og mere fællesskab mellem AFL og CIO. Men nej! I september holdt AFL kongres i San Francisco og besluttede her at trække sig ud af den fælles politiske komite. Og hermed er den ophørt.

Årsagen er, at AFL og CIO — al forbedring i disse to organisationers gensidige forhold til trods — har et principielt helt forskelligt syn på problemet politik. CIO ser gerne en nær forbindelse mellem fagbevægelsen og det demokratiske parti — og vil naturligvis til gengæld have indflydelse på partiets politik. AFL vil derimod stå uafhængig af begge politiske partier og ønsker ikke, at hverken demokrater eller republikanere skal regne med arbejdernes støtte som en given ting. Til gengæld er det AFL's hensigt, at de to partier skal konkurrere om arbejdernes sympati. Det parti eller rettere de enkelte kongresmænd, der set fra arbejdernes synspunkt har ført den bedste politik, vil fagbevægelsen opfordre medlemmerne til at stemme på uanset deres partifarve. Hvis ingen af partiernes kandidater har gjort sig fortjent til arbejderstøtte, vil AFL ikke tage i betænkning simpelthen at opfordre medlemmerne til at blive hjemme på valgdagen.

Man skal dog ikke være blind for, at der bag disse forskellige metoder til politisk indflydelse også ligger en forskel i reel politisk opfattelse mellem de to organisationer. Det er svært at konkretisere denne forskel, men meget tyder på, at der i nogle dele af AFL findes en vis tendens til politisk konservatisme, som i visse tilfælde afspejles i en større sympati for det republikanske parti, end man vil finde hos CIO, der i højere grad føler sig tiltrukket af den mest fremskridtsvenlige part af det demokratiske parti.

Her nærmer vi os betænkeligt det vildnis, der hedder amerikansk politik. Lad os ikke stikke hovedet for dybt ind i buskadset. I Europa har der efterhånden dannet sig den opfattelse, at republikanere og demokrater er partier af forskellig historisk oprindelse, men af omtrent samme struktur, og at reaktionære og fremskridtsfolk er omtrent ligeligt fordelt mellem begge partier. Personlig tror jeg ikke, vurderingen er korrekt. Af medfødt tilbøjelighed og gennem amerikansk opdragelse og skolegang er flertallet af amerikanerne temmelig konservative i deres politiske grundopfattelse. Det præger begge partier. Sikkert er det også, at der blandt sydstatsdemokraterne findes et meget stort tal, der såvel i sociale og økonomiske spørgsmål som i race-problemet, er mere konservative end de konservative republikanere. Men der findes tillige blandt demokraterne og tæt knyttet til partiets ledelse en stærk gruppe, hvis anskuelser er fremskridtsvenlige, og som i mange henseender står Skandinaviens socialdemokrater nær. Hvis der findes tilsvarende kredse blandt republikanerne, har jeg i hvert fald aldrig truffet dem.

Det er disse progressive demokrater, CIO vil støtte, men AFL indtager en mere apatisk holdning og vil indskrænke sin politiske virksomhed til, hvad der direkte vedrører den egentlige fagforingspolitik.

Aller bagest i denne for en europæisk arbejder så fremmedartet situation ligger imidlertid en ganske enkelt ting: at Amerika mangler et arbejderparti. I personlige samtaler har såvel ledende organisationsfolk som mænd fra samlebåndet ind-

rømmet, at denne mangel er væsentlig. Heraf følger imidlertid ikke, at den vil blive afhjulpel hverken i år eller til næste år. Et amerikansk arbejderparti står ikke umiddelbart over for at blive dannet.

En ledende CIO funktionær sagde: »Det ville blive et alt for farligt eksperiment. Den amerikanske arbejder er ikke klassebevidst. Den kerne af fagforeningsmedlemmer, der har tilstrækkelig politisk skoling, ville følge os. Men resten ville afgive deres stemme efter de traditionelle baner. Vi ville blot give de reaktionære kræfter inden for de bestående partier en alt for billig chance«.

På mig virkede ræsonnementet ikke alt for overbevisende. Selv om det tog ti eller tyve år at bygge partiet op og samle arbejderens styrke om det, kunne det nok være kampen værd. Og i opbygningsperioden skulle det nok vise sig at have en gavnlig indflydelse på de to gamle partiers politik. Kongresmedlemmernes indstilling til sociale problemer ville uvægerligt blive påvirket af muligheden for at tabe mandatet til arbejderpartiet i næste omgang.

Alligevel er det ikke svært at begribe, at der endnu er lang vej til et amerikansk arbejderpartis fødsel. Så ung er amerikansk fagbevægelse, at den endnu ikke er modnet til dannelsen af en hovedorganisation. I store områder i sydstaterne er fagorganisationer endnu en ukendt sag. Jeg besøgte i sommer en nylonfabrik i North Carolina, der ydede gode lønsvilkår og udmærkede arbejdsforhold til sine mange hundrede arbejdere. »Hvilken organisation dominerer her?« spurgte jeg. »Fagforening?«, svarede ejeren. »Vi har ingen fagforening. Den slags kan de beholde oppe i nordstaterne«. Og så længe, der hersker fuld beskæftigelse og gode lønninger, gør arbejderne ikke oprør mod den tankegang. Hvis kollegerne i andre dele i USA har andre problemer, bliver det deres sag. Hver sørger for sig, og solidaritet er ikke et fælles begreb. Nord og syd er jo så forskellige på andre områder, at det ikke kan undre, at der også findes store forskelligheder i fagorganisationernes stilling. Adskillige industrivirksomheder er flyttet syd på for at komme uden for fagforeningernes indflydelseskreds. »Og det behøver syden, syden der har været forsømt og tilbagestående siden nederlaget i borgerkrigen i 1865«. Sådan ræsonneres der. At det ikke holder i det lange løb er en anden sag.

I det dynamiske USA står ingenting stille. Den rekordproduktion, oprustningskonjunkturen har ført med sig, vil forøge antallet af industriarbejdere med millioner, vil flytte rundt på arbejderne geografisk samt mellem virksomheder og fag, vil skabe nye lønproblemer og flere organisationsproblemer. Dette vil styrke fagforeningernes magt og måske presse de adskilte organisationer sammen, især hvis gamle førere med de store resultater bag sig falder bort, og nye ledere uden de gamle fordomme kommer til.

Men i arbejderens politiske tænkemåde sker der næppe nogen afgørende ændring i disse år. Det amerikanske samfundssystem fungerer jo. Der er masser af vellønnet arbejde, og højere levestandard

kortere arbejdstid end i Europa. Fornylig gav John Lewis udtryk for, at jo flere penge, minearbejderne skovlede ind, des bedre for arbejderne. Des større lønkrav ville de være i stand til at gennemføre.

Den amerikanske arbejder vil have højere løn og kræver priserne kontrolleret, men tanken om en ændring af selve samfundssystemet findes ikke hos ham, og hans forestillinger om en yderligere udbygning af den sociale lovgivning er ubestemte.

Rammes USA nogensinde igen af en stor kapitalistisk depression som i trediveernes begyndelse, vil der ske en revolution i hans begreber. — Kommer krisen ikke, vil det være et udtryk for, at Amerikas økonomiske struktur og økonomiske politik er ændret, at kapitalismen i gammeldags forstand ikke mere eksisterer i USA, men har fundet en ny form.

Min første køretur

Den 7. september 1908 tiltrådte jeg min tjeneste som vordende lokomotivfører med begyndende 6 mdr.'s aspirantuddannelse som håndværker i DSB lokomotivværksted (Sumpen), beliggende på det gamle Hovedbanegaards-terræn.

Mit første arbejde var en pudsigs prøve. Jeg fik af værkmesteren udleveret 2 sekskantede møtrikker, en vinkel, en grov- og en sletfil, med besked på at file dem nøjagtigt i sekskant.

Den klarede jeg.

Min løn i aspiranttiden, 17 mdr., var 18 kr. om ugen.

Dette værkstedsområde, anlagt fra det private sjællandske jernbaners tid, var en hyggelig gammel rede med røgsværtede bjælkelofter og lerstampet gulv, hvor bl. a. 2 mand enedes om efter fyraften at vaske sig i samme spand vand. (Den store moderne DSB værkstedscentral ude i Sydhavnen var da under bygning, åbnet 1909).

En smuk gammel skiv var indført i de gamle værkstedslokaler lillejuleaftensdag, hvor alt personale fra værksteder og kontorer med familie samledes omkring et pyntet juletræ med lys, godter og gaver til børnene og sang julesalmer under ledelse af jernbanens kendte sangkor »Hejmdal«.

Indbaffet min aspiranttid afkrævedes desuden som tredje mand en indøvelse på lokomotivet med 14 dage på fjerntrafikken med eksprestog, hvoraf et par den gang benævnedes »Kureren« og »Emigranten«. Derefter 6 ugers uddannelse på nærtrafikken med attest fra 2 forskellige lkf.

Tonen dengang fra en foresat kunne være bidende og personlig. Angående min fremtid henvendte jeg mig på kontoret hos daværende maskinbestyrer, der var af den gamle skole med en prøjserserrøst, der tordnede ude og inde. Da jeg var ved at gå ud af døren, kommer en maskinpudser med et meget angerfuldt ansigt ind på strømpesokker. Inden nogen får sagt et ord, siger maskinbestyreren: »Nå har De nu været fuld igen »Svinhund«!«

Den gamle remise.

Fra en fjern tid erindrer jeg min første køretur på lokomotivet. En tidlig forårsmorgen skrædede

jeg ind fra Vester Farimagsgade over sporene mod remisen, hvor jeg blev standset af en glubsk hund, der først frigjorde mig, da vagten med sin lygte og stok kom til stede.

Lokomotivremisen havde en rektangulær form, hvis samtlige spor strålede ned mod drejeskiven, der betjentes med håndkraft. Foran remiseportene lå en lang svellebro, kaldet »Traverbanen«, med opgang til Svineryggen ved Sct. Jørgens Sø, der afgav vand til lokomotiverne. Jeg meldte mig på lokomotivmesterkontoret og modtog besked, at jeg skulle køre min første tur hos lkf. Horlev og lfb. Jensen. Tog 3, »Emigranten«, med maskine K 543.

Under Jensens ledelse kom jeg igang med klar-
gøring af lokomotivet, hvortil han bemærkede, at lokomotivtjenesten var forbundet med et stort ansvar, ikke mindst under opsmøring og eftersyn, og gentagne forsømmelser ville medføre bøder, eventuelt afsked.

Vi kommer op på førerpladsen. Inden vi spreder fyret, siger Jensen, så kikker vi op under fyrkasse-loftet og skraber med syvtallet svalerederne væk fra kedelrørene! Så ser vi herop, siger Jensen, og med pegefingern viser mig dampmanometret: »Den røde streg, du ser der, vil, hvis du skal forblive i denne stilling, gå som en rød tråd gennem din fremtid. Den bliver den streg, som mange, for ikke at sige alle lokomotivmænd har stirret imod såvel i medgang som i modgang, og i fortvivlelse, når f. eks. fyret er brændt på, og vandet synker i kedelglassene — og der er langt til stopbommen. Den kolde sved springer frem på panden, mens du ældes, og det hele sejler på pumperne, mens togføreren sidder inde i kupeen og ser på uret, og stationsforstanderen om overhalingssporet er frit. Derfor altid fyret i orden, der er nok at slås med foruden!«

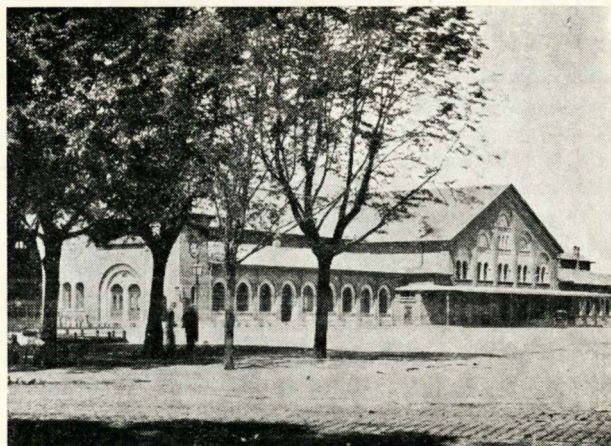
Det var en salve, jeg huskede.

Lkf. kommer op på maskinen, jeg hilser og bliver som aspirant indført i noterbogen.

Jensen melder det hele i orden, hvilket dog ifølge reglementet af lkf. bliver eftersat, idet han med en hammer eftergår maskineriet om alt er fastspændt, og hjul og stanglagre er oliede og samtlige ventiler åbne for smøreapparater, og vakuumbremserne i orden. Desuden vandstandsprøvehanerne gennemblæses, alt sammen ting jeg af lkf., jeg nu følger i hælene, får praktisk besked om.

Den første lkf. og forøvrigt også den første lfb. glemmer aspiranten aldrig. Deres ord og forklaringer vedrørende lokomotivets betjening og endvidere linietjenesten grundlægges i de første dage. Den unge mand lytter og gemmer, hvad der bliver sagt. Derfor bør en lkf. som kørelærer for den nye generation kun udvælges blandt stjernelokomotivførerne, der er teknisk dygtige og perfekt i tog- og signalreglementet.

Inden maskinen sættes i gang, lukker lkf. op for olien i den bronzeblanke Nathans-smørebeholder, og viser mig oliedråberne, der gennem skueglasset presses ud af damp og vand til glidere og cylindre.



Den gamle hovedbanegård.

1864—1911.

Afgangsside.

Den gamle banegård.

Vi holder i den gamle firesporede banegårdshal med det berømte svungne bjælkeloft, nuværende Paladsteatret, bygget 1864.

Mens de rejsende fordeles langs togets 2-akslede vogne med 1-2-3 klasses kupeer, prøves vakuumbremserne. Jeg får gennem denne prøve en anelse om dens absolutte korrekthed. Togets bremseprøve er lkf.'s sikkerhed nr. 1.

Fra et kik henad perronen kan man se nogle 1. og 2. klasses passagerer klædt i diplomatfrakke og høj hat. Til 3. klasse (træbænkene) medbragtes af enkelte en plaid.

Men forøvrigt var stemningen som ved bolværket af en udvandrerbåd med emigranter, der med »Emigranten« skal vest på via Esbjerg for at prøve lykken. Her er gribende afskedsscener fra unge håndværkere, landmænd og tjenestepiger med deres pårørende mellem tøjbylter og vadsække. Et enkelt ægtepar, mand og kone med flere børn er også med. De har kastet broen, solgt stumperne, og nu forsøger sammen med de helt unge chancenovre på prærien, hvor porten dengang til Amerika stod vidt åben og indmarchen frit med en særlig velkomst til skandinaver.

Desuden var der dengang i den gamle banegårds 3. klasses restaurant et broget folkeliv på det sandstrøede gulv. Over disken lå 2 brunlakerede brændevinsankre med forniklede haner, der postede den gangbare vædske, tappet af ekspeditricen til publikum på medbragte flasker (28 øre for en tremaster) 3 pægle, nydt på stedet til den medbragte mad, og desuden hældt i den sorte kaffe som kaffepunch. Et velkomst- og afskedsbæger i de tider var en billig vare.

I en bjælke under perrontaget hang en signalklokke, der bringer mig i erindring om en gammel portør, der ved sin optræden på perronen og hans talemåde, der var tilegnet gennem datidens cancellisprog, var en hel original. Han hed Christian Nielsen, men gik under navnet Chr. d. 9., og havde en virkelig lighed med den daværende konge, høj, med grå bakkenbarter, og dertil en

mine og en holdning, som om han var født til at styre land og rige.

På perronen var han til sit fyldte 70 år stationsforstanderens adjutant med assistance til alt muligt, ikklædt den sølvsnorede kasket og uniformsjakke, i hvis ene sølvknap, fastgjort til en snor, hang en lorgnet.

Med hænderne på ryggen gik han gravitetisk frem og tilbage langs perronen som en slags international leksikon eller fremmedfører. Når en rejsende henvendte et spørgsmål, standsede han først og satte med stoisk ro lorgnetten over næsen og så fraoven ned på vedkommende og spurgte meget højtideligt: »Hvad sagde De?« Først efter spørgsmålets besvarelse og opklaring, og den rejsende var gået, gled lorgnetten ned på Chr. d. 9's sølvknappede bryst.

Desuden betragtede han sin bestilling som peroringer for et meget ærefuldt hverv. Før togets afgang ringede klokken 3 gange for at minde de rejsende om den store stund, der nærmede sig. Første gang 5 minutter før afgang, dernæst 2 minutter og derefter afgangssignalet.

Når stationsforstanderen rakte sin hvidbehandskede hånd i vejret, var dette signalet til Chr. d. 9., der først så sig omkring for at påkalde de rejsendes iagttagelse og derpå med knebelen slog et slag på klokken. Ved 3 slag fløjtede togføreren og derpå lkf. 2 korte og en hylende tone, hvorpå toget kørte fulgt med hurraråb og vinken farvel, medens Chr. d. 9. satte lorgnetten på næsen og med en virkelig embedsmandsmine så ind i samtlige kupeer, der gled forbi.

Toget kørte.

I 1909 løb togvejen vest på ud langs Gyldenløvsgade mellem Sct. Jørgens Sø og Peblingsøen og videre over Rosenørns Allé og Falkoneralléen via Frederiksberg st. mod Vigerslev til dobbeltsporet mod Roskilde.

Gennem jernbanens første 100 år har togene fra København haft 3 forskellige udkørselsveje. Det første afgangspor blev anlagt 1847 omtrent der, hvor hovedbanens østre spor (Kongesporet) nu ligger med retning over Søndre Boulevard og gennem Valby bakke. Den næste linie udløb som før nævnt fra nuværende Paladsteater og forbi Søpavillonen, åbnet 1864. Og den tredje er sporene, der idag udstråler fra nuværende hovedbane, åbnet 1911. Men af disse 3 forskellige sporveje var ruten mellem søerne og over Frederiksberg langt den smukkeste og livligste.

»Emigranten« havde forspand. Vi dampede forrest ind under broen, der gik fra Gyldenløvsgade over sporet til stien langs Svineryggen, hvorfra folk såvel der, som udenfor stakittremmerne, stod og vinkede, og vi lidt efter passerede de sænkede bomme over Falkoneralléen.

Min første køretur langs Frederiksberg st. med de nyudsprungne kastanieblade langs perronerne, samt stemplernes friske opsang i forbindelse med folks vinken fra gader og vinduer, gav mig en fornøjelig førstehånds hilsen som velkomst ud på den begyndende rejse, der blev min livsgerning.

Under mit udkik til højre og venstre lød plud-

selig Jensens kommando: Det er fremad, du skal se, om linien er fri, og signalerne viser ret! Pigerne må vente til en anden dag! Her er det pligt og arbejde! Begynd så: Fremad og bagud med kullene og langs siderne! Og nu ingen sorte bunker! Og så se at få barberet det overskæg væk til i mor'n, ellers går der ild i stråtaget.

Mine første greb har sikkert, ligesom så mange andres, været grinagtigt famlende under lokomotivets vuggende gang med drejende bevægelser og taben kul på gulvet og støden ved siden af fyrehullet, inden jeg lænet opad hjulkassen stod fast på benene og med sikkert tag og kast fordelte kullene indover ristene. Det første gåpå var dybt ind i tenderen for at få rigtigt læs på skovlen.

Ikke brokke fyret, råbte Jensen, ganske lidt på skovlen, jo finere stråling, og så fej op og brug hammeren, jo mere jo bedre, det holder vandstanden!

Jeg arbejdede og svedte, mens romantikken gik fløjten, for at få gejlet manometernålen op på den røde streg. Jeg syntes, Jensen morede sig, da han lidt senere råbte: »Pas på, nu synker vandet!«

Jensen stillede sig foran fyrehullet, mens jeg fik at høre: Se nu her, der ligger en sort drive, den jævner man ud med syvtallet, men rør ikke på ristene så brænder den på, og så hænger vi der, lige ind i protokollen til glas og ramme, er du med?

Jo, det forstod jeg da, særlig den med at komme i »glas og ramme«. Under farten stikker jeg hovedet ud i suset for at svale mig og bemærker langs stammen togføreren og konduktørerne entre langs vognenes trinbrædder for at billettere. Med hageremmen trukket ned, banker de på kupeernes ruder, indtil de rejsende ruller vinduet ned, hvorefter betjeningen klemmer kroppen indenfor og klipper. Et arbejde, der heldigvis ophørte med gennemgangsvognenes anskaffelse. Men før den tid kostede den bestilling adskillige mænd livet ved at entre fra vogn til vogn i mørke og al slags vejr.

»Langsom kørsel«, melder lkf. og signalerer gav agt til bageste maskine. Begge lokomotiver spærre for dampen og fyrdørene lukkes og injektorerne sættes på — en kolonnemand med rødt flag ses forude. Toget bremses, og lkf. signalerer: Skift flaget. 100 meter fra drejer signalmanden flaget, der viser grønt. Med nedsat hastighed: 30 km ruller vi over det afmærkede sted, en brobygning.

Stemplerne arbejder igen og jeg ligeså, med ny formaning om ikke at smøre for tykt på.

Lkf. ser på uret, læner sig ud og kikker tilbage, mens han holder uret ud i luften for at påkalde bageste lkf. opmærksomhed. Ja, den er rigtig, siger Jensen, han pjækker den, vi slæber på det hele!

En pludselig forandring indtræffer, mens en dundrende lyd og en kraftig dampudstødning høres, og man mærker en skyden på fra bageste maskine.

Se, nu vågner han, siger Jensen, han er en af disse her: Går den så går den, men den gik altså ikke!

Vi har passeret Slagelse og ruller med 90 km ned mod Forlev. Jeg står foroverbøjjet og fyrer, mens et hvislende knald høres og varm tyk olie

løber fra v. Nathans smøreapparat ned over den blanke kedelrunding. Jensen lukker hurtigt afspæringsknapperne og damp- og vandventilen. Det var et skueglas, der sprang, siger Jensen, og nu kan vi ikke få noget nyt i, før vi når Korsør, men der er vi om 10 minutter, så gliderspejlet tager ingen skade!

Det var jo beklageligt, det netop skulle ske i dag, siger jeg.

I dag, siger Jensen, på et lokomotiv går der sjældent en dag, uden at der sker et eller andet. I onsdags signalerede føreren på b. maskine stop! Vi standsede og holdt ude på linien mellem Frederikslund og Slagelse. Vi tørnede ned alle fire og så, at h. drivhjulslager var »brændt a'«. Den var ondartet. Lageret spyttede og lugtede af brændt olie. Vi løsede akselkilen, så akselkassen kom ud af spænding og sprøjtede cylinderolie ned i lageret og kørte igen. Men nu blev det os, der fik træk på krogen og halede den syge maskine og hele ekspressen. Vi vandt de tabte 5 minutter. Men det kostede knald og fyrværkeri!

Undervejs stjæler jeg af og til et glimt af udsigten. Men Jensen er der straks bl. a. med eksamination i signalreglementet, jeg om 3 måneder kan forvente afhøring i hos en af maskiningeniørerne. Signalerne kræves ordret gengivet, ellers om igen, siger Jensen.

— Hvad betyder blåt lys?

— Stop! Forbikørsel: Ud i det blå!

— Rigtigt! — Hvad betyder en vandretstående tavle med indskæring i begge ender anbragt på en signalmast?

— Det kender jeg ikke!

— At stationen vi kører ind på er en såkaldt farlig st. med stopbom eller spor ud på molerne, som f. eks. i Korsør, der nu viser indkørselssignal og bærer dette mærke på masten, som et særligt giv agt for lkf.!

Signalmasten peger med oprakt arm: Ret! ind til Korsør st. Forreste maskine signalerer; luk regulatoren, og lidt efter ruller »Emigranten« ind over den store rangerplads og standser udfør færgeren foran bommen ude på havnemolen. Lkf. ser på uret og siger: Efter planen! Jeg iagttager manden og fatter ikke, hvordan han kan overholde tiden nøjagtigt efter 110 kilometers kørsel. Dette erfarede jeg først senere. Det kræver øvelse med at bedømme farten og vejlængden, før den påbegyndende bremsning samt liniekendskab og kendskab til maskintyper. Her er havluft. Storebælt ruller med sine vestlige dønninger ind gennem det brede gat, hvor en hjulfærge skovler ind i lejet.

Rejsende til Jylland og Fyn går ombord. Nogle standser op her. For emigranterne er der endnu lang vej til New-York.

En portør kobler maskinerne fra, medens stammen rangeres tilbage på stationspladsen, der allerede dengang var en temperamentfuld banegård som følge af færgedrift begge veje. Vi følger efter og rangeres indenfor maskinafdelingens område til siloen, hvorfra kullene styrter ned i tenderen afmålt pr. tons, der kvitteres fra en bog på lokomotivet.



Den gamle hovedbanegård.

1864—1911.

Ankomstsider.

Derefter følger fyrensning, tenderens vandforsyning og eftersyn af røgkammer, inden vi kørte på drejeskiven og ind i den store hesteskoformede remise, der allerede dengang udmærkede sig ved sin renhed, orden og korrekte betjening.

Jensen har stadig kik på mig, der efter rensning af fyret med den 4 m lange jernskovl kan vride sveden af min uldtrøje, hvortil han bemærkede, at de første 10—15 år skulle jeg nok beholde min slanke linie. — Der gik nærved 18 år, før jeg blev forfremmet til lkf.

Ved ankomst til remisen satte vi et nyt skueglas i olieapparatet og pudsede Nathanen efter, hvortil Jensen bemærkede: »Før man forlader maskinen, tørrer man kedlen og fyrpladsen med olieret tvist, og forøvrigt skal metallet stadig ha' en omgang, så førerpladsen ligner en guldsmedebutik.

— Så ser vi lokomotivet efter, siger Jensen, og med hammer og nøgle går vi rundt om maskinen og banker på hjulringene og ser, om de slører eller eventuelt har brud og efterser møtrikkerne på stanglagere og krydshovedkiler. Under maskinen i kanalen eftergår vi, om alt er i orden, balancefjedre, askekassen og cylindre m. m.

Da eftersynet sluttede, rettede Jensen sit blik på mig og sa': »En lokomotivmand skal kunne gå roligt fra og til sit lokomotiv. Dette her er ikke legetøj — det er dødsens alvor — har du forstået?« Hvorpå han knaldede hammeren i barrieren.

Som afslutning på »min første køretur« kan meddeles: Lokomotivpersonalet havde ikke nogen bestemt fridag, vist nok gældende fra 1847 indtil 1917, da en lovformelig fridag blev indført. Hvert sæt, 2 mand, havde dengang i fast tur eget lokomotiv med ansvar for en personlig vedligeholdelse. På den ugentlige udvaskerday, hvor lokomotivet har fridag, blev maskinen af dets betjening vasket ud inklusive småreparationer som f. eks.: Udstødning af kedelrør, pakning af samtlige ventiler og regulatorstolen i førerhuset, ca. 3—4 timers arbejde udført som nævnt af personalet på deres fridag. Desuden var indtil 1917, såvel fyrensning og kullempning på tenderen påbudt lfb. En ekstra svedetur efter ankomst til remisen.

N. Hammer.

Grosserer A. Collstrops Rejselegat

Indkaldelse af ansøgninger.

I løbet af kortere tid vil der kunne uddeles legatportioner til et samlet beløb af ca. 4.000,00 kr. af *Grosserer A. Collstrops Rejselegat*, hvis bestyrelse for tiden består af:

Belysningsdirektør Joh. E. Børresen, K. af Dbg., Dbmd., Vognmagergade 8, København K.

Driftsbestyrer P. C. E. Hansen, R. af Dbg., Dbmd., Odense—Kerteminde—Martofte og Nordvestfynske Jernbaneselskaber, Odense.

Telefondirektør G. Irming, R. af Dbg., Dbmd., Nørregade 21, København K., og

Generaldirektør E. Terkelsen, K. af Dbg., Dbmd., (formand), Sølvgade 40, København K.

Legatportionerne kan i henhold til fundatsen kun tilstås tjenestemænd, der er ansatte i Danske Statsbaner, Danske Privatbaner, Danske Telefonselskaber eller Danske Elektricitetsværker til anvendelse til *studierejser til dygtiggørelse i deres tjeneste*, og portionernes størrelse vil i hvert enkelt tilfælde blive fastsat af bestyrelsen.

Ansøgninger må indgives inden den 15. februar 1952 til formanden, Sølvgade 40, København K., og ansøgningsblanketter kan fås hos legatets sekretær, Statsbanernes Generaldirektorat, Sølvgade 40, København K.

Medlemmer af Statsbanernes tjenestetidsnævn

Formand:

Afdelingschef N. C. D. Johnsen,
suppleant: kontorchef T. K. Holmflet, Budgetkontoret.

Medlemmer:

Kontorchef P. E. N. Skov, Trafikkontoret,
suppleant: overtrafikkontrolør frk. A. Westergaard, Trafikkontoret.

Kontorchef, dr. ing. J. Larsen, 1. Banekontor.
suppleant: overtrafikkontrolør H. C. Hermund, 1. Banekontor.

Kontorchef J. P. A. Andersen, Maskinkontoret.
suppleant: afdelingsingeniør E. Helms, Maskinkontoret.

Forretningsfører P. Madsen, Dansk Jernbaneforbund.

suppleant: sekretær J. K. F. Jensen, Dansk Jernbaneforbund.

Rangerformand N. Meldgaard Kristensen, Københavns Godsbanegaard,

suppleant: jernbanepakmester J. P. Pedersen, Aarhus H.

Formand E. Greve Petersen, Dansk Lokomotivmands Forening,

suppleant: lokomotivfører S. A. E. Suneson, Københavns Godsbanegaard.

Formand M. S. Lyngesen, Jernbaneforeningen,
suppleant: overtrafikassistent P. K. S. Olsen, Københavns Hovedbanegaard.

Nævnets sekretær:

Kontorchef T. K. Holmflet, Budgetkontoret.

»Vejlekassen«

Fra 1. januar 1952 forhøjer »Vejlekassen« påny alle udbetalinger, denne gang med 50 kr.

Stadigvæk uden at forhøje kontingentet, 1 kr. månedlig, som fradrages på lønningslisten. Kontingentfrihed fra 70 års alderen.

Udbetalingen, som retter sig efter indmeldelsesalderen, er herefter:

1 110 kr. — 620 kr.

Det er altså en virkelig hjælp, der ydes i den situation, hvori vi alle før eller senere kommer.

Eneste betingelse for optagelse: *Ikke fyldt 40 år.*

»Vejlekassen« er langt den billigste forsikring. Grunden hertil er dens meget små omkostninger.

Over halvdelen af »Vejlekassen«s ca. 24 000 medlemmer er ikke fyldt 40 år. Der mangler dog endnu en del af disse årgange, og det tilrådes sådanne ansatte og hustruer snarest at indmelde sig.

Indmeldelsesbegæring kan gives til den stedlige tillidsmand eller indsendes som tjenestesag (som kort eller i åben konvolut) til »Vejlekassen«, København H.

»Vejlekassen« ejes af medlemmerne uden nogen afhængighed af andet selskab; den ledes af organisationerne, og hele udbyttet kommer medlemmerne til gode.

Opspartet kapital over 3 millioner kroner, den stiger med ca. 100 000 kr. årlig, sidste års renteindtægt ca. 136 000 kr.

Turistsektionen

Rejseskatten er væk og rejselysten større end nogensinde. For at De allerede nu kan begynde at overveje, hvor De vil hen til næste år, bringer vi i meget korte træk på næste side en foreløbig oversigt over programmet for 1952.

Vi må selvfølgelig forbeholde os ret til ændringer, og de angivne priser kan efter sagens natur kun være skønsmæssige.

For hver tur gælder både en grænse nedad og opad for antal deltagere, således at vi både kan blive nødt til at trække lod, hvis der melder sig for mange, og aflyse en tur, hvis der melder sig for få.

De nærmere programmer vil komme her i bladet med noget udførligere oplysninger så vidt muligt ca. 3 mdr. før afrejsedagen. Detailleret program fås ved henvendelse til *Turistsektionen* mod 50 øre i frimærker pr. program. Disse kan bestilles nu og vil blive udsendt i løbet af denne og næste måned.

Til skiturene bedes interesserede snarest melde sig. Til de øvrige ture udløber fristen for endelig anmeldelse normalt 2 måneder før afrejsen, men skulle De efter fristens udløb få lyst at tage med, så skriv bare, og vi skal gøre, hvad vi kan for at skaffe plads.

Alle oplysninger fås iøvrigt ved henvendelse (helst skriftligt; husk returporto) til *Turistsektionen*, Sølvgade 40, K.

Må vi til slut foreslå Dem at gemme denne artikel med den samlede oversigt (se omstående side), da den ikke vil blive genoptrykt.

Turens navn	Til	Afrejsetid	Varighed i dage	Pris ca. kr.	Nærmere oplysninger
F I	Frankrig	sidst i februar	8	225	6 dages ophold i den franske forenings skihytte ved Chamonix. Fint terræn også for begyndere.
Ø I	Østrig	februar	8	175	Skitur. Antagelig Tyrol eller Vorarlberg.
S I	Sverige	marts	8	200	Skitur. Bestemmelsessted ikke endelig bestemt.
N I	Norge	februar-marts	8	175	Skitur. Bestemmelsessted ikke endelig bestemt.
H I	Holland	ca. 1. maj	7	200	Tulipantur med besøg i de morsomme hollandske byer evt. med heldages udflugt til Belgien pr. tog eller bus.
Sz I	Schweiz	ca. 1. juni	10	400	Det solrige Sydschweiz-Lugano, Como, med kort besøg i Italien. Besøg på Pilatus.
E I	England	ca. 1. april	14	400	Forår i England. London, Cornwall, Wales, Irland. Et klima så mildt som ved Rivieraen.
F II	Frankrig	midten af april	14	450	Paris, Nice, Corsica rundt pr. bus. Nice—Corsica pr. fly, hvis deltagere nok. Meget interessant er rundturen på Corsica.
I I	Italien	ca. 20. april	14	450	Norditalienske søer, Venedig, Milano, de skønne Dolomitterbjerge. Posletten, Nogle pragtfulde bus-ture undervejs.
F III	Holland Belgien Frankrig	ca. 15. juni	14	450	Gennem Holland og Belgien til Paris. Videre til Nice og Middelhavet. Hjem over Paris. (God tur for ansatte uden frirejse i Tyskland).
Fi I	Finland				Olympiadeturen.
S II	Sverige	juli	12	450	Bustur fra Luleå til Nordkap og retur. Besøg i Narvik.
Ø II	Schweiz Østrig	ca. 20. aug.	14	400	De skønneste dele af Schweiz og Østrig: Luzern — Lugano — Sargans — Innsbruck — Salzburg — München.
I II	Italien	ca. 20. sept.	15	450	Det solbeskinnede Sicilien. Gentagelse af den store succes fra 1951. Rom — Neapel — Sicilien rundt — Capri.
Ø III	Østrig	ca. 1. sept.	14	400	De interessante egne ved den jugoslaviske grænse: Wien — Velden — Lienz — Zell am See — Innsbruck (evt. bustur til Gross-glockner).
F IV	Frankrig	ca. 20. sept.	14	450	Paris—Grenoble-bus gennem Alperne ad Route Napoléon til Nice). Genua — Milano — Domodossola — Brig — Spiez — Luzern (årets bedste bjergtur).
A I	Tunis	ca. 10. nov.	17	600	Gennem Italien til Palermo — fly Tunis — Sfax — Sousse — ørkentur pr. bus — Karthago — Bizerta. Kan De lide noget helt nyt, så tag med til Sahara.
Sp I	Spanien	ca. 20. sept.	14	450	Undersøges for øjeblikket.
Ty I	Tyskland	ca. 10. sept.	8	250	Harzen.
Ty II	—	ca. 1. okt.	8	300	Lübeck — Hamburg — Rhinen.

NB. Endelig bemærkes, at vi nu endelig har fået en ordning med leje af værelser ved Rivieraen, fortrinsvis i Nice, og hytter i Sverige (Rättvik ved Siljansøen). Værelserne koster pr. døgn for et værelse til 2 personer ca. 12—15 kr. og for et værelse med plads til 4 personer ca. 14—17 kr. De kan lejes hele året, men må bestilles i god tid, da de er meget eftersurgte.

Hytterne er til 4 eller 7 personer, pris pr. hytte ca. 20 kr. pr. døgn. De er åbne i sommer- og vintersæsonen, altså også nu for skiløbere.

I såvel værelserne som hytterne er der adgang til madlavning, således at man kan lave sin mad der, eller man kan spise billigt på nærliggende restaurationer.

Niels Sloth.



Tak.

Tak for venlig deltagelse og blomster ved min kære mand, fhv. lokomotivfører P. Buhl Clausen's begravelse.

Alice Buhl Clausen.

Juletræsfest.

Aalborg afdelinger afholder juletræsfest lørdag den 5. januar 1952 kl. 17,30 i restaurant Kilden.

Aspiranter, håndværkere, pensionister med familie samt enker efter lokomotivmænd indbydes venligst til at deltage.

Tilmeldelse sker ved telefon Alba 10529 samt 3129.

Bestyrelserne.



Forfremmelser pr. 1-12-51.

Lokomotivfyrbødere til motorførere:

- E. A. Sterll, Næstved, i Odense.
- K. Rasmussen (Holm), Roskilde, i Odense.

Forfremmelser pr. 1-1-52.

Lokomotivfyrbødere til lokomotivførere:

- H. L. Hansen, Esbjerg, i Lunderskov.
- E. O. S. Pedersen, Nyborg, i Tinglev (med tildeling af hvervet som depotforstander).
- V. Kirkegaard, Aarhus, i Tinglev.
- K. V. Jensen, Aarhus, i Nykøbing F.

Forflytninger efter ansøgning pr. 1-1-52.

Lokomotivførerne:

- F. Alsing, Kolding, til Fredericia (med ophør af funktion som depotforstander).
- H. C. Hansen (Gislev), Esbjerg, til Fredericia.
- S. M. Thomsen, Lunderskov, til Langaa.
- K. H. S. V. Nielsen, Hillerød, til Fredericia.
- S. A. Botling, Nykøbing F., til Hillerød.
- E. Høyer, Tinglev, til Thisted.
- N. C. Plougmann, Randers, til Aarhus.

Lokomotivfyrbøderne:

- K. P. J. Astorp, Padborg, til Aalborg.
- C. V. Sørensen, Brande, til Esbjerg.
- K. P. Sørensen, Fredericia, til Esbjerg.
- G. S. Hansen, Københavns Gb., til Brande.
- K. W. Pedersen, Padborg, til Fredericia.
- P. T. Christensen, Korsør, til Fredericia.
- A. S. Larsen (Tofte), Nyborg, til Odense.
- K. H. Madsen, Korsør, til Nyborg.
- K. Jakobsen, Aarhus, til Næstved.

Ansæt som lokomotivfyrbødere pr. 1-1-52.

Lokomotivfyrbøderaspiranterne:

- K. Hansen, Aarhus, i Aarhus.
- K. E. Larsen, Nyborg, i Korsør.
- H. J. Sørensen, Fredericia, i Fredericia.
- W. D. Jacobsen, Frederikshavn, i Frederikshavn.
- J. W. Deleuran, Fredericia, i Fredericia.
- K. V. Jørgensen, Aarhus, i Aarhus.
- E. H. Pedersen, København Gb., i Korsør.

NYE ADRESSER

Lokomotivfyrbøder-afdeling.

Viborg: Kassererens navn og adresse rettes til: L. T. Jensen, Skovbrynet 9.

Statsbanepersonalets Sygekasse

Jernbanelæge *Biering-Petersen*, V. Boulevard 4, er afgået ved døden.

Hans praksis varetages af læge *Elmer Berg* (Kirkevænget 12, Valby, tlf. Valby 8803), der afholder konsultation i jernbanelægens konsultationslokale til de sædvanlige tider.

Anmodning om aflæggelse af sygebesøg rettes til tlf. Nora 6812.

Statsbanepersonalets Biblioteker

Nye bøger.

Si.-Falst. Jyl.-Fyn

- | | | |
|-------|--------|--|
| 22205 | 22182 | Schoonover, Laurence: Under halvmånen. |
| 22206 | 22178 | Moray, Helga: Den evige flamme. |
| 22207 | 18890a | Romain, Jules: I bjergene. |
| 22208 | 22192 | Aabye, Karen: Ferie i himlen. |
| 22209 | 22162 | Rode, Edith: Der var engang. |
| 22210 | | Berntsen, Anton: De mange år jeg har i verden levet. |
| 22211 | 22164 | Baum, Vicki: Skæbenatten. |
| 22212 | 22170 | Freuchen, Peter: Nigger Dan. Roman fra Canada. |
| 22213 | | Muus, Flemming B.: Solsiden vender mod nord. |
| 22214 | 22187 | White, Leslie Turner: Pigen fra det gyldne anker. |
| 22215 | 22180 | Pollack, Alyce og Ruth Goode: Don Gaucho. |
| 22216 | 18344B | Martin, Hans: Brænding. |
| 22217 | 22179 | Park, Ruth: Irsk blod. |
| 22218 | 22188 | Young, E. H.: To familier. |
| 22219 | 22172 | Kennedy, Margaret: De gode lo —. |
| 22220 | | Madsen, Marie: »Memsab« Madsen. |
| 22221 | 21982B | Aabye, Karen: Min søn Janus. |
| 22222 | 22213 | Perri, Francesco: Romeren Marcus. |
| 22223 | 22206 | Jacobsen, Jørgen Ditlev: Vorterød. |
| 22224 | 22197 | Bromfield, Louis: Sarah Jane. |
| 22225 | | O'Brien, Jack: Rødfrakker og slædehunde. |
| 22226 | 22203 | Duurloo, Ellen: Lukke den runde ring. |
| 22227 | 22198 | Buck, Pearl S.: Blodets røst. |
| 22228 | 22194 | Andersen, Knud: Horisont. |
| 22229 | 22204 | Hartog, Jane de: Stella. |