

# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING  
NUMMER 20 20. OKTOBER 1953 53. ÅRGANG

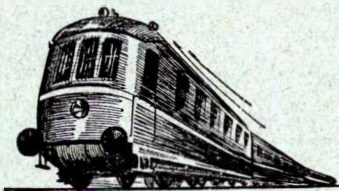
Største private Virksomhed for Fremstilling af Bandager og kunstige Lemmer.

*Nyrop & Maag A/S*

KØBMAGERGADE 43. K • C. 768

**NYROP**

FILIALER:  
SØNDERALLÉ 5. AARHUS • KLAREGADE 7. ODENSE



## BOSCH

DIESELUDSTYR  
OG  
AUTOTILBEHØR

— den uovertrufne Kvalitet

A/S MAGNETO • KØBENHAVN N

## DAME- HERRE- OG BØRNEKONFEKTION

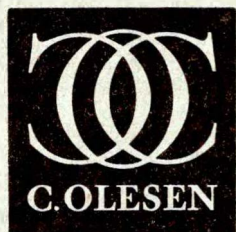
*Vi åbner gerne konto  
for DSB-personalet,  
uanset hvor i landet De bor*



*Stjerne* **MAGASINET** A/S

RÅDHUSPLADSEN 1-3-5 . ÅRHUS  
TELEFON 2 36 11





AKTIESELSKABET  
**C. OLESEN**  
MANUFATUR EN GROS  
KØBENHAVN K.

## A/s FRICHS, AARHUS

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

*Skibsreparationer - Kraner*

*Elevatorer - Transportanlæg*

**Aarhus Flydedok & Maskinkompagni A/s**  
Hans Niensens Maskinfabrik



*Krone-*  
**Smergellærred**



## A/s Kulimporten Dania

★  
*Vestre Boulevard 9, Kbhvn.*  
*Central 3443*

Jernbanevogne af enhver Konstruktion

VOGNFABRIKKEN  
**SCANDIA A/s**  
RANDERS

Leverandør  
til Danske  
Statsbaner

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

Importkompagniet A/s  
**Kalundborg**

Import af

**KUL, KOKS &  
BRIKETTER**

Telf. \*33 (Flere Ledn.)

L. A. Jørgensen  
Rosengaarden 13  
**B O G T R Y K**  
Tlf. Byen 1502  
København K

**NORMAL-  
TRYKKERIET**

*Siegfried Petersen & Søn*

Øster Farimagsgade 16 B  
Tlf. Øbro 6261

**HB HOVEDSTADENS  
BRUGSFORENING HB**

*Elegante Kjøler og Smoking*  
udlejes

**ELKIÆR-OLSEN & SVENDSEN**  
*Nørrebro Runddel 140*      *Telefon Taga 1513*

*Urmager ved Statsbanerne*

**L. Beyer Holgersen & Søn**

*(C. Weistrups Eftf.) Grundlagt 1856*  
*Colbjørnsensgade 17, Kbhvn. V, Tlf. Vester 2637*

# DEUTA - HASTIGHEDSMAALERE

*Leverandør til D S B*

Repræsentant for Danmark: **P. FUNDER & SØN** . Vester Farimagsgade 19 . København V . Telf. C. 7



# Maskinløb og kørselsfordelinger

Der var engang — således begynder de fleste eventyr — da lokomotivføreren og hans maskine fulgtes ad i tykt og tyndt. Lokomotivføreren var aldrig i tvivl om, hvilken maskine der var sat op til det tog, han skulle fremføre. Det var altid den samme, og han var, hvad man kalder »dus« med sin maskine, som man nu engang bliver det, når man har en god ven eller et godt stykke værktøj. Under hele sin tjeneste kunne han passe og pleje den, og han kendte dens særheder såvel som dens egenskaber. Havde han fridag, stod maskinen i »hus« til udvask og reparation. Han havde selv sat den, noteret reparationerne i bogen, og han hentede den selv efter fridagen og kontrollerede, om fejlene var rettet. Både de synlige og usynlige skavanker, maskinen fik mellem to udvaskerdage, havde han adgang til at iagttage og vurdere og kunne derfor på grundlag heraf udarbejde et fyldestgørende reparationsforslag. — Men disse tider er forbi. Kun når ældre kolleger, der erindrer, hvorledes det var dengang, fortæller om svundne dages maskinløb contra kørselsfordelinger, kan vi forestille os, hvilket gode, det har været. Beretninger fra tidligere tider får for nutidens lokomotivmænd noget af en eventyrglans, når forholdene den gang sammenlignes med dem, vi har i dag, og som er knapt så gode.

Nu er det imidlertid ikke helt berettiget at drage en parallel mellem tilstandene for ca. 30—50 år siden og dem, der er eksisterende i dag. Vilkaerne er ikke de samme hverken på det ene eller det andet område. Den stadig fremadskridende udvikling har stillet forøgede krav til alt og alle og derfor også til jernbanedriften. Trækraften ved banerne har gennemgået væsentlige forandringer, og det samme er tilfældet for vognmateriellets vedkommende. Køreplaner og køretider og dermed også hastighederne er ændret i takt med tiden og udviklingen. Fremskridtet på teknikens område har tillige betinget en anden og mere effektiv udnyttelse af maskinerne og en nødvendig omlægning af maskinbenyttelsen. For Statsbanerne har det gennem årene været en kamp om konkurrence med andre transportmidler, som har stillet forøgede krav til etatens forskellige afdelinger om gennemførelse af så rationelle ordninger som overhovedet muligt. Her har ikke mindst maskinafdelingen, som en af de største tekniske afdelinger, haft store opgaver, thi det er jo trods alt trækraften, der er Statsbanernes førerfelt. Foruden forandringerne på det tekniske og mange andre områder, må det heller ikke glemmes, når talen er om maskinløb og kørselsfordelinger for personalet, at også tjenestetidsregler m. v. har skiftet karakter.

Vi finder det derfor heller ikke unaturligt, når der efterhånden er blevet mere end eet sæt personale om hver maskine. Tværtimod, anderledes kan det ikke være, hvorimod der i denne praksis ligger et udtryk for, at man ikke ønsker helt at forlade det gamle princip med et maskinløb, som følger personalets tjenestefordelinger, men gerne vil bevare det hævdvundne og fordelagtige begreb »fast maskine«. Både for personalet og for administrationen er det af den største betydning, når denne regel kan overholdes, fordi den har indflydelse både på banernes økonomi og på tjenestens udførelse. Betydningen heraf er blevet større for begge parter, efterhånden som maskinerne benyttes mere og mere, og afstanden mellem to udvaskerdage og reparationsdage er blevet forøget.

Nu findes der naturligvis mange måder at stille et maskinløb op på, ligesom en kørselsfordeling kan varieres meget. Blot fra et køreplansskifte til et andet kan billedet af planerne fuldstændig skifte. Om nødvendigheden heraf er der delte meninger, men uberettiget er det ikke altid, når personalet står undrende overfor en ny kørselsfordeling, som fuldstændig har skiftet karakter i forhold til den, der måske kun har været gældende i ca. ½ år. Men arbejdet hermed hviler nu engang på distrikternes maskintjeneste, som foruden at have teknisk kyndig ledelse tillige har materialet til samtlige tjenestefordelinger indenfor et distrikt og derfor bedre kan vurdere,



## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 20 - 53. ÅRGANG

20. OKTOBER 1953



### Indhold:

Maskinløb og kørselsfordelinger	253
Værktøjsordningen	254
Norsk Lokomotivmannsforbund	
60 år	255
Fra Landsoplysningsudvalget	257
Fred - retfærdighed - fremskridt!	258
En lokomotivmand på rejse i USA	260
Rich. Lillie »lægger op« som materialforvalter	262
Fra Medlemskredsen	263
21 elektroføreres overgang til lokomotivførerstillingen	263
Nye FFB-bøger	263
Under DLF	264
Lommebogen 1954	264
Indbinding af DLT	264
Tak	264
Aarhus afdelinger	264
Nye adresser	264
Personalialia	264
»Arte«	264
Brev fra Østerg	264
»Olsen og Jensen«	264



### Redaktører:

E. Greve Petersen  
(ansvarhavende)  
K. B. Knudsen.

### Redaktion og ekspedition:

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

Frederiksberg Bogtrykkeri,  
Howitzvej 49.

# NOTITSER

## Værktøjsordningen

Under indtryk af at det kaos, der herskede for værktøjets vedkommende på lokomotiverne, rejste foreningen krav om en afhjælpning af forholdet. Dette kaos skyldtes dels manglende standardisering af skrue-nøgler og dels, at det viste sig ugørligt at holde værktøjsskabe tilberørligt låset. Alt for ofte stod personalet derfor og manglende brugeligt værktøj til forekommende reparationer, der under givne omstændigheder kunne medføre prekære situationer.

I 1946 blev indgået en overenskomst om en fremtidig værktøjsordning, hvorefter de nok som bekendte værktøjsskabe med een dør i stedet for de ældre med to blev taget i brug på strækningslokomotiver.

Det var af største vigtighed, at ordningen viste sin berettigelse, og det påhvilede lokomotivpersonalet at skabe grundlaget herfor. Foreningen havde grund til at tro, at dette også ville blive tilfældet ud fra den enkeltes interesse i at holde sin maskine i den bedst mulige stand. Det forventede resultat blev indfriet i almindelighed, og hvorfor skulle det ikke også gå således, når der er forståelse for, hvad et fremskridt indebærer.

Ud fra de indhøstede erfaringer fandt hovedbestyrelsen sig foranlediget til at søge samme værktøjsordning gennemført for rangermaskinerne litra Q og F, idet man mente dette for hensigtsmæssigt, selv om enkelte røster synes, at det var unødigt i betragtning af disse maskiners umiddelbare nærhed af et maskindepot. Dette argument er imidlertid svagt, når man ved, at rangermaskinernes muligheder for at komme i remisen i overvejende grad er vanskelige.

Imidlertid bar hovedbestyrelsens henvendelse til Generaldirektoratet frugt, og en værktøjsordning på disse rangermaskiner er en kendsgerning og forhåbentlig med samme gode resultat som for strækningslokomotivernes vedkommende.

hvorledes fordelingen af togene på maskindepoterne praktisk kan gennemføres, når der skal tages fornøden hensyn til de afstukne linier for køreplan, tjenestetidsregler m. v. Medens vi almindeligvis ikke har grund til klager over opstilling af tjenester, forekommer det os, at der i forbindelse med overgangen fra sommerkøreplanen til vinterkøreplanen denne gang er taget for lidt hensyn til personalets interesser og rettigheder, medens man samtidig og efter vor mening uberettiget lægger maskinløbet til grund herfor.

Skal et maskinløb finde anerkendelse som et led, der står nøje tilknyttet til en kørselsfordeling, er det nødvendigt med en indbyrdes tilpasning af de to faktorer, så personalet i virkeligheden har forståelsen af, at der er en ubrydelig forbindelse mellem dem. Skal dette være tilfældet, er det bl. a. påkrævet, at maskinerne følger togene i den fastlagte tur om ikke til 100 procent, så i hvert fald så tæt derpå som muligt. Bliver forholdene modsatte, kommer vi ind på et system, som absolut ikke er til fordel for nogle af parterne. Vi ved meget vel, at opstilling af maskinløb og kørselsfordelinger er forbundet med meget hovedbrud og stiller store krav til dem, på hvem denne opgave hviler, og vi er også indforstået med — som tidligere nævnt — at forandringer i tjenestetidsregler og køreplan, der år for år kan fremkalde et helt nyt billede, vanskeliggør denne opgave, som endnu mindre forenkles i årene, hvor meget af dampdriften overgår til motordrift. Men skal der være en lille smule mening i det hele og personalet have fordel af de forbedringer, som er tildelt dem, kan man ikke se bort fra dets interesser og alene lægge vægt på materiellets udnyttelse. Med lidt god vilje må det være muligt at tilpasse forholdene, så der tages hensyn til begge sider.

Vi mener således også, at det er overkommeligt at benytte sig af hovedprincippet i de nye fridagsregler, hvorefter der i størst mulig udstrækning tilstræbes opstilling af kørselsfordelinger med et antal turnusdage, der er delelige med 6, og hvori fridagene tildeles med 5 tjenestedage mellem 2 fridage. Benyttelsen af denne regel synes imidlertid ikke at kunne rodfæste sig overalt hos tjenestefordelerne, hvorimod de mere hælder hovedet til den underbestemmelse, som nødvendigvis måtte indføres i reglerne af hensyn til de maskindepoter, som ikke kan opstille en tjenestefordeling med 6, 12 eller 18 sæt. Det beror absolut på en misforståelse, når det gøres gældende, at underbestemmelsen kan anvendes overalt, og vi håber, at Maskinardelingen — overfor hvem vi i første omgang har forelagt nogle eksempler — vil give os ret heri, og at vi ikke mindst vil få medhold, når det drejer sig om de kørselsfordelinger, hvor der kun teoretisk er tale om »en fast maskine«, fordi størsteparten af den tjeneste, personalet udfører, sker med fremmede maskiner. Vi mener at kunne få sympati for vort ønske om, at personalet i videst mulig udstrækning skal følge den samme maskine, selvom det må ske i et makkerskab på to eller tre mand, og at man på samme måde skal søge fridagene tildelt med et bestemt regelmæssigt mellemrum.

Vi bekender os som ubetinget tilhængere af et følgeskab mellem mand og maskine, således som det har været fra generation til generation i jernbanedriftens historie. Vi bøjer os for nødvendigheden af, at mere end et sæt personale har samme maskine, ligesom vi erkender betydningen af de vanskeligheder, distrikterne har at kæmpe imod, når planerne skal tilrettelægges. Disse indrømmelser gav vi allerede på et tidligere tidspunkt, og igen så sent som under forhandlingerne om en ændring i fridagsreglerne. Det fremgår heraf, at vi ikke er egoistisk indstillet, men søger — som altid — at indpasse personalets interesser i et fornuftigt samarbejde med det, der tjener etaten bedst. Det virker derfor som noget af et slag i ansigtet på vore medlemmer, når det pludseligt viser sig, at maskintjenestens ledelse ikke alene vil fravige en ganske bestemt aftale, men tillige prøver at overbevise erfarne lokomotivmænd om, at fravigelsen skyldes maskinløbet. Skønt sandheden i virkeligheden er og må være en helt anden. For her er ikke tale om et maskinløb, som fagmanden kender det, selv med de ændringer, tiden og udviklingen har ført med sig.



# Norsk Lokomotivmandsforbund 60 år

Af Alfred Skar.

Den 22. oktober fylder Norsk Lokomotivmandsforbund 60 år og neste dag vil jubileet bli feiert med et festmøte i Oslo hvor bl. a. forbundets distriktsforeninger fra hele landet vil være representert. — Lokomotivmandsforbundet er således bare 11 måneder yngre enn Norsk Jernbaneforbund.

Lokomotivpersonalet var med og stiftet De norske Jernbaneforeningers Forbund den 20. november 1892 og ble også representert i det første styret. Men allerede i juni 1893 ble det tatt opp arbeid for å få stiftet en egen landsforening av lokomotivpersonalet. (Det samme var forøvrig også tilfellet med kunduktørene.) Lokomotivpersonalet var ikke tilfreds med resultatet av et lønnsandragende som var sendt Stortinget gjennom De norske Jernbaneforeningers Forbund. Lokomotivførerne har antagelig ment at de kunne oppnå bedre resultater ved å opptre som egen, organisert gruppe.

Tanken om dannelse av en Landsforening av lokomotivpersonalet fikk god tilslutning og det første, forberedende møte ble holdt i Kristiania den 6. august 1893. — Året før var det dannet en forening av lokomotivpersonalet i Drammens distrikt og det var denne foreningen som sto som initiativtaker og innbyder til dette møte. — Under stor stemning ble det enstemmig vedtatt å danne en Landsforening og den vordende forenings skål ble utbrakt »i en for anledningen foranstaltet bolle punch«, heter i protokollen!

Møtet den 6. august valte en komite til å utarbeide lover og forberede et konstituerende møte. Dette ble avholdt den 22. oktober 1893. Foruten foreningen i Drammens distrikt var det også konstituert distriktsforeninger i Kristiania distrikt, ved Hovedbanen (Norges første jernbane, som ennå hadde en halvdel engelske aksjonærer og ble drevet som aksjeselskap) og i Tronheims distrikt. I Hamar distrikt ble foreningen konstituert noe senere samme høsten. På det konstituerende møtet var det imidlertid representanter fra alle landets jernbanedistrikter tilstede, ialt 66 mann. Lovene ble vedtatt — med en kontingent av 20 øre pr. medlem pr. år — og et styre på 12 medlemmer valt. — Som Norges Lands Locomotivpersonals Forenings første formann ( det opprinnelige navnet) ble valt lokomotivfører Karl Andersen, Kongsberg. Han var også den egentlige initiativtaker til stiftelsen av Landsforeninger. — Den nye organisasjonen hadde ved starten 333 medlemmer.

Norsk Lokomotivmandsforbunds historie fra de første årene, er historien om de vanskeligheter nesten alle organisasjoner av lønnstakere hadde til å begynne med for en menneskealder eller to tilbake. Bemerkesverdige er det at Landsforeningen allerede på sitt neste årsmøte, den 14. oktober 1894, tok opp spørsmålet om å få istand et skandinavisk samarbeide mellom lokomotivpersonalet. Det ble vedtatt at Landsforeningens formann, Karl Andersen, skulle foreta en reise til Sverige og eventuelt også til Danmark for å få kontakt med lokomotiv-

personalet i grannelandene og studere lønns- og arbeidsvilkårene der. I den anledning ble det samlet inn reise penger i distriktsforeningene.

Karl Andersen foretok denne reisen høsten 1894, men det later til at han bare kom til Göteborg. Der kom han bl. a. i kontakt med lokomotivfører Aug. Kjellgren ved Statens Järnvägar. De diskuterte bl. a. spørsmålet om dannelse av et Skandinavisk Lokomotivmandsforbund, en tanke som var tatt opp samme sommeren av begg de eksisterende Landsforeninger av lokomotivpersonalet i Sverige. Formannen i Sveriges Lokförelse- och Eldareförening Joh. V. Orre var formann i en felleskomite, som hadde fått i oppdrag å utrede spørsmålet. Gjennom en norsk lokomotivfører som var ansatt ved Bergslagsbanen kom Orre i kontakt med Karl Andersen.

I 1895 fikk Karl Andersen et stipend av Staten for å studere lønns- og tjenesteforhold ved jernbanene både i Sverige og Danmark. På denne reisen kom han i kontakt med lokomotivfører Carl Roesen i København. Karl Andersen formidlet senere kontakt mellom Orre og Roesen.

Den norske Landsforeningen hadde 3 representanter på den første skandinaviske konferanse av lokomotivmann som ble holdt i Stockholm i dagene 15. og 16. september 1897. På denne konferansen møtte ingen lokomotivmenn fra Danmark og Finland. På det møtet som blir regnet som den første nordiske lokomotivmannskongress, i Göteborg den 8. juli 1898, var både Danmark og Finland representert. Fra Norge møtte 4 mann. Det ble der vedtatt å stifte Nordisk Lokomotivmandsforbund og nordmennene tog på seg å stå som arrangører av neste kongress.

Den annen nordiske lokomotivmannskongress skaffet den norske Landsforeningen store arbeidsoppgaver, men det ser ut til at den maktet å løse disse oppgavene på en verdig og tilfredsstillende måte. En mannsterk komite forberedte i god tid mottakelsen av Kongressen, det ble samlet inn penger i distriktsforeningene og det lyktes å få Stortinget til å bevilge 500 kroner til arrangementet. Hovedbanens direksjon ga 300 kroner.

Kongressen ble holdt i dagene 27.—28. mai 1899, en rekke viktige saker ble behandlet og det er vel rimelig at nordmennene følte det som en liten fjær i hatten at et norsk utkast til lover for Nordisk Lokomotivmandsforbund ble lagt til grunn ved behandlingen av lovene. — En dag ble det foretatt utflukt med den ny-åpnede elektriske banen til Holmenkollen og neste dag båttur på fjorden. — For første gang fikk også kongressdeltakernes damer være med på utfluktene og festlighetene. — I kongressen var det ialt 150 deltakere. Av disse møtte 18 fra Sverige, 12 fra Danmark og 2 fra Finland. Norges lokomotivmenn hadde således møtt fram i et relativt imponerende antall.

Trass i de vanskelige kår Landsforeningen arbeidet under, var den representert på alle senere nordiske lokomotivmannskongresser, både i Køpen-





Forbundets første formand Karl Andersen.



Forbundets nuværende formand M. Heggstad.

havn i 1901 og i Helsingfors i 1905. I Norsk Lokomotivmannsforbunds historie er det nokk av eksempler på hvilken betydning det nordiske og internasjonale samarbeid har hatt og at det norske lokomotivpersonale har forstått verdien av dette.

Spørsmålet om samling av alt jernbanepersonale i Norge i et felles forbund ha vært mer og mindre aktuelt helt fra De norske Jernbaneforeningers Forbund ble stiftet i 1892. Det er ikke her tid og sted til å skifte sol og vind eller å dømme om skyld og uskyld i spørsmålet om hvorfor samling ikke er kommet istand. Det som står fast er at lokomotivfolkene selv har ment å være best tjent med å opprettholde sitt eget, selvstendige forbund. Også lenge etter at lokomotivpersonalets Landsforening var stiftet, ste mange av distriktsforeningene også tilsluttet De norske Jernbaneforeningers Forbund. Dette dobbelt-medlemsskapet opphørte helt i 1910. I løpet av de forløpne 60 år har det vært gjort mange forsøk på å få istand en samling. Enkelte ganger har det sett ut til at samarbeidet gikk så knirkefritt at en samling i én organisasjon ville være helt naturlig. Men det er alltid kommet noe i veien med samarbeidet og dermed er samlingsspørsmålet stillet i bero.

Siden 1948 har det — etter vedtak i Landsorganisasjonens Representantskap — vært instituert et Kartell, hvor eventuelle tvistesporsmål mellom Norsk Jernbaneforbund og Norsk Lokomotiv-

mannsforbund skulle behandles. Inntil i dag har det ennå ikke vært noe møte i dette kartellstyre — av den enkle grunn, at det ikke har foreligget noen tvistesporsmål som nødvendiggjorde en slik behandlingssmåte. Man har grunn til å se dette som et bevis for et godt samarbeide i de siste årene.

Gjennem 60 års strid har Norsk Lokomotivmannsforbund gjort en betydelig innsats til ivaretagelse av lokomotivpersonalets lønns- og arbeidsvilkår. Norges lokomotivførere var, fra de første jernbanetogene tok til å rulle mellem Kristiania og Eidsvold den 1. september 1854, relativt vel avlønnte tjenestemenn med stor social anseelse. I de første lønnsregulativene var lokomotivførerne godt plassert og deres organisasjon har i årenes løp omhyggelig vaktet over at det ikke skjede noen *deklassering*. Ikke alltid har Forbundet maktet å hindre det, men det har like sikkert kommet igjen. Den siste store striden om dette spesielle spørsmål er nå 6 år gammel og den endte med en klar seir for Lokomotivmannsforbundet.

Ved Norges Statsbaner utgjør det samlede lokomotivpersonale i dag ca. 2310 mann. Hertil kommer ca. 60 lokomotivmen ved L.K.A.B., Narvik. — Norsk Lokomotivmannsforbund har ved 60 årsjubileet vel 2370 medlemmer. Tallet varierer så å si fra dag til dag i takt med avgang og inntagelse av nye folk. Norges lokomotivmenn er praktisk talt til 100 pct. organisert i deres forbund.





## Landsoplysningsudvalget

På det for nyligt afsluttede tillidsmandskursus diskuterede deltagerne en aften oplysningsarbejdet i afdelingerne. Det var for os, der deltog i denne diskussion, meget opløftende, at se den stærkt udtalte vilje, der her kom til orde, for en ekstra indsats på det oplysningsmæssige område. Samtlige deltagere i kursus var overhovedet ikke i tvivl om, at selv om vort oplysningsarbejde sammenlignet med andre organisationers hævder sig smukt, så er det en absolut nødvendighed, at samtlige Dansk Lokomotivmands Forenings tillidsmænd får øjnene op for, at oplysningsarbejdet, og her navnlig den organisatoriske oplysning, hører uløseligt sammen med selve tillidsmandsjobbet. Thi, des mere hver enkelt lokomotivmand er inde i såvel de faglige som organisatoriske spørgsmål, der hører til vor gerning, des mere tid vil der blive til overs for tillidsmanden, til at beskæftige sig med de egentlige tillidsmandsspørgsmål.

Var der således aldeles enighed mellem de på kursus værende tillidsmænd om, at vort oplysningsarbejde må og skal udbygges så meget som overhovedet muligt, så var der til gengæld også enighed om, at der med de vekslende tjenestetider, der er lokomotivmandens lod, var lagt en alvorlig hemsko på det spor, der fører til et stærkt udbygget oplysningsarbejde.

Vi er indenfor landsoplysningsudvalget udmærket klare over, at dette med de vekslende tjenestetider, har fået mange til at stille sig skeptisk overfor muligheden af, at starte og vedligeholde et stærkt udbygget oplysningsarbejde ude i afdelingerne. Men vi er til gengæld også klare over, at vel kan det volde besvær med at få f. eks. tjeneste- og mødetiderne i en studiekreds til at harmonere sammen, men besværligheder er nu engang til for at de skal overvindes, og, med hånden på hjertet, mon ikke man efterhånden bruger denne undskyldning så meget, fordi man ligesom vil dække over, at man ikke altid har gjort det, der egentlig kunne gøres ved denne gren af organisationsarbejdet.

Da vi som sagt indenfor udvalget er klar over, at der kan være visse besværligheder med at komme igang, og da vi endvidere også er klare over, at langt den største part af DLF's tillidsmænd er positivt indstillede overfor oplysningsarbejdet, har udvalget besluttet i den kommende vinter, at gøre hvad der står i vor magt for at hjælpe med, at overvinde disse vanskeligheder.

Det er udvalgets agt, i samarbejde med de enkelte afdelingsbestyrelser og de stedlige oplysningsudvalg, at undersøge de muligheder, der er for at starte studiekredse, og ligeledes de steder, hvor dette viser sig muligt, da, når det drejer sig om studiekredse i tjenestemandsspørgsmål, stille vore gruppeledere fra kursus til rådighed i enkelte af disse kredses møder.

Endvidere vil vi, dersom det ikke er muligt at oprette en kreds i tjenestemandforhold, (det gælder navnlig de mindre afdelinger og underafdelinger), i sådanne tilfælde være behjælpelig med at arrangere medlemsmøder, hvor emner som: Lønnings- og pensionsregler, sygefradragsregler og tjenestetidsbestemmelser kan behandles, og også her vil gruppelederne fra kursus komme tilstede og lede mødet.

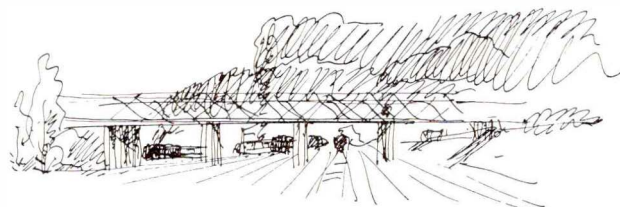
Endelig kan udvalget de steder, hvor der er interesse for det, arrangere foredrags- og filmsaftener med emner fra De forenede Nationer og de under FN hørende sociale og politiske organer.

For at få et billede af, hvor stor behovet vil være for disse arrangementer, er der i begyndelsen af denne måned udsendt spørgeskemaer til samtlige afdelinger, hvori udvalget bl. a. ønsker oplyst, hvilke emner de forskellige afdelinger selv vil tage op til behandling, ligesom der på denne måde søges oplysning om, hvilke af udvalgets arrangementer man kunne tænke sig at gøre brug af. Det er vort håb, at disse skemaer vil indløbe alle snarest, og vi håber ligeledes, at ikke alene afdelingerne i stort mål vil udnytte tilbudene, men også at de arrangementer, der træffes, må få en meget stor mødedeltagelse.

Som tidligere meddelt her i bladet, vil vor forenings første medlemskursus blive en realitet til maj næste år, og det skal ingen hemmelighed være, at disse kursus i deres opbygning vil tage en meget vidtstrakt hensyn til, om deltagerne har deltaget i studiekredsarbejde før. Af hensyn hertil, og ligeledes af hensyn til, at den der vil gøre en personlig indsats bør honoreres med den oplevelse et kursus vil være, har udvalget besluttet, at det vil blive en betingelse for at kunne blive udtaget til medlemskursus, at man har deltaget i de studiekredse e. l., der har været i den afdeling, man tilhører.

Da det er af stor betydning for vor organisation, at vi har et stærkt udbygget oplysningsarbejde, som kan give den nødvendige ballast til et resultatrigt organisationsarbejde, opfordrer vi så varmt som overhovedet muligt, alle til at melde sig til en indsats for den personlige dygtiggørelse, og vi undlader ikke at erindre om, at også på oplysningsområdet, høster man rige frugter af et samarbejde med andre organisationer.

Ved tillidsmandskursus 1953 på foreningens feriehus blev samtlige deltagere fotograferet til et gruppebillede og endvidere blev taget et billede af gruppe A. Disse billeder kan, såfremt interesserede måtte ønske det, fås for en pris af 50 øre pr. stk. ved henvendelse til lokomotivfører J. V. B. Christiansen, Skibshusvej 137, Odense.





# Fred — retfærdighed — fremskridt!

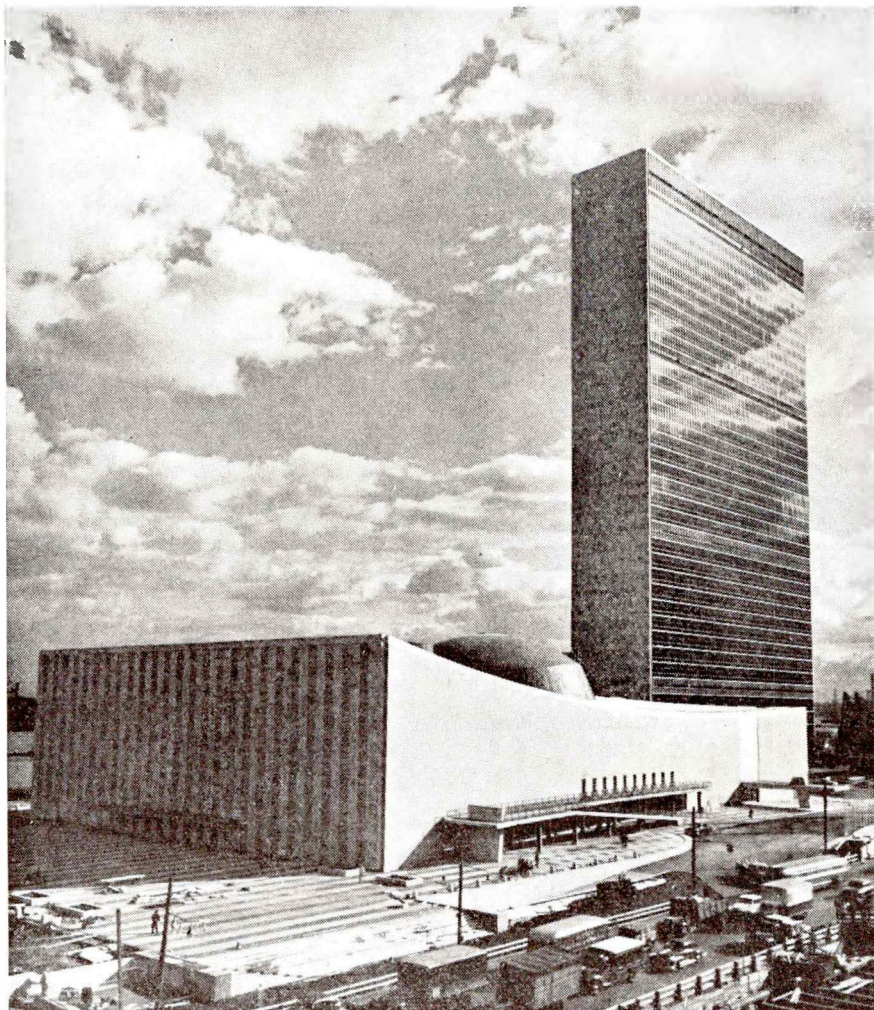
Af Carl Aage Redlich.

Den 24. oktober 1945 blev en af historiens store milepæle nået, idet FNs pagt denne dag trådte i kraft. Nu fejrer hvert eneste år millioner af mennesker verden over denne dag, på hvilken menneskehedens hidtil største forsøg på at nå frem til fred, retfærdighed og fremskridt blev indledt.

FNs pagt — verdenssamfundets grundlov — fik sin endelige udformning på den store internationale konference, der blev afholdt i San Francisco i foråret 1945, hvor repræsentanter for 50 nationer den 26. juni som de første underskrev det betydningsfulde dokument. Som forberedende arbejdsgrundlag havde man på dette tidspunkt den berømte atlantehavserklæring af 14. august 1941, da Roosevelt og Churchill midt under krigen mødtes for at drøfte efterkrigstidens problemer; den senere erklæring af 1. januar 1942, der yderligere udbyggede atlantehavserklæringens formål og grundsætninger, og endelig Dumbarton Oaks konferencen, der fandt sted i efter sommeren 1944.

Der har tidligere i historien været gjort alvorlige forsøg på at danne internationale sammenslutninger, der havde til formål at skabe nærmere samarbejde landene imellem og række hjælpende hænder over landegrænserne: men det første storstilede forsøg blev gjort umiddelbart efter verdenskrig I, da Nationernes Forbund blev stiftet. På en kæmpemæssig ruin forsøgte en skare idealistisk indstillede mennesker at bygge en international organisation op, men som så sørgeligt bekendt slog idealismen og optimismen ikke til over for den gamle tids sidste rester af forbenet nationalisme og magtbegær. Man hører ofte nævnt, at de skønne kræfter var spildt, men en sådan tanke er vel nok noget forhastet. De erfaringer, disse statsmænd indhøstede i Geneve, har været guld værd, da man begyndte arbejdet med at danne Forenede Nationer, og institutioner som Den Internationale Domstol og International Arbejdsorganisation, hvis store betydning ingen i dag vel tør underkende, står endnu som monumenter fra tiden i Geneve. I virkeligheden var tiden i sig selv endnu ikke moden. Verden var endnu for stor til et effektivt, internationalt samarbejde.

I dag er alt dette anderledes. Den tekniske udvikling har tvunget landene tættere sammen. De moderne samfærdselsmidler har gjort verden mindre og de forskellige nationer mere afhængig af



FN-komplekset står nu helt færdigt i New York.

hinanden. I dag er international samarbejde bydende nødvendig på en lang række områder, og det enkelte menneskes opfattelse af sine medmennesker i andre lande har ændret sig på afgørende punkter. Udviklingen har i sig selv skabt en frugtbar jordbund for en stærk, international organisation.

Det første store forsøg på at skabe en verdensomspændende organisation blev gjort efter en blodig krig, og ønsket om at samle verdens nationer i 1945 var også udsprunget af millioner lidelser gennem krig, sult, fattigdom og elendighed. Det er da ikke så underligt, at FNs første og største mål er varig fred, sikkerhed og forståelse landene imellem, således som det fremgår af indledningen til pagten og i pagtens artikel 1. Opståede konflikter skal efter FNs opfattelse kunne bilægges ad fredelig vej og ikke ved krige, der i det lange løb kun



kan bringe mennesket tilbage til huleboernes primitive og dyriske stade.

Opgaven at holde fred mellem jordens 90 nationer og folkeslag er umådelig stor, men allerede nu kan FN dog opvise betydelige resultater i så henseende. Krige er blevet afværget i Iran, Libanon, Syrien, Palæstina, Kasmir og Indonesien, og andre steder har den blotte tilstedeværelse af en stærk, international organisation virket dæmpende på urolige gemytter blandt de mange og forskellige folkeslag.

Den aggressionshandling, krigen i Korea var, blev imødegået af FN ved en storstilet, kollektiv indsats, og langt om længe blev der etableret en våbenstilstand — for en gangs skyld — uden sejrherre. Vejen til fredelig forhandling ligger åben, og selv om opgaven kan synes svær, må ingen mulighed for mægling og forhandling parterne imellem være uprøvet.

Det største ved FN er vel nok enigheden om, at forudsætningen for en varig fred er en harmonisk tilværelse for hele verdens befolkning. Man har blankt erkendt, at kun ved at fremme respekten for de menneskelige rettigheder og fundamentale frihedsbegreber i forbindelse med en tilstand af såvel fysisk, psykisk som social velbefindende har man en mulighed for at nå frem til et verdenssamfund, hvor de væsentligste årsager til nød og elendighed er udryddet.

Vi kender alle af smertelig erfaring de ulykker, intolerance og forskelsbehandling kan føre med sig. Hele folkegrupper er i vor tid systematisk blevet udryddet, millioner er blevet pint i koncentrationslejre, og andre millioner er gennem århundreder blevet holdt nede på et for mennesket uværdigt niveau, blot fordi de ved manglende oplysning, race, religion eller politisk opfattelse har skilt sig ud fra den regerende gruppe.

FN vender sig i pagten mod alle disse forbrydelser mod menneskeheden, og i arbejdet forsøges gennem vedtagelse af opbyggende konventioner at skabe klare retningslinier for og forståelse blandt forskellige nationer.

Her kan først og fremmest nævnes verdenserklæringen om menneskerettighederne.

Proklamationer af visse menneskerettigheder har tidligere været kendt, og de har også i flere lande haft en ikke ringe politisk betydning. Første gang man støder på disse minimumskrav om et menneskes rettigheder er i staten Virginias forfatning af 12. juni 1776, og senere i historien dukker begrebet atter op under den franske revolution i erklæringen af 26. august 1789. Den sidstnævnte blev en direkte forløber for en mere humanistisk opfattelse af det menneskelige, og flere stater optog i det følgende århundrede visse fragmenter af disse menneskerettigheder.

Nu står denne menneskerettighedernes erklæring sammen med pagten som to vægtige bærepiller i FN's mægtige arbejdsprogram. Den indeholder det enkelte individs krav om retten til alle de ting, der er nødvendige til livets ophold i såvel legemlig som åndelig henseende.

Af andre vigtige konventioner, der er vedtaget af FN, kan nævnes konventionen om folkedrab og



Philippinsk velfærdsofficer besøger FN.

Ind imellem sine forhandlinger med FN's internationale Børnehjælpesfond (UNICEF) har mrs. A. A. Perez fra Philippinerne en samtale med Generalsekretær Dag Hammarskjöld. Mrs. Perez er kommissær for det offentlige velfærd og formand for UNICEF-komiteén på Philippinerne. Til venstre ses den philippinske chefdelegerede ved FN, Salvador P. Lopez.

konventionen om kvindernes politiske rettigheder, men mange andre fortjener at nævnes i samme forbindelse.

Gennem FN's udstrakte formynderskabssystem varetages næsten 20 millioner menneskers politiske, sociale og økonomiske interesser, og i en lang række ikke-selvstyrende områder, der administreres af forskellige stater, overvåger FN, at der ydes disse folkeslag retfærdighed og gode levevilkår, og at der fremfor alt ikke finder nogen udbytning sted i disse underudviklede områder. Formålet er at forberede disse folk til selvstændighed, således at de med tiden kan blive selvstyrende. Trods det korte åremål har FN allerede nu medvirket ved flere staters oprettelse. Dette gælder således Israel, Indonesien og Libyen.

Trin for trin indarbejdes det retfærdighedens princip, hvorpå FN's pagt er bygget op. Målet er at nå frem til tilstande, hvor alle kan leve en tryk tilværelse uden angst for fremtiden; men vejen er umådelig lang. Skeptikere har forlængst fundet ud af, at vejen er for lang, men hvis man vil lade tankerne på tilbage i verdenshistorien, vil man sikkert kunne forstå, at det, der gennem århundreder er bygget op som selvstændige, isolerede og mange gange fjendtligt indstillede stater, ikke kan ændres på nogle få år. I virkeligheden er de fremskridt, FN allerede nu kan fremvise, af imponerende omfang.

Social tryghed for hele jordens befolkning. Det er en så fantastisk opgave at løse, at den på forhånd kan synes umulig.  $\frac{2}{3}$  af jordens samlede befolkning på ca. 2.500 millioner lever i dag en slaves trælssomme tilværelse, hvor sult, elendighed og sygdom medfører en gennemsnitlig levealder af 30 år. 1.660 millioner af jordens samlede befolkning kan hverken læse eller skrive. Kun  $\frac{1}{5}$  af jordens befolkning lever i de såkaldte højt udviklede lande, hvor de har en gennemsnitlig årsindkomst på 500



dollars. Andre  $\frac{2}{3}$  lever i de underudviklede områder, hvor deres gennemsnitlige årsindtægt er 50 dollars. Intet under at den gennemsnitlige levealder i den sidste gruppe er nede på 30 år, medens de lykkelige mennesker i de højt udviklede lande kan forvente at leve i 63 år.

Det er tørre tal, men med disse tal som baggrund kan der skrives en lang række grufulde, autentiske beretninger om en lidende menneskehed, som alt for få kender noget som helst til — og som desværre alt for mange ikke ønsker at høre ret meget om. De tør simpelthen ikke se den frygtelige sandhed i øjnene.

Der ligger de store opgaver for FN. Roden til fattigdom, sygdom, elendighed og social uro må ryddes helt af vejen, før man for alvor kan bygge det nye verdenssamfund op, — og her kommer FNs særorganisationer ind i billedet.

De fleste mennesker har tid efter anden stødt på nogle mærkelige bogstavsammensætninger som FAO, WHO, UNESCO, UNICEF og så fremdeles, men desværre kender kun et fåtal ret meget til, hvad der ligger bag de mærkelige ord, og endnu færre ved, hvilken indsats der gøres gennem disse organisationer for at afhjælpe en lang række af menneskehedens svøber.

Alle disse organisationer arbejder sammen under FNs økonomiske og sociale råd. I snævert samarbejde suppleret af FNs tekniske bistand til de underudviklede lande er korstoget mod sult, underernæring, sygdom, uvidenhed og fattigdom nu i fuld gang.

Kæmpemæssige opgaver ligger og venter forude: Og det haster meget stærkt med deres løsning. I et dødsensfarligt kapløb med tiden kæmper verdenssundhedsorganisationen WHO mod sygdom på mange fronter. Gennem lægebehandling, forebyggende vaccinationer, desinfektion og udbredelse af kendskab til sund levevis og forbedret hygiejne føres kampen mod bl. a. tuberkulose, tyfus, syfilis og de frygtelige tropesygdomme yams og malaria, som ikke færre end 300 millioner mennesker i dag lider under og som hvert år kræver 30 millioner menneskeliv. FAO, Forenede Nationers levnedsmiddelorganisation, søger på alle områder gennem oplysning og sagkyndig hjælp at hæve levestandarden i de så sørgeligt forsømte, underudviklede lande. Moderne dyrkningsmetoder og hensigtsmæssige redskaber har allerede nu mange steder forbedret ernæringen og skabt helt nye levevilkår blandt håbløst primitive mennesker; men endnu dominerer de lavere kulturtrin de største områder på vor globus. UNESCO, organisationen for undervisning, videnskab og kultur, søger at sprede kundskaber over hele verden, og i øvrigt søge at løse den kæmpeopgave det er at lære 1600 millioner mennesker de mest elementære skolekundskaber. Teknikere bliver sendt ud til de underudviklede områder for at bygge fabriker, kraftanlæg, broer og veje, og projekterne finansieres gennem den internationale bank eller gennem specielle hjælpeaktioner. Den ene særorganisation griber ind i den anden akkurat som tandhjul i en velsmurt maskine, og alle har de samme mål: lykkeligere tilstande for hele menneskeheden.

Otte år er gået siden hin oktoberdag, da FNs pagt trådte i kraft. Mange opgaver er allerede løst, men andre tårner sig op. FN har ikke alene tændt et håbets lys blandt de mange millioner, der virkelig trænger til hjælp, men også de folk, der som ideal har fred, frihed og social tryghed, sætter sin lid til Forenede Nationer.

Det afhænger af os alle, om arbejdet skal lykkes og målet nåes. Hvert eneste menneske — du og jeg — kan på hvert sit felt yde en indsats for at fremme det mellemfolkelige samarbejde og for at lindre den ubeskrivelige nød, der hersker i store dele af verden.

Alle gode kræfter må sættes ind på opgavens løsning. Ingen ved, om det er menneskehedens sidste chance.

## En lokomotivmand på rejse i USA

*Af lokomotivfører J. F. Nielsen, Odense.*

Når man kommer op i årene, begynder man at leve på minderne. Tankerne går lige så ofte tilbage til det, der var, som man da i ungdommens dage forsøgte at se ind i fremtidens tågede dis.

Sådan gik det også mig. I min pure ungdom, da man synes livet lå så langt og lyst foran en, fik jeg pludselig lyst til at komme til Amerika. Om det just var trangen til at tjene masser af dollars, eller blot trangen til at se mig om, ved jeg vel knapt, men en kendsgerning er, at da jeg efter at være udlært hørte fra mine fætre i Amerika, kom trangen til at se nye forhold op i mig, og en skønne dag satte jeg foden på Amerikas jord. I begyndelsen arbejdede jeg hos mine fætre, men da jeg nåede så vidt, at jeg kunne lidt af sproget, rejste jeg fra dem og fik arbejde på *Great Northern's* lokomotivfabrik i Minneapolis. Her arbejdede jeg så i et halvt år og fik en god indsigt i både lokomotivbygning og den amerikanske mentalitet. Jeg havde det faktisk godt, men af flere årsager følte jeg trang til atter at se de danske bøgeskove, høre fuglesangen derhjemme, kort sagt være dansk igen.

Og så drog jeg atter hjem. For os, der var unge dengang, var det en underlig tid med en vis uro og nervøsitet, der kulminerede, da verdenskrigens mørke sænkede sig over Europa. Sammen med mange andre måtte jeg tjene land og folk med en lang soldatertid, fire år, og da først kunne jeg begynde at se mig om efter en livsstilling. Den kom dog ret hurtigt, og den 1. januar 1917 trådte jeg ind i De Sydfynske Jernbaners tjeneste ved lokomotivafdelingen, hvor jeg har virket siden, og det være sagt straks, jeg følte mig hjemme glad og tilfreds med min gerning.

Årene gik. Forbindelsen med mine amerikanske venner og slægtninge var holdt vedlige, og en skønne dag kom tanken op i mig: Var det ikke herligt endnu engang at prøve en tur over dammen? Fra tanke til handling var der ikke langt. Min kone stillede sig forstående til dette ønske. Der var hverken sure miner eller utilfredshed af nogen art. Tværtimod glædede det hende, da de forskellige problemer, der er ved sådan en rejse, efterhånden gik i orden.



Først og fremmest skulle jeg jo have mine papirer i orden og mine høje foresattes tilladelse, men det gik glat. En ansøgning om at få to års ferie slået sammen blev omgående bevilliget, ligesom anbefalings skrivelser m. v. blev stillet til min rådighed.

Statsbanernes Rejsebureau i Aarhus ordnede det videre fornødne med at skaffe fripas, som jeg fik gennem Tyskland, Holland og England. Også de amerikanske jernbanemyndigheder stillede sig villigt over for mig. Tilbage var så, hvordan og hvornår skulle rejsen foregå. Men her kom rejsebureauet til en løsning, idet de fandt ud af, at tiderne for verdens største og smukkeste skib, Queen Elizabeth, passede glimrende. Og sådan blev det. Den 27. april tog jeg afsked med min familie og begav mig ud på den rejse, som skulle blive en af mit livs største oplevelser.

Den første del af rejsen vil jeg undlade at beskrive. Det har tusinder og atter tusinder gjort. Jeg vil blot nævne, at allerede næste dag den 28. april satte jeg min fod på engelsk jord. Lige før ankomsten til Harwich ser man vor store rutebåd »Kronprins Frederik« liggende på havets bund efter den store brand i marts 1953.

Rejsen fra Harwich til London er snart overstået. Og så tilbragte jeg da et døgn i denne store verdensby, London, hvor den enkelte drukner i det store menneskehav. Selvsagt så jeg så lidt af London, at jeg hverken vil dadle eller rose denne by. Med rejsefeberen i blodet længtes jeg efter at se det skib, som i de følgende dage skulle være mit hjem, hvorfor jeg forlod London og rejste til South Hampton, hvor det store, smukke skib lå i havn og ventede på, at dets passagerer skulle gå ombord.

At beskrive denne for verdenstrafiken så vigtige havneby ligger udenfor denne artikels rammer, men jeg vil dog ikke undlade at nævne det vemodige indtryk man får fra de ruinhobe, der endnu vidner om den sidste verdenskrigs grusomhed. Som bekendt var South Hampton en af de byer, som måtte holde for tyskernes såkaldte V-bomber, og resultatet vidner endnu herom.

#### *Ombord på »Queen Elizabeth«*

Den 30. april gik jeg ombord i verdens største og smukkeste skib »Queen Elizabeth«.

At beskrive dette skib er ikke nemt for et almindeligt menneske, hvis daglige gerning det er at styre et lokomotiv med efterfølgende vogne udad skinnevejen, men jeg vil dog alligevel forsøge det, for at mine læsere kan få et lille begreb om, hvilken verden der rører sig på »Queen Elizabeth« fra det præcis på den afsatte afgangstid — ikke et minut før eller senere — går fra kaj, til det fem og et halvt døgn senere atter går i havn efter at have krydset Atlanterhavet — fem og et halvt døgn i oprør, men også de vanskeligheder kunne skibet overvinde.

Så snart jeg var kommet ombord, blev jeg anvist en tomands kabine, der skulle være mit tildels privathjem i de følgende fem-seks dage. Jeg var naturligvis spændt på, hvem der skulle være min sovekammerat. Det viste sig at være en tysk mu-

siker, der skulle til Pensylvanien. Han var tilsyneladende meget fin og fornem og ingen almindelig musiker. Min kærlighed til alt, hvad der er tysk, forsvandt, som hos de fleste andre danske i de tunge besættelsesår, men jeg må erkende, at denne tysker gjorde alt, hvad han kunne til, at vi havde det hyggeligt sammen under rejsen. Politik og krig, og hvad folk ellers ville kunne have at strides om, var bandlyst fra vore enemærker.

Mærkværdig nok var hans kendskab til dansk og Danmark ikke ret stort, skønt han for år tilbage havde spillet i National Scala i København. Besættelsesårene omtalte vi ikke. Hvis han har været her i de år, har han i hvert fald ikke villet omtale det.

»Uden mad og drikke duer helten ikke«, det gælder også på en sørejse, hvor den friske søluft skærper appetitten, og når vejret netop som på denne rejse er smukt og havet blankt som et stueguiv, skal man være meget sart for at blive søsyg, undtagen de sidste to døgn, hvor vi mødte en snestorm, der satte havet i oprør.

Maden indtoges i de pragtfulde spisesaloner ved små borde, der selvfølgelig var nummererede, så man hurtigt kunne finde sin plads. Også her havde vi vore faste »spisekammerater« for mit vedkommende to englændere, en tysk dame, en skotte og een, hvis nationalitet var en hemmelighed, i alt fald var han meget tavs og indesluttet, men til gengæld sludrede vi andre løs, og selv skotten var meget underholdende og morede sig over de kendte skottehistorier, som ikke har noget med virkeligheden at gøre, lige så lidt som vore molbohistorier. Mange af passagererne var englændere, og een af dem, jeg traf, var meget begejstret for det danske smør, hvilket naturligvis ikke andet end kunne glæde mig på nationens vegne. Han kendte også H. C. Andersen, som han kaldte »børnenes fortæller«.

Og hvad fik vi så tiden til at gå med? — Ja, den gik såmænd alt for hurtigt. Ombord var der sørget for underholdning af alle arter. Der var »svimming pool«, gymnastiksale, tennisplads o.m.m. — Der var de herligste butikker, ja, kort sagt alt, hvad hjertet kunne begære, når pengepungen ellers kunne holde til det.

Om aftenen var der dans og musik for de danselystne og biograf for dem, der havde interesse for at se film. Nogle spillede kort, andre sludrede. Vi var een stor familie, som i fælles glæde nød den herlige sejltur.

Sproget ombord var hovedsagelig engelsk og fransk.

Da jeg var meget interesseret i maskiner, fik jeg maskinchefens tilladelse til at se maskinrummet. Og det var en oplevelse, man aldrig glemmer. Selvfølgelig skal en så stor damper som »Queen Elizabeth« have nogle hestekræfter til at føre sig frem, men det havde den også. 160.000 og en fart af 29 knob i timen. Fire timer tilbragte vi i maskinrummet, hvor alt skinnede af renhed, og hvor hver enkelt lille del havde sin mission.

Om skibets storhed blot dette. — Vi var 2.500 passagerer, deraf 700 franske, og der var en besætning på 1200 mand til at betjene det og os. En verden for sig selv midt ude på Atlanterhavet, der-



under denne fart viste sig fra den den smukkeste side, men skulle der ske en katastrofe, var alt redningsmateriale klar. Vi selv mødte den første dag til instruks, hvor kaptajnen holdt et foredrag for os og hver enkelt fik anvist, hvad han havde at gøre, hvis det værste skulle ske, men så trygge var vi, at den tanke lå os så fjernt, da vi efter fem dages sejlads, lidt forsinket på grund af tåge, gik ind i New Yorks havn, var vi næsten ked af at skulle forlade det smukke hjem, vi havde haft. En sådan tur kunne jeg ønske, at mange flere mennesker fik lov til at opleve. Selv er jeg taknemmelig over, at jeg fik denne skønne oplevelse, der næsten var som et eventyr af H. C. Andersen.

Indsejlingen til New York kan ikke beskrives, de høje bygninger på indtil 102 etager, som ligger side om side, floddampere som transporterer jernbanevogne fra den ene side af havnen til den anden, kan tage indtil 21 vogne ad gangen. Det er et storlået syn.

Det var med en underlig følelse, at jeg betrådte Amerikas jord, og det er jo mange år siden, at jeg sidst var der, mangt og meget havde jo forandret sig i mellemtiden, men der var nu ikke tid til at reflektere over det og forsøge at drage sammenligninger. Først og fremmest gjaldt det om at finde den slægtning, som skulle føre mig videre ind over det store Amerika. Aftalen var, at hun skulle være i ankomsthallen og være iført en violblå dragt samt en hvid hat, men det varede næsten to timer, inden vi fandt hinanden, for der var jo så mange, der havde en violblå dragt på, men slet ingen med hvid hat. Endelig fandt vi hinanden, men hatten var gemt tilside, for det regnede, og selvfølgelig vil en dame ikke, selv i Amerika lade sin hat ødelægge af regnen. Efter at hun havde budt mig velkommen, spurgte hun »hvordan med sproget?« og dertil kunne jeg svare så godt på engelsk, at hun erklærede: »Du har bestået eksamen«.

Nå, så drøftede vi den første rejseplan, og blev enige om at tage toget til Philadelphia. Som gammel jernbanemand kunne jeg jo ikke have noget imod dette. Toget bestod af 18 sølvskinnende boggievogne, som i løbet af to timer førte os til den store by. Her blev jeg straks præsenteret for en god ven, der selvfølgelig havde en bil, en Cadillac, og den kørte vi så videre gennem staterne: New York, Pennsylvania, Ohio, Illinois, Indiana, Wisconsin og Minnesota — en herlig tur ud af den store hovedvej, hvor sindet fyldtes med de herligste indtryk af den amerikanske natur, bygninger o.m.m.

Da det var blevet nat, nåede vi et hotel, disse smarte vejhoteller, som min kvindelige cicerone i sin egenskab af arkitekt også havde sin andel i. Her fik vi benzin på og lidt at spise. For selv i Amerika duer helten ikke uden mad og drikke. Ved siden af os sad nogle folk fra en lastbil, de kom straks i diskussion om, hvad landsmænd vi var, men da jeg af gammel bitter erfaring ved, at man skal være forsigtig med at tale sit sprog i den tro, at man ikke bliver forstået, lod vi dem snakke, selvom vi forstod, hvordan de drøftede os.

I Ohio passerede vi de store Good Year gummifabrikker, og det, der duperede mig mest, var at se de flere tusinde biler stå parkerede på en mæg-

tig parkeringsplads og vide, at alle disse tilhørte fabrikens arbejdere, derovre har hver arbejder jo sin bil, ligesom vi herhjemme har vore cykler, der går jo et stykke tid, inden vi når til det herhjemme.

I staten Pennsylvania, som mest består af store bjerge, har staten lavet en hovedvej ind gennem bjergene, og for at få lov til at køre på disse veje, må man betale en vis afgift på flere forskellige steder langs hele vejen, som er 327 miles, flere steder finder man moderne service stationer, og de meget omtalte hoteller.

Og hvad så vi ellers? — Ja, 7 store mægtige tunneller, hvis dimensioner man slet ikke gør sig nogen forestilling om. Hovedvejen i sig selv var mægtig bred og delt ved en stor græs- og blomsterrabat, at en fart på over 100 km føltes som noget ganske naturligt. Alt var nyt og storslået. Jo vist var jeg i Amerika, langt borte fra det smilende Fyns landeveje med dens smukke syrenhække.

Og så gik rejsen videre. — Efter 3½ døgn's bilfart gennem det skønne og storladne land, nåede vi Chicago. Vi skulle dog ikke have noget af at køre ind igennem storbyens mylder, men vi holdt os pænt til forstæderne, hvor trafikken var mindre enerverende. Vi kom over den store Mississippiflod og kørte så langs med denne på en strækning af ca. 100 miles.

Mississippifloden er som bekendt den største flod i Amerika, hvilket ikke vil siges så lidt. Dens navn betyder »Vandenes Fader«. Den er iøvrigt ikke blot den største flod i Amerika, men den største på hele jorden, idet den fra dens udspring til dens udløb i den mexikanske golf er 6.720 km lang. Smukt og storladent var der om den, men skønheden blev dog noget hæmmet af de mange bilvrag, der lå ude i den. Sagen er den, at i Amerika har de det med biler, ligesom med cykler herhjemme, at en dag bliver de kasseret, og så er der mange der ender deres »billiv« ude i den store flods vande. Vi bemærkede forøvrigt også ved mange byer, at de havde deres bilkirkegård, hvor de gamle biler kunne ligge i flere lag oven på hinanden, skønt man skulle synes, at meget af råmateriale måtte kunne udnyttes, men Amerika er så rigt, at de har råd til at lade dette ruste op til ingen verdens nytte.

(fortsættes)

## Rich. Lillie »lægger op« som materialforvalter

Med udgangen af september måned dette år er foreningens tidligere formand, materialforvalter Rich. Lillie, efter eget ønske fratrådt som materialforvalter ved Centralmagasinet København. Siden 1. maj 1929 har Lillie beklædt denne post og kunne således snart have fejret 25 års jubilæum.

Noget egentlig otium går Rich. Lillie ikke ind til, da han endnu et stykke tid fortsætter som rådmænd i Københavns magistrats 4. afdeling. Men i anledning af udtrædelsen af statens tjeneste bringer lokomotivmændene alligevel deres gamle formand en hilsen med ønsket om held og lykke i tiden fremover.



## *Fra* **MEDLEMSKREDSSEN**

I referatet fra kongressen står der på side 228 i DLT nr. 18 følgende:

» I Generaldirektoratet er interessen stor for at få forholdene forbedrede på velfærdsforanstaltningernes område —.«

Disse ord, udtalt af foreningens ærede formand, har en lidt skurrende klang i ørerne hos os, der er stationeret i Varde. Trods gentagne skrivelser, hvoraf een enkelt endda var ledsaget af håndgribelige beviser (i form af fotografier) på de elendige forhold, der rent sanitært hersker her på stedet, og trods løfte om at få disse forhold ændret, har man endnu intet set eller hørt, der kunne tyde på, at de mildest talt elendige vaskerumsforhold vil blive ændret til det bedre.

Så længe der gøres så lidt for personalet, vil det være vanskeligt at få folk til at blive på stedet, og især efter at man venligst har forsynet depotet med briketter til 3—4 års forbrug. For mit personlige vedkommende har det betydet, at jeg efter 1½ års forløb søger bort til et sted, hvor jeg kan få snavset vasket af efter tjenestens ophør.

Lokomotivfører R. F. Petersen,  
Varde.

## **21 elektroføreres overgang til lokomotivførerstillingen**

I forbindelse med normeringsloven 1953—1954, hvorefter elektroførere, udnævnt før 1. april 1953, kan overgå til lokomotivførerstillingen, såfremt ansøgning herom var indsendt inden udgangen af juni måned d. å., har nedenstående fremsat begæring herom. Løsningen fra elektroførerstillingen vil ske på grundlag af de pågældendes hidtidige plads i forfremmelsesrækken til lokomotivfører med højst 4 om året og ved pladsledighed i normativet. Overgangen kan dog tidligst finde sted, når de pågældende efter deres plads i forfremmelsesrækken kunne have opnået at være blevet lokomotivfører.

K. E. Hansen *)	T. H. Nielsen
P. L. I. Jensen *)	H. H. Johansen
B. E. A. Christensen *)	W. E. Andresen
G. E. F. Härtel *)	O. Lindberg
O. H. Larsen	O. V. Sørensen
F. A. Knudsen	L. P. Larsen
H. C. Fischer	V. E. F. Horn
O. Christoffersen	Chr. Petersen
W. L. V. Andersen	E. T. J. Petersen
J. A. Sindahl	E. E. M. Frandsen
H. C. Wolfram	

\*) Er overgået til lokomotivførerstillingen i 1953.

## **Nye FFB- bøger**



Forlaget Fremad ligger sandelig ikke på den lade side . . . successen med billigbøgerne følges nu op med en helt ny serie: *rejsebøger til lige så sensationelt billige priser som FFB-bøgerne*.

De mange tusinde læsere af Fremads Folkebibliotek har ivrigt spurgt efter rejsebøger, der jo hører til den allermost populære læsning, og nu er Fremad altså parat med sin rejsebogs serie, der kun kommer til at koste en fjerdedel af normale rejse-

bogspriser. I øjeblikket er den almindelige pris for en rejsekildring henimod en snes kr. eller mere, og når *Fremads rejsebøger* nu kommer på markedet til kun 5,35 kr., i abonnement endda kun 4,85 kr. for en smukt udstyret og illustreret bog, skulle en ny succes være garanteret på forhånd. . . .

De to første bind foreligger nu. Det er Peter Freuchens strålende bog om en Thuleekspedition, »Min grønlandske Ungdom«, en af de allerbedste Grønlands-skildringer, der overhovedet kendes, og svenskeren Eric Lundquists spændende og interessante beretning om en farefuld færd ind i Ny Guineas jungle, »Kammerat med Kannibaler«. Det er rejsekildringer i topklassen, spænding og nyttig viden i frugtbar forening. Derefter kommer fire andre fine rejsebøger: Leif Borthens interessante »Rejse i Perons Rige«, hvor både diktatoren og hans land analyseres på en glimrende måde, Karen Herold Olsens humorfyldte Liberiaschildring, »De røde floders Land« — og efter nytår yderligere Walther Bosshards dokumentariske og spændende »Mongoliet«, og Helge Ingstads verdensberømte Alaskabog »Nunamiut«.

Hver bog er illustreret med ca. 40 billeder i dybtryk og fås både heftet og indbundet — endda i to forskellige indbindinger. I grønt pluviusin er prisen 7,85 kr. og i ægte skind koster bøgerne 10,35 kr. Tegner man sig for alle seks bøger, og hvem vil ikke gerne have næsten hele verden ind i sin stue, når det kan ske så billigt, får man serien 3 kr. billigere, hvilket altså vil sige, at man kan få en smukt udstyret rejsekildring for 4,85 kr. hft.





### Lommebogen 1954.

I forbindelse med udsendelse af cirkulære vedrørende bestilling af foreningens lommebog 1954 skal man henlede opmærksomheden på, at lokomotivfyrboderaspiranter som står tilsluttet Dansk Lokomotivmands Forening vil få tilsendt lommebogen gratis som foreningens øvrige medlemmer

### Indbinding af DLT.

For at skabe linie i anskaffelsen af indbundne årgange af Dansk Lokomotiv Tidende til brug for lokomotivpersonalets opholds- og læseværelser har hovedbestyrelsen besluttet, at der fremtidig vederlagsfrit tilstilles de enkelte afdelinger et eksemplar af hver årgang.

Det fornødne antal numre af bladet er forlods taget fra til formålet.

Skulle der være nogle som måtte ønske sig et personligt eksemplar, må dette bestilles med samtidig indsendelse af årgangen, idet man ikke er i stand til at levere disse udover det antal, der skal bruges til opholds- og læseværelser.

Prisen bliver som sædvanligt 11,00 kr. inklusive forsendelse.

Sadanne bestillinger på indbinding tilsendes foreningens kontor, Hellerupvej 44, Hellerup.

### Tak.

Min hjerteligste tak for venlig deltagelse ved min kære mand, lokomotivfører C. V. B. Petersens sygdom, død og bisættelse.

Tak til hr. lokomotivfører Suneson for de smukke ord ved børen.

Tak for æresvagten og fanens tilstedeværelse.

*Johanne Petersen,  
Helsingør.*

### Aarhus afdelinger.

Lotterispil afholdes på Østergades Hotel, onsdag den 4. november kl. 19.30 præcis.

Der bortspilles 3 gæs, 17 ænder og 10 flæskestege. Gennemgående tavler koster 3 kr. pr. stk.

Pensionister, enker og lokomotivfyrboderaspiranter kan deltage.

*Fetsudvalget.*

## NYE ADRESSER

Lokomotivfører-afdeling:

Næstved: Formandens adresse rettes til Karrebækvej 56 st. tv. Herlufsholm.

Skive: Underafdelingsrepræsentantens navn og adresse rettes til: P. E. Poulsen, Braarupvej 129.



### Afsked.

Lokomotivførerne:

- J. H. Vrigsted, Fredericia, afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30-11-53).
- K. G. Madsen, Aarhus, afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-12-53).
- F. F. Jensen, Randers, afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (30-11-53).
- A. J. Nielsen, Aarhus afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (31-12-53).

### »Arte« i november.

»Riddersalen« — »Ukendte menneske«. Til denne forestilling af Finn Methling kan medlemmerne købe billetter til halv pris: 5.25, 4.25, 3.25, 2.25. Denne ordning gælder indtil videre hver dag — undtagen lørdage.

Søndag den 22. nov. kl. 10 og kl. 13 i »Nora Bio«.

Søndag den 29. nov. kl. 10 og kl. 13 i »Nora Bio«.

»Jugoslavien — Balkans Perle«. Arnold Olsens sidste nye farvefilm. Billetpris 75 ore.

Tirsdag den 24. nov. kl. 20 i »Odd Fellow Palæets store sal« »Mozart-aften«, orkesterkoncert.

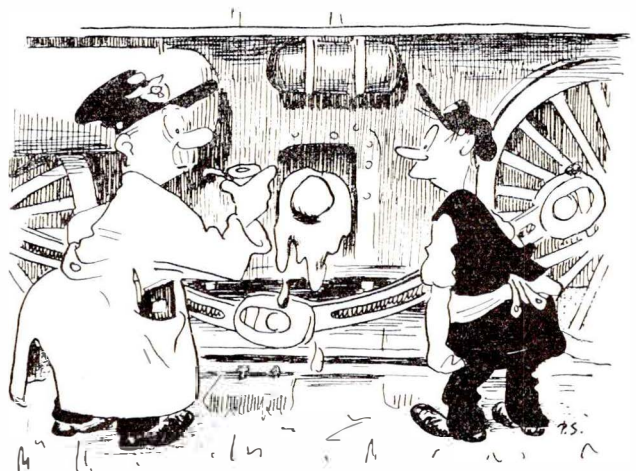
Solist: operasangerinden Eva Prytz (Stockholm).

Billetpris: 4,40, 3,40, 2,40 ialt.

NB! Endnu kan man indmelde sig i »Arte« enten ved at benytte Eva 7316 eller Byen 8383.

### Brev fra Ostrig.

Fra Ostrig har foreningen modtaget en henvendelse fra østrigske lokomotivmænd som ønsker at komme i forbindelse med danske kolleger for om muligt at skabe en ferieudveksling. Såfremt der blandt danske kolleger måtte være interesse for at få et sådant arrangement i stand, kan interesserede skrive til lokomotivfører Joh. Schapelwein, Wien XV/101, Goldschlagstrasse 58/25, Austria.



*Det er endog en meget alvorlig varmløbning!*



**Det bedste**  
**I CYKLER OG RADIO**

V. Petersen  
Jyllandsgade 22  
Fredericia  
Tlf. 1033

**BASTIANSEN**

Briller efter lægerecept  
Leverandør til syge-  
kasserne  
GULD . SØLV . URE . OPTIK  
Vendersgade 9 . Fredericia . Telefon 227

**FELLESBAGERIET A/S**

Fredericia . Tlf. 602  
*Køb altid Brød fra Fællesbageriet*

**H. OLSEN HOLMELUND A/S**

**Kulimport**  
Fredericia Tlf. 169-170

Den folkelige Forsamlingsbygning  
(lige overfor Landsoldaten)  
*Store Bal-  
og Selskabslokaler*  
Vald. Petersen . Fredericia . Tlf. 85

**Pedersen & Nielsen**  
Indehaver: Louis Nielsen  
Danmarksgade 6, Fredericia  
*Leverandør til  
Brugsforeningen*

**Banegaardens Restaurant, Fredericia**

*Billige Priser* anbefales de ærede Rejsende *Hurtig Betjening*  
**Husk Marketenderiet!**  
Telefon 187

**Fredericia Mejeri**

*Anbefaler sig med* **Gothersgade 14**  
**1. Kl.s Mejeriprodukter**

**Hotel LANDSOLDATEN**

**FREDERICIA**  
*altid bedst — derfor billigst*

**»LA BELLA«**

Blomster- og Kranseforretning anbefales de ærede Medlm.

Gothersgade 15  
Fredericia, Tlf. 598  
v. Gartner Kai Møller

**Thomas Hansen's  
Bageri**

bringes i velvillig Erindring  
Brødet bringes overalt i Byen  
Danmarksgade, Struer, Tlf. 308

*For Synet en Vinding,  
køb Brillen hos Sinding!*

★ **STRUER . Tlf. 119**

Ekvipér Dem i

**London-Magasinet**

FREDERICIA

**1/s K. C. NIELSEN**

Østergade 9, Struer, Tlf. 21  
**1. Kl.s Herreskrædderi**  
Lev. til Vare- og Landbrugslotteriet

**P. WEILING**

Struer . Tlf. 93  
anbefaler alt  
i moderne  
Blomsterbinderi

**FREDERICIA  
KUL- OG BRÆNDEHANDEL A/S**

**1. Kl. Kød, Flæsk  
og Paalæg**

P. Johansen Ringgaarden, Struer

**Frisørsalonen**

Jyllandsgade 9 . Struer  
anbefales  
Ærb. Gustav Jensen

**LANDBOMEJERIET**

FREDERICIA TLF. 1558 og 1559

*Fra Kvist til Kælder  
naar Maling det gælder*

**NEERGAARDS** bedst  
Struer . Telf. 165

LEDIG

**BOGTRYKKERIET**

Nørrebrogade 5, Fredericia  
A. Petersen . Tlf. 1014  
Alle Arter Tryksager til smaa Priser  
Festsange - Telegrammer

Danmarksgade 21 A  
Fredericia  
Telefon 332

**Ougaard & Jensen**

I Sol og Pløe  
gaa eller køre Brug

**Skotøjsbørsens Fodtøj**  
Struer - Telf. 109

**L PEDERSEN . STRUER**

Manufaktur, Herre-  
ekvipering, Tricotage  
L P betyder ogsaa laveste Priser

**Farve-  
bøtten**

Tapet . Malervarer . Rullegardiner  
**v. Holger Häuser**  
Danmarksgade 23 . Fredericia . Tlf. 1337

**N. Urban Sørensen**

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



AKTIESELSKABET

**DANSK SVOVLSYRE- OG SUPERPHOSPHAT-FABRIK**





**Kalundborg Brugsforening og  
Købmandshandel**

Kolonial - Vin - Kaffe - Konserver - Isenkram

**Spis Kalundborg Margarine**

Th. Jørgensen. Telefon 90

Daglig friskkærnet. Leverandør til Feriehjemmet

*Tag Kager med hjem fra* **Clorius**

Spec.: Fødselsdagskringler

Prøv mine Kræmmerhuse

Tlf. Kalundborg 187

**Fineste Kød, Flæsk, Paalæg**

Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44

Tlf. Kalundborg 161

Leverandør til Feriehjemmet

**A. M. JØRGENSEN** Sct. Jørgensbjerg 25. Tlf. Kalundborg 71  
Kleinsmed. Aut. Gas- og Vandmester. Centralvarme, Bad, WC, Pumpeanlæg

**Er Lyset i Uorden** da ring til Kalundborg 520

Kjær Christensen aut. Installatør. Leverandør til Feriehjemmet

**KALUNDBORG KULKOMPAGNI**

Aktieselskab

Tlf. TRETEN

**Marketenderiet**

*i Centralværkstederne*

*og Godsbanegaardens*

*Lokomotivremise*

*anbefales*



Driftsudvalget

**J. Lauritzens Kulforretning A/s**

**KUL . KOKS . BRIKETTER**

Esbjerg

Telf. 118-828

Man spiser godt paa »Palæ-Cafeen«

Raadhusortet . Roskilde . Tlf. 146

**Fiskehus Nr. 1**

Poul Nielsen

Tlf. Kalundborg 659

Altid friske Torske-  
og Rødspættefilet'er  
samt Fiskefars  
Leverandør til Feriehjm.

Kalundborg Tapet- og Farvehandel

Skibbrogade 3

Tillavede Farver i alle Kulører  
færdige til Brug

**Chr. Hansen**

**Slagtermester Børge Rasmussen**

Kød- og Paalægsforretning

Kordilgade 60, Tlf. Kalundborg 343

Altid 1ste Kl. Varer . Hjemmelavet Paalæg

**OTTO NIELSEN**

Malermester

Tlf. Kalundborg 447

**AAGE NIELSEN** Slagtermester

Kød- og Paalægsforretning

Kordilgade 10, Kalundborg, Tlf. 173

Leverandør til Feriehjemmet

**N. JENSENS SØNNER**

*Inventar og Bolig Montering*

**Tlf. Kalundborg 280**

Murermester og Cementvarefabrikant,

**Chr. Schrøder**

Tlf. Kalundborg 360

anbefaler sig med alt  
Murerarbejde, Terrasso-  
arbejde, Havefliser,  
Flagstangsfødder m. m.

*Fremstillet af*

*friske  
Citroner*



**Carlsberg**

**Hovedbanegaardens Restaurant**  
KØBENHAVN

*anbefales de ærede Rejsende*

Billige Priser

Husk Marketenderiet

Hurtig Betjening

Telefon 1232

Ærbødigt Viltoft