

# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING

NUMMER 15

5. AUGUST 1954

54. ÅRGANG

## Uden Udbetaling

Som Funktionær i Stat eller Kommune har De den særlige Fordel, at De hos os kan købe Deres nye Tøj **uden Udbetaling.**



### Til Herrerne:

Maalkonfektion, syet efter Deres Ønske med Super Canvas Indlæg **25800**

Færdig Kamgarnshabit i moderne Snit og med god Pasform **22800**

### Til Damerne:

Elegant Dragt efter Maal forarbejdet i heluldne Stoffer **29800**

I færdigsyede Dragter har vi et smukt Udvalg til **19800**

# J. ALBERTSEN

NØRRE FARIMAGSGADE 68-70

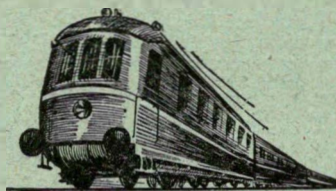
Husk: Den høje Stue \* Linje 4-5-7-14-15-16 til Frederiksborggadekrydset

## AGA-GAS BELYSNING SVEJSNING



GASACCUMULATOR

KØBENHAVN \* ODENSE \* AALBORG \* AABYHØJ



# BOSCH

DIESELUDSTYR  
OG  
AUTOTILBEHØR

— den uovertrufne Kvalitet

A/S MAGNETO . KØBENHAVN N

Jernbanevogne af enhver Konstruktion

VOGNFABRIKKEN  
**SCANDIA** A/S  
RANDERS



Regnfrakker

  
**Statsanstalten for Livsforsikring**

*Eneste statsgaranterede Livsforsikringsanstalt  
Billige Præmier \* Kontant Bonus*

Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V

Urmager ved Statsbanerne

**L. Beyer Holgersen & Søn**

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

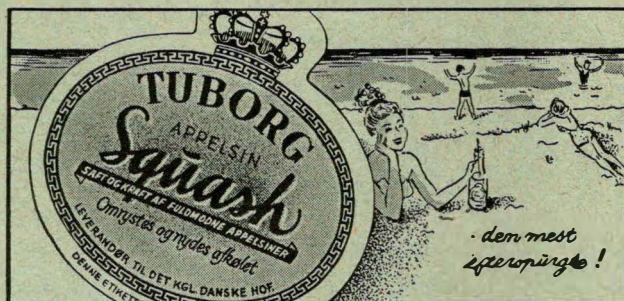
OPTIKER

**Felix Schmidt's**  
EFTF.

**Nørrevold**

Nr. 68 mellem Nørregade og Flolstræde  
Byen 2006-2007

Statsbanernes Brille-Leverandør



**Alt i elektriske Maaleinstrumenter**

1918 **HM** 1953

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

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

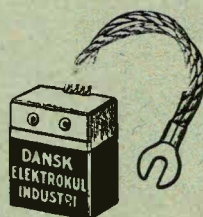
**Vesterbros Ligkistemagasin**

Chr. F. Christensen  
**Enghavevej 31**  
Telefon: **Eva 1404**

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

**Dansk Maskinpakning A/S**

Amaliegade 41  
København  
C. 12528



**Klingseyvej 6, Kbhvn.**  
Telefon Damsø 3132



**Hygiejniske Gummivarer**  
Katalog gratis

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

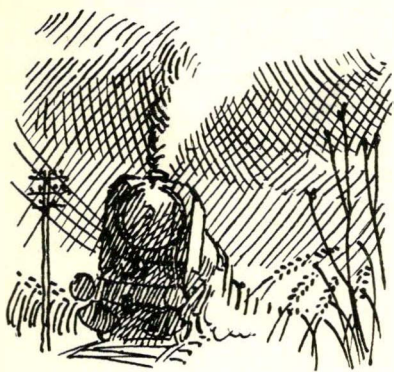
Uniforms-skrædderi, målkonfektion, skrædderi  
Spørg om vort ny kontosystem

**I. B. Schilder** Nørregade 7  
København K

**De forenede Kulimportører**

**KUL og KOKS**

Holmens Kanal 5 . København K  
Telefon 211



## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 15 - 54. ÅRGANG

5. AUGUST 1954



### Indhold:

International kongres i London .	173
Rich. Lillie fylder 70 år . . . . .	175
Samarbejdsudvalgsmøder i 1. og 2. Distrikt . . . . .	176
Nordiske statstjenestemænd mø- des i Geilo . . . . .	178
Noen funderinger om litt av hvert	180
Sjælens arbejdsløshed — og legemets beskæftigelse . . . . .	181
Statsanstalten for Livsforsikring	182
Fra medlemskredsen . . . . .	182
DLF og DsF . . . . .	182
Hvem bestemmer togets fart? . .	183
Jernbaneforeningens delegeret- møde . . . . .	183
Under DLF . . . . .	184
Tak . . . . .	184
Opmærksomhed frabedes . . . . .	184
Personalia . . . . .	184
Byttejvlighed . . . . .	184
Rejserne til Hellas . . . . .	184
Statsbanepersonalets Sygekasse.	184



### 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.

## International kongres i London

International Transportarbejder Forbund har afholdt sin 23. ordinære kongres i London fra den 16. til den 24. juli d. å. Godt 200 delegerede og omkring 40 observatører repræsenterende 85 organisationer i 28 lande samledes i County Hall, som Londons County Council velvilligst havde stillet til rådighed. Her skulle status gøres for den forbigangne 2-års periode siden Stockholm-kongressen, og videre skulle tilrettelægges arbejdslinien for tiden til næste kongres.

Med gamle ITF-pionerer i spidsen overværedes kongressen af repræsentanter fra en halv snes udenlandske ambassader i London. Endvidere var der repræsentanter fra Frie Faglige Internationale, Det engelske Arbejderparti og forskellige internationale transportarbejderorganisationer.

I sin velkomsttale gjorde den fungerende præsident, englænderen Arthur Deakin, opmærksom på, at just i denne sal konstitueredes Frie Faglige Internationale i 1949, og at det var her i London, at ITF i 1898 fik sit nuværende navn på forslag af den gamle svenske kæmpe Charles Lindley, som også var til stede på denne kongres, selv om han snart fylder 90 år.

Deakin forklarede, at grunden til hans funktion som præsident skyldtes, at den på Stockholm-kongressen genvalgte præsident, schweizeren Bratschi, var blevet chef for et schweizisk jernbaneselskab, og han havde derfor måttet forlade ITF. Deakin hylkede ham varmt for hans indsats i ITF og ønskede ham lykke i den nye stilling.

Kongressens arbejdsmateriale var af vidtspændende karakter, og for så stort et forum kunne det synes uoverkommeligt at afvikle stoffet til den fastsatte tid, men med en overmenneskelig præstation fra ITF-personalets side tilendebagtes sagerne før tid.

ITF's målsætning har ikke skiftet karakter; men i dens opbygning og med fylkningen omkring dens faner sker der en interessant udvikling. De seneste år er der sket tilslutning fra en række lande, heriblandt mindre, og man sporer gennem denne øgede aktivitet forhold, hvis rod kan søges i De forenede Nationers arbejde for de underudviklede lande. Deres problemer trænger sig på, og vel har vi vore, men stillet i relation til foran nævntes kommer de i baggrunden, eftersom vi reelt ligger langt fremme i leve- og arbejdsvilkår.

En væsentlig part af forhandlingerne prægedes derfor af problemerne i de underudviklede lande, hvor der nu sættes stærkt ind med en opbygning og konsolidering af fagorganisationerne. Hertil yder ITF al den støtte, den har mulighed for indenfor sin rammer. En opbygning af disse landes organisationer er en langsommelig og kompliceret proces, eftersom modsætningerne er stærke. Videre modarbejder myndighederne i disse lande organisationsbestrebelsene — altså ganske analogt vore pionerers vilkår — og arbejdet er forbundet med en ikke ringe risiko, der for adskillige har medført fængsels- og bødestraf.

Kongressen tilkendegav vilje til at hjælpe disse lande — f. eks. Afrika, den arabiske verden, Indien, Japan — og de vedtagne resolutioner vil i den kommende tid trække store vekslere på ITF's arbejdskraft.

---

## P. Sessing in memoriam

Pensioneret lokomotivfører Peder Sessing er afgået ved døden 75 år gammel. En særpræget skikkelse og en stout lokomotivmandstype er hermed gået bort. Blandt den yngre generation af vore medlemmer vil Sessing ikke være særlig kendt, men til gengæld står han for os, der har kendt ham, som en god ven, der satte retfærdigheden i højsædet og som ikke tog i betænkning at gå mod strømmen, når han fandt det påkrævet. Ud over at have lært ham at kende som en dygtig og samvittighedsfuld lokomotivmand, mødte vi ham altid som en ivrig forkæmper for oplysningsarbejdet, som han trods modstand kæmpede for skulle have en større plads indenfor vor forening. Han nærrede stor kærlighed for højskolerne og deres mænd og i særlig grad for Kristen Kold og N. F. C. Grundtvig. Da foreningen i 1935 oprettede et landsoplysningsudvalg, glædede det ikke mindst P. Sessing, som i 1937 overtog formandshvervet i udvalget. Uden helt at blive forstået af sine samtidige ofrede han meget af sin tid på dette arbejde, og skønt resultaterne ikke altid svarede til forventningerne, tabte han hverken modet eller lysten, men gik utrættelig frem for at finde nye og bedre veje til fremme af målet. Det var ham derfor en yderligere glæde at se det første tillidsmandskursus blive en kendsgerning i 1948, hvori han deltog som landsoplysningsudvalgets gæst, efter selv at være trådt ud af de aktive rækker i marts 1946.

I taknemlighed vil vi bevare mindet om P. Sessing og om hans arbejde indenfor vor organisation.

Det er en naturlig udvikling i fagbevægelsen, at den i større og større grad optager problemer på samfundsmæssig basis fremfor snævert egoistiske faginteresser, og kongressen behandlede problemer, som berører store befolkningskredse.

En sag af vital interesse blev indgående drøftet, nemlig samordning af det europæiske transportvæsen. ITF arbejder for en standardisering af dette, og man sigter her på kontinentet, idet man undtager England og Skandinavien, hvor man finder forholdene liggende i et godt leje. Det er ikke meningen at drage søfart og flyvning ind under en sådan samordning, og der anføres i argumentationen eksemplet fra England, der efter krigen med eet slag foretog en samordning af landets transportvæsen uden at drage søfart og flyvning ind deri, idet det fandtes uhensigtsmæssigt for ikke at sige umuligt.

For en højnelse af arbejds- og levevilkår sættes ind på mange fronter, og på kongressens bord lå et forslag fra tyske jernbane- og transportarbejderorganisationer om indførelse af 40 timers arbejdsuge. Dette forslag indeholdt forskellige underbestemmelser, som ikke fandt tilslutning hos alle på kongressen; men denne gik i princippet ind for 40 timers arbejdsuge, og det besluttedes at søge spørgsmålet fremmet gennem Det internationale Arbejdsbureau (ILO).

Spørgsmålet om ansvaret for trafikulykker og pådømmelse af ansvaret for dette, var taget op af de japanske organisationer, som ønskede oprettet særlige trafikdomstole, hvor dommerne skulle være teknisk sagkyndige, eller også skulle der de steder, hvor sagerne pådømtes ved almindelige domstole, tilknyttes særlige teknisk kyndige. Sagen vandt ikke tilslutning, fordi man havde så dårlige erfaringer fra sådanne domstole, som eksisterer i visse autoritært styrede lande.

Iøvrigt var en lang række problemer til behandling, f. eks. udtalte man sig mod fremstilling og anvendelse af atombomben, men denne begrænsede plads tillader ikke at gå nærmere ind på alle problemerne.

Med hensyn til valg skal som de vigtigste nævnes, at Arthur Deakin, England, valgtes til præsident, Hans Jahn, Tyskland, til vicepræsident. Til generalsekretær genvalgtes O. Becu og til stedfortrædende generalsekretær P. Tofahrn.

Kongressen beskæftigede sig meget med resolutionsmageri, og man kan umiddelbart få det indtryk, at der tales mere end der handles. Dette er ingenlunde tilfældet. ITF kan pege på gode resultater, og glemmes må ikke dens moralske støtte. Gennem dens sæde i forskellige internationale organisationer gøres der en energisk indsats. Der kan næppe herske tvivl om, at transportarbejderorganisationerne indtager en nøglestilling i samfundet, men at de forvalter deres pund efter saglig vurdering.

Hertil kommer, at ITF tilstræber sit virke lagt på en front, uden tilknytning til et specielt politisk parti — men under demokratiets auspicer som en faktor, hvis ord har vægt hos det enkelte lands bestemmende myndighed — idet man ad denne linie ser den mulige vej til samling af *alle* transportarbejdere.

Dog synes det så, at i de lande, hvor udviklingen er nået længst, der har transportorganisationerne en stærk tilknytning til det politiske arbejderparti.

## Rich. Lillie fylder 70 år



Foreningens formand fra 1918—1929, fhv. materialforvalter og rådmand *Rich. Lillie*, fylder den 3. august 70 år.

Det er tilgiveligt, hvis denne meddelelse kommer overraskende for de mange af vore medlemmer, som kender *Rich. Lillie*, og som endnu erindrer den tid, hvor han besad foreningens øverste tillidspost, thi kun ved dåbsattestens hjælp og ved at lade tiden passere revy, kan det fastslås, at *Lillie* snart runder de 70 år. Han er stadig den samme spændstige og ranke personlighed, fuld af initiativ og virkelyst, som da han stod for ledelsen af vor organisation.

Født og opvokset mellem flådens folk i det gamle, smukke og minderige Nyboder var det naturligt, at *Lillie* fik sin uddannelse på Orlogsværftets maskinværksted, hvor han efter udstået læretid blev, indtil han i april 1903 mødte for at aftjene sin værnepligt. Efter endt militærtjeneste søgte *Lillie* ind ved Danske Statsbaner og blev her antaget i august 1905 og året efter i september 1906 ansat som lokomotivfyrbøder i København.

*Rich. Lillie's* indtræden i »Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening« skete på en tid, hvor samlingstanken endnu ikke rigtig havde rodfastet sig hos alle lokomotivmænd, og hvor man fra anden side søgte at udnytte denne »vaklen i rækkerne«. Der var derfor brug for handlekraftige og dygtige mænd til støtte for den siddende bestyrelse, og hertil var *Lillie* klar til at melde sig og til at tage fat. Med evner til at tale for organisationsidéen blandt kammeraterne og til at

fremføre deres synspunkter på rette sted kom han få år efter sin ansættelse ind i aktivt organisationsarbejde.

Med sit charmerende væsen og med sin gode forhandlingsevne mødte *Lillie* hurtigt kollegernes tillid og fik i en forholdsvis ung alder betroet mange betydningsfulde tillidshverv. 27 år gammel valgtes han til medlem af hovedbestyrelsen og til formand for Lokomotivfyrbødernes Hovedafdeling (den senere Lokomotivfyrbøderkreds). Under denne formandsperiode blev *Lillie* tildelt forskellige stillinger som medlem i udvalg nedsat i og udenfor organisationen. Netop ved disse arbejder fik *Lillie* indblik og føling med de mange problemer, som rørte sig blandt tjenestemændene, og vel rustet på erfaringer og med lysten til at tage fat, stod han som kandidat til formandshvervet på kongressen i 1918, hvor han valgtes til denne tillidspost.

I den for tjenestemændene så begivenhedsrige tid, der fulgte efter verdenskrigens afslutning, var Dansk Lokomotivmands Forening under ledelse af en stærk og handlekraftig mand, og gode resultater blev opnået for foreningens medlemmer. Resultater, som ikke mindst må tilskrives *Lillie's* indsats. Det gælder, hvad der blev opnået i lønningskommissionen, tjenestetidsudvalget, uddannelseskommissionen og på uniformsområdet m. v. Vender vi os mod *Lillie's* arbejde indenfor organisationens mere interne rammer, møder vi ligeledes betydningsfulde resultater, som måske den gang værdsattes mindre, end tilfældet er i dag. Lad os blot nævne oprettelsen af Kampfonden og Hjælpefonden samt gennemførelsen af idéen om et Ferie- og Rekreativshjem.

Ved siden af organisationsarbejdet har *Lillie* tillige stor interesse for det politiske liv og indvalgte i 1925 i Københavns borgerrepræsentation på Det Radikale Venstres liste. I 1943 valgtes han til rådmand for Københavns Magistrat's 4. Afdeling, hvor han havde sæde til kommunevalgene i foråret 1954.

Den 1. maj 1929 modtog *Lillie* udnævnelsen til materialforvalter ved Centralværkstederne København og måtte derfor på kongressen samme år fratræde som foreningens formand; han udnævntes ved denne lejlighed til foreningens æresmedlem. Samme æresbevisning har *Lillie* modtaget fra boldklubben B 93, hvor han gennem en årrække har haft sæde i bestyrelsen og siddet som formand.

*Rich. Lillie* er på 70 års dagen gået over til et veltjent otium, men kan se tilbage på en righoldig og afvekslende tid i det politiske og faglige arbejde. Lokomotivmændene melder sig blandt gratulanterne med en hjertelig lykønskning på dagen.

## Samarbejdsudvalgsmøder i 1. og 2. Distrikt

### Samarbejdsudvalget i 1. Distrikt

Mødet åbnedes med valg af sekretær for den kommende 2 årige periode, og hertil genvalgtes rgfmd. N. Meldgaard Kristensen.

Formanden oplyste derefter indledningsvis, at der var oprettet et lokalt samarbejdsudvalg på Gb. med stfst. Jeppesen som formand, og iøvrigt som administrationsrepræsentanter godseksptd. O. O. Christensen og stationsleder N. L. Stougaard, medens personalet var repræsenteret ved otass. H. A. Christensen, stbtj. C. O. P. Anderen og ekstraarbejder Harry Olsen.

Formanden gav derpå en oversigt over Statsbanernes samlede indtægter og udgifter i perioden april—februar 1953/54 sammenholdt med de tilsvarende måneder året forud, og kom dernæst ind på nogle talmæssige oplysninger vedr. de drifts- og trafikmæssige præstationer i 1. Dc., der viste, at driftspræstationerne, hvilket vil sige tog-, loko- og vognakselkm, havde været stigende, medens trafikpræstationerne for godsbefordringens vedkommende havde været i tilbagegang, medens personbefordringen — i hvert fald for nærtrafikken vedkommende — viste nogen fremgang.

Antallet af behandlede fragtbreve udviste dog en stigning, der navnlig måtte tilskrives successen med tog 2069, der nu afsendes i to adelinger.

Nedgangen i godsbefordringen iøvrigt havde imidlertid haft til følge, at man havde omlagt arbejdet i transportagenturet, der nu stort set sorterede under distrikterne, der endvidere søgte at gøre personalet på de enkelte pladser interesseret i trafikerhvervelse.

Formanden gav videre nogle talmæssige oplysninger vedr. præstationer på overfarterne, der viste en ikke ubetydelig stigning, og det samme var tilfældet med udnyttelsen af udlandstogene til og fra det sydlige udland.

Endelig oplyste formanden vedr. personaleanvendelsen, at personaleforbruget pr. driftsenhed havde været faldende, men dog gerne skulle endnu længere ned, og vel også kom det ved gensidig forståelse af hinandens forhold og opgaver.

Vedr. den elektriske drift udtalte formanden, at driftsuheld her var meget generende for mange mennesker, hvorfor man havde påbegyndt en systematisk undersøgelse af årsagerne til forekommende uheld. Omtalte de sidste møder med stfst. og godseksptd., hvor disse bl. a. var informeret om, at distriktet var stærkt interesseret i et godt samarbejdsforhold ude i driften mellem den lokale ledelse og organisationernes gruppeformænd, således at man altid burde underrette sidstnævnte om påtænkte ændringer i tjenesteforholdet m. v., og det var formandens opfattelse, at udtalelserne herom var blevet modtaget med fuld forståelse af tidens samarbejdsånd.

Otass. C. A. Laren omtalte et møde, Jernbaneforeningen havde ladet afholde for en del af deres medlemmer i nærtrafikken, hvor man havde drøftet de opståede forsinkelser og årsagerne dertil. Hovedmotivet havde været personalets interesse i så vidt muligt at

undgå den kritik, banerne ofte var ude for, da en sådan også ofte faldt tilbage på betjeningspersonalet.

Meldgaard Kristensen ønskede oplyst årsagen til kravet om førerbevis for det personale, der betjente benzin- eller elektrocar på perroner, og om der fordre- des fotografi til førerbeviset.

Ovmasking. svarede, at årsagen var en række uheld fremkaldt ved uøvedes kørsel. Der var ikke forlangt fotografi, men skulle det senere komme, var man indforstået med, at banerne måtte bære udgiften ved fotograferingen.

Vedr. et spørgsmål om personaleforhold i forbindelse med rationaliseringsforanstaltninger udtalte formanden, at han forstod spørgsmålet som en stadig tilbagevenden til problemet § 5 og henstillede, at man udskød spørgsmålet, til der var fastlagt en retningslinie i hovedudvalget.

Efter nogle bemærkninger fra begge sider enedes man om, at organisationsrepræsentanterne selv foranledigede § 5 spørgsmålet optaget til fornyet drøftelse i hovedudvalget

Gorm Petersen ønskede oplyst, om der i nær fremtid agtedes foretaget forflyttelse af remisehåndværkere fra Næ.

Ovmasking. redegjorde for forholdet og omtalte et forhold med en enkelt person, der ønskede at bygge hus, men allerede i decbr. 1951 havde fået et praj om, at han evt. kunne vente forflyttelse, som dog på grund af forskellige forhold først var sket nu, dog på den måde, at man først havde udstationeret pågældende et stykke tid.

Gorm Peteren kendte ikke det konkrete tilfælde og ville derfor kun fremholde det principielle, at man ved uønskede forflytninger tilstræbte at give de pågældende et rimeligt varsel, hvortil formanden bemærkede, at han var enig i, at der var betydelige ulemper forbunden med en uansøgt forflyttelse, hvorfor distriktet også ville tilstræbe at give længst muligt varsel, hvilket naturligvis gjaldt tjenestemænd inden for alle tjenestegrene.

Fra banefmd. Bjørnsager og teksp. Alfatsen, Fi., forelå et forslag til afhjælpning af ulemper ved sne i sporskifter med pallåse. En nærmere undersøgelse havde vist, at man af tekniske grunde ikke så sig i stand til at realisere forslaget.

Forslag til forbedring af forholdene på Kh. m. h. t. frigøring af perronspor skulle nærmere undersøges, hvorfor den egentlige behandling blev henlagt til næste møde.

Aage Hansen ønskede oplyst, hvilke forhold man undersøgte ved hjælp af stopur på Gb.s maskindepot. Ovmasking oplyste, at undersøgelsen ikke berørte lokopersonalet, men angik visse forhold vedr. remisearbejdet, og at undersøgelsen foregik i bedste forståelse med den lokale tillidsmand.

Endelig blev der, på forespørgsel om tidspunktet for modernisering af sikkerhedsanlægget på Kh., svaret, at det ikke var muligt at sige noget herom, da det for tiden alene var gdt., der arbejdede med sagen.

M K.

## Samarbejdsudvalget i 2. Distrikt

Formanden, distriktschef P. E. N. Skov, bød velkommen og udtalte håbet om, at han som mødeleder kunne holde den linie, der hidtil var arbejdet efter i samarbejdsudvalget.

Dagsordenen indeholdt 6 punkter, deraf 3 fra personalerepræsentanter.

I den økonomiske beretning blev nævnt en del tal, der nu på forskellig måde er bekendtgjort, men som påpeger en ikke ubetydelig tilbagegang i den præstereede trafik. Det nævnes bl. a., at der er en stigning i regnskabsårets første 11 måneder for salg af billetter med ca. 400.000 stk., men da antallet af solgte billetter i Københavns nærtrafik er steget med ca. 900.000 stk., bliver der et minus til det øvrige land på ca. ½ mill. stk.

Vægten af gods er faldet med ca. 300.000 tons, heraf for større forsendelser — navnlig for vognladningsgods — med ca. ¼ mill. tons. Det er således af livsvigtig betydning, at vi gør vort yderste for at forøge eller i hvert fald bevare vore indtægter og for at formindske vore udgifter. Angående godstrafikerhvervelsen redegøres her for nyordningen af transportagenturet, hvor efter dette arbejde i det væsentligste er lagt ud i distrikterne og til de lokale chefer.

Til formindskelse af udgifterne — særligt personalelønninger — peges på fortsat rationalisering, med indførelse af moderne og tekniske hjælpemidler og anlæg, i alle tilfælde, hvor manuel arbejdskraft ikke kan klare sig i konkurrencen; ved reduktion af arbejdsstyrken på mindre stationer til et niveau, der svarer til det lokalt forekommende arbejde; ved fortsat automatisering af flere strækningers signal- og sikringsanlæg. Det økonomiske grundlag herfor blev særligt påpeget. Distriktschefen pointerede stærkt, at det er absolut forkert, hvis nogen ansat føler sig som ret og slet lønarbejder, alle må være medarbejdere og øve en indsats i den økonomiske aktion.

Under den almindelige debat kunne udvalget tiltræde den skitserede linie for fremtidens indsats. Mange forskellige forhold fremførtes, bl. a. fremførte personalerepræsentanter den opfattelse, at såfremt man tilstræber dieselmotorisering af den fynske hovedbane fuldtud, bør man være klar over dette, forinden størrelsen af remiseanlægget i Nyborg fastsættes, for ikke her at binde for store summer i nyanlæg og på urimelig måde forhøje anlægsudgifterne.

Af overtrafikinspektørens omtale af den hårde konkurrence og distriktets indsats for erhvervelse af godstrafik fremgik det, at det ved forenede anstrengelser fra begge distrikter var lykkedes at tilbageerobre transporten af slagteriaffald fra jyske stationer til København ved at anbringe sådanne sendinger i København med tog 2006 mod tidligere 2008. Dette gods var i en periode gået med biler, men ved den tidligere ank. nu atter med jernbanen.

Ved opbygning af 23/5 køreplanen blev det muligt — ved indsættelse af MY — at give tog 55 standsning i Middelfart. Iøvrigt var gevinsten ved MY endnu ikke slået igennem, men disse maskiner giver fremtidig mulighed for en hurtigere rejsetid for visse hovedtog — dermed også forbedring af tilslutning til sidebaner. Der blev iøvrigt redegjort for de udvidelser og forbedringer i den nye køreplan, såvel for person- som for

godstogene, som ved tilgang af de nye dieselloko og Mok-vogne. Overmaskiningeniøren oplyste her, at der i distriktet pr. 23. maj er 31 damploko mindre i fast løb end sidste sommer.

Efter at Cz er udgået som togførerbremsen i fast løb, skitserer distriktet et forslag om at følge den linie, at Cuk og Cxm fortrinsvis benyttes i godstog, der har mere end to mands betjening eller som beforderer rejssende (skoleelever), Ec, Eco og Eh-Ek anvendes i gennemkørende tog med højst to mands betjening. Togfører Olsen hævder her, at personalet i almindelighed kan tiltræde en sådan plan, men den nye trækraft giver ofte meget store tog, og når E-vognene samtidig skal gå som faste ilgodsvogne, der bevirker særlig indrangering, opstår der ofte vanskeligheder med at opretholde forbindelse mellem togfører, maskinen og stationerne. Togførerbremsen bør i almindelighed gå i midten af de store tog, og kan dette ikke opnås ved benyttelse af E-vogn må anden vogn tilsættes toget. Dette anerkender distriktet, og der medgives bl. a. tog 2907 Pa-Fa en Cuk.

Fra personalerepræsentanter var indsendt forslag til ændring af formularen til trinbrætbilletter på Viborg—Herning motiveret med, at billetsalget i togene er meget betydeligt, i særdeleshed efter at militærbilletter kan sælges i togene. Forslaget er af distriktet tilsendt generaldirektoratet den 3. marts, men endnu ikke færdigbehandlet.

Togfører Olsen ønsker oplyst reglen for almindelig vedligeholdelse af opholds- og hvileværelser, med nærmere motivering for hårdt tiltrængt reparationer i Padborg. Obing. meddeler, at reglen for almindelig vedligeholdelse er, når sådan tiltrænges — man ser nu på Padborg; reparationer er i gang.

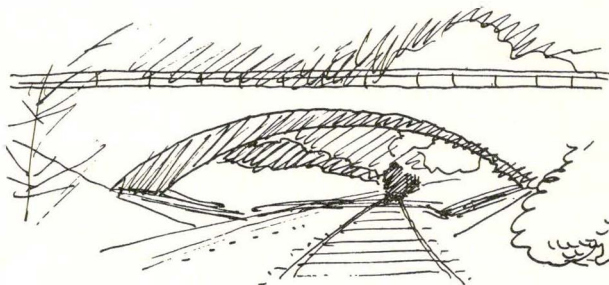
Der forelå spørgsmål vedrørende muligheden for at fremskaffe nye opholds- og hvileværelser på Aarhus H. station. Distriktet vil interessere sig for spørgsmålet.

Til afslutning fremsattes spørgsmål vedrørende den løse låge på Mo m. fl. motorvogne. Af hensyn til sikring af overgang bør den løse låge være til stede. Sagen undersøges.

Togførere har fremsat formodninger om farlige uddunstninger fra kedlen i Mok; spørgsmålet er senere og efter en undersøgelse af overmaskiningeniøren besvaret med, at der ikke foreligger noget faremoment.

Spørgsmål vedr. nalco-vands anvendelse i remiserne og evt. flytning af signaltjenestens lager besvaredes.

N. J. Olsen.



## Nordiske statstjenestemænd mødes i Geilo

I fjor tog det svenske Statstjänarkartellen (den til vor COI svarende centralorganisation for statstjenestemænd i Sverige) initiativet til et møde mellem repræsentanter for kartellerne i de øvrige nordiske lande. På det møde udveksledes en række erfaringer vedrørende opbygningen af de respektive centrale organisationer, vilkårene for optagelse af forhandlinger med statsstyrelsen, de til kartellerne tilsluttede organisationers stilling til de respektive LO'er (i Danmark DsF) og andre fællesprægede emner.

Under forbehold af tilslutning fra alle de på mødet repræsenterende centralorganisationer besluttedes det på det indledende møde at søge afholdt periodiske møder for udveksling af erfaringer, information om løbende eller afsluttende sager og drøftelse af principielle spørgsmål af fællesnordisk interesse. Der stiftedes ikke nogen egentlig nordisk organisation, og der valgtes derfor ingen styrelse e. l., man var enig i at lade det blive en uformel institution for udveksling af erfaringer etc., og at lade hele aftalen mellem landene bestå i en »husorden«, hvori siges, at retningslinierne for samarbejdet skal være:

De i samarbejdet deltagende organisationer giver hinanden kortfattede meddelelser om vigtige begivenheder indenfor sit virksomhedsområde.

Når det anses for praktisk, vel en gang årligt, arrangeres der møde for gensidig information vedrørende virksomheden og for behandling af spørgsmål, som er af fælles interesse.

Møderne arrangeres skiftevis af de i samarbejdet deltagende centralorganisationer i en rækkefølge, der nærmere aftales.

Der ydes intet medlemskontingent. Hver organisation afholder sine egne udgifter både ved udsendelsen af meddelelser og ved deltagelse i møderne. Dog skal den arrangerende organisation afholde udgifterne til lokale for fællesmødet.

Hver organisation bestemmer selv, hvor mange repræsentanter den vil lade sig repræsentere ved på de periodiske møder.

På Stockholmsmødet i fjor indbød Statstjernerkartellet i Norge til næste møde, der fandt sted i dagene 4.—7. juli i Geilo.

Efter Stockholmsmødet har alle de fire landes centralorganisationer erklæret sig enig i den foreslåede form for samarbejde; den fandtes både fast nok til at kunne tjene formålet og samtidig sådan, at ingen var bundet udover det, der ligger i den frie samarbejdsform, »husordenen« byder på.

Efter indbydelse fra det norske Statstjernerkartellet var 1954-mødet henlagt til Norge og fandt sted i Geilo i dagene 4.—7. juli. Vor centralorganisation var repræsenteret ved C I's næstformand, Aage Nielsen, og dens sekretær J. K. F. Jensen. Fra Sverige var mødt en 6-mand stærk delegation med jernbaneforbundets formand, Herman Blomgren i spidsen, nordmændene benyttede sig af, at de var »på hjemmebane« og mødte med et fuldt dusin repræsentanter, tilsammen repræsenterede de alle de betydende organisationer indenfor kartellerne i de to lande. Finland havde som vi begrænset sig til en lille, men sagkyndig delegation — de sendte også kun 2 mand, heraf udgjorde jernbaneforbundets formand halvdelen!

Konferencen lededes på udmærket håndfast måde af den norske kartelformand, Marius Trana, der forøvrigt også er formand for jernbaneforbundet i Norge, så denne kategori kunne ikke klage over repræsentationen på konferencen. Det prægede imidlertid ikke drøftelserne, de var alle så dejligt fri for kategorislagside; selv om det nu og da kunne være nødvendigt at bruge eksempler fra det praktiske liv, så førte den alsidige repræsentation til, at eksemplerne blev lige så alsidige.

### *Arbejdsprogrammet.*

Den omfattende dagsorden indeholdt først plads for en redegørelse fra de respektive lande om de lønnings- og arbejdsmæssige ændringer, der var sket siden i fjor, og ikke mindst fra



dansk side var der lejlighed til at sætte konference-deltagernes skarpsindighed på prøve med beretningen om vort siden Stockholmsmødet endnu mere komplicerede lønningssystem, og det skal ikke forklejne nogen af mødets øvrige deltagere, at enkeltheder i vor redegørelse måtte tydeliggøres, før deltagerne kunne siges at være helt klar over »systemet« — hvis der kan siges at være noget sådant i vor lønningsordning.

Fra de øvrige lande meldtes om lignende lønbevægelser; det stadig stigende leveomkostningspristal er jo ikke en speciel dansk foreteelse, ligesom nivelleringsproblemet er af internordisk karakter. Fra Finland meldtes om dybtgående besparelser indenfor jernbanerne, der har medført masseafskedigelse, fra Norge om den sidst gennemførte lønningsaktion, der havde været ude for en usaglig kritik fra kredse, som ikke havde andet at stille i stedet for det foreslåede end et »nej«. Ved afstemning havde de besindige dog kunnet præstere det nødvendige flertal for vedtagelsen.

I Sverige tumler man dels med lønningerne og dels med en regulering af arbejdstiden, bl. a. med henblik på indførelsen af et tillæg svarende til vore natpenge.

Videre var på dagsordenen en række indledende foredrag om forskellige emner: Om statstjenestemændenes stilling overfor sociallovgivningen indledtes fra dansk side, denne udredning af problemet blev suppleret med oplysninger fra de øvrige lande, og slutpointet var, at der i tjenestemændenes stilling indgår særlige forhold af social karakter, som vel ikke direkte kan kapitaliseres, men som dog er blevet taget i betragtning, da tjenestemændenes placering i økonomisk henseende blev fastlagt.

Den svenske kartelsekretær, Henry Alldin, indledte en diskussion om tjenestemændenes organisationsproblemer og aktuelle spørgsmål, der i tiden er fremme i den forbindelse. Af særlig interesse var den del af indledningen, som omfattede det svenske forsøg på at rationalisere de svenske tjenestemandblade gennem sammenlutning til eet organ udgivet af kartellet og givende plads for alle de til kartellet hørende organisationers meddelelser og særinteresser i fagbladsmæssig henseende. Fra alle sider blev denne redegørelse for planerne, som ventes realiseret til efteråret, fulgt med interesse, og drøf-

telserne gav anledning til interessante overvejelser og meningsudvekslinger.

Et to-sidet foredrag med indledere fra norsk side, kartelsekretæren Idar Nordstrand, og hans kollega fra Sverige, Sture Henriksson, om tjenestemændenes lønproblemer i relation til lønnen i privaterhvervene blev indledningen til en livlig debat om grundlaget for en jævnføring mellem statstjenestemandsløn og privaterhvervets løn sammenlignet med de krav og uddannelsesregler, der knytter sig til tjenestemandstillingerne, og diskussionen gav især de danske repræsentanter rig anledning til at drage sammenligninger mellem de fremlagte synspunkter og dem, der kan gøres gældende herhjemme i forbindelse med den påbegyndte revision af tjenestemandsløven.

Fra konferencen, der blev holdt uden presens nærværelse, udsendtes officiel meddelelse, hvori det sagdes, at

De fire organisationer, Statstjenestemændenes Centralorganisation I i Danmark, Statstjänarnas Samorganisation i Finland, Statstjänarkartellen i Sverige og Statstjenestemandskartellet i Norge, har holdt sin årlige konference i Geilo i dagene 4.—7. juli. Under forhandlingerne blev fra samtlige lande peget på nødvendigheden af at fortsætte arbejdet for, at samtlige statstjenestemænd i de store hovedorganisationer tilslutter sig de respektive landes faglige landsorganisationer.

Lønproblemerne og de sociale rettigheder blev indgående drøftet af konferencen som gav stærk tilslutning til, at der bør gennemføres en lønpolitik, som sikrer alle statens tjenestemænd deres retmæssige andel i velstandsstigningen i de nordiske lande.

Ved konferencens slutning lagde finske deltagere en indbydelse på konferencens bord, hvorefter det finske kartel tilbyder sig som vært for den næste konference. Tidspunktet for dens afholdelse aftales senere mellem de fire kartel-ledelser.



## Noen funderinger om lidt af hvert

### Ombord i »Kronprins Olav«

Av Gilbert Bru.

Vi kom ombord i sidste øyeblikk — som vanlig. Forrige gang vi forsent. To og et halvt minutt. »Kronprins Olav« var gått.

Ellers er det som danskene sier, at »Kronprins Olav« er et av Danmarks mest populære skip.

Det er ingen sensasjon. Det fins overhodet aldri noe oppsiktsvekkende med denne båt. Den bare seiler. Den har seilt i mange år. Naturligvis hender det en sjelden gang i særlig strenge vintre at isen og blesen kan genere den en smule, det kan bli en forsinkelse på noe timer en enkelt gang, kanskje til og med et helt døgn, men det hender så sjelden, at praktisk talt har det ikke hendt. Det er ikke som med regnværet i Bergen. Der regner det 200 dager i året ifølge en statistikk for 100 år. Og da Ingolf Schanche var dristig nok til å si at det virkelig kunne tenkes regn i Bergen, og til og med drastisk nok erklært, at solen bare skinner i Bergen hver gang Christian Mikchelsen hentet den ud fra Museet, sprakk det for våre kjere bergensere. De blev så forarget på Schanche, at han måtte opføre »Kongen« av Bjørnsson i Det gamle Teater på Engen.

I Bergen møtte jeg for første og eneste gang i mitt liv, ikke kronprins Olav, men kong Haakon. I 1937, ved avdukingen av Chr. Michelsen monumentet. Det lyktes meg å komme med på festen i siste sekund i »kongevognen« til Fløyen.

Så demokratisk er kongedømmet i Norge. Og kronprins Olav er ekstra populær, fordi alle »gutta«, om de vil, kan slå ham på skuldren og si »god dag, Olav, åssen har du det?« — Det skal ikke oppfattes vulgært, og det skal heller ikke oppfattes blasfemisk, men det er slik man kjenner og elsker kronprins Olav — mennesket, seileren, sportmannen — det allsidige all round mennesket, som kan være på bølgelengde med mennesker fra alle lag av folket.

Dette var altså et par ord om prinsen. Og så et par ord om båten og dens kaptein.

På denne turen har jeg snakket med mange. Med fagforeningsfolk, som går inn for folkeferie, grosserere, som vil ha bort alle restriksjoner, forfattere og kunstnere, som drømmer om en gylden karriere, ut å komme i hu den skremmende historie om kong Midas, som sultet ihjel, fordi alt han tok i ble guld. Men mest av alt har det glede meg å treffe sammen med 24 skolebarn fra Glostrup, som er vennsby med Lillestrøm.

Vi hadde en geografi- og historietime sammen. Vi sang viser og ble alle enda mer glade over at vi tilhører de forenede nordiske nasjoner.

Kaptein Olsen er typen på en nordisk skipper, dansk i sinn og skinn og full av ekte vennskap overfor Norge og alle nordiske land og mennesker. Han har vært i Det Forenedes tjeneste siden 1922. 1931—37 førstestyrmann på »Kong Haakon«, og siden kaptein på »Kronprins Olav« til krigen og okkupasjonen, under krigen i engelsk tjeneste i fem år, én gang, i 1941, bombet, men overlevde, og fra 1945 til nå påny kaptein på »Kronprins Olav«. Jeg tror det er hans stolthet at det aldri hender

noe med hans båt. Den klarer seg — uten hjelp — i all slags vær. Det gjør båten — og det gjør sikkert også prinsen — kronprinsen personlig . . .

Så hvis det bare beror på dene båt om dansker skal ha en god ferie og være lykkelige i Norge og om nordmenn skal ha en god ferie og være lykkelige i Danmark, så er det ikke noe problem.

Men oppriktig talt: Det kan dog tenkes at enkelte små spørsmål kan dukke opp, og til og med bli en smule generende.

Som alle vet, fins det et stoff som kalles spirituosa. Som gymnasiast fordømte jeg dette stoff, om ikke som menneskehetens fiende nr. 1, så i ale fall som høyst skadelig for den menneskelige organisme. I dag må jeg skam bekjenne, at jeg ikke alene, som Ellen Key, elsker »et glass i skjønnhet«, men at jeg til og med kan tenke meg flere glass. Og hvad så med mine medmennesker, f. eks. med mine danske venner? Om dét bare en liten, men desverre absolutt sannferdig historie:

Det kom for noen år siden et dansk ektepar til Oslo. Det var en torsdag og det var dagen før 1. mai. De ville ha en dram til maten på en Oslo-restaurant. Umulig. 1. mai — umulig, 2. mai — umulig, lørdag umulig, søndag 3. mai — umulig, tirsdag var helligdag så mandag umulig, og tirsdag således likedan umulig. Onsdag, 6. mai, ja, da var drammen på restaurant ikke lenger aktuell, for denne dag reiste det danske ektepar til Sverige.

Danmark er det eneste land i Nord-Europa, hvor det ikke finnes restriksjoner på brennevin og godt humør. Ellers har vi det bra alle sammen, hver under sin enebærbusk. Og vi fra Norge har det alltid godt — vi har jo det »Gyntske Selv«, Peer Gynt.

Og så — om det tillates et par alvorlige ord til slutt: Hvorfor kan ikke alle folk i verden være like gode venner som vi nordmenn og dansker?

I gamle dage førte vi blodige kriger også i Norden innbyrdes og nå fører vi bare pennfeider om Tordenskjold og Holberg var dansk eller norsk, eller om det var tyskerne eller Georg Brandes som oppdaget geniet Henrik Ibsen.

Når vi reiser med denne deilige båt, når man føler den vennlige, hjertelige stemning ombord i »Kronprins Olav«, når man ser hvilken strålende innsats det hele personale gjør for en vellykket tur København—Oslo eller Oslo—København, så kommer man i tanker om — uten å være dypsindig, at i grunnen er det helt ufattelig, at vi ikke alle mennesker seiler med glade øyne på alle hav, — vi tenker med en smule forbauselse på hvad som har hendt i Stillehavet — ikke bare på grunn av navnet. Jeg vet ikke hva alle de andre tenker: Unge, forelskede par som står på dekket og ser utover havets bølger, eller kloke politikere som vender hjem fra »interessante« internasjonale konferanser om Indo-China og andre »underutviklede områder«, som der er brukt milliarder av kroner til krutt på for å helbrede dem for deres villfarelser. Jeg vet ikke engang hva de 24 skolebarn fra Glostrup drømmer om nå — men jeg vet en eneste ting ikveld — men det har jeg vist hele mitt liv: at om det var den samme ånd og den samme følelse, den samme forståelse, menneskelighet og harmoni i hele

verden som her ombord i »Kronprins Olav«, så ville det være et paradys på jorden. Og så en ting til aller sist i denne lille epistel om en stolt og glad seiler:

Hvor godt kunne vi ikke ha det i Danmark, i Norge, i Europa, i verden — *om vi bare brukte en liten smule sunn fornuft.* —

Ombord i »Kronprins Olav«, 15. mai 1954.

## Sjælens arbejdsløshed - og legemets beskæftigelse

### På fabrikkens tærskel

Når den unge mand i 14—15 års alderen forlader skolen og for første gang som lærling stifter bekendtskab med det moderne fabriksliv på en større arbejdsplads, møder han som regel med opladt sind og friske sanser, med lærelyst og appetit på livet, som nu rigtig skal begynde. Man er voksen og tjener selv penge. — »Nu slap vi fri for skolen og tvangen«, nynner han og trækker i det nye, grove arbejdstøj. — Men hvad går han egentlig ind til?

— Når de første dage er overstået, når beklemt-heden er overvundet, og når han måske som så mange andre i de første læredage har være genstand for svendenes indbyrdes spøgefuldhed og eventuelt er blevet sendt over i en afdeling for at hente »en spandfuld kørnerprikker« eller »et forniklet øjemål«, mærker han snart, at Holger Drachmann havde ret, da han skrev i sin håndværker-sang: »Livet kan være forbandet nok, værre det bli'r ved at klage«.

Når han ser sig om i sine nye omgivelser og betragter de voksne »kolleger«, opdager han hurtigt, at der er to slags mennesker, hvis fælles kendetegn er, at begge parter holder øje med uret, men af forskellige grunde: de timelønnede sukker over, at der er så længe til fyraften, og klokken går så langsomt, og de akkordlønnede synes hele tiden at tænke på det gamle kinesiske ordsprog: Det er senere, end du tror! Tempoet skal holdes. Men hvorfor egentlig jage så meget, tænker måske vor unge ven. Er det så væsentligt at tjene 5 eller 10 kr. mere om ugen? Man har jo dog sin frie vilje til at »pukle« lidt mindre. Penge er dog ikke alt. Man kan ganske vist købe mange rare ting for penge, og butikkerne lokker med tusinder af varer, men det gælder vel stadig, hvad Sokrates sagde, da han for 2000 år siden gik rundt på torvet i Athen og så på bodernes varer og mumlede: Hvor er der mange ting, som Sokrates ikke behøver.

Men det med den frie vilje viser sig snart at være en illusion. Den er uhyggeligt indeklemmet mellem livets barske realiteter. Hvis du ikke på akkord udnytter den kostbare maskines ydeevne fuldtud, varer din stilling som akkordarbejder ikke længe. Frihed til at drive er der i hvert fald ikke.

### Åndelig tomgang.

Snart er den unge mand selv et hjul i det store maskineri. Selve det trivielle daglige rutinearbejde udføres under åndelig tomgang. Mens han hænder

arbejder, er hans sjæl arbejdsløs. Og det gælder ikke alene ham selv, men alle omkring ham: monotont udfører disse de samme bevægelser år ud og år ind, måske hele livet. Nogle affinder sig dermed, andre kan ikke affinde sig med det, og selv om de måske ikke ligefrem mener, at dette liv er helvede fra en forudgående »tilværelse«, knurrer de over deres bitre skæbne. Men åndelig arbejdsløshed, der tilmed er permanent, er værre end kortvarig legemlig arbejdsløshed. I gamle dage var »trædemøllen« en realitet. Nu er den afløst af den »åndelige trædemølle«.

### »Det skabende arbejde«,

der er opstillet som ideal for tilværelsen, er efterhånden sunket ned til nogle få håndbevægelser, der kan læres på ganske kort tid. Da den store, nye elektronregnemaskine nylig kom til Danmark, erklærede importøren, at enhver middelbegavet person kunne lære at betjene den i løbet af 5—6 timer, og den kunne overflødiggøre hundreder af beregnere. Hvortil så de 4 års læretid? De var måske nødvendige i gamle dage, da man som håndværker selv frembragte brugsgenstandene, og da der var arbejdsglæde og arbejdsstolthed, i hvert fald i enkelte fag og ifølge klassikernes skildringer, selv om det falder lidt svært at forstå, hvorledes en arbejdsmand eller skomager kunne føle glæde eller stolthed over sit arbejde. Nu til dags består fabriksarbejdet i »specialer«, der for nogles vedkommende blot består i at skrue de samme skrue i hver dag eller samle de samme dele. Men det er den pris, vi må betale for at få dækket vort behov, der jo nu er mange gange større end i »gamle dage«. Man har regnet ud, at hele Europas befolkning måtte spinde og væve fra morgen til aften, hvis den på middelalderlig vis og med de gamle metoder skulle dække vort beklædningsbehov. Og vi har jo mange andre behov end klæder. — Vi kan ikke med noget held stampe imod brodden. End ikke dronning Elisabeth kunne i 1565 standse udviklingen, selv om hun, da hun blev præsenteret for Lee's strømpestrikkemaskine, erklærede: »Jeg har for megen kærlighed til de fattige i mit folk, som får føden ved at strikke, til at jeg skulle give min støtte til en opfindelse, der ville bringe dem til tiggerstaven«. — Industri Kapitalismen, der skaffer os de mange billige varer gennem de rationaliserede fabriker, skaffer os samtidig det andet problem på halsen: Arbejdets dræbende kedsommelighed.

### Hvad kan der gøres?

Hvorledes kan vi genskabe den »skaberglæde«, der er gået tabt under arbejdets mekanisering? Hvorledes kan vi afhjælpe den æstetiske og følelsesmæssige forarmelse, som den moderne produktionsmåde har affødt? Ikke — som nogen har foreslået — ved at sætte klunker på tingene og udstyre de æstetisk smukke og rene linier, som nutidens brugsgenstande i stigende grad opviser, med gammeldags løvefødder og gesvejsninger. —

Det kan heller ikke klares ved forsøg på at sætte arbejdstempoet i vejret i stedet for lønnen, som nogle velmenende amerikanske arbejdsgivere har foreslået.

Thi lige så nemt det er at lade være at sætte lønnen i vejret, ligeså svært er det netop at forøge arbejdsglæden, da hele tendensen i arbejdsprocessen går den modsatte vej. — Nej, først og fremmest må arbejdstiden forkortes. Det ensformige arbejde er lettere at udholde, jo kortede tid det varer. — Men den indvundne fritid må dernæst benyttes på rette måde, d. v. s. til alt, hvad der sætter menneskets legeme, hænder, fantasi, skabertrang, skønhedssans og lege-instinkter i funktion. Her må der sættes ind med langt større energi og større midler, end det hidtil har været tilfældet. Det er et problem, der *må løses*, thi det gælder udviklingen af det harmoniske menneske, der er en forudsætning for et demokratisk samfund med glade og tilfredse mennesker. Lad os derfor lægge vægt på alt, hvad der kan fremme fritidens rette anvendelse med særlig betoning af den *aktive* fritidsbeskæftigelse — i erkendelse af, at den *passive* anvendelse af fritiden (film, radio, fjernsyn o. s. v.) ikke er nær så værdifuld for menneskene som den aktive skaben, selv om det kun er hobbyarbejde eller kolonihavedyrkning. Her er et vigtigt arbejdsfelt for demokrater og reformatorer, og der er umådelig meget at tage fat på. Lad os begynde straks!

CLS.

## Statsanstalten for Livsforsikring

### Årsberetning for 1953

Statsanstalten for Livsforsikring har udsendt sin årsberetning for 1953. Beretningen viser, at tilgangen ved nytægning og ændring af livsforsikringer alene androg 189 mill. kr. Det samlede tegningsresultat er det største, der er nået i 1953 af nogen dansk livsforsikringsvirksomhed. Hertil kommer yderligere for renteforsikringernes vedkommende 8,7 mill. kr. årlig hævnning.

Som følge af dødsfald blandt de forsikrede er der udbetalt 9,1 mill. kr., og som følge af forsikringstidens udløb er der til de forsikrede udbetalt 16,8 mill. kr.

Ved udgangen af 1953 androg Statsanstaltens bestand af livsforsikringer 1885 mill. kr. og bestanden af renteforsikringer 75,6 mill. kr. årlig hævnning.

Lidt over 17.000 personer har i årets løb indsendt helbredsoplysninger til Statsanstalten for Livsforsikring. Af disse blev ca. 16.000 antaget til tariffmæssig præmie. Kun 33 kunne ikke opnå livsforsikringsmæssig dækning. Tallet viser, at dårligt helbred kun i ganske få tilfælde udelukker de forsikringssøgende fra antagelse.

I årets løb har 337 forsikrede fået præmiefritagelse på grund af erhvervs- og arbejdsudygtighed. For forsikrede, der tidligere er blevet antaget mod forhøjet præmie, er forhøjelsen helt bortfaldet i 169 tilfælde, medens den i 48 andre er blevet nedsat.

Af opgørelsen over Statsanstaltens kapitalforhold fremgår, at de samlede aktiver pr. 31. december 1953 udgjorde 917 mill. kr. mod 866,1 mill. kr. i 1952, at indtægterne var på 115,2 mill. kr. mod 113 mill. kr. året før, og at der i løbet af 1953 var indkøbt obligationer og placeret udlån til et samlet beløb af 75,6 mill. kr. mod 72 mill. kr. i 1952.

## fra MEDLEMSKREDSSEN

### D. L. F. og D. s. F.

Atter står D. L. F. over for at skulle tage stilling til indmeldelse i D. s. F.

Ifølge Dansk Lokomotiv Tidende nr. 13 af 5. juli har hovedbestyrelsen »taget forslaget frem« på et nyligt afholdt formandsmøde, hvor der var almindelig enighed om, at indmeldelse burde ske og om at afholde ekstraordinær kongres til foråret, hvor en endelig vedtagelse kan finde sted.

Forslaget har tidligere været diskuteret blandt medlemmerne — ret tit endda — idet forslaget har været til urafstemning ikke mindre end tre gange og blevet forkastet alle tre gange. Nu mener HB åbenbart ikke, at den kan være bekendt at udsende forslaget til urafstemning og få det forkastet fjerde gang, men vil i stedet indkalde til en ekstraordinær kongres, hvortil de forskellige afdelingsstyrelser er selvskrevne til at deltage, og da denne udemokratiske måde at få forslaget vedtaget på, kun fik fem stemmer imod på formandsmødet, syntes forslagets skæbne på forhånd afgjort.

Hvad angår det med at være bekendt »indadtill som udadtill«, vil jeg lige gøre opmærksom på, at vi ikke er de eneste, der ikke er medlemmer af De samvirkende Fagforbund. Politiet er det f. eks. ikke, men en overbetjent har alligevel mere i løn end en lokomotivfører. Postbudene er medlem af D. s. F., men er de dårligst lønnede inden for etaterne. Så hvis de herrer medlemmer — herunder hr. Arne Honoré — tror, at vi får mere i løn ved at indmelde os i D. s. F., bliver de vist skuffede.

Jeg har ikke den opfattelse, at D. L. F. udadtill mangler et led i den kæde, som efter Arne Honoré's mening, kendetegner fagbevægelsens ubrydelighed. Slagteriarbejderne f. eks. forkastede jo fornylig overenskomstforslaget, og hvor var da herefter »fagbevægelsens ubrydelighed« henne? Jo, det blev såmænd bare ophøjet til lov, på tværs af den demokratiske afstemning. Man hørte ingen protest herimod fra D. s. F.

Sådan gik det slagteriarbejderne, så man ser heraf, at D. s. F. ikke er nogen garanti for »sammenhold og ubrydelighed«. Derfor syntes jeg, at vi lokomotivfyrbødere bør betænke os to gange før vi stemmer for, hvis vi i det hele taget får lov til at stemme. Men resolutionen fra kongressen 1953 bebynder jo HB til at tage alle til rådighed værende midler i brug — åbenbart også udemokratiske.

Gb. mdt. juli 1954.

B. N. Petersen,  
lokomotivfyrbøder.

*Er du sikker på Petersen, at forslaget er blevet diskuteret i hele medlemskredsen de gange, det har været ude til behandling, og hvis det er blevet det, er du så overbevist om, at det er sket på sagligt grundlag? Har du ikke selv følelsen af, at der er andre end dig, der på letkøbt måde søger at tilbagevise realiteterne. Hvis du anser dine oplys-*

ninger om de grupper, der har mere i løn end lokomotivførerne, men ikke er medlemmer af D. s. F., for at være et egnet argument i debatten, og du iøvrigt ved flertallets indflydelse forstår demokrati, hvorfor går du da ikke samme vej i begge dine påstande og f. eks. nævner, at der er betydelig flere i D. s. F., som har mere i løn end lokomotivførergruppen og at der står flere lønmodtagere tilsluttet landsorganisationen end der står udenfor. Er det flertallet du vil bøje dig for, er du sammen med os andre på den gale side, thi du vil vel næppe påstå, at det er den lille gruppe, som står uden for D. s. F., der har de største forudsætninger for at påvise betydningen af D. s. F.'s eksistens. Prøv at tale med en slagteriarbejder eller overvej selv en gang til, om det ikke var ubrydeligheden og hensynet til landets ve og vel — herunder også til dig og dine, samt til slagteriarbejderne, der gav anledning til, at en lov måtte vedtages i forbindelse med overenskomstforslaget. Der forekommer tilfælde her i livet, hvor den gruppe, der står for ledelse og har fingeren på pulsen, må skride ind og træffe afgørelsen, selvom denne gruppe er i mindretal. Samme situation kan lokomotivmændene komme i.

Red.

### Hvem bestemmer togets fart?

Da man af og til i dagspressen præsenteres for udtalelser dette spørgsmål vedrørende, og disse til tider er mere eller mindre stærkt tendentiøse, er det vist på tide, at der fra lokomotivpersonalets side efter lang tids tålmodig overbærenhed bliver taget til genmæle.

Således fremkom der den 1. juli d. å. i dagbladet »Politiken« et interview med en togfører, der blandt andet på journalistens spørgsmål om, hvem der bestemmer farten (lokomotivføreren eller togføreren), udtalte: — »Jeg. Togføreren er nemlig som en kaptajn på sin skude«.

Der er ingen tvivl om — hvad der vel også er tilsigtet — at en stor del af læserne, og måske også nogle af dem, der ved given lejlighed skal bedømme de forskellige kategoriers tjenstlige stilling, lader sig bluffe af den slags nonsens, da titlen »togfører« kan give dem formodning om, at påstanden er rigtig; men det er forbavsende, at en ellers troværdig mand virkelig finder sin egen stilling så svag, at han føler sig fristet til at benytte den slags tilsnigelser for at hævde sig.

Jeg er sikker på, at langt den største part af vedkommendes kolleger ikke finder det formålstjenligt at starte en diskussion om, hvem der virkelig har ansvaret for togets førelse og derfor også bestemmer farten.

Det har altid været en uskreven lov inden for tjenestemændene, at den ene part ikke fremhæver sig selv på den andens bekostning, og mon ikke alle parter er bedst tjent hermed.

H. B.

Vi bemærkede godt den lille opsats på bagsiden af »Politiken«, som har givet anledning til H. B.'s indlæg, og selv om vi så udmærket forstår,

at det kan irritere, med den slags uovervejede udtalelser, er der dog ingen grund til at tage sig det så nær. Dels blev indlægget bragt på bagsiden med det »lette« og gemytlige stof, dels er det tænkeligt, at journalist og togfører har misforstået hinanden, hvilket kan ske ved sådanne lejligheder, og der er al mulig grund til at antage, at det er tilfældet, eftersom spørgsmålet blev stillet i forbindelse med en omtale af togførerens søn, der er lokomotivfører. Hvorfor skulle en far uberettiget eller i det hele taget — forringe sin søns stilling i andres øjne eller søge at hævde sig selv på sønnens bekostning, og hvorfor skulle han gøre det med en oplysning, der — selv for et barn — virker paradoks.

Red.

## Jernbaneforeningens delegeretmøde

I dagene 19.—20. juni afholdt Jernbaneforeningen ordinært delegeretmøde på hotel »Nyborg Strand«. Mødet overværedes af gæster fra ind- og udlandet, og foreningens 12 kredse var repræsenteret ved 132 delegerede.

I sin beretning omtalte formanden, overtrafikassistent M. S. Lyngesen, de i den to-årige periode uforholdsmæssig mange store sager, som foreningen havde beskæftiget sig med, og som i det væsentlige var ført igennem med tilfredsstillende resultater. Lønforhandlingerne var, trods de mange vanskeligheder, der meldte sig før og under forhandlingerne, sluttet med et antageligt forslag fra finansministeren, som da også blev godkendt af samtlige centralorganisationer.



M. S. Lyngesen.

Formanden gav i sin redegørelse over resultaterne på normeringslovene udtryk for sin bekymring over den fremtidige skæbne for en del af foreningens stillinger, som på grund af den stærke tilbagegang i person- og godsmængden er i fare for at blive ophævet. Jernbaneorganisationernes forsikringsforeninger og marketenderivirksomhed har haft en god udvikling, men det var ønskeligt, om disse institutioner kunne få større tilslutning fra foreningens medlemmer. Jernbaneforeningen har fra de bornholmske baner modtaget tilbud om køb af en stationsbygning på en af de nedlagte strækninger. Bygningen tænkte anvendt til feriehjem, men på grund af beliggenheden havde hovedbestyrelsen besluttet at afslå tilbudet.

Formandens beretning og regnskaberne blev enstemmigt godkendt.

Fra hovedbestyrelsen forelå forslag til ændring af lovene, som alle blev vedtaget. Således blev det besluttet at forhøje det månedlige kontingent med 1,00 kr. og forlænge perioden mellem de to delegeretmøder fra to til tre år.

M. S. Lyngesen blev genvalgt med akklamation.



### Tak

Hjertelig tak for den venlige deltagelse ved vor kære mand og far, lokomotivfører Aage Terkildsens begravelse. Tak for de smukke kranser samt fanernes tilstedeværelse.

*Ellen Terkildsen,  
Aarhus.*

Hjertelig tak for venlig deltagelse ved min kære mand, pensioneret lokomotivfører Peder Sessing's død og bisættelse. En særlig tak for fanernes tilstedeværelse.

*Elin Sessing.*

Ved min afsked fra Statsbanerne med udgangen af juni måned beder jeg alle, med hvem jeg har samarbejdet, modtage min hjerteligste tak.

*Aage Holst,  
pens. togfører, København H.*

### Opmærksomhed frabedes

Opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

*J. A. E. Christensen,  
lokomotivfører, Aarhus.*



*Forflyttelse efter ansøgning pr. 13-7-54.*

Lokomotivfører:  
J. M. Jensen, Aarhus til Nyborg.

*Forflyttelse efter ansøgning pr. 17-7-54.*

Lokomotivfører:  
G. Fagerbøl, Hobro til Aalborg.

*Forfremmelser til lokomotivfører (11. kkl.) pr. 1-8-54.*

Motorførerne:  
A. S. Larsen (Tofte), Odense i Korsør.  
H. E. Rasmussen, Odense i Slagelse.

Lokomotivfyrbøderne:  
H. E. Bidstrup, Korsør i Korsør.  
C. Hansen (Greis), Esbjerg i Kolding.  
A. V. Nielsen, Struer i Nykøbing F.  
H. Klausen (Dam), Fredericia i Nykøbing F.

*Forflytninger efter ansøgning pr. 1-8-54.*

Lokomotivførerne:  
E. J. V. Høtoft, Slagelse til Kalundborg.  
L. C. Rasmussen, Fredericia til Odense.  
A. M. V. Høtoft, Fredericia til Aarhus.  
A. J. Mortensen, Horsens til Aarhus.  
B. P. Dons, Kolding, til Fredericia.

K. E. Hansen, København Gb. til Hobro.  
H. C. E. Wetterstein, Esbjerg til København Gb.  
S. A. H. Petersen, Korsør til København Gb.  
E. Bøtker-Nielsen, Nykøbing F. til Horsens.  
T. Ditlevsen, Nykøbing F. til Esbjerg.  
B. T. J. Henriksen, Nyborg til Odense.  
H. J. Clausen, Korsør til Odense.  
O. H. Jensen, Korsør til Nyborg.

Lokomotivfyrbøderne.

L. Krøyer Rasmussen, Helsingør til København Gb.  
J. R. Jensen, Roskilde til Korsør.  
E. Barfod-Rousted, Randers til Helsingør.  
J. K. Madsen, Slagelse til Randers.

*Ansættelse som lokomotivfyrbøder pr. 1-8-54.*

Lokomotivfyrbøderaspiranterne:

A. B. V. Pedersen, København Gb. i Roskilde.  
P. F. Sørensen, Korsør i Slagelse.

### Byttelejlighed

*Aarhus—Aalborg.*

En 3 værelses lejlighed med fjernvarme på Frederiksbjerg, leje 105 kr. pr. måned + varme, ønskes byttet med 2½ eller 3 værelses lejlighed i Aalborg.

Overmontør *J. H. Kristensen,*  
de Mezas Vej 1, Aarhus.

### Rejserne til Hellas

har skabt usædvanlig stor interesse. Da »Griecheropa« har indvilget i at modtage yderligere et hold rejsende, er der endnu mulighed for at optage enkelte deltagere på rejserne med afgang fra Kh. den 9. og 16. oktober, ankomst Kh. hhv. 26. oktober og 2. november. Pris ca. 525 kr.

Interesserede bedes snarest og inden 20. august henvende sig til

oass. *Anna Marie Andersen,*  
Frederiksdalsvej 61, 3. tv., Virum.

### Statsbanepersonalets Sygekasse

Jernbanelæge Nina Weidemann Petersen, 5 D lægedistrikt, er bortrejst fra 19. juli til 15. august.

Hendes praksis varetages i nævnte tidsrum af læge Else Denkov, Præstevænget 5, tlf. Taga 8065. Konsultationstid: 14—15 (onsdag kun 17—19).

Jernbanelæge J. Munck, 8 A lægedistrikt, er bortrejst fra 9. august til 18. september incl.

Hans praksis varetages i nævnte tidsrum af læge Kjeld Rode, Nylandsvej 76, tlf. Go. 2020.

Konsultationstid: Daglig 13—14, torsdag kun 17—19, lørdag 11—12.

### H U S K

for at undgå standsning i forsendelsen af D. L. T. ved flytning at meddele postvæsenet den nye adresse. Det hænder ikke så sjældent, at medlemmer undlader eller glemmer ovennævnte meddelelse til postvæsenet, hvilket forårsager ulemper både for medlemmet og for kontoret.

Forlang

## KAFFE

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

## Engelsk Beklædnings-Magasin

Telefon 346 NYBORG Telefon 346

Besøg „Kurhotellet“

Nyborg Strand . Tlf. 112

Bevar  
Beskyt  
Forskøn  
MAL!

## Nyborg Tapet- og Farvelager

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

## A/s C. F. Schalburg

VINGAARDEN I NYBORG  
Grundlagt 7. Juni 1817

## Nyborg Kulimport og Nyborg Cichorietørreri A/s

Telefon 15 og 23

## NØRREGADES KIOSK

Nørregade 9 (Alfred Johansen) Telf. 261

Alt i Dag- og Ugeblade — Tobak og Spiritus

## Bødtcher-Jensen

Kongegade, Nyborg, Tlf. 33

Bøger  
Papir  
Musik

## H. KONGGAARD

Murermester

Entreprenør

Kronprinsensgade 10 . Telefon Nyborg 27

## Drevsen & Nellemann

NYBORG - TELF. 25 og 189

Isenkram-, Støbegods-, Glas-, Porcelæn- og  
Udstyrsforretning

## NYBORG DAMPVASKERI OG TRI-RENSERI

Kemisk Tøjrensning  
Telefon 54

## Cafe FÆRGEGAARDEN

Godt Madsted . Billige Priser . Tlf. Nyborg 582

## I. KRUSE & BECH

Vand-

Gas- & Lysinstallationer

Telf. Nyborg 144, 381-1144

## JOHS. WICHMANN'S

Træskoforretning

anbefales  
d'Hrr. Lokomotivmænd

## HJ. MARTENS EFT.

v/ Peter Christensen

Guldsmed Nørregade 6,  
& Gravør Nyborg, Tlf. 369

## Østervembs

VINSTUE

anbefales

## Weinrich Nielsens

Bageri og Conditori

anbefales

## WERNER HANSEN

Urmager og Guldsmed

Mellemgade 15  
Nyborg  
Telefon 530

## Nyborg Ligkistemagasin

K. Jacobsen Snedkermester

Besøger alt vedr. Begravelse el.  
Ligbrænding. Grdl. 1897

v/ Slottet . Tlf. 171

## Radio-Magasinet

Østfyns største Grammofon-  
Pladelager

Nørregade 13 . Telf. 1060

## C. Knackstredt

Tlf. Nyborg 550

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

Ingen Butiksteje  
derfor billigste Priser

## Nyborg Jernstøberi

Telf. 76 — 231

## RICHARD LEHN

1. Kl. Herreekviperung Tlf. Nyborg 68

Til daglig og Fest  
»BORGERFORENINGEN«

Tlf. NYBORG 1313 altid bedst P. Mainz

## N. Urban Sørensen

Nyborg

Telf. 111 2 L.

Altid 1ste Kl. Varer

Det er altid  
**TOP**-tid

ØSTJYDSKE BRYGGERIER AKTIESELSKAB



*Nicolaus*  
DANMARKS  
FORNEMME VAND

**Jensen & Nielsen**

Kirkegaardsvej 1, Aarhus, Tlf. 1379

Stort  
Udvalg i  
Grav-  
monumenter

**Chr. Christensen**

Sten- og  
Billedhugger Etbl.

Frederiksgade 26, Aarhus  
Telefon 20720

**Thorvald Torntoft**  
AARHUS

Frederiks Alle 116 Tlf. 2551

I senkram.  
Køkkenudstyr, Glas,  
Porcelæn og Fiskegrejer

Aktieselskabet

**AARHUUS PRIVATBANK**

Aarhus

København

Aktieselskabet

**Aarhus Discontobank**

Tlf. 20188

Kontor: Søndergade 9

Fisk - Vildt - Fjerkræ

**PRØVEN**

FR. ALLE 139 . TLF. AARHUS 2 53 22

Arbejder Spare- og Laanekassen for Aarhus og Omegn

de Mezasvej 1 Østergade 4 Tordenskjoldsgade 37  
Tlf. 30333 Tlf. 26255 Tlf. 68166

Indskudskapital ca. 44 Mill. Reserver ca. 4,8 Mill.

**Frederiksbjerg Installations Co.**

Frederiksalles 99 . Tlf. Aarhus 6813-6814-6815

Lys ✕ Kraft ✕ Radio-Anlæg ✕ Lamper ✕ Lysekroner

Blomster  
og Kræse  
paa faa Timer  
overalt  
i Danmark

**Brdr. Jensen**

Fr. Alle 112 . AARHUS . Tlf. 4520

**Storaarhusianske Mejerier**

Mælk fra tuberkulinprøvede Besætninger

**S. Bendtsen & Co.s Eftf.**

Skræderforretning

Ryesgade 27, Aarhus

Telefon  
Aarhus 3720  
Leverandør  
til DSB



Aarhus  
Amtstidende

**RADIO-THYGESEN**

Raadhuspladsen 1 . Aarhus . Telefon 1010-1040

Førende Specialforretning i  
RADIO - GRAMMOFONER - PLADER

*Sig det med Blomster*

✕ Paa faa Timer  
overalt i Verden

**P. B. VAHL**

Fr. Alle 149, Aarhus, Tlf. 5150

**Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger**

Hovedkontor: Njalsgade 15, København  
Telefon 4015

**DANSK FANE-INDUSTRI.**



leverer alt i Forenings Fane og  
Bannere. Alle Tilbehørsdele.

Indhent Tilbud.

**SILKEBORG  
866**

**Mette Andersen**

Vestergade 26, Silkeborg

**Andersson & Bardram A/S**

Studiestræde 10 . Tlf. 8638 . København K

Alt i Pakninger og Stempelringe til Motorer

**HB HOVEDSTADENS BRUGSFØRENING HB**