

DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING

NUMMER 21

5. NOVEMBER 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 helulndne 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

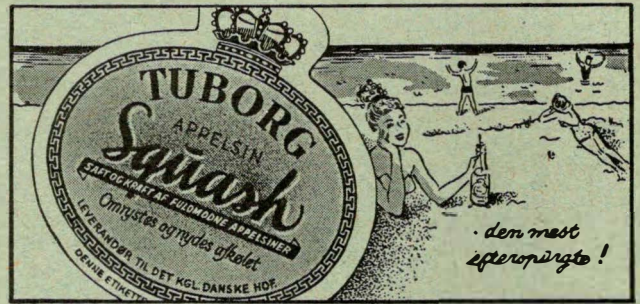
OPTIKER

Felix Schmidt's
EFTF.

Nørrevold

Nr. 68 mellem Nørregade og Fiolstræde
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**

Begravelse 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



SIGI
Hygiejnske Gummivarer
Katalog gratis

Amk. Gummivare Industri

Vestergade 3 . København K
Tlf. Byen 4195

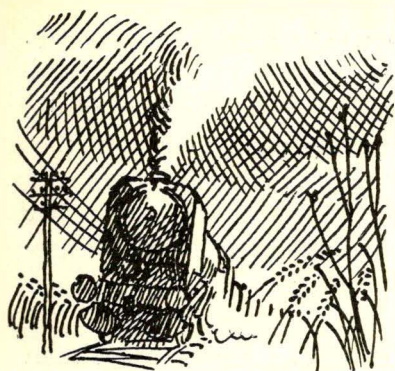
Uniforms-skrædderi, målkonfektion, skrædderi
Spørg om vort ny kontosystem

I. B. Schilder Nørregade 7
København K

De forenede Kulimportører

KUL og KOKS

Holmens Kanal 5 . København K
Telefon 211



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 21 - 54. ÅRGANG

5. NOVEMBER 1954



Indhold:

Det er en sag, der gælder os alle!	245
Nordisk nyt — Norge	246
Tillidsmandskursus 1954	247
Fra medlemskredsen	251
DLF—DsF	251
Landsoplysningsudvalget	255
Til den mørke vinteraften	255
Under DLF	255
Udtalelse fra afdeling 2	255
Jubilæum	255
Opmærksomhed frabedes	256
Personalialia	256



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.

Det er en sag, der gælder os alle!

Banernes kamp for at hævde sig i tidens hårde konkurrence inden for transportvæsenet er stadig højaktuel. Det er en kendsgerning, som står enhver klart og som understreges dag for dag i rapporterne om de bestræbelser, der udfoldes for at modernisere, hvad tiden er løbet fra. Rationaliseringen er sat i højsædet for at opnå en hurtigere og bekvemmere transportform og for at komme på højde med de konkurrenter, som råder over mere moderne materiel. Men de områder, hvor det nye nødvendigvis må indføres, er store i antal og omfang, og det kan være vanskeligt at få dem alle med rettidigt og i det rette tempo.

Skal et moderniseringsprogram have praktisk virkning for et banenet, der dækker hele landet, er det ikke tilstrækkeligt med en udbygning af nogle enkelte banestrækninger og stationer, man må i så fald tage den overvejende del af hele banenettet og de dertil hørende anlæg og stationer. Det tilfredsstillende jo ingen, at man kan komme hurtigt over Sjælland, hvis man ikke også kan komme det over Fyn/Jylland eller omvendt, ligesom det heller ikke er tilfredsstillende at have store og flotte færger på Storebæltsoverfarten, hvis de ikke hurtigt kan fyldes op med det antal rejsende, de er bygget til. Det ene er uvægerligt afhængig af det andet og de må derfor følges ad, hvis vi skal nå målet: bedre betjening af de langvejsrejsende kunder.

*

Statsbanerne er imidlertid også godt på vej til at nå dette mål. Gennem de senere år har man fortsat moderniseringen af vognmateriellet, og Storebælt er forsynet med et antal større og bedre færger. Vore hovedstrækninger er udbygget med større skinnetype og bedre ballast og kan befares af tungere tog med større hastighed. Hertil er signalanlægget på fri bane og på stationer forandret, hvorved der bl. a. opnås en hurtigere afvikling af toggangen. Led for led og år efter år har man indført det nye efter tidens krav, og det hele er ved at tage form under stadig opfyldelse af mottoet: »Hurtigt — Sikker — Bekvem«.

Men kæden er endnu ikke sluttet for dette moderniseringsprogram. Tilbage står stadigt så væsentlig en faktor som moderniseringen af trækraften. Skønt banenet m. v. står klar, er man som bekendt kun nået til en delvis modernisering af trækraften til den mere lokalbetonede drift, medens man til fjerntrafikken har måttet stoppe op ved købet af de fire MY-lokomotiver og bestilling af to omtrent tilsvarende typer, som dog først kan ventes i drift om et par år. Såfremt den situation, Statsbanerne hermed befinder sig i, ikke ændrer sig, og det tages i betragtning, at den type diesellokomotiver, der er under bygning, næppe seriebygges før efter nogle års prøvetid, kan blot en foreløbig modernisering af lokomotivparken først fortsætte om fire à fem år.

*

Det er egentlig en mærkelig — men langt fra rosværdig — stilling Statsbanerne og hermed os alle sammen befinder sig i. Alt imedens man fra stort set alle sider stiller større og større krav til Statsbanerne og meget ofte retter kritik mod disse, stoppes pludselig hele den udvikling, som skulle tjene til at



Norge

I et indlæg i Lokomotivmands Tidende fremfører en indsender nogle almindelige betragtninger om rationaliseringsudbytte, hvorefter han nævner et klassisk tilfælde af frivillig rationalisering.

Lokomotivpersonalet i Kristianssand, som hidtil har været levende interesseret i rationalisering, blev enige om, at også de små tal tæller i et regnskab. I denne forbindelse påtog dette personale sig at køre nattoget 705/06 Lunde—Sira og omvendt uden personaleskifte i Kristianssand. Dette må siges at være en meget anstrengende tur med en kørestrækning på 291 km og eenmandsbetjening.

Ved at køre på denne måde sparede vi hver nat jernbanen for 1 time og 16 minutter i overlapningstid. Vi gjorde derfor, som naturligt var, en henvendelse om dette til administrationen med ønske om at få vor del af den sparede tid som nedsettelse på tjenestelisten. Administrationen i Kristianssand stillede sig meget tvivlende til en deling af den sparede tid, men lovede at fremlægge spørgsmålet for hovedstyret. Svaret på dette spørgsmål må siges at være understregning nok for det, jeg har anført som grund til liden velvilje fra personalet med hensyn til rationalisering. Det hed nemlig i hovedstyrets svar: Administrationen har både ret og pligt til at omlægge tjenesten, som anført i Kristianssand distrikt, for at få en bedre udnyttelse af personalet, uden at personalet bliver delagtig i den sparede tid af den grund.

Som man vil se et lidet opløftende svar og lidet egnet til gentaget frivillig rationalisering. Jeg tillod mig under et kursus, jeg var på som arbejdstidsstudietillidsmand, at fremkomme med bl. a. den kendsgerning, at personalet er afventende og ængstelige for rationaliseringen, og jeg gentager det nu på denne måde: Skuf ikke for mange gange de grupper som bliver berørt af rationaliseringen enten frivillig eller ufrivillig. Det vil komme til at vise sig på regnskabet senere.

imødegå en del af den rejste kritik og til at imødekomme kundernes krav til banerne. Uvilkårligt spørger man sig selv, om statsbaneledelsen og de mange tekniske medarbejdere virkelig skulle have disponeret forkert og taget fejl, da de gik ind for dette moderniseringsprogram. Svaret herpå kunne passende gives ved at rette blikket mod andre lande for at se, hvorledes man dér har løst de samme problemer i forbindelse med en modernisering af jernbanedriften.

*

Ved stort set alle verdens jernbaneforvaltninger søger man at erstatte dampdriften med mere rationel trækraft. Overalt arbejdes der intenst for i hurtigst muligt tempo at erstatte dampdriften med diesel- eller elektrisk drift. »Nuvel« — vil man måske fra anden side svare — »det skal og vil vi også anerkende for Danmarks vedkommende, men det må tage sin tid, da andet skal indpasses herefter«. Vi kan være enige med dem, der søger at få det mest mulige af materiellet bygget her i landet, men det kan næppe have sin rigtighed, at man søger at stoppe en rationel plan, hvori der ligger valutabesparelser, som på få år modsvare den valutaudgift, der medgår ved materiellets indkøb, når det er en kendsgerning, at vi ikke på nuværende tidspunkt kan bygge det samme og stærkt påkrævede materiel her i landet.

Skal en sammenligning drages mellem Statsbanernes plan og en tilsvarende plan i et andet land, vil Norge være passende. Skønt der her er tale om et land med naturkraft til elektriske turbineanlæg, agter man — ifølge et foredrag holdt af generaldirektør Stokke i Polyteknisk Forening, Oslo — i overgangsperioden fra damp til elektrisk drift at anskaffe ca. 45 diesel-elektriske lokomotiver og ca. 60 dieseltraktorer, og man agter at foretage disse indkøb hurtigst muligt under hensyn til den økonomiske gevinst og til det faktum, at Statsbanernes førstemand i Norge anser moderniseringen af trækraften som den vigtigste moderniseringsopgave af alle inden for NSB. Til belysning og understregning heraf udtaler generaldirektør Stokke bl. a.: »Ved at gå væk fra dampdrift har vi skønsmæssigt regnet ud, at vi vil kunne opnå en besparelse på ca. 50 mill. kr. pr. år. Dette vil sige, at bare 5 års udsættelse med at få moderniseret trækraften vil koste landet ca. 250 mill. kr.«

*

I Norge ønsker man altså at handle hurtigt med moderniseringsprogrammet, og tilsvarende gør sig gældende i andre europæiske lande. I Danmark har man hidtil ikke stået tilbage heroverfor, men tværtimod søgt at følge med, og ses der bort fra den fordel, de andre nordiske lande har i den billige strøm, har vi her i landet endog ligget foran. Det er derfor beskæmmende, at vi nu skal sakke bag ud i en så vigtig samfundssag. Generaldirektør Stokke udtaler sluttelig i sit foredrag: »Først når vore jernbaner er moderniseret, kan vi få et udtryk for, hvad jernbanen som transportmiddel kan udrette, både i forholdet overfor trafikanter, konkurrencemæssigt overfor andre transportmidler og samfundsøkonomisk set«. Dette gælder også Danske Statsbaner, og der bør derfor gives dem en fair chance i den i forvejen ulige konkurrence.

Det er en sag, der gælder os alle.

Tillidsmandskursus

1954

Den 4. september drog traditionen tro tredive af vore tillidsmænd til foreningens smukke feriehjem, som skulle danne rammen om det årlige tillidsmandskursus, og efterfølgende bringes nogle glimt af arbejdet ved lokomotivfører P. E. Poulsen, Aarhus.



Deltagerne i tillidsmandskursus.

Benævnelsen tillidsmandskursus er måske ikke mere det rette udtryk for vor tillidsmandsuddannelse, snarere burde man kalde det en tillidsmandsskole, eftersom uddannelsesgrundlaget er fuldstændig ændret og gjort treårigt i modsætning til tidligere, hvor den enkelte tillidsmand blot deltog eet år.

Derfor kan årets kursus med rette stå som en milepæl i DLFs oplysningsarbejde og netop fordi første hold lokomotivmænd ved denne lejlighed slutter et treårigt kursus, kendetegnes et vendepunkt i vor tillidsmandsuddannelse.

Optakten til arbejdet ...

Som tidligere, med deltagerens ankomst i lidt spredt fægtning fra hele landet, samledes disse ved Kalundborg station til den videre befordring til feriehjemmet, hvor de modtoges vel af formanden for landsoplysningsudvalget J. V. Christiansen, og efter at være blevet indkvarteret og var faldet lidt til ro efter rejsens strabadser, stilledes der vel-fornøjet til middagsbordet.

Ved kursets åbning om aftenen bød formanden for landsoplysningsudvalget gæster og kursister hjerteligt velkommen, idet han videre pegede på den kendsgerning, at de kommende dage for nogle af deltagerens vedkommende betød afslutning på en uddannelse, der var gjort omfattende for at skabe interesserede tillidsmænd, som godt udrustede kunne stå parat til at hjælpe ude i afdelingerne og give medlemmerne del i deres viden.

Vore gæster var denne gang:

Lokbitrådet Olle A. Erikson, Svenska Järnvägsmannaförbundet.

Lokomotivfører John Hjelde, Norsk Lokomotivmannsforbund.

Skinnebusfører Georg Larsen, Dansk Lokomotivmands-Forbund.

Banearkitekt K. Hjerting, Jernbaneforeningen.
Hovedkasserer L. Thorup, Dansk Jernbane Forbund.

Maskinarbejder Peter Jørgensen, MF, Fællesorganisationen D.S.B.

Postbudformand Hans Christensen, Dansk Postforbund.

Som noget nyt og skelsættende skal anføres, at med dette kursus indledes et samarbejde i oplysningsarbejdet med privatbanelokomotivmændene, og det var os en glæde at se to repræsentanter derfra iblandt os, hvorved et længe næret ønske er gået i opfyldelse.

Efter præsentation af gæster og kursister blev ordet givet til foreningens formand, E. Greve Petersen, der af sin stærkt beslaglagte tid havde kunnet afse stunder til at komme til stede ved kursus for at tale om »Aktuelle problemer«.

Først rettede han en tak til landsoplysningsudvalget for det veludførte arbejde ved tilrettelæggning af kursus, idet han udtalte, at vore kursister ligger i et højt plan og høster anerkendelse ude omkring. Dette gør det muligt at få de bedste foredragsholdere herved, og det har hver enkelt kursist sin andel i.

I en omtale af den nedsatte lønningskommission og problemerne omkring denne kom Greve Petersen ind på bl. a. lokomotivfyrbødernes lønmæssige vilkår og fremdrog, hvad der hidtil er gjort for disse ved indfor det muliges grænser at opnå forbedrede forfremmelsesforhold. Om traktorsagen i henseende til bemanning af disse var der ikke anledning til at sige noget konkret, da sagen ikke er afsluttet, men formentlig ville ende hos finansministeren. Dog ville han gerne fremdrage et enkelt forhold og sige, at der i denne sag herskede den bedste forståelse mellem DLF og DJF, og at dette forbund ikke havde fremsat krav om, at stationspersonalet skulle have adgang til at betjene Ardelt-

traktorer. Forslag om sådan betjening var fremsat fra administrationens side.

Formanden behandlede andre emner i sit indlæg, såsom fremsatte klager over de nye uniformsdistinktioner, remisearbejders anvendelse på de store maskintyper, som ønskes undgået, samt problemet ekstrahåndværkere som evighedsfyrbødere.

Efter at have omtalt lokomotivmændenes avancementsmuligheder gik Greve Petersen over til det blandt medlemmerne brændende og meget diskuterede emne om foreningens tilslutning til De samvirkende Fagforbund. Det var en fornøjelse at høre ham behandle dette emne med en glød og en sådan lidenskab i sine ord, som ikke tidligere har været oplevet, og hans foredrag udløste ved dets afslutning et spontant bifald.

Efter foredraget fulgte en god og saglig diskussion.

Arbejdet stunder til ...

Søndagen indledte gruppearbejdet for kurssets tre grupper A, B og C, som alle dagene måtte gennem en stram arbejdsplan: gruppearbejde fra kl. 8,30 til 17,30, afbrudt af middagspause og små rygepauser. Fra kl. 14,00 til 16,00 foredrag, hvortil yderligere to aftener var reserveret. Det var et decideret arbejdsprogram, men vi fik dog anledning til også at pleje det kammeratlige samvær.

De tre grupper, som nævnt A, B og C, lededes henholdsvis af lokomotivførerne G. A. Rasmussen, Gb., S. Suneson, Gb og Carl Schmidt, Nyborg.

Gruppe A.

Denne beskæftigede sig med tjenestemandshold opdelt i følgende hovedpunkter:

1. DLFs historie og samarbejde med inden- og udenlandske organisationer.
2. Lønningsbestemmelser og særlige ydelser.
3. Pensions- og efterindtægtsbestemmelser.



I gruppeværelserne havde man taget billedmateriale i brug, som anskueliggjorde FN's underorganisationers indsats på mange felter over hele kloden.

4. Sygefradragsregler og bestemmelser om flyt-tegodtgørelser og dobbelt husførelse.
5. Tjenestetidsregler og bestemmelser vedrørende fridage og ferie.
6. Mødekultur og mødeteknik.

Gruppen viste god interesse og arbejdede tilfredsstillende, ikke mindst fordi G. A. Rasmussens friske og slagfærdige facon smittede af på deltagerne, så det lidt tørre stof gled lettere. I fritimerne arbejdedes ihærdigt med de skriftlige opgaver, og resultaterne af dette selvstændige arbejde var over forventning, og det er mit indtryk, at gruppen til sin tilfredshed fik et virkeligt udbytte af arbejdet.

Gruppe B.

Under S. Sunesons ledelse behandlede man her fagorganisationernes historie og virke med Oluf Bertolts »Fagforeningskundskab« som arbejdsgrundlag, og hver deltager havde i forvejen udarbejdet et indlæg over tildelt emne, som for gruppens vedkommende omfattede:

1. Fagbevægelsens bestanddele og opbygning.
2. Fagbevægelsens retsgrundlag og de fagretlige domstole.
3. Septemberforliget som faglig grundlov.
4. Lov om mægling i arbejdsstridigheder; Forligsinstitutionen.
5. Tillidsmandsinstitutionen, samarbejdsudvalgene.
6. Lønbevægelser og lønprincipper.
7. Andre faglige problemer.
8. Fagbevægelsen og sociallovgivning.
9. Fagpolitik og kampmidler.
10. Fagbevægelsen i udlandet.

De udarbejdede indlæg bar præg af et stort forarbejde, ligesom de gav anledning til så megen diskussion, at deltagerne til tider samledes uden for timerne for i fritiden at tage en ekstra diskussion. På eget initiativ kombinerede gruppen arbejdet med et kursus i taleteknik, idet man, hver gang der var givet et indlæg, kritiserede og diskuterede fremførelsen af dette, medens man sluttelig diskuterede selve emnet. Ideen vakte udelt tilfredshed, og muligvis bør den følges op i fremtiden.

Gruppe C.

Denne gruppe arbejdede i hovedsagen på samme måde som gruppe B og under Carl Schmidts kyn-dige ledelse og med Frode Kristensens »Den ny verden« som grundbog behandledes følgende emner:

1. Een verden, mange nationer.
2. Aristokrati i staternes samfund — de små stater.
3. Statsgrupper og storområder — forskydningen i verdensøkonomiens grundlag.
4. Den russiske statsgruppe.
5. Atlanterhavsgruppen.
6. Det britiske statssamfund.
7. Vesteuropas kolonibesiddende stater og det mellemeuropæiske mellemland.
8. Atlantpagtorganisationen.
9. Den muhamedanske verden.
10. De Forenede Nationer.

Gruppens indlæg var bemærkelsesværdig saglige og vidnede om, at den enkelte havde sat sig

godt ind i problemerne, og de påfølgende diskussioner var af virkelig høj klasse, fordi der var gjort så stort et arbejde med at sætte sig ind i stoffet. På lignende vis som gruppe B tog man fritimerne i anvendelse til ekstra diskussion, også om emner der faldt lidt uden for det, gruppen egentlig skulle beskæftige sig med f. eks. indmeldelse i De samvirkende Fagforbund.

Denne gruppe stod ved sin afsluttende uddannelse på tillidsmandskursus og var tilmed den første, som har gennemgået den treårige uddannelse, og til stor glæde for landsoplysningsudvalget kom der fra gruppens deltagere mange anerkendende ord om den nyopbyggede linie, som sikkert er den rette vej, og det eneste man havde at beklage sig over var, ikke at kunne komme med til næste år.

Der blev i det hele taget fra alle sider lagt iver og flid i arbejdet, ikke mindst fra vore gæsters side, som viste en usædvanlig interesse ved deltagelse i gruppearbejdet og i diskussionerne efter foredragene, idet de meget ofte tog ordet for at give udtryk for deres mening om tingene. Deres aktive indsats var med til at sætte liv i arbejdet, og især var det interessant at høre vore to nordiske kollegers erfaringer om deres organisationers tilslutning til deres landsorganisationer, der modsvarer De samvirkende Fagforbund. Iøvrigt fik man på alle måder det indtryk bestyrket, at denne gensidige gæstevæksling er af uvurderlig værdi.

Foredragsrækken.

Dennes vidtfavnende karakter med talere af højeste kvalitet imødesås med megen forventning, og som en flyvende start skulle den indledes af arbejds- og økonomiminister J. O. Krag, med et indlæg om »Fagbevægelse og politik«, men til megen beklagelse hindrede den politiske situation ham i at komme. Dette uheld i landsoplysningsudvalgets veltilrettelagte plan fandt sin gode løsning, idet en af gæsterne, folketingsmedlem Peter Jørgensen, på stedet erklærede sig villig til at udfylde det opståede hul i programmet med en redegørelse for aktuelle politiske problemer.

Uden nogen forberedelse gik han frisk til sagen og tog sit udgangspunkt i grundlovsændringen og valgsejren i 1953, hvorom han sagde, at der lå realiteter bag denne valgsejr, som var et udtryk for vælgernes ønske om gennemførelse af Socialdemokratiets program, som i hovedsagen var folkepensionering, løsning af boligspørgsmålet, bedre ordning for ungdommens uddannelsesmuligheder og fuld beskæftigelse.

Af dagaktuelle problemer kom han ind på huslejeudligning, ændring af skatteloven og selvfølgelig valutabalancen, og han redegjorde for fejlene ved de bestående ordninger på disse punkter og forklarede de veje, Socialdemokratiet anviser til forbedringer og for valutabalancens vedkommende vejen til stabilisering af vort pengevæsen. Den påfølgende diskussion med mange deltagere var meget livlig.

»Hvilke opgaver skal vi arbejde med i oplysningsarbejdet i den kommende vinter« var et indlæg af J. V. Christiansen, som gav anledning til en livlig debat, hvor man særligt diskuterede, hvilke

arrangementer der kunne betegnes som oplysende og havde medlemmernes interesse, og hvad man kunne lave, som folk ville gå efter. Det almindelige indtryk var, at man ude omkring spekulerede stærkt over disse problemer, og at der arbejdedes energisk med løsningen af dem, og det var i sig selv forfriskende at konstatere dette. J. V. Christiansen sluttede iøvrigt med at sige, at landsoplysningsudvalget altid er rede til at sende materiale og vejledere ved oplysningsarrangementer, idet han samtidig gav udtryk for, at lokomotivmændene ikke kunne undskylde sig med en meget omskiftende tjeneste, thi intet organisationsarbejde udrettes uden oplysning.

»Arbejdspladsens psykologi« var emnet for cand. mag. Niels Bomholts foredrag, og han behandlede det på så frisk og underholdende måde, at det til trods for dets videnskabelige karakter uden vanskelighed var muligt at følge hans tanker på grundlag af hans populære fremstilling af spørgsmålet.

Han erklærede straks, at hans kendskab til lokomotivmandens arbejdsforhold var for ringe til, at han turde vove sig ind på dem, men mente, at en del af de problemer, han kom ind på, også kunne overføres på vore forhold.

Der er to ting, man i første omgang må lægge vægt på, når ideelle arbejdsforhold skal opnås. Introduktionen på en ny arbejdsplads er af allerstørste betydning, og som understregning for, at den første dag i en ny plads sætter sig fast i erindringen spurgte han de tilstedeværende, hvorvidt de kunne huske deres første arbejdsdag ved jernbanen. Så godt som alle kunne dette, således at det er noget, man hæfter sig ved. Det andet, der må tages i betragtning, er instruktionen på og tilknytningen til arbejdspladsen, og her er det af stor betydning, at man ved udvælgelsen finder frem til



Igennem denne bogstand fik man et godt billede af den litteratur, der er udgivet på initiativ af den danske arbejderbevægelse, og som for mange af eksemplarenes vedkommende er til god støtte for en tillidsmand.

de rette instruktører. Efter at have uddybet problemerne i forbindelse med antagelsen, behandlede forholdet overordnet og underordnet. Her kan der opstilles visse grundregler for opnåelse af et godt forhold. For det første er det af stor betydning, at man får en retfærdig bedømmelse af sit arbejde, dernæst vil et anerkendende ord af og til også have sin betydning, og i tilfælde hvor der sker forandringer, må man sørge for, at den forandringen berører får indflydelse på denne, men det må dog samtidig bemærkes, at det er kontakten imellem den overordnede og underordnede, der bestemmer, om disse regler kan efterleves. Efter foredraget udspandt sig en livlig diskussion om forholdene ved Statsbanerne, hvorunder bl. a. fremførtes, at disse ikke var smålig med dadel, men derimod ret sparsomme med ros. Også forholdet mellem lokomotivmændene og medansatte kom på bane; som slutbemærkning sagde foredragsholderen, at psykoteknisk prøve godt kunne være misvisende, idet den ikke er 100 procent sikker, men kun må betragtes som et hjælpemiddel.

»Forud for en ny tjenestemandsløve« var et højaktuelt emne, hvorom afdelingschef i finansministeriet, Ulrik Andersen, skulle foredrage, og i sin omtale af den nye lønningsslov sagde han, at det ville være ønskeligt, om den blev udformet med et færre antal lønningsklasser end den nuværende, der indeholder 84. Ligeledes var han tilhænger af en mere enkel opstilling af lønningsdelene. En gennemførelse af ligelønsprincippet for ugifte kvinder i statens tjeneste anså han for praktisk uigennemførlig, fordi de derved ville blive meget bedre stillet end ugifte kvinder i det private erhverv. Han anså videre, at der måtte ske en radikal ændring af stedtillægsordningen og kom ind på, at den faglærte i statens tjeneste i forhold til de overenskomstlønnede i de private erhverv for nogles vedkommende kan være ringere stillet i lønningsmæssig henseende, men dette forhold var dog mere udtalt i København end i Provinsen, og han troede ikke, at man med rette kan hævde, at der er hold for at kræve mere for ufaglærte, eftersom forholdene her er udjævnede. Stort set var der ikke efter hans skøn noget at vinde hjem, men han ville dog gerne indrømme, at der f. eks. for 11. lønningsklassens vedkommende kunne være anledning til en å jourføring, men det kunne dog ikke komme til at dreje sig om væsentlige beløb, men set på baggrund af de senest indgåede lønoverenskomster lå der vel nok en ringere procentvis stigning for denne lønningsklasse, nemlig 7 à 8 procent i forhold til de lavestlønnede og cirka 5 procent i forhold til de højestlønnede. Derefter kom han ind på pensionsordningen og mente ikke, at det offentlige kunne påtage sig nogen almindelig merudgift, og i øjeblikket udreder staten cirka 200 mill. kroner til pensioner. I spørgsmålet om løsarbejdere kontra fastansatte mente han, at den overvejende stemning i dag var for at bevare tjenestemandsprincippet. Derefter kom han ind på organisationspligt for tjenestemænd, idet han fandt det for umoralsk, at hvis man havde stået som medlem af et fagforbund i lang tid og derefter blev tjenestemand, så at melde sig ud, når det var forbundet, der havde

skaffet goderne. Sådanne spørgsmål har naturligvis relation til den nye grundlov og nogle jurister vil nok, hvis der skulle tales om organisationspligt, sætte sig til at granske grundlovsbestemmelserne, men man skulle dog, efter foredragsholderens opfattelse, mere lægge vægt på at sige, at man har ret til at optages i en organisation. Og han udtalte videre, at der må udarbejdes samarbejdsformer, som giver organisationerne mere formelt ansvar ved afgørelser i enkeltmands ansættelse og afskedigelse, og der kan måske oprettes specielle organer. Foredragsholderen var i den forbindelse ikke principielt modstander af forfremmelsesråd, thi erfaringen havde belært ham om, at udvælgelsen fra administrationens side bliver tilfældig, fordi den ikke har tilstrækkelig føling med personalet til bedømmelse af det, hvorfor indstillingen vil komme til at hvile på en eller flere subjektive indstillinger fra andre. Med hensyn til den siddende lønningskommissions arbejde mente han, at dette vil vare omkring 3 à 4 år at få afsluttet. Iøvrigt måtte det, han her havde givet udtryk for, ikke tages for andet end hans personlige mening om tingene.

Ved den efterfølgende debat rejstes spørgsmål om oprettelse af retrætepladser, funktionsregler og eventuel aflønning af tjenestemænd efter overenskomst. Til det sidste bemærkede han, at blev dette en realitet, var han klar på, at administrationen fik kærligheden at føle.

»Hvorfor skal vi have en ny monopollovgivning« var cand. polit. Ivar Nørgaards opgave at lægge frem for kursisterne, og i det særdeles interessante indlæg klarlagde han utvetydigt de forkastelige forhold, som opstår ved de 1400 prisaftaler, der findes herhjemme, og som udelukker virkelig fri konkurrence. Denne er næsten umulig at kontrollere, men der kunne gennemføres en priskontrol. Valget stod ikke mellem, om man havde fri konkurrence eller priskontrol, men om det offentlige skal varetage reguleringen, eller om handelen selv ud fra egne snævre synspunkter skal gøre det.

Sluttelig redegjordes for nogle af de ting regeringen vil opnå ved ny monopollov bl. a. gennemførelse af frie varepriser og for offentligheden kendskab til de forskellige branchers prisforhold, som han mente uden al tvivl kunne lægge en bremse på de store avancer, hvis man på pris-sedler i udstillingsvinduerne kunne se både fremstillingsprisen, mellemhandels- og detailprisen.

I diskussionen bagefter kom man naturligt til at drøfte de muligheder, der ligger inden for kooperationens rækkevidde og som altid, når dette emne kommer på bane, var der mange meningsudvekslinger. I sine afsluttende bemærkninger sagde Ivar Nørgaard, at vi trænger til forbrugeroplysning, fordi al for mange mennesker ikke vil købe en vare, som kommer på markedet til en pris, der ligger ret meget lavere end den almindelige. De har den opfattelse, at det billigste også må være det dårligste, hvorfor det netop må være ønskeligt at få som f. eks. i Amerika et forbrugerråd, der kan tage sig af afprøvningen af varerne og derefter oplyse forbrugerne om varernes kvalitet.

»DSB og fremtiden« var det emne, hvormed vi

med så stor interesse imødeså vor øverste chef, generaldirektør Terkelsen, og det blev som ventet en oplevelse med en så fængslende taler som med et velovervejede ordvalg forstår at binde sine tilhørere. Hertil kommer, at han besidder et herligt lune, som vi så tit har set og hørt i dagblade og radio, når han tilbageviser uberettiget kritik mod Statsbanerne.

Indledningsvis sagde generaldirektøren, at han næppe var den rette til at tale om fremtiden, nu hvor han stod over for at skulle træde tilbage og derfor nærmest måtte betegnes som repræsenterende fortiden.

Efter en kort omtale af de vanskeligheder Statsbanerne havde i forholdet til de private transportfirmaer, kom han ind på planer for tiden fremover og oplyste, at Statsbanerne ikke har i tankerne at bygge nye baneanlæg bortset fra de nye tunnelbaner i København, og at man heller ikke har planer om overtagelse af flere privatbaner. For Storebælts vedkommende var han overbevist om, at færgerne ville komme til at overføre endnu mange millioner rejsende, inden der bliver etableret anden forbindelse her. Om trækraften fremførte generaldirektøren det rigtige i overgangen til MY-drift, medens El-drift i større omfang ligger et godt stykke ude i fremtiden. Dampmateriellet trænger til udskiftning og på baggrund af de nøjagtige beregninger, der nu foreligger over besparelserne ved MY-driften i forhold til dampdriften på en 2 måneders periode, angives ingen tvivl om, at indkøb af flere MY-lokomotiver er det rigtige. For de to MY-lokomotivers vedkommende, som Frichs bygger, vil der blive foretaget meget omhyggelige gennemprøvnings, inden der bliver afgivet bestillinger på flere af dem. Om lyntogene var generaldirektørens personlige opfattelse den, at der ikke ville komme flere af dem i den nuværende skikkelse.

Efter omtale af de nye færger, rejsebureauerne, week-end-billetterne, lønningsudgifterne, rationaliseringen og DSB's pligt til at sørge for fremtiden, sluttede generaldirektøren med i bevægede ord at drage en sammenligning i den tekniske udvikling, hvor det gamle må vige for det nye. Hans sidste ord var: »Det gamles tid er forbi, det sættes til side, sådan går det også med os mennesker«.

Så hastigt det gik . . .

Så oprandt sidste kursusdag, som udelukkende helligedes gruppearbejdet, der sluttede kl. 15,30, hvorefter vi alle i fællesskab fik hjemmets underkurset omforandrede lokaliteter bragt tilbage i normale forhold, og vi gjorde os klar til den sædvanlige kammeratlige afslutningsfest, som har sin særlige form og tradition, og hvor man på værdig måde bringer kurset til afslutning. Der var ingen grænser for taknemmeligheden ved de enkelte taleres ord til ledere, arrangører og organisationen og ej heller glemte man feriehjemmets trofaste økonoma og hendes personale, som i varme ord rostes for den gode mad og den fine behandling, der var blevet alle til del. Også gæsterne udtrykte taknemmelighed over opholdet og flere udtalte håbet om, at foreningen måtte finde sin rette plads i dansk

fagbevægelse og få tilslutning til De samvirkende Fagforbund.

Denne lidt alvorligere del af festen afløstes af festudvalgets muntre del, der havde truffet arrangementer af fornøjelig karakter, som gentagne gange fremkaldte det ene latterudbrud efter det andet, og som kursets endelige afslutning sang man en til lejligheden passende valgt sang, Jeppe Aakjærs »Skuld gammel venskab rejn forgo«.

Fra **MEDLEMSKREDSSEN**

DsF — DLF

Trods lokomotivfyrbøder A. O. Honorés advarende ord om medlemmernes manglende ansvarsbevidsthed, ukendskab til organisatoriske forhold o. m. a., Greve Petersens ansvarsbetonede ord om mange medlemmers lidelser af honnøret ambitioner, dertil Honorés yderligere henvendelse, særligt til de unge, om at slække af på kravet om urafstemning i spørgsmålet om indmeldelse i DsF, skal jeg dog tillade mig, med den unge alder, jeg har, og den mere eller mindre organisatoriske indsigt, jeg er i besiddelse af efter de mange møder, jeg har deltaget i, at anføre mine tanker om det fornuftige eller ufornuftige ved indmeldelse i DsF.

Hvorfor er det så vanskeligt at få medlemmerne indenfor DLF til at forstå hovedbestyrelsens mening om den tvangstanke, den nu engang er kommet i besiddelse af, at få DLF placeret i DsF?

Hvorfor har vi en hovedbestyrelse, der har så lidt tillid fra medlemmerne, at det er umuligt at få disse til at tro på, at det må være den ekstraordinære kongres, der skal afgøre spørgsmålet om, hvorvidt indmeldelse skal finde sted?

Svaret må være: Det er fordi hovedledelsen prøver på, som den sidste og mindst kønne udvej, at frarøve medlemmerne deres ret til urafstemning i så vigtig en sag. For det kan vel ikke være hovedbestyrelsens mening, at den ekstraordinære kongres udelukkende skal komme til at bestå af delegerede, valgt fra medlemskredsen, for at få medlemmernes sande mening om spørgsmålet frem.

Samtidig er det min opfattelse, at vor nuværende formand for hovedbestyrelsen så ganske afgjort har forkvaklet hele spørgsmålet om indmeldelse lige fra starten, jfr. det byærinde Fredericia afdelingsformand gik om samme sag, ihukommende de dupliserede opslag til afdelingerne landet over, hvoraf der ikke her i lokomotivførerafdelingen kom andet resultat, end at bestyrelsen midlertidigt måtte forlade deres taburetter.

Jeg tør holde på, at havde der gået et ordentligt oplysningsarbejde forud i stedet for ovennævnte opslag, med respekt for medlemmernes meninger og anskuelser, som vort blad så udmærket kunne have været brugt til, og der så, efter måske en omfangsrig debat om hele dette spørgsmål var tilrettelagt en dato for evt. afholdelse af urafstemning, så havde den nu kommende ekstraordinære kongres med tilhørende store udgifter været sparet. Jeg erkender med mange andre medlemmer, at trods min modstand mod indmeldelse i DsF, vil jeg

altid være rede til at bøje mig for det store flertals afgørelse, men også kun for denne parlamentariske og organisationsmæssigt forsvarlige afgørelse igennem urafstemning.

Det er magtmisbrug at arbejde videre, som hovedbestyrelsen gør det i denne sag, og der opnås kun at skabe en alvorlig splittelse blandt medlemmerne, og så dyrt må dette ikke købes, for det er tiden ikke til.

Mængdens samlede mening må gå forud for den enkeltes særinteresser i et demokratisk samfund, og det gælder på begge sider i en organisation, selv om det er en leders fornemste opgave at se, hvor langt han kan trække medlemmerne i håret, uden det brister, eller om han får et slag over fingrene for sin tankegang.

Om min modvilje for indmeldelse i DsF skylder jeg en forklaring ifølge sagens natur.

Det er urigtigt at slæbe en hel organisation med dens medlemmers forskellige politiske anskuelser uden urafstemning over i en organisation, der er så intimt forbundet økonomisk med en bestemt politisk organisation med dens forskellige forpligtelser, den nu engang ifølge aftaler og love skal indordne sig under. Det være sig forpligtelsen over for dens presse, kooperationen i særdeleshed, aflønning i den høje særklasse blandt tillidsmænd i almindelighed, dertil det økonomiske bidrag i en evt. lock-out-situation, som så afgjort er meget dyr for tjenestemænd, der i den situation i kraft af deres erhverv, antagelig bibeholder deres beskæftigelse.

Det er vanskeligt at tro på, at samtlige medlemmer af DLF fra indmeldelsesdatoen pludselig skal skifte mening og holde kæft, trit og retning. Det hele kunne måske lade sig gøre, hvis hele denne store organisation, vi skulle tilslutte os, bestod af medlemmer, vi kunne arbejde på lige vilkår sammen med, men det gør DsF ikke i sin nuværende form.

Det er min tro, at et flertal af DLF's medlemmer stiller deres håndværksmæssige uddannelse i et plan, der ligger over den ufaglærtes, og ikke som det af Greve Petersen foreslåede udtryk, honnête ambitioner, for det er med respekt for sit lærte håndværk og erhvervede kundskaber urigtigt at stille det til disposition for en gruppe af ufaglærte arbejdere, som har magtfaktoren indenfor DsF, til højnelse af deres lønningsindtægt samt deres indgreb på de faglærtes pladser i samfundsmaskineret, også vore, og så tro på, at stoppet kommer i 1954.

Vore forældre og vi selv har lidt for mange afsavn, mens vi gik som læredrenge på en lav ugeløn og den ufaglærte allerede fra hans begyndelse fik en relativt god løn, til at forære vore dyrekøbte goder væk i samhørighedsfølelsen indenfor DsF. Det er lige så uretfærdigt for de faglærte at stå i intim organisationsmæssig forbindelse med ufaglærte som hvis f. eks. DLF's medlemmer gik over i Dansk Ingeniørforening som medlemmer der. Sikken en masse vi kunne få, fordi ingeniørerne fik det.

Altså to store fagorganisationer i dansk organisationsliv, de ufaglærte i en selvstændig organisa-

tion og de faglærte i en anden, også selvstændig organisation. Jeg skal frivillig melde mig ind den dag, det sker, med erkendelse af, at de i de ufaglærtes organisation må for min skyld få akkurat lige så meget i løn og lige så mange goder, de kan opnå ved selvstændig forhandling, uden at de nødvendigvis må gøre mig og mine bekendt med, at mit rugbrød ikke er dyrere end deres og vi derfor skal have lige løn. Jeg skal nok være dem behjælpelig med et rugbrød og meget mere i en eventuel konfliktsituation, for hverken den ene eller den anden part skal lide nød for delingens skyld.

Jeg formener også, at lige løn automatisk vil fremkomme den dag, da samtlige arbejderorganisationer i Danmark er medlemmer af DsF i sin nuværende form, men det må vel være det rigtige, at den dygtigste skal være den bedste, og belønningen gives derefter. Ved enhver lønforhandling bliver der vel spurgt: Hvor meget er du værd? Og så er det ikke let at hævde sig i en blandet organisation af ufaglærte og faglærte, uden at samtlige ca. 600.000 mand også skal med op i samme plan, særlig når den ufaglærte gruppe tæller ca. 400.000, og det er dem, der i de store situationer skal afgøre vores, de faglærtes, lønnings spørgsmål. Det er dertil min opfattelse, at det er den ufaglærte, der i kraft af sin majoritet har fået oprettet de store grupper af specialarbejdere i de forskellige faggrene og derigennem har slået moralbegreber om håndens og åndens arbejdere itu.

Det ville jo unægtelig være sørgeligt den dag vi alle ender som specialarbejdere, da vil samfundet blive stillet over for store opgaver med hensyn til fremskaffelse af specialmedicin til afhjælpning af nedsat arbejdsglæde, neuroser, deprimering o.s.v. fordi initiativ og virkelyst over for skaberglæden i sit håndværk er gået fløjten og bevidstheden om sine hænders skabende evne er tilsidesat, noget i retning af at få 7000 $\frac{3}{4}$ " møtrikker og en $\frac{3}{4}$ " nøgle stukket i hånden hver morgen på sin arbejdsplads og så få de 7000 møtrikker anbragt 7000 forskellige steder hver dag fra nu af og indtil evig tid.

Fredericia i september 1954.

Chr. Petersen, lokomotivfører, Fa.

Spørgsmålet om DLF's tilslutning til DsF har nu tre gange været til urafstemning, og alle tre gange er det tydeligt fastslået, at medlemmerne ikke ønsker en tilslutning. Dette er kendsgerninger, der taler for sig selv.

I betragtning af den korte tid, der en hengået siden sidste afstemning, må man anse det for givet, at der stadig blandt medlemmerne er flertal imod en tilslutning.

Hovedbestyrelsen forstår imidlertid ikke at drage de parlamentariske konsekvenser heraf, og såfremt det nu lykkes ved hjælp af en ekstraordinær kongres at få DLF tilsluttet DsF, så sker denne tilslutning imod medlemmernes vilje. Noget sådant kan under ingen omstændigheder fortolkes som demokratisk.

At redaktionen forsvarer den påtænkte fremgangsmåde ved reelt set at sige, at de få kloge må

lede de mange tåber, understreger jo netop det udemokratiske.

I et tidligere indlæg her i bladet har jeg fremhævet, at betingelsen for tilslutning må være en fuldstændig ligestilling med arbejderne, ikke mindst i strejkeretlig henseende. Det kan vel endda anses for tvivlsomt, om dette er nok. Man kan nemlig ikke undlade at drage parallellen fra slagteriarbejderaffæren og heraf slutte, at selv om vi fik tildelt strejkeret, så ville en sådan ret let blive illusorisk.

At Arne Honoré formår at give dette spørgsmål en blank afvisning, skyldes jo kun en forbløffende autoritetstro på »vore øverste socialdemokratiske tillidsmænd«.

Man spørger sig selv, om det dog virkelig kan være rigtigt, at partidisciplinen i den grad kan berøve et menneske evnen til selvstændig stillingtagen. I sandhed, autoritetstro er yderst farlig, ja, den kan endog underminere selve den demokratiske ideologi.

I det hele taget kan jeg, som sagerne står, ikke se nogen materiel fordel ved en tilslutning til DsF. Og spørgsmålet tilslutning eller ikke tilslutning skal netop afgøres under indtryk af, om vi kan opnå materielle fordele derved eller ej. Følelsesmæssige floskler om det manglende led i kæden m. v. bør være uden betydning i en saglig vurdering.

Når alt kommer til alt vil efter min mening den eneste reelle forandring blive en kontingentforhøjelse, som vil komme den socialdemokratiske presse til gode.

Men lad os frem for alt få spørgsmålet til urafstemning, således at *medlemmernes* mening bliver den afgørende. Det må dog være det eneste rigtige.

A. L. Wedebye, lokomotivfører, Slagelse.

Da der i kommentaren til mit sidste indlæg ikke var den ønskede påvisning af demokratisk vrangforestilling i mine indlæg, må man vel gå ud fra, der ingen er. — Det ville også være bedre, om man så noget mere positivt i retning af, hvad der vil gavne lokomotivmandsstanden i sin helhed ved vort medlemskab i DsF. Svarene på spørgsmålene om, hvad DsF's forhandlere formår at gøre for at få lokomotivmændene op i højere lønningsklasser, var ret negativ med hensyn til disse muligheder. Åbenbart et ømt punkt?

De af mig tidligere fremsatte synspunkter om den skillende skranke som sættes for, hvem der skal holdes nede på og under et lønniveau, der kan betegnes »af hånden og i munden« (Pristalsbudgettet), bliver af redaktionen, i sin kommentar til Korsør lokomotivfyrbødernes indlæg, underbygget ved, at der skrives, at de bevilgende myndigheder ikke har villet være imødekommende, med hensyn til oprykning i højere lønningsklasser, og de faglærtes placering en gang skulle være fastlagt. Mon ikke, DsF vil blive mødt på lignende vis?

Ligeledes slæes der i »lederen« i bladet af 5. september til lyd for, at arbejdsgiverorganisationerne arbejder hen efter, at afgørelser lægges op i toporganisationerne. Kan der heraf ikke drages

den konklusion, at de nok bliver stærkere ved at centralisere; men vi andre (de der er i DsF og de der gerne skulle være der) i realiteten bliver svagere, for jo flere der for dem, arbejdsgiverne, kan holdes i de båse, som rent samfundsøkonomisk set, i det bestående samfund, må holdes nede på et »af hånden og i munden« niveau, des bedre. De bevilgende myndigheder vil til stadighed være ligedan stillet, uanset hvilket politisk parti der står bag dem; der vil aldrig kunne blive råd til nogen samlet opløftning til et højere lønniveau, end det der svarer til de skiftende pristal.

Derfor kan det blive et spørgsmål, om der ikke kan nåes længst ved, at de forskellige kategorier kun samler sig indenfor de rammer, der har interesser til fælles. Vi for vort vedkommende burde søge nærmere samarbejde med maskinmestrens organisation. Vore foresatte har i tidens løb foretrukket folk med manskinteksamen til lokomotivgæringen, hvorfor de jo heller ikke kan modsætte sig vore krav om at få vort arbejde vurderet i lighed med maskinmesteren.

Randers, den 24. september 1954.

A. Thomsen,
lokomotivfører.

Uanstændigt!

På formandsmødet den 23. maj 1954 har man fået vedtaget en udtalelse om, at indmeldelse i De samvirkende Fagforbund nu skal ske ufortøvet, og at der i samme anledning skal indkaldes til en ekstraordinær kongres, og at indmeldelse i DsF skal afgøres af kongressen uden påfølgende afstemning. Man stiller uvilkårligt sig selv dette spørgsmål: Kan det være muligt, at et lille mindretal, der til enhver tid manifesterer sig som kongetro socialdemokrater, vil gøre brug af diktatur og fratage os stemmesedlen og dermed medbestemelsesretten over hvert medlems pengepung? En sådan handlemåde er i sig selv uanstændig.

I Soph. Jensens tid, da indmeldelse gang på gang blev drøftet, stillede Soph. Jensen fra første færd forslag om, at mindst 75 pct. skulle stemme for indmeldelse. Siden hen slækkede man kravet til almindeligt flertal, og nu er man altså kommet så langt ud, at man helt vil stryge urafstemning herom. Jeg spørger da: Vil det lille kloge mindretal fuldstændig ignorere partiets parole om, at med stemmesedlen i hånd skal vi tilkæmpe os vore rettigheder?

Der er visse ting, man ikke kan eller må overse, bl. a. at tjenestemændene ikke har strejkeret og derfor ikke kan optages som ligeberettigede medlemmer, dernæst er tjenestemændene altid afhængig af den til enhver tid siddende regering, uanset partifarve, og netop derfor er det særdeles uklogt af tjenestemændene at blande politik ind i vore foreningsforhold. Vi har bl. a. ingen mening om, hvilken regering der skal forme den kommende lønningslov. Med hensyn til politiske ambitioner, der har været nævnt i diskussionen her i bladet, kan man ikke se bort fra, at stillingen som socialdemokratisk folketingsmand gå over De samvirkende. Således udtalte sekretæren for De samvirkende, Kaj Lindberg, sig på mødet på Haveselska-

betsvej, hvor man også den gang holdt møde om indmeldelse i DsF.

Sluttelig ønsker jeg at anføre, at havde alle de penge og al den tid, der har været anvendt til agitation for indmeldelse i DsF, været brugt til at kæmpe for bedre tjenestetidsregler og hermed en mere human tjeneste og en bedre lønmæssig placering, så havde pengene og tiden været betydeligt bedre anvendt.

Efter den stemning, der er blandt medlemmerne angående indmeldelse, vil det være særdeles klogt, at det lille mindretal ændrer mening og går ind for urafstemning, ellers risikerer man sprængning af foreningen, og det er vel ikke tanken.

Valby, den 24. oktober 1954.

Gjørtsvang, Hgl.

Diskussionen i vort ganske udmærkede blad (ja, undskyld C. H. Andersen, Roskilde, det er nu min mening; men derfor kan vi vel være lige gode kammerater, om du vil) har stadig drejet sig om urafstemning kontra kongresafgørelse. Skal vi ikke hellere gå lige til sagen og diskutere DsF og lade det andet hvile.

Hvorfor skal DLF ind i DsF? spørger mange (bare ikke i bladet). Hvilken øjeblikkelig fordel har vi af det? Alt, hvad DsF opnår af goder, som gavner hele den arbejdende befolkning i Danmark, får vi som lokomotivmænd også gavn og glæde af, blandt andet 3 ugers ferie, selvom Frede J. Hansen, Odense, påstår, at det havde vi mange år før. Det blev vedtaget gennem DsF. Han glemmer bare at sige (for han ved det vel?), at lokomotivførerne først efter 15 års fast ansættelse i etaten og motorførere og lokomotivfyrbødere først efter 18 år og en opnået levealder af 39 år fik det, men det skal man jo heller ikke skrive, når man så flot han slynget en sådan ud. Mange andre tilfælde kan nævnes, f. eks. arbejdstid, lønoverenskomster og arbejdsvilkår.

Jeg ved godt, man vil sige, at i det private erhverv er arbejdsdagen kun 8 timer, medens vi har 10 timers reglen, men når måneden er omme, har vi nået det samme timetal, kun har vi længere fridage og er fri for at være muret inde på en fabrik hele dagen uden at se dagens lys.

En ting er givet, at når en organisation som DsF med et medlemstal på 687 875 ved 71 organisationer, rejser deres krav, er det noget, der giver genlyd. Når mottoet for den danske arbejder er sammenhold, synes jeg, at det er forkasteligt, at lokomotivmændene ikke er med i rækkerne. Det gælder jo ikke bare om at nyde, men også at yde.

Vor forenings kontingent til DsF bliver sikkert ikke meget, så det hele er bare dårlige undskyldninger og et udslag af honnête ambitioner, fordi lokomotivmændene ikke kender deres plads.

En norsk gæst på tillidsmandskursus havde nær fået et chock, da han hørte, at de danske lokomotivmænd ikke var tilsluttet den store samlede arbejderorganisation (DsF), og spurgte: Er det sådan, at lokomotivmændene står på et par gummisåler og vakler uden at vide, om de skal høre til guld- eller sølvsnorene. Det måtte vi med skam

bekende. Næ, lokomotivmændene i Norge, de kender deres plads. Dem kunne vi lære noget af.

I DLF har vi mottoet: Enighed, Kundskab, Hjælp. Lad os slutte op om DsF og vise, at ordet enighed er enighed med alle arbejdende folk, og lad os give hovedbestyrelsen det merkundskab ved at få een eller to repræsentanter i DsF, så vi derigennem kan få brug for ordet hjælp.

B. W. Gutte,
lokomotivfyrbøder, Gb.

Nalcoforsøgene

Ja, så skete alligevel, hvad jeg frygtede, da jeg undlod at svare på hr. kontorchef Andersen's sidste indlæg angående nalcoforsøgene, at min tavshed blev opfattet, som om jeg var blevet kyst i et musehul.

Gode kollega E. O. Erdland, Fa. Der kan jo for hver især opstå sådanne personlige forhold, at disse trænger andet i baggrunden. Når dertil kom, at fra at være midt i arbejdet med de store maskiner, så at blive forflyttet og gøre tjeneste på »grisen«. Da var det, som min følelse med det hele glippede; og uden at kunne gå 100 pct. ind for en sag, synes jeg ikke, jeg kunne fortsætte, især hvis jeg samtidig har på fornemmelsen at stå ret isoleret i denne sag på det tidspunkt. Men det glæder mig, at der er kolleger, der er i nærmere kontakt med disse nalcoforsøg end jeg (der p. t. er sygemeldt), og som vil spille videre med den bold, som jeg gav op. At regne med, at jeg så godt som ene mand kunne gennemføre denne sag, er vist at overdrive sine egne evner. Skal sagen løses til lokomotivmændenes gavn, må den løses i samling og flok.

Det var ikke så meget mangel på lyst til at svare hr. kontorchef Andersen, der afholdt mig derfra, men der må og skal være realiteter bag et sådant svar, og helst med personlig erfaring. Og er man ude af kontakt og føling med det daglige arbejde, ja, så må man hellere holde op, medens legen er god. Så er det også lettere for andre at gå ind i det arbejde, som jeg måske slap lidt brat. Men fortsæt bare, min fulde tilslutning er til stede, blot vil jeg nødig have, at man skulle tro om mig, at jeg stak halen mellem benene som en anden hund.

Gode kollega Erland. Der skulle vel ikke være en vis forbindelse med mine indlæg og så dette, at der nu foretages hyppigere udvask af lokomotiverne, ligesom det i dag er blevet lettere at få en maskine med uroligt vand skummet. Det er i hvert fald bemærkelsesværdigt, at det skulle ske, at mine artikler og de omtalte forbedringer falder i nøje tråd med hinanden.

Idag ved jeg også, hvad jeg ikke var helt klar over, da jeg holdt op med at svare hr. Andersen, at jeg har haft mangan en god kollega til at støtte mig, og det kan jeg kun være glad ved og takker derfor. Nu har jeg kun dette til slut at sige: Arbejd videre med sagen, *det er den værd.*

M. Rasmussen.





Landsoplysningsudvalget

Til den mørke vinteraften

Midt i al talen om oplysningsarbejde, må vi ved siden af studiekredsene, foredragene, brevsolen o.s.v. ikke glemme en meget væsentlig ting i den personlige dygtiggørelse — den skønliterære bog —.

Når vi arbejder i studiekredsene, er materialet hvorfra vi henter stof til hele kredsens arbejde og de deraf følgende diskussioner, hentet fra det rigeholdige bibliotek i faglitteratur, fagbevægelsen gennem årene har oparbejdet.

Men også skønlitteraturen er nødvendig i dette arbejde. Store forfattere har gennem tiden, også før den tid arbejderbevægelsen så sin opkomst, talt — ja tordnet — mod bestående urimeligheder i samfundet, og tit og mange gange er det sket, at reformer kan se sin indirekte fremkomst fra den debat, den skønliterære bog har medført.

Også inden for landsoplysningsudvalget har vi opmærksomheden henledt på bogens betydning, og for ligesom at understrege dette, var der på bogstanden på dette års kursus, foruden et stort udvalg af faglitteratur, også indrettet en stand for den skønliterære bog.

Det var dejligt her at se, den store interesse tilidsmændene viste den afdeling af bogstanden, og udvalget er Bogforlaget Fremad, der havde stillet det store materiale til rådighed, taknemmelig for den beredvillighed vi mødte, da vi anmodede forlaget om bistand.

Det er sikkert ingen af DLTs læsere ukendt, at Fremad er en gren af arbejderbevægelsens kulturelle arbejde, det har sikkert enhver forstået af de anmeldelser der tid efter anden fremkommer her i bladet, når forlaget har udsendt nye bøger på markedet.

Men mon også alle ved, at forlaget de senere år har udsendt en billig bogserie, hvis indhold såvel som udstyr, normalt ville høre hjemme i en noget højere prisklasse end tilfældet er.

Dette års serie indeholder 10 bøger, skrevet af Nordens fineste forfattere, der behøves blot at nævnes navne som: Johan Falkberget, Jan Fridegård, Tove Ditlevsen og Moa Martinson, så kan enhver vist se, at der er tale om kvalitet, og når dertil nævnes, at billiggøjerne i de tre år de har været på markedet, ialt er udkommet i 1¼ million eksemplarer, så er der sikkert ingen tvivl om, at serierne også har været en stor succes.

For også at give Dansk Lokomotivmands Forenings medlemmer lejlighed til at stifte nærmere bekendtskab med disse bøger, vil landsoplysningsudvalget, ud fra de betragtninger der indledningsvis er nævnt her, stille sig som formidler mellem vor forenings medlemmer og Fremad.

Bøgerne koster 28,50 kr. i kartonomslag, og ønsker man dem indbundet fås de i to prislag, der henholdsvis er 48,50 og 73,50 kr. De udkommer

med et eksemplar om måneden, der betales kontant ved modtagelsen, og man vil her se, at den månedlige udgift ikke behøver at være større end den, mange har til ugeblade o. l.

Er du interesseret, og kender du af selvoplevelse de mange herlige stunder, man kan have med en god bog, da skriv til lokomotivfører G. A. Rasmussen, Krusaagade 26, Kbhvn. V., og du vil få nærmere oplysninger. Har du ikke tidligere givet dig af med bogen i større omfang, da prøv nu, og du vil ganske sikkert også i fremtiden være at finde i »læsehestenes« rækker.

Og så, vel mødt i oplysningsarbejdet, når dette kalder, og vel mødt i de ledige stunder ved en god bog.

P. L. V.
J. V. Christiansen.



Udtalelse fra afdeling 2

Generalforsamlingen godkender det på formandsmødet fremsatte forslag om indmeldelse i DsF, idet vi anerkender generalforsamlingen som værende den højeste myndighed inden for afdelingen.

Afdeling 2 appellerer til samtlige lokomotivmænd om at støtte det forslag, der på formandsmødet blev fremsat for herigennem at give hovedledelsen styrken til at føre vore krav igennem, såsom kortere tjenestetid, bedre lønvilkår o. s. v. til gavn for DLF og dens medlemmer.

Således vedtaget på generalforsamlingen den 28. oktober 1954.

F. H. Frikov,
mødets dirigent.

J. Østerberg,
afdelingsformand.

Jubilæum

Lørdag den 6. november kan lokomotivfører E. C. Christensen, Vordingborg, holde 40 års jubilæum i Statsbanernes tjeneste.

Lokomotivfører E. C. Christensen begyndte ved D.S.B. i 1914, blev lokomotivfyrbøder i København, og ved sin forfremmelse til lokomotivfører kom han til Glyngøre i 1930, samme år forflyttedes han til Masned-sund, hvorfra Christensen gjorde flytningen med til Vordingborg ved Storstrømsbroens åbning 1937.

Lokomotivfører E. C. Christensen har aldrig været fremtrædende af væsen, men stille og rolig har han passet sit arbejde, og et stille og roligt gemyt viser han overfor alle, han kommer i berøring med, derfor — når Christensen blandt kolleger og medansatte skulle blive benævnt »Den Stille« ved alle, hvem man mener, og man nikker samtykkende, for stille er han,

men på en egen lun måde, som kammeraterne kan lide. Til de mange hilsner som denne dag absolut må tilgå dig, Christensen, føjer Næstved lokomotivpersonale deres hjerteligste lykønskning med tak for det gode kammeratskab i de mange år.

L. B.

Mandag den 8. november kan lokomotivfører H. P. Klingsten, Esbjerg, fejre 40 års jubilæum ved Danske Statsbaner.

Bortset fra en kort periode som lokomotivfyrbøder i Struer har Klingsten hele sin tid forrettet tjeneste i Esbjerg, hvor han modtog sin udnævnelse til lokomotivfører i 1930. Klingsten vil således kunne fejre 25 års jubilæum som lokomotivfører næste år.

Jubilaren, der er levende interesseret i vor organisation, har gennem årene bestridt mange tillidshverv inden for afdelingen, hverv som hos Klingsten er anbragt i de rigtige hænder, idet han går ind for påtagne opgaver med 100 procent. Med særlig glæde vil vi mindes Klingstens tid som formand for festudvalget, et hverv hvori hans myndighed og præcision rigtig kom til sin ret. Klingstens hjertebarn er og bliver dog vor afdelingsfane, idet han allerede som lokomotivfyrbøder var i det første faneudvalg, ligesom han var sjælen i arbejdet med anskaffelse af afdelingernes nye smukke fane.

Vi i afdeling 29 ønsker dig hjertelig til lykke og siger tak for godt og loyal samarbejde gennem årene. Vi ønsker og håber, at du endnu en årrække må findes i de aktive lokomotivmænds rækker til glæde og gavn for standen i sin helhed, afdeling 29 i særdeleshed.

H. K.

Lokomotivfører A. L. Wedeby, Slagelse, kan fredag den 12. november fejre sit 40 års jubilæum ved DSB.

Jubilaren kom efter 10 år i 2. Distrikt til Slagelse den 1. november 1924 og har siden gjort tjeneste her som en god lokomotivmand og kollega, der er velset overalt med sit gode og livsglade humør.

Afdeling 15 sender dig på jubilæumsdagen de hjerteligste lykønskninger med tak for tiden, som er gået, og de bedste ønsker for fremtiden.

J. M. H.

Lokomotivfører A. C. V. Fricke, Korsør, fejrer den 24. november sit 25 års jubilæum.

Langt de fleste af de 25 år har Fricke tilbragt i Korsør, hvor hans levende og aktive virke ikke blot har ført til tillidshverv inden for vor organisation, men også inden for Kooperation og Kolonihavebevægelsen.

Afdeling 17 ønsker hjertelig til lykke med tak for den tid, der er gået.

G. A. H.

Opmærksomhed frabedes

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum den 24. november frabedes venligst.

A. C. Jørgensen (Aaby),
lokomotivfører,
Nyborg.

Al opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes.

P. E. Larsen,
lokomotivfører,
København Gb.

Al opmærksomhed ved mit jubilæum den 24. november d. å. frabedes.

E. V. E. Horn
lokomotivfører,
København Gb.

Al opmærksomhed frabedes venligst ved mit jubilæum.

A. Monrad-Andersen,
lokomotivfører, Gedser.



Forfremmelse til lokomotivførere pr. 1-11-54.

Lokomotivfyrbøderne:

J. E. Jørgensen, Aarhus H, i Korsør.
K. W. Pedersen, Fredericia, i Næstved.
S. C. Andersen, Aarhus H, i Helsingør.
H. H. Nielsen, Frederikshavn, i Nykøbing F.
A. C. N. Salling, Esbjerg, i Gedser.

Forflytninger efter ansøgning pr. 1-11-54.

Lokomotivførerne:

O. T. Bjurner, København Gb., til Helgoland.
S. A. K. Sørensen, København Gb., til Helgoland.
S. P. Christensen, København Gb., til Helgoland.
R. V. Nielsen, København Gb., til Helgoland.
O. Christoffersen, Skjern, til København Gb.
O. Nielsen (Valo), Nykøbing F., til Skjern.
J. J. Rasmussen, Næstved, til Gedser.
T. G. B. Olsen, Korsør, til Kalundborg.

Lokomotivfyrbøderne:

C. G. Andersen, Roskilde, til Brande.
A. Hansen, Korsør, til Nyborg H.
T. R. Pedersen, Roskilde, til Brande.
E. F. Dalgaard, Roskilde, til Brande.
K. H. Jensen, Roskilde, til Padborg.
I. P. Nørreskov, Roskilde, til Helsingør.
B. K. S. Tinndahn, Roskilde, til København Gb.
E. E. Frederiksen, Gedser, til København Gb.
H. R. J. Skov, Gedser, til København Gb.
A. Heide, Roskilde, til Brande.

Ansæt som lokomotivfyrbøder pr. 1-11-54.

Lokomotivfyrbøderaspiranterne:

E. Juhl Hansen, København Gb., i Roskilde.
K. J. Rasmussen, Aarhus H, i Roskilde.
A. Høyer, Nyborg H, i Nyborg H.
J. C. Stenderup, København Gb., i Roskilde.
P. E. Svendsen, København Gb., i Roskilde.
A. S. Jensen, Nyborg H, i Nyborg H.
C. P. Buchwaldt, Padborg, i Padborg.
H. V. N. Jensen, Nyborg H, i Nyborg H.
E. F. Mikkelsen, Brande, i Roskilde.
K. Rasmussen, Padborg, i Roskilde.
B. Jensen, Fredericia, i Gedser.
O. L. Jensen, Fredericia, i Gedser.
J. F. Nielsen, Aarhus H, i Gedser.
K. M. P. B. Pedersen, Korsør, i Korsør.

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

Muremester

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 Liggistemagasin

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

Radio-Magasinet

Østfyns største Grammofon-
Pladelager
Nørregade 13 . Telf. 1060

Nyborg Jernstøberi

Telf. 76 — 231

C. Knackstredt

Tlf. Nyborg 550

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

Ingen Butiksleje
derfor billigste Priser

RICHARD LEHN

1. Kl. Herreekvipering 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

ØSTIYDSKE BRYGGERIER AKTIESELSKAB



Nicolaus
DANMARKS
FORNEMSTE
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

Isenkram.
Køkkenudstyr, Glas,
Porcelæn og Fiskegrejer

Aktieselskabet

AARHUS PRIVATBANK

Aarhus

København

Aktieselskabet

Aarhus Discontobank

Tlf. 20 188

Kontor: Søndergade 9

Fisk - Vildt - Fjerkræ

PRØVEN

FR. ALLE 139 . TLF. AARHUS 253 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.

Frederiksalle 99 . Tlf. Aarhus 6813-6814-6815

Lys ✕ Kraft ✕ Radio-Anlæg ✕ Lamper ✕ Lysekroner

Blomster
og Kranse
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

A/s **Kulimporten Dania**



Vestre Boulevard 9, Kbhvn.
Central 3443

HB HOVEDSTADENS BRUGSFORENING HB