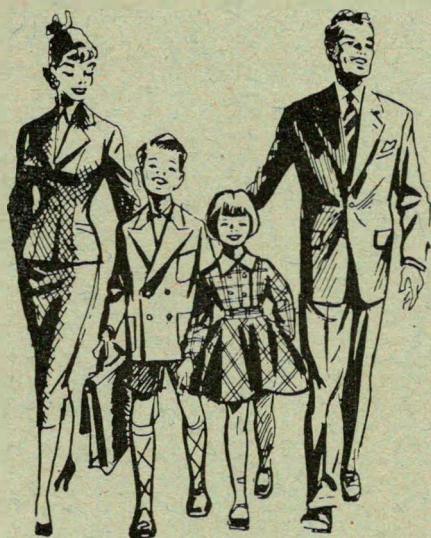


# DANSK LOKOMOTIV-TIDENDE



UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING  
NUMMER 19 5. OKTOBER 1955 55. ÅRGANG

## Uden Udbetaling



Som Tjenestemand kan De købe Herre- og Damekonfektion, Kjoler, Dreng-, Pige- og Børnetøj på vor populære

10 Maaneders

## FAMILIE-KONTO

## J. ALBERTSEN

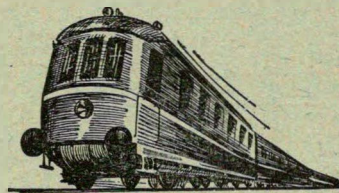
NØRRE FARIMAGSGADE 68-70

Husk: Den høje Stue

Linie 5-7-14-15-40 til Frederiksborggadekrydset

AGA-GAS BELYSNING  
SVEJSNING

A/S GASACCUMULATOR  
KØBENHAVN • ODENSE • AALBORG • AABYHØJ



## BOSCH

DIESELUDSTYR  
OG  
AUTOTILBEHØR

— den uovertrufne Kvalitet

A/S MAGNETO . KØBENHAVN N



Jernbanevogne af enhver Konstruktion

VOGNFABRIKKEN  
**SCANDIA**  
AKTIESELSKAB  
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.

**Nørreport**

Nr. 68 mellem Nørregade og Fiolstræde  
Byen 2006-2007

Statsbanernes Brille-Leverandør

**Majami**   
**TUBORG**

Alt i elektriske Maaleinstrumenter

1918  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

Begravelser 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**  
Hygiejniske Gummivarer  
Katalog gratis

Amk. Gummivarer Industri

Vestergade 3 . København K  
Tlf. Byen 4195

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

**I. B. Schilder**

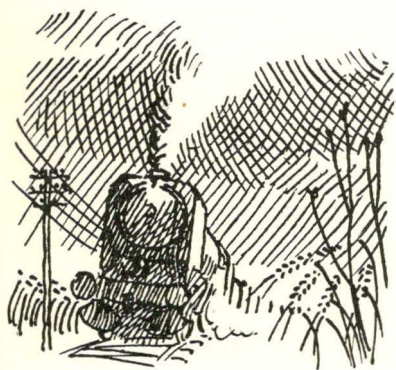
Nørregade 7  
København K

**De forenede Kulimportører**

**KUL og KOKS**

Holmens Kanal 5 . København K  
Telefon 211





**DANSK LOKOMOTIV TIDENDE**  
NR. 19 - 55. ÅRGANG  
5. OKTOBER 1955



*Indhold:*

Jernbanemænd drøfter fælles problemer .....	217
Nordisk nyt — Norge .....	218
Internationalt Transportarbejder Forbund debatterer Europas transportvæsen .....	219
Samarbejdsudvalgene .....	220
Aug. Nelgård fylder 60 år .....	221
Da de svagføre var vore gæster .....	221
Foreningens kongres 1956 .....	221
Nye og smukke gaver til ferie-hjemmet .....	222
Landsoplysningsudvalget .....	223
Fællesrejsen til Italien .....	226
Besøg i Radiohuset i København .....	226
Det »umættelige behov«s begrænsning .....	227
Pressemeddelelse .....	228
Under DLF .....	228
Opmærksomhed frabedes .....	228
Byttelejlighed .....	228
Statsbanepersonalets Sygekasse .....	228



*Redaktører:*

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

*Redaktion og ekspedition:*

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

Frederiksberg Bogtrykkeri,  
Howitzvej 49.

## *Jernbanemænd drøfter fælles problemer.*

I dagene 14.—17. september d. å. samledes i Schweiz' hovedstad, Bern, jernbanemænd fra en række lande for at drøfte fælles problemer i internationalt plan ved ITF's ordinære jernbanemandssektionskonference. Det foreliggende arbejdsstof, som har været under behandling siden sektionskonferencen for to år siden og kongressen sidste år, lagdes op til en samlet standpunkttagning, og beslutning toges om de enkelte spørgsmåls videre udvikling, hvad enten disse var spørgsmål om moralsk eller mere håndgribelig støtte, af teknisk karakter eller økonomiske og sociale foranstaltninger.

Så få dage, som konferencen spændte over, kunne synes ufor-svarlig for en grundig behandling af sagerne, og kun bevidstheden om, at der forud gennem indkaldelse af rapporter fra de enkelte lande, og at jernbanemandssektionens eksekutivkomite og ITF's sekretariat havde gennemarbejdet sagerne, gav forvisning om, at den til rådighed værende tid var rimelig til at træffe forsvarlige afgørelser.

Et af de spørgsmål, der optog størst interesse, var samordning af det europæiske transportvæsen; men til selve behandlingen medgik ikke megen tid, eftersom diskussionen af emnet havde udkrystalliseret sig på en transportkonference i dagene forud for dette sammentræde, og der skal for spørgsmålet vedkommende henvises til en selvstændig omtale af ITF's transportkonference.

Gennem mange år har det hos den lønmodtagende del af befolkningerne været et udtalt ønske at have direkte indflydelse på bedriften, d. v. s. deltagelse i ledelsen, og i dette som så meget andet har jernbanemændene heller ikke ladet noget tilbage at ønske. Blot har måden, hvorpå det burde og kunne gøres, været præget af specielle opfattelser. Der findes allerede en lang række lande, hvor jernbaneorganisationerne er direkte repræsenteret i ledelsen, men den dem tildelte repræsentation er af et omfang, som ikke giver rum for afgørende medindflydelse. Noget er naturligvis vundet ved, at man har indseende med driften på første hånd, og der er givet anledning til bedre indarbejdelse af sine ønsker på højeste plan, men målet for nærmeste fremtid må dog være tilsikring af en repræsentation på lige fod i ledelsen.

På grundlag af rapporten om disse forhold fra en lang række lande gav konferencen enigt udtryk for, at man ikke fandt de eksisterende former for medindflydelse på driften umiddelbart brugbare, men man fandt dog det fremlagte af betydelig værdi ved videreudvikling af bestræbelserne for at sikre retten til del i bedriften og kontrol med denne. Fra at være teori må sagen gøres til genstand for praktisk behandling.

Et spørgsmål af speciel interesse for lokomotivmænd — opstilling af generelle bestemmelser for bemanning af diesel-, dieselelektriske og elektriske lokomotiver samt sikring af togtrafikken ved moderne lyssignalsystemer — nåede ikke til afsluttende behandling, og sektionens eksekutivkomite fik til opgave at bearbejde spørgsmålet for at finde frem til samlende



## Norge

*Bedre kontakt mellem ledelse  
og personale.*

*Understregning af nødvendigheden  
heraf.*

Ifølge »Jernbanemanden« har samarbejdsudvalgenes hovedudvalg i Norge besluttet at gennemføre retningslinier, der skaber bedre kontakt mellem ledelsen og personalet.

Man anser, at arbejdet i samarbejdsudvalgene har haft en tilfredsstillende udvikling, hvorimod disse udvalgs virksomhed ikke har formået at forbedre kontakten mellem ledelsen og personalet i al almindelighed. For at bedre på dette har der været afholdt åbne møder forskellige steder, men disse har kun været afviklet med vekslende held. At der ikke har været større succes med disse møder tilskrives bl. a., at ungdommen ikke fik sit særlige behov for en vis underholdning opfyldt, idet den snart sagt forlanger underholdende stof i forbindelse med de saglige ting, som møderne baseres på. Der er også vanskelighed med at få en saglig diskussion i gang, hvor en forsamling er uensartet, og hvor der ikke haves indgående kendskab til diskussions-emnerne.

Imidlertid tror man på værdien af de åbne møder, hvis hensigt er at udveksle informationer for at stimulere tilhørsfølelsen og medansvaret for bedriften.

Meningen er nu at indføre to mødeformer, nemlig en med sigte på saglig diskussion af bestemte problemer indenfor et afgrænset arbejdsområde med adgang for bestemte personalegrupper og en anden med almindelig åbent møde, hvor programmet kan være af noget lettere karakter og gerne med punkter, som går ud på ren underholdning. Eksempelvis kaldes førstnævnte for samtaleaftener og sidstnævnte for bedriftsmøder, og meningen er naturligvis, at disse møder afholdes i samarbejdsudvalgenes navn.

Forøvrigt vil man ved begge mødeformer byde på servering i et enkelt omfang, f. eks. kaffe og kager.

bestemmelser, hvorom kan forventes enighed. Herhjemme har vi jo også problemer med disse forhold, men vi er for så vidt ikke særligt tilbagestående. Hvad angår bemandsingsproblemet på de før nævnte lokomotiver er der overvejende tilslutning for tomandsbetjening i størst mulig udstrækning. Dette er næppe heller svært at tilslutte sig. Forudsætningen for bemanningen er da også at fastslå den større trafiksikkerhed, der ligger deri.

I forbindelse hermed bør det nævnes, at der skal arbejdes kraftigt på at skabe fortsatte arbejdsmuligheder for det personale, som ikke opfylder kravene til synsstyrke på deres arbejdsområde. For vort vedkommende her til lands er problemet ikke så ømtåleligt som andre steder, idet vi har muligheder for anbringelse af synssvage ved andet arbejde og i et vist omfang svarende kvalitativt til det tidligere arbejdsområde. Sådanne tålelige forhold eksisterer ikke overalt, idet man nogle steder går til så drastiske foranstaltninger som betydelig lønreduktion eller endog afskedigelser. Ganske naturligt og rigtigt vedstår vi derfor, at der må arbejdes hen til en gunstigere form for beskæftigelse af disse mennesker, og at dette sker med hensyntagen til den enkeltes faglige kunnen og andre kvalifikationer. At sikre fortsat arbejde økonomisk og kvalitativt på lige fod med det tidligere er et mindstekrav.

Forslag om nedsættelse af arbejdstiden til 40 timer ugentlig passerede uden debat, idet ITF's generalråd har vedtaget, at dette spørgsmål skal behandles på kongressen i 1956.

Verden betragtet som helhed giver et trøstesløst billede af arbejdernes organisering, og det er ITF's særkende, at man med intensiv styrke kæmper for transportarbejdernes samling i slagkraftige organisationer overalt, thi det er ikke mange lande, hvor organisationstanken er så fremskreden som i vort, og selv inden for Europas grænser findes store lande, som f. eks. Frankrig og Italien, hvor organisationerne er slet opbyggede. På konferencen udspandt sig en diskussion om, på hvilken måde man mest effektivt kunne gøre en indsats. Indtil nu har denne hovedvægt været baseret på økonomisk tilskud fra ITF, som fik disse penge fra tilsluttede organisationer; men alt for ofte viste det sig, at pengene gik i de forkerte lommer — til personligt formål. Den tanke udkastedes da, at store organisationer og mindre organisationer i fællesskab skulle påtage sig for egne midler at uddanne og skole tillidsmænd fra underudviklede og nystartede organisationer, så disse blev rustet til organisering af transportarbejderne direkte på stedet. Tanken vandt tilslutning og er formentlig ikke ueffektiv. Kun er der et lille men! Der ligger nemlig i fremgangsmåden en vis fare for, at de enkelte eller en gruppe organisationer skal kunne give de adopterede en uensigtsmæssig belastning af ideer fra eget arbejde, som ikke forenes med fælleslinien for demokratisk organisationspolitik under ITF.

Sluttelig behandlede konferencen retten til strejke. Spørgsmålet var rejst på foranledning af italienske jernbaneorganisationer, og i en udtalelse fra konferencen fastholdes retten til at deltage i strejker for at værne økonomiske og sociale interesser, ligesom strejkedeltagelse ikke måtte have til følge, at deltagerne på nogen måde forfulgtes hverken umiddelbart eller længere tid efter strejkens ophør.



# Internationalt Transportarbejder Forbund debatterer Europas transportvæsen

Planøkonomi er i visse kredse et ilde anvendt udtryk — lige så forkættet som middelalderens heks. Til trods herfor skal udtrykket anvendes som en passende indledning til en kort oversigt over nogle af de mål og opgaver, ITF har stillet sig for at få gennemført en højst påtrængt koordinering eller samordning af det europæiske transportvæsen, og for at finde udvej er det vitterligen god planøkonomi, der skal til for at få orden i trafikhus-holdningen.

Spørgsmålet toges allerede op til behandling i ITF i begyndelsen af 30'erne, og man kunne da spørge, hvori meningen ligger med det hele arbejde, når kendsgerningerne dog viser, at målet i dag synes fjernere end nogensinde før, og at trafikforholdene er mere kaotiske, end det er sundt at spekulere over.

Ja, ja, måske tvinger forholdene de ansvarlige — med samt de uansvarlige — til at tage håndfast på tingene tværs over landegrænserne og på tværs af nationale interesser.

At det skulle lykkes at få trafikvirksomheder og trafikorganisationer til at løse problemerne, er næppe troligt, thi omend disses ledelse kunne finde frem til en akceptabel løsning, gad gerne ses, hvorledes disse ville få medlemmerne til at bøje sig for sådanne indgreb set på baggrund af de liberalistiske strømninger, der behersker disse kredse. Det må derfor blive regeringernes opgave at vise vej, skønt nutidens tendenser med stærk afgrænsning i statsamfund og halstarrig udvikling af nationale interesser sætter en næsten uoverstigelig bom for.

I hele dette ragnarok arbejder ITF med en vældig og sejt energi på at få bragt orden i trafikroderiet, men i bestræbelserne er man til dato mødt af store vanskeligheder med at skabe tilstrækkelig lydørhed for at opnå egentlig repræsentation i de organer, der på regeringernes initiativ er nedsat til at arbejde med spørgsmålet, men forhåbentlig lykkes det snarest at få dørene lukket på klem.

Ved ITF's transportkonference i Bern samledes repræsentanter for jernbane-, vej- og indenlandsvandvejs-transportorganisationer for at drøfte, hvilke retningslinier det vil være mest hensigtsmæssigt at bygge en trafikkoordinering på, og uden iøvrigt at komme ind på en omfattende skildring af forhandlingernes forløb skal i hovedtrækkene anføres de retningslinier, ITF ønsker fastlagt.

Man finder, at økonomisk integration er nødvendig, hvis Europas frie folk skal forblive demokratisk og økonomisk livskraftige, og det konstateres, at de vigtige organer, som er dannet af regeringerne for at løse transportproblemet — Montanunionen, Europarådet, den europæiske transportministerkonference og den europæiske luftfartskonference — bevidst holder de interesserede faglige organisationer udenfor arbejdet, og at de ved udformningen af en kommende ordning ignorerer de socialpolitiske problemer for arbejderne på transportområdet. Konferencen protesterer mod

denne systematiske udelukkelse af ITF og kræver reglerne ændret for disse organers virksomhed, så ITF aktivt og på lige fod kan deltage i arbejdet.

På denne baggrund affattede konferencen en udtalelse sålydende:

A. For at bestræbelserne for Europas økonomiske integration skal krones med fremgang må en ordning af det europæiske transportvæsen gennemføres således:

1. Overensstemmelse mellem de i dette spørgsmål berørte lande om principperne for fordeling af de store internationale trafikforbindelser og havnene sigtende på at skabe et fælles europæisk marked.

2. At regeringerne tager afstand fra at fremme nationale interesser gennem diskriminerende foranstaltninger.

3. Rationel planlægning af udrustningen af Europa med transportmidler og planlægning af investeringer i denne af europæisk betydning.

4. Dannelsen af en permanent europæisk institution med opgave at udarbejde og iværksætte nødvendige planer og at organisere transportvæsenet i almindelighed under regeringernes og parlamenternes ledelse og opsigt med det forbehold, at staterne udøver de nationale suverænitetsrettigheder i fællesskab i stedet for hver for sig.

B. Den foreslåede institutions opgave må omfatte følgende økonomiske og sociale forhold:

a. Organisering af det europæiske transportvæsen på basis af en plan for et økonomisk og effektivt transportvæsen, som modsvarer alle behov, og som danner en sluttet enhed i stand til at bidrage til højnelse af levestandarden specielt i lande, hvis økonomiske og sociale udvikling er tilbagestående.

b. Fremmelsen af det sociale fremadskridende indenfor transportvæsenet gennem stadig og planmæssig virke i alle transportgrene for de bedste arbejdsvilkår og arbejdsforhold.

Konferencen fastslår med beklagelse, at modstand fra visse kredse umuliggør oprettelse af en europæisk transportmyndighed i umiddelbar fremtid. Derfor støtter den grundsætningen i det forslag, som vedtoges af Europarådets rådgivende forsamling ved dets møde i juli 1955 om et permanent udvalg for et europæisk transportvæsen. Denne plans grundsætning udgør et absolut minimum på vej til en rationel ordning af det europæiske transportvæsen.

Godkendelse af denne grundsætning har følgende to fordringer som forudsætning:

1. Udvalgets opgave må omfatte opgaver og forhold af social art.
2. Arbejdernes berørte faglige organisationer må tilkendes retten til at udpege et antal medlemmer i udvalget.

Konferencen opfordrer de tilsluttede organisationer til i de respektive lande at udvirke den offentlige menings og fagforeningsbevægelsens støtte

i den hensigt at formå regeringerne og parlamenterne til med kraft at virke for Europas økonomiske integration gennem medvirken til oprettelsen af det permanente europæiske transportudvalg.

Konferencen giver sekretariatet til opgave at samarbejde med FFI's regionale organisation for Europa ved samordningen af de faglige forberedelser og iværksættelse af den formulerede transportpolitik i den foreliggende resolution.

Konferencen giver videre sekretariatet til opgave at bringe denne resolution til formandens, i det i Messina dannede udvalg, kendskab samt til den europæiske transportministerkonferences, ECE's indlandstransportkomites, den internationale luftfartsorganisations (ICAO) og det internationale arbejdsbureaus kendskab i den hensigt at få den fremlagt for ILO's indlandstransportkomite.

Ved en kort konklusion må man have for øje, at interessekonflikter nationale interesser imellem må fjernes. Man må bort fra den enkelte stats mening om, at transportvæsenet er til støtte for eksportindustrien, og den enkelte virksomhed anvendelse af transportmidler til egne varer som et konkurrencemoment overfor andre virksomheder må ændres. Trafikmidlerne må rationaliseres for at undgå den stigende overdimensionering, der rækker langt ud over behovet, og ved koordineringen må der tilstræbes standardisering af jernbaner, biler, o. s. v. Der må en fornuftig fordeling af finanserne til, og de dårlige aflønningsforhold i nogle områder må ophjælpes, for at de ikke skal påvirke sunde, gode områder, og endelig endelig må der lægges en socialpolitik i trafikopbygningen som vil kunne forbedre transportarbejdernes økonomiske og sociale levevilkår.

## Samarbejdsudvalgene

### Møde i 2. Distrikt den 5. august d. å.

Som indledning udtalte formanden, distriktschef S. Haldbo, da det var hans første møde som formand, sit ønske om, at arbejdet i samarbejdsudvalget måtte fortsætte på samme gode måde som hidtil. Bød særligt velkommen til overmaskiningeniør A. E. C. Vogel, der første gang deltog i samarbejdsudvalget.

Efter en redegørelse over den økonomiske situation, som jo for tiden viser et ret trøstesløst billede, udtalte formanden, at der dog glædeligvis også var lyspunkter. Der har for 2. Distrikts vedkommende vist sig en glædelig fremgang i regnskabet over udflugter til aftalt pris. Indtægten af sådanne befordringer er mere end fordoblet.

Af debatten fremgik, at det igen var forholdene med bilbefordringen over Storebælt, der gav anledning til meget alvorlige overvejelser. De hyppige afløsninger af godsbefordringen virker meget generende — ikke mindst i agitationen for at opnå de flest mulige godstransporter. Formanden vil foranledige spørgsmålet grundigt behandlet i generaldirektoratet.

Som rejseleder i udflugtstog medgives nu hovedsagelig folk fra stationstjenesten. En kritik af denne ordning besvaredes med, at det personale, der hidtil havde stillet sig til rådighed som rejseledere, ikke mere var villige dertil for den ydede betaling; man måtte derfor finde brugeligt personale på stationerne.

Vedrørende lastbilruter oplyser trafiktjenesten, at der fra 2. oktober udvides med en rute i Himmerland og en delvis omlægning og udvidelse af ruten Sdb.—Gst.—Broagerland. Efter de nu forestående udvidelser er der ialt 74 lastbilruter, der med 83 lastbiler og 56 påhængsvogne betjener 200 landstationer, d. v. s. 70 pct. af distriktets landstationer.

Vedrørende rangerberedskabet på stationer, hvor der i stedet for rangermaskiner indsættes Ardelt-traktore, er der med organisationerne truffet aftale om betjening. Under helt nye former er der mellem maskin- og trafiktjenesten forberedt en ny ordning ved tilrettelægning af afløsning for traktorførere.

Det er således hensigten, at afløsning i traktorførertjenesten for lokopersonalet under fridage, orlov og sygedage skal bestrides på stedet af stationspersonale med fornøden uddannelse.

Ved valg af større stationer, hvor der efterhånden kan stationeres Ardelt-traktorer, vil der blive taget hensyn til, at der tilstræbes en ordning med, at disse kan anvendes til afløsning på nærmeste mindre stationer, der kun har traktorer til rangering.

En udførlig redegørelse fra banetjenesten om udførte arbejder i femåret 1. april 1950—1. april 1955 oplyser bl. a., at der er tilvejebragt over 200 w. c.-anlæg i boliger, men at der stadig findes godt 500 boliger, der ikke har w. c. At vejen har været farbar for bl. a. en nedadgående anvendelse af personale til de udførte arbejder, skyldes ikke mindst den interesse og iver, hvormed personalet af alle kategorier har udført deres arbejde og deltaget i det samarbejde, uden hvilket intet kan lykkes.

Det betydelige antal Mo-vogne og MY-lokomotiver, der nu er købt og under levering, vil bevirke en mærkbar omlægning af trækraften fra damp til motor. Heraf vil igen følge, at det meget snart bliver nødvendigt at oplære en stor del af damp håndværkerstyrken i de forskellige arbejder på motormateriellet. For remisearbejdernes vedkommende gør et lignende forhold sig gældende, og man må endvidere vente en betydelig overtallighed for sidstnævnte kategori. Der tilstræbes den lempeligst mulige ordning af dette problem. Forhandling derom er indledt med organisationerne.

Togpersonalet stiller forslag om anbringelse af lysafgangssignaler på Esbjerg st. og Nyborg (svævedammen). Spørgsmålet undersøges.

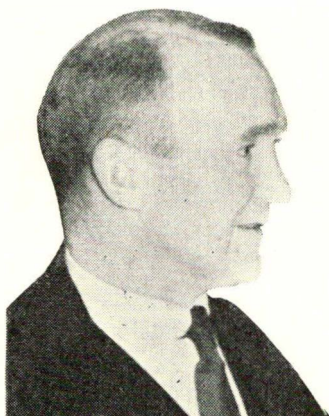
Fra sidste møde efterlyses spørgsmålene om anden signalordning ved opkørsel på Fa. og et ønsket suppleringsafgangssignal for Fredericia spor 8. Begge spørgsmål er behandlet ved et senere møde på stedet. En brugbar ordning træffes.

Det påklagede forhold ved lønudbetaling i Nyborg kan nu forventes bragt i orden.

N. J. O.



## Aug. Nelgård fylder 60 år



Torsdag den 13. oktober kan en af vore venner blandt Nordens jernbanemænd, lokomotivfører og næstformand i Svenska Järnvägsmannaförbundet August Nelgård fejre sin 60-års fødselsdag.

Som søn af en grubearbejder kom Nelgård til verden i 1895 i den lille by Nordberg tæt ved jernbaneknudepunktet Krylbo. Efter overstået skolegang var han selv i nogle år beskæftiget ved faderens erhverv men kom 19 år gammel ind som værkstedsarbejder ved Krylbo—Norbergs Jernbaner. Overgik senere til arbejdet i driften, hvor han gennemgik de forskellige uddannelsesstrin inden for lokomotivtjenesten for i 1918 at overgå til Stockholm—Västerås—Bergslagens Järnvägar som ekstra lokomotivfyrbøder. Nelgård deltog i disse år aktivt i arbejderbevægelsens oplysningsarbejde og inden for afholdsbevægelsen.

Med sin levende interesse for organisationsarbejdet kom han efter sin ansættelse som lokomotivfyrbøder i 1927 hurtigt ind i tillidsmandsvirkomheden under det daværende lokomotivmandsforbund. Fra afdelingsformand i Ludvika rykkede han frem til formandsstillingen i 6. te distriktsorganisation og senere til medlem af lokomotivmandsforbundets repræsentantskab og forbundsstyrelse. Siden 1939 har Nelgård været ombudsmand. I det første år i lokomotivmandsforbundet og ved dettes overgang til Jernbaneforbundet i 1940 forblev han i denne stilling, hvorfra han senere overtog næstformandsposten.

Men Aug. Nelgårds interesse for organisationslivet har strakt sig længere end til at omfatte alene kollegerne i hjemlandet. Også i det nordiske og i det internationale foreningsliv er han en kendt skikkelse og velset kammerat og her som andre steder benytter han lejligheden til at tale for samarbejdstanken, og til at give af sin rige erfaringer fra et mangeårigt arbejde som tillidsmand. Kun lovens bestemmelser om pensionsalderens indtræ-

den ved 60 år tvinger Nelgård til at forlade sin stilling i forbundet med udgangen af dette år. Han er langt fra trykket af alderen, tværtimod er han i besiddelse af en utrolig vitalitet.

Dansk Lokomotivmands Forening ønsker hjertelig tillykke med dagen og takker for de mange år med det gode samarbejde.

## Da de svagføre var vore gæster

### Tak for herlige dage på Røsnæs

Hermed vil jeg gerne på alle mine kammeraters og egne vegne sige jer alle en fuldkommen tak for alt, hvad I har gjort for os. Det utrolige er sket, at sådan en tur, som jeg tror både mine kammerater og jeg aldrig havde troet kunne lade sig gennemføre, virkelig er blevet gennemført.

Da jeg så fru Bonde komme sammen med een fra Falck, og da jeg senere fik søndagsbrev fra komiteen, ja, da lysnede det for mig, og det fuldkomne skete, og jeg siger min dybeste tak til Dansk Lokomotivmands Forening og håber, at hr. Greve Petersen som formand og hr. Svendsen som kasserer vil lade den tak gå videre fra os. Og til vor dygtige økonoma, frk. Petersen, samt alle de søde piger, som har taget vore hjerter fra den første dag, vi kom, og har slidt og slæbt for os fra morgen til aften uden så meget som en sur mine, men tværtimod med et sødt smil, og sådan noget, det varmer og trøster os. Og til sygeplejerskerne og samaritterne, til Falck og til den flinke læge, fru Hermann. Jer alle vil jeg på egne og kammeraternes vegne sige endnu engang mange, mange tak for alt, hvad I har gjort og ofret for os i de herlige dage, vi har været her. Vi har noget at tænke på i morgen onsdag, når vi ikke er på Røsnæs mere.

Tak til jer alle og farvel.

*Svend Aage Nielsen.*

## Foreningens kongres 1956

Foreningens ordinære kongres, som skal finde sted i 1956, er efter hovedbestyrelsens beslutning henlagt til dagene 15.—17. maj i Rømersgades Forsamlingsbygning i København.

Meddelelse om afdelingernes repræsentantal ved kongressen vil blive bekendtgjort senere. Antallet kan først fastslås, efter at distrikterne har udarbejdet normativerne ved de enkelte depoter pr. 1. januar 1956.

## Nye og smukke gaver til feriehjemmet

Til de allerede eksisterende gaver, som er udført og skænket af medlemmer i foreningen og som i dag ikke alene pryder vort Feriehjem, men også er et værdigt bevis for lokomotivmandens faglige ud-



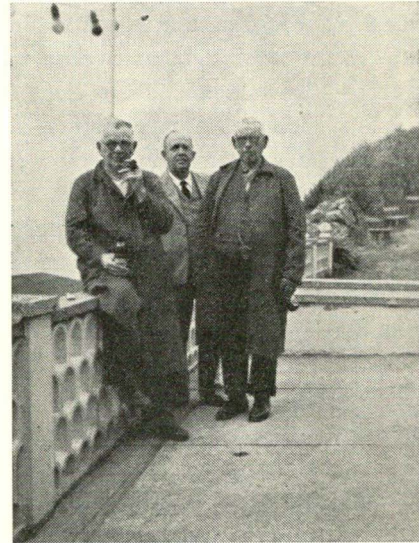
»Mester« stod selv for ledelsen af det afsluttende arbejde; lygternes opstilling og montering.

dannelse, har vi i den nu afsluttede sæson modtaget en ny lige så smuk og storstilet opmærksomhed. Som et udtryk for sin mangeårige kærlighed til hjemmet og sin interesse for dets trivsel og fortsatte virke for medlemmer og deres familier har pensioneret lokomotivfører A. Kjær Knudsen, Nyborg længe haft til hensigt at skænke Feriehjemmet et eller andet. Det skulle dog være noget han personligt havde lavet, noget hjemmet trængte særligt til, og som dets gæster kunne have fornøjelse af. Da Kjær Knudsen derfor erfarede, at der var et stærkt ønske hos mange om at få balustraden oplyst fra indkørslen til vejen svinger ind foran hovedbygningen, tog han straks fat på opgaven. Skønt han den 26. september fyldte 80 år og således ikke mere er nogen årsunge, blev materialerne købt ind, og i det lille men velholdte værksted på Vinkelvej kom der gang i smedearbejdet. Efter egen tegning blev lygterne seriefremstillet dog efter det gamle princip: Det hele skal udføres i hånden. Rør indkøbtes til standerne og gevindene slået med klub. Standerne samlet af tre rørtykkelser, så den rette facon opnås; lygter og standere samlet med slagloddet nipler, så der er sikkerhed for, at vandet ikke trænger ind. Og således fremdeles blev alle detaljer tegnet og udført med en håndværkers nøjagtighed, og fra maj til august var otte af de ti lygter klar til opstilling, skønt Knud-

sen tillige er stærkt optaget ved sit daglige tilsynsarbejde på vandværket.

En præstation hvis sidestykke det bliver vanskelig at finde og som styrker respekten for den ældre generation og dens håndelag. Dette endnu mere ved Kjær Knudsens personlige medvirken ved lygternes opstilling, hvor han bistøjet af andre pensionister selv tog del i udgravningsarbejdet og tilretning af lygterne efter det ujævne terræn. Deltagerne i vort tillidsmandskursus, som repræsenterer denne generation af lokomotivmænd, havde fornøjelsen sammen med giveren, der har været medlem af foreningen fra dens stiftelse i 1899, at indvie lygterne og overrække gaven til hjemmet.

Den noget ældre facon lygterne er holdt i svarer godt til stilen i hjemmets bygninger og de forskellige farver i lygternes sideglas har en særlig god lysvirkning på den i forvejen smukke balustrade med stensætning. For yderligere at kunne forøge feststemningen ved særlige lejligheder, har Knudsen monteret standerne med særlige kroge og stikkontakt, så der mellem standerne kan ophænges rækker af kulørte lamper.



Et hvil under arbejdet. Pens. lokomotivfører H. P. Petersen, installatør Kjær Christensen og pens. lokomotivfører Kjær Knudsen.

Ud over hvad vi allerede har givet udtryk for, vil vi også ad denne vej takke Kjær Knudsen for hans storstiledede gave.

Fra elektrofører A. Møller Hansen har vi ligeledes modtaget en smuk kærkommen gave til hjemmet. Et stort udendørs termometer, der nok skal blive til glæde for alle gæsterne. Også her takker vi giveren både for idé og gave.





## Landsoplysningsudvalget

### Fremtiden ... den bygger vi i fritiden!

De, som går i gang med at læse denne artikel, gør det sikkert med en svag skelen til kalenderen — udstøder måske også et stille suk — ak ja, er vi nu nået så langt hen på året igen. Kalenderen siger, sommeren er forbi, alle disse oplysningsfolk med deres megen snak om, at nu skal vi til at gå i studiekreds — de siger også, at nu er det mørketid. Men udenfor vinduet, der skinner solen. Jo, det er endnu sommer, og vi har det jo allesammen åh så godt, så hvorfor al denne snak? Vi er jo forsikret i alle ender og kanter: brand, tyveri, ulykkes, ansvar og hvad det nu hedder alt sammen, og vi har jo også en herlig forsikring gennem vore organisationer. Vi har jo vore tillidsmænd til at ordne vore problemer — store som små — alt ånder fred og bygge, så hvorfor pokker give sig af med at tænke selvstændigt, det gør de andre jo for os.

*Tillidsmandsinstitutionen — er det en hovedpude?*

Kender du — kammerat — den indstilling, der ganske kort er beskrevet som indledning til denne artikel? Har du ikke også engang imellem været ude for, at der har rejst sig et eller andet spørgsmål i den daglige tjeneste, som du inderst inde godt vidste, du selv burde klare, men alligevel — ikke sandt — hvad har vi valgt en tillidsmand til!

Der ligger en ikke uvæsentlig fare i denne med tiden mere og mere udbredte indstilling overfor tillidsmandsinstitutionen. Dels risikerer vi — ved stadigvæk at vige udenom selv at tage fat på problemerne — at vi fremelsker en klike af overmennesker indenfor vor egen kreds, som vi i stadig stigende grad kommer til at stå i afhængighed af, og dels — hvad der vel nok er det farligste — arbejder vi os på denne måde længere og længere bort fra det individuelle selv-tænkende menneske, bort fra det, der er det bærende, det, der er hele drivkraften i vort demokratiske samfund.

Det er ikke alene indenfor organisationerne denne — skal vi sige — negative indstilling gør sig gældende. Indenfor det politiske liv er den negative indstilling overfor problemerne endnu mere fremtrædende. Det er blevet så moderne at sige: jeg interesserer mig overhovedet ikke for politik. Og så er sandheden dog den — eller burde i det mindste være — at ikke een eneste af os har råd til at melde pas.

Problemerne — såvel de faglige som de politiske — er i dag af en ganske anderledes størrelse, end de var for bare halvtreds år siden og det er da også dette forhold, der gør, at så mange viger udenom selv at tage fat. Vi hører så ofte, når vi diskuterer disse spørgsmål, at således som tiden har udviklet sig, er det ganske umuligt for den lille mand stadig at kunne følge med, og ud fra denne pessimistiske livsindstilling er det så, at man stadig læser mere

og mere over på sine tillidsmænd, for til sidst at bruge dem som en hovedpude, hvor man selv kan sove sine små synder ud på.

Vi må bort fra denne veghed, vi må tage ved lære af vore gamle pionerer, de havde gnisten i sig, og de havde det, der måske havde den allerstørste betydning, de havde en levende aktiv medlemskare bag sig. Sandheden er jo netop den, at ganske vist repræsenterer vore tillidsmænd os ved alle arter forhandlinger, de er foreningernes ansigt udadtil. Men det er medlemmerne — det er dig og mig — der danner foreningerne, det er alle os, der ved stadig at sørge for at være på højde med situationen skal give vore tillidsmænd det nødvendige materiale at arbejde med, det er alle os, der, ved stadig at søge at modtage uddannelse, sammen med vore tillidsmænd skal arbejde på de store linier, såvel organisatorisk som politisk, og vi skal gøre det på en sådan måde, at alle småtterierne, alt det egoistiske, det har vi indsigt nok til, det kan vi klare selv.

*Derfor — mine herrer — oplysning og  
atter oplysning.*

Vi må væk fra al negativitet, vi må alle nå til den fulde erkendelse af, at uanset om vore faglige og politiske ledere er aldrig så dygtige, er der dog stadig brug for din og min indsats. Som det blev nævnt før, er arbejderbevægelsens problemer af i dag af en ganske anderledes størrelsesorden end tidligere, men samtidig med problemernes voksen er der også opstået en ny gren i organisationslivet — oplysningsbevægelsen — hvis opgave det er at varetage den nødvendige uddannelse af såvel tillidsmænd som organisationernes medlemmer.

Også vor organisation er på dette område fulgt med tiden. Vi har siden 1948 haft velbesøgte og velarbejdende tillidsmandskursus. I 1954 udvidede vi vor kursusvirksomhed til også at omfatte medlemskursus, og vi har nu — indenfor det økonomisk muliges rammer — en kursusvirksomhed, der tilsigter frem i tiden at nå et så stort antal af foreningens medlemmer som muligt.

Men hermed er spørgsmålet desværre ikke klarret. Var det bare således, at samtlige vor forenings medlemmer hvert eller hvert andet år kunne komme på kursus, da ville vi oplysningsmæssigt stadig kunne sige, at vi var på højde med enhver tænkelig situation, men det ligger i sagens natur, at det lader sig selvsagt ikke gøre.

Derfor må vi lægge den største part af vort oplysningsarbejde ud i afdelingerne, vi må i så vid udstrækning, som overhovedet muligt, oprette studiekredse, og vi må her appellere til det bedste i alle lokomotivmænd. Meld dig til en studiekreds, gør dig selv, dine kamerater, din forening den glæde, at du vil ofre nogle ganske få af den kommende vinters fritimer på din egen dygtiggørelse. Du vil ganske givet aldrig komme til at fortryde det. Hvem har nogen sinde kunnet sige, at han har lært for meget? Du vil opleve nogle herlige stunder i kammeratligt og hyggeligt samvær, og du vil — ikke mindst — få en indre følelse af, at også du og din indsats er af stor betydning.

Lad så være med at sige, at du gerne vil deltage,



men, desværre, din tjeneste forhindrer det. Denne talemåde er jo, når alt kommer til alt, kun en dårlig undskyldning. Selvfølgelig kan du, ligesåvel som alle vi andre, deltage i en studiekreds, du skal blot være så selvkritisk, at du kan se hvor det er, skoen trykker, nemlig — der skal jo bare et lille tag i nakken til, så møder du jo også.

Lad os alle — fra afdeling til afdeling — landet over række hinanden hånden på, at vi i dyb ærbødighed for vore pionerers indsats også vil være medvirkende til, at næste generation af lokomotivmænd kan løfte en arv af betydning. Lad os sammen — skulder ved skulder — bygge vor fremtid i fritiden.

P. L. V.

J. V. Christiansen.

### Hvad skal studiekredsene arbejde med?

Når oplysningssæsonen for alvor sætter ind her i efterårets første måneder, modtager landsoplysningsudvalget erfaringsmæssigt mange anmodninger om hjælp til såvel igangsættelse af studiekredse som til fremskaffelse af egnede studiekredsledere. Ligeledes beder mange os om råd angående hvilke emner man skal beskæftige sig med i kredsene, ligesom man gerne på forhånd vil vide, om der kan forventes økonomisk støtte fra udvalget, i givet fald, hvor meget denne støtte vil udgøre.

Da der således syntes at herske nogen tvivl om, på hvilke grundlag en studiekreds kan oprettes, og under hvilke former man vil kunne få hjælp til dette arbejde, skal der i det efterfølgende kort redegøres for grundprincipperne i aftenskoleloven, idet dog en gennemgang af selve loven af pladshensyn udelades, hvorfor de enkelte afdelinger i tvivlsspørgsmål anmodes om at sende deres specielle problemer direkte til udvalget.

Inden vi ser på de fordele aftenskoleloven byder os, tror jeg det vil være rigtigst først at slå fast, at siden dygtiggørelsen af arbejderbevægelsens medlemmer kom ind i faste rammer ved oprettelsen af Arbejdernes Oplysningsforbund i 1924, har det grundlæggende for hele dette arbejde været et bredt folkeligt oplysningsarbejde, baseret på frie folkelige organisationer. Fra disse folkelige organisationer skal initiativet komme, og deres ønsker og behov skal være hele oplysningsarbejdets udgangspunkt. Eller med andre ord det er fra medlemskredsen ønskerne om et oplysningsarbejde af den ene eller den anden art skal komme. Det er medlemskredsens ønsker de lokale udvalg så vidt muligt skal søge at efterkomme. Dette kan gøres under flere former, enten ved at man vedtager på en generalforsamling, at dette eller hint emne skal behandles i en studiekreds, eller — dersom denne fremgangsmåde findes for omstændelig — ved at man kontakter et — så bredt som muligt — udsnit af afdelingens medlemmer, og på denne måde finder et emne, der har interesse, og som må antages at kunne samle.

Man vil her ud af sikkert kunne forstå, at det ikke er landsoplysningsudvalget muligt at byde på et færdigproduceret standardprogram, der vil kunne bruges i alle afdelinger. Vi kan — og gør det

også, hvor det er muligt — selvsagt altid pege på, at vi for vor part helst så, at man lagde hovedvægten af virksomheden på arrangementer af betydning for vor organisation, men er det sådan, at man i afdelingerne en vinter ønsker andre emner på programmet bøjrer vi os selvfølgelig herfor, og ønsker man vor hjælp og støtte hertil, vil man få den på fuldstændig lige fod med andre afdelinger.

Er man nu kommet så langt, at man har fundet et emne, der vil kunne samle afdelingens medlemmer i en studiekreds, da er det, at man så vidt muligt skal få sin kreds arrangeret således, at den vil kunne komme ind under aftenskolelovens rammer.

Hertil kræves først og fremmest, at kredsen dækker et emne — en undervisningsplan, der vil kunne anerkendes, at kredsens arbejde strækker sig over mindst 20 timer med en gennemsnitsprocent af mindst 10 deltagere pr. time, og at der føres dagbog over hver enkelt deltagers møde i studiekredsen.

Emnevalget er meget frit, idet der vil kunne oprettes kredse i emner, der må kunne siges at dække alles interesser, for eksempel:

1. Samfundsbetonede og kulturelle fag (samfundskundskab — litteratur — kunst — psykologi o. s. v.).
2. Almindelige skolefag (dansk — regning — skrivning — sprog o. s. v.).
3. Manuelle fag (sløjd — bogbinding — husflid o. s. v.).
4. Erhvervsbetonede fag (bogholderi — maskinskrivning o. s. v.).

Det er dog en betingelse for anerkendelse af erhvervsbetonede fag, at der ikke i forvejen undervises i disse på en lokal teknisk skole, hvilket for vort vedkommende vil sige, at vi vil få vanskeligt ved at få anerkendt kredse med emner hentet fra vort daglige arbejde, idet der her vil kunne henvises til, at disse kredse tangerer undervisningen på de tekniske skoler (maskinlære — elektroteknik etc.).

De rettigheder vi har gennem aftenskoleloven er endda meget store. Vi får stillet gratis undervisningslokaler til rådighed, ligesom der vil kunne opnås tilskud til undervisningsmateriale. Der betales løn til læreren (studiekredslederen), pr. 1. oktober udgør denne løn 10,20 kr. pr. time. Skulle læreren eller lederen forlange mere end denne løn, må afdelingerne selv betale dette. Men hertil vil man evt. kunne få tilskud fra udvalget.

Administrationen af kredsene er helt og holdent afdelingernes. Vi skal også selv sørge for anerkendelsen, men også her kan sagen ordnes let og smertefrit, idet man ved henvendelse til det lokale AOF vederlagsfrit vil kunne få det ordnet her igennem.

Ønsker man sin studiekreds anerkendt som en aftenhøjskole, da kan dette også lade sig gøre, idet man så blot skal sørge for, at undervisningen strækker sig over mindst 24 timer, ligesom der her kræves, at undervisningen følger en anerkendt grundbog.

I en aftenhøjskole er der den fordel fremfor en studiekreds, at arbejdet her kan sideordnes med foredrag, og at der til disse foredrag vil kunne fås ekstra tilskud fra aftenskoleloven.



Udover alle disse goder, der ydes af det offentlige, giver landsoplysningsudvalget som bekendt også tilskud til det lokale arbejde i afdelingerne. Vi fra vor side stiller som betingelse kun dette, at arrangementerne står åbne for alle afdelingens medlemmer, at deltagerne for et mindre indskud — f. eks. 3—5 kr. — selv deltager i udgifterne, og — dette er dog ingen betingelse — vi ser gerne, at de lokale lokomotivførere- og lokomotivfyrbøderafdelinger samarbejder så meget det overhovedet er muligt.

Udover støtten til studiekreds, ydes der på samme vilkår fra udvalgets side støtte til foredrag — besøgsarrangementer — og, ja, kort sagt til alt, hvorom man kan sige at der ved arrangementet tilsigtes en oplysende virksomhed, der favner og gavner alle lokomotivmænd.

Derimod yder udvalget under ingen former tilskud til festarrangementer eller lignende. Selv om vi ikke underkender disse arrangementers propagandamæssige betydning, må vi alligevel melde fra her. Dels vil det være vanskeligt at skulle skelne mellem, når en fest har betydning for oplysningsarbejdet, og hvornår den ikke har det, og endvidere vil vor økonomi overhovedet ikke kunne bære en sådan belastning.

Som man vil kunne se, er mulighederne for at kunne gennemføre et oplysningsarbejde meget store. Der er for så vidt kun den — det skal med smerte erkendes — ikke uvæsentlige opgave at få deltagere nok. Her må — som tidligere nævnt — afdelingsbestyrelserne først og fremmest sørge for et program, der vil kunne skabe interesse på en sådan måde, at det når alle medlemmerne. Og endelig — til alle dem, disse arrangementer henvender sig til — tegn jer som deltagere, lad alle smålige og arrogante udtalelser om, at det har du ikke brug for fare. Vi ved jo alle udmærket godt inderst inde at skal vi ikke forsumpe i en gold og ensidig tankeverden, da må vi søge oplysning, hvor oplysning kan fås, og hvor vil dette netop kunne gøres bedre end i samarbejde med sine kammerater.

Tilslut kun dette — rejser der sig tvivlsspørgsmål, ønskes der hjælp til et eller andet problem, tilskriv da udvalget, vi er til for det samme, og hjælper gerne, hvor vi kan. Ligeledes erindrer vi om, at vi også kan fremskaffe brevkursus, ligesom der ydes støtte hertil.

P. L. V.

J. V. Christiansen.

### Vinterarbejdet i Aarhus

I DLT nr. 18 har lokomotivfører G. A. Rasmussen taget initiativet til en ny ide gennem sin artikel om oplysningsarbejdet i den kommende vinter for de københavnske afdelinger. Denne ide vil vi fra Aarhus gerne videreføre ved i en tilsvarende redigering for vort vinterarbejde at publicere vort vinterprogram, eller rettere foreløbige vinterprogram.

Samtidig rundkaster vi ideen til videreførelse, idet vi tror på, at artikler af denne art vil kunne styrke lysten hos andre til at gå i gang med et eller andet. Der skal nok være flere afdelinger, der går med noget i tankerne, men som ikke rigtig kan besinde sig til at tage springet, så hvis de ved at høre

om, hvordan andre arbejder og løser problemerne, kunne komme dertil, at de siger til sig selv: »Ja, når det kan lykkes andre steder, kan det vel også lykkes for os«, ville en artikelserie af denne karakter have opfyldt sit formål.

I Aarhus har vi allerede indledt sæsonen den 19. september med et engelskkursus og den 20. september med et tyskkursus. Disse kursus afholdes i samarbejde med andre tjenestemandssorganisationer, hvad der har gjort dem så levedygtige, at det nu ikke længere er noget problem at få dem startet, og det hele indskrænker sig til at fastsætte begyndelsesdatoen. Engelskkursus kører nu på 5. vinter, hvad der måske kan forbavse noget, når man tænker på, hvor vanskeligt det er at følge et sprogkursus med de arbejdsvilkår, en jernbanemand har. Vi har imidlertid gennem oprettelse af dobbeltkursus indskrænket forsømmelsesprocenten til næsten ingenting. Vore dobbeltkursus virker på den måde, at vi på den samme dag holder kursus fra 9—11 og om aftenen fra 19—21, hvor formiddagens gennemgang gentages. Herved bliver der ikke flere forsømmelsesdage end, at kursus kan følges med fuldt udbytte.

Ud over sprogkurserne agter vi at starte en studiekreds i »Tjenestemandssforhold«, hvor under tegnede skal fungere som studiekredsleder. Denne kreds kommer til at arbejde efter de samme linier, der anvendes ved de grupper, der behandler de samme emner ved organisationens tillidsmandskursus og medlemskursus på ferie hjemmet.

Som noget helt nyt prøver vi at oprette en studiekreds i »Familiekundskab«, hvor vi skal have vore koner med. I denne kreds skal vi behandle alle problemerne i hjemmene og andre samfundsproblemer, som vi har fælles med vore hustruer, og som ingen af parterne kan være ligegyldige over for. Studiekredsen, som skal ledes af lokomotivfører J. V. Christiansen, er særlig tænkt som et forsøg på at aktivisere vore hustruer for oplysningsarbejde, om ikke for andet, så om muligt at vende eventuel modstand mod mandens deltagelse i organisationsarbejde eller oplysningsarbejde til forståelse.

Begge studiekredse afholdes i de fra tidligere år kendte lyse og hyggelige lokaler på folkebiblioteket, således at studiekredsen »Tjenestemandssforhold« afholdes hver onsdag fra 16—18 og studiekredsen i »Familiekundskab« afholdes hver fredag fra 20—22. Der begyndes henholdsvis den 5. og 7. oktober.

Vinteren igennem vil vi arrangere forskellige foredrag, som vi på nuværende tidspunkt ikke kan give endelige oplysninger om, da afsluttende aftaler med foredrageholderne ikke er indgået endnu, men bekendtgørelser vil senere fremkomme på opslags-tavlerne og evt. i DLT.

Som det sidste led i vort oplysningsarbejde skal lige nævnes, at vi påtænker afholdt nogle industri-besøg og institutionsbesøg. Det første i rækken falder allerede fredag den 7. oktober kl. 14,00, hvor vi skal på besøg i »Demokraten«s bladhus og se, hvordan et moderne dagblad bliver til. Dette besøg arrangeres for lokomotivmænd, aspiranter og pensionister med damer.

P. U. V.

P. E. Poulsen.



## Fællesrejsen til Italien

Dansk Lokomotivmands Forenings landsoplysningsudvalg arrangerede i tidsrummet 12.—21. august en rejse gennem Tyskland—Østrig til Wien, og efter 3 dages ophold her videre til Norditalien, til staden Venezia, bedre kendt under navnet Venedig, og herfra videre til Bolzano i Dolomitterne.

Et par små glimt fra denne rejse kan måske interesse forskellige kolleger.

Det er umuligt at gengive alle oplevelserne på en kort spalteplass, men lidt skal fortælles. Kørslen gennem Østrig var smuk til Wien, og her udspandt sig en morsom oplevelse. Vi hyrede 2 Taxi til at køre vor bagage til vort hotel, mens vi selv, ialt 50 deltagere, tog med den billigere bus. Da vi ankom til hotellet, var den ene Taxi vel ankommet, hvorimod den anden savnedes. Stort postyr, liden årsag. Efter at stafetter var udsendt efter den savnede vogn, fandtes chaufføren siddende i sin vogn på Vestbanegården med taxametret lystigt tikkende. Han havde nok vidst, hvor hotellet lå, men der var ingen, der havde sagt, at han skulle køre nu, derfor ventede han på afgang. Fikst fundet på synes jeg og anledning til megen moro og lidt ængstelse hos dem, der manglede kufferterne. I Wien beså vi bl. a. Stefansdomen og Karlskirken. Skal man besøge de latinske lande, må man afgjort besøge deres kirker, hvor så uendelig megen rigdom er placeret inden for kunst, det være sig maler-, billed- og arkitektkunst. Med dansk mentalitet for øje er det svært at forstå den magt, den katolske kirke har, men et storslået skuespil med dets helgener — sakramente — skrifte og syndsforladelse, kan man ikke nægte.

En god bustur rundt i Wien var også arrangeret, hvor vi rigtig så de skønne bygningsværker, som Wien er rig på. Selvom Wien i dag er i armod, kan man levende forestille sig, hvor smuk byen i sin tid har været. Ikke for intet blev den kaldt kongressernes by. Vi beså også det skønne Schönbrunn, Kejser Franz Josefs residens, og blev bjergtaget af de skønne kunstsatte, som her er bevaret uden krigsskade. Lidt natteliv blev der også tid til, for man oplever vel ikke Wien uden sang, skrammel-musik og vin.

Turen fra Wien til Venezia står for mig og de fleste rejsedeltagere som noget af det skønneste i natur. Om jeg så kunne have fløjet turen, ville jeg dog ikke bytte denne for rejsen med jernbane. Bjerge, dale, rivende floder, gamle klostre og slotte samt borge i middelalderlig stil oprulledes som et panorama for os. I Venedig boede vi på luksushotel lige mellem Markuspladsen og Rialtobroen. Det kunne ikke være mere centralt. Det var drønende varmt under hedebølgen, og man havde lyst til at springe i kanalerne i Venedig for at blive afsvalet; godt man ikke gjorde det for selv om det er smukt ved aftenstide, når lysene glimter i vandet og gondolerne smukt vipper fremad — så er det et helt andet syn om morgenen, når man ser, hvad der dropper ud af vinduerne og ned i kanalerne. Vi var nogle få stykker, der oplevede det skønneste på hele vejen. Vi sad under Rialtobroen med et glas vin, da der pludselig samledes 22 gondoler under

broen og en italienerinde sang med sin lyse sopran »Gondolierernes sang«, og det smukke kor af gondolierer faldt ind.

Dette var et helligt øjeblik, alt på kanalerne standsede, selv vaporetten (vandsporvogn), og folk samledes på kajen og i vinduerne, og alt var så stille som i en kirke under sangen. Bagefter føltes de impulsive klapsalver som en torden.

Fisketorvet og grønttorvet var en oplevelse. Tusindvis af katte har fristed i Venedig, og lugten er aromatisk fyldt med snegle, blæksprutter, ferskner, hajer, melon og frugter samt kattepis.

Venedig er noget helt for sig selv. Det har jo været en handelsstad mellem Østen og Europa, og dens stil er præget deraf. Arabisk - maurisk og byzantinsk arkitektur sætter Venezia i et særpræg, som er værd at opleve.

Rejsen til Bolzano var også smuk med jernbane, og herfra havde vi udflugter til den verdensberømte skønne blå Gardassø, hvor vi opholdt os i Limone og Riva. Vi havde også en lille udflugt med bjergbane fra Bozen til Jenesien. Fra Bolzano over Brennerpasset — Innsbruck til München, hvor vi skulle entre vore sovevogne. Toget havde nær kørt fra os, men vi blev alle reddet. Hotellerne, maden og selve arrangementet klappede fint, og 98 procent af os var glade for turen, og jeg for min part kan sige, at det var en udbytte- og lærerig tur.

Med hensyn til italienerne er de nok lidt mærkelige, for selv om jeg talte fint italiensk til dem, stod de bare og virrede med hovederne, og de har dog, må man gå ud fra, lært sproget fra barnsben.

Jeg føler trang til på egne vegne og på opfordring at flere deltagere at takke vore rejseledere for den godt gennemførte rejse og tak til Dansk Lokomotivmands Forening, i hvis navn vi rejste, samt en tak til rejsedeltagerne, såvel unge som ældre, for det fine kammeratskab, der var os imellem.

*Preben Wichmann.*

## Besøg i Radiohuset i København

Efter utallige opfordringer fra medlemmer, der var forhindret i at deltage i foreningens sidste besøg i Radiohuset, har landsoplysningsudvalget vedtaget at arrangere et besøg yderligere for på denne måde at give så mange af foreningens medlemmer som muligt lejlighed til at se den institution, hvis daglige arbejde kommer os alle så nært ind på livet gennem radio og fjernsyn.

Besøget vil finde sted *søndag den 20. november d. å. kl. 13,30*, og vi vil under besøget få lejlighed til at bese snart sagt alle de studier, vi ellers kun kender af omtale under de daglige udsendelser i radioen.

Statsradiofonien har lovet os, at vi så vidt det overhovedet er muligt, også vil komme til at overvære en udsendelse. Om dette vil blive en koncert eller lignende, kan ikke siges på nuværende tidspunkt, ligesom vi heller ikke kan oplyse om, hvilken tid på dagen udsendelsen vil blive. Meddelelse herom vil blive bragt i DLT så snart resultatet foreligger.



Landsoplysningsudvalget har arrangeret besøget således, at også vore damer vil kunne deltage, og vi vil under hensyn hertil anmode Generaldirektoratet om tilladelse til, at familiefripas, der benyttes i forbindelse med besøget, må blive holdt udenfor det årlige normerede antal.

Tegningslister er fremlagt på opholdsstuerne, og de bedes — under hensynet til arrangementet med udsendelsen samt fripas — tilbagesendt undertegnede senest den 25. ds. Pensionister, der kunne ønske

at deltage i besøget, bedes sende meddelelse herom direkte til undertegnede. Det bemærkes endvidere, at tegning til besøget må betragtes som bindende.

Prisen for besøget er 50 øre pr. deltager, hvortil vil komme en eventuel billetpris, dersom det lykkes at få et arrangement med overværelse af en koncert i orden.

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

## Det »umættelige behov«s begrænsning

### *Tænk dig om, før du påtager dig ekstra-arbejde*

Det er en gammel nationaløkonomisk læresætning, at det menneskelige behov er ubegrænset, medens dyrenes behov er begrænset til tilfredsstillelsen af det animalske behov. Dette »umættelige behov« er et af de træk, der adskiller mennesket fra dyret.

Denne læresætning gælder dog hovedsagelig for den hvide race og vel mest for den amerikanske befolkning samt for den amerikaniserede del af den øvrige hvide race. Thi i Indien, Kina og blandt mange naturfolk eksisterer denne mentalitet ikke eller kun i begrænset grad. — Det betragter vi som en mangel ved disse folkeslag, og vi fremhæver, at denne mentalitet er skyld i den hvide races sejrsgang, og at den har været drivkraften til vore store tekniske og kulturelle fremskridt. Altså skylder vi den meget, i hvert fald de store hygiejniske fremskridt. Men vi bør jo ikke se bort fra medaljens bagside: de mange ulykker, som teknikken fører med sig, for slet ikke at tale om atomtruslen.

Noget mere nærliggende og for de fleste arbejdere et aktuelt problem er den med denne tankegang forbundne trang til at sætte levedoden i vejret. Den giver sig udslag i dollarmentaliteten, karrierejagten, indtægtsforøgelsen og hele det golde liv, som dermed følger. Det er ikke nogen ny foreteelse. Vi kender den fra ordsproget: »So ein Ding muss ich auh haben«, men den er blevet værre, efterhånden som tilværelsen lokker med så mange rare ting. Den naturlige selvhævdelse slår over i ærgerrighed og pengejagt. Vi kommer mere og mere til at ligne amerikanerne på et område, som vi ellers altid har hånet dem for: at bedømme vore medmennesker efter deres materielle status i stedet for efter deres kulturelle. Her går to strømninger i følge med hinanden, dels at sætte sin levedod i vejret blot for at opnå de dermed forbundne »goder«, dels at hævde sig under sammenligninger med venner, bekendte, kolleger eller slægtninge. For at opnå dette påtager man sig ekstra-arbejde eller overtimer. Men hør engang, hvad en norsk læge, Henrik Seyfarth, siger herom: »Mange arbejdere anstrenger sig for at opnå ting, de tror, de trænger til, men som de meget bedre kan undvære. Hvis de gav afkald på disse ting, ville de få mere tid til at leve og tilfredsstille de medfødte behov, som virkelig er nødvendige, for at vi skal føle os tilfredse og harmoniske. Tænk over dette, før De påtager Dem noget ekstra-arbejde!« Og han siger i samme forbindelse: »Det er farligt

at overdrive arbejdet — særligt det åndelige. Depression, angst og nervesammenbrud og dermed følgende ulykker kan blive følgen. Det er derfor oftest de mest samvittighedsfulde og dygtige, der får belastningssygdomme.« —

*Det går ud over kvinderne.*

Nogle påstår, at det især er kvinderne, der ønsker levedoden sat i vejret og enten skubber manden frem eller selv påtager sig erhvervsarbejde for at nå dette mål. Man beskylder herved kvinderne for at have en snævrere horisont — for at være mere jordbundne. Men mon ikke begge parter som oftest er lige gode om det. Og hvis det er kvinderne, der er skyld i denne usunde trang til højere luksus eller komfort, må de desværre som regel betale temmelig dyrt for denne spøg, thi det går mest ud over dem selv og i anden række over familiens børn. Den, som mærker mindst til kvalerne, er manden, der som regel kun hjælper alt for lidt til i hjemmet, når både mand og kone har erhvervsarbejde.

Et af vor tids onder er den overanstrengte udearbejdende husmoder. Lægerne advarer gang på gang mod denne overanstrengelse af kvinden blot for en smule større komfort, thi med de nuværende lønninger skulle en familie nok kunne klare sig med mandens indtægt alene. De færreste regner rigtigt ud, hvilket arbejdspensum en udearbejdende moder må udrette. Er der et par børn under 10 år i hjemmet, får en sådan hustru simpelthen dobbelt arbejdstid, thi de huslige arbejder er beregnet til mindst 3 timer daglig, hvortil kommer 2 timer til madlavning og 2—3 timer til arbejdet med børnene. Skal en sådan kone arbejde 8 timer på en arbejdsplads og medregne tiden til og fra arbejdet, kan døgnets lyse timer ikke slå til. Nogen tid til hvile, til adspredelse, til dyrkelse af kulturelle interesser bliver der ikke. Alt ofres for gud »Mammon«. — Kan vi være dette bekendt?

I de kommunistiske stater kaldes kvindens erhvervsarbejde for kvindens »ligestilling med manden«. Fornylig har en kvindelig parlamentariker fra Jugoslavien gentaget dette vanvittige postulat. Mon hun selv tror på det? — »Kvinder og mænd skal være lige om arbejdet, og den ene skal ikke udbytte den anden«, hedder det så smukt. Men som på de fleste andre områder i de kommunistiske lande er teori og virkelighed i skarpeste indbyrdes modstrid, og kvinderne har ingen »talsmand« for



deres sag, når deres egne kønsfæller svigter dem på så jammerlig vis. De kommunistiske kvindeorganisationer efterplaprer jo kun de kommunistiske leders falske teorier.

#### Skat på overarbejde.

Der klages højlydt over, at ekstra-arbejde og overarbejde beskattes så højt, at det ikke kan betale sig at udføre overtimer. Hvis der er tale om tvungne overtimer, er klagerne fuldt berettigede, men ofte er der tale om frivilligt overarbejde eller dog halvt frivilligt overarbejde. I så fald kan den høje skat forhåbentlig afskrække de »begærlige« fra at påtage sig mere overarbejde end højst nødvendigt, og da gør denne skæve skat altså en vis nytte. Skulle udbyttet af produktionen synke lidt af den grund, kan vi vel græde tørre fårer. Den mindre produktion giver i hvert fald tilsvarende mindre købekraft.

#### Reklamens ansvar.

Konklusionen af disse betragtninger er meget let: Begræns behovet! Lyt ikke til reklamefolkens falske toner. En reklamemand forsvarede fornyligt reklamen med følgende: »Reklamen sætter måske ikke noget nyt igen, men den sætter gang i det, der er.« — Det er netop ulykken: Reklamen skaber et falsk behov, der indbilder folk, at de absolut bør købe dette eller hint, selv om det i virkeligheden ville være bedre og sundere for dem at undvære det. Thi vi får intet gratis, og reklamen bidrager i hvert fald til at gøre varerne dyrere.

Men det er hele mentaliteten, der må ændres, og det er værd at tænke lidt over dette.

C. L. Skjoldbo.

## Pressemeddelelse

Generaldirektoratet for Statsbanerne anmoder om omtale af nedenævnte:

I forskellige dagblade har i sin tid været omtalt en episode, som indtraf på færgen »Danmark«, da den natten mellem den 20. og 21. august henlåg i Warnemünde havn. Færgen ankom til Warnemünde lidt før midnat og skulle afgang kl. 6,15. Folketingsmand I. Wagner ønskede at komme ombord straks efter færgens ankomst, men blev afvist af færgens personale — efter folketingsmandens udtalelse på en så håndfast måde, at folketingsmanden bl. a. fik sit tøj ødelagt.

Generaldirektoratet har i den anledning ladet foretage en meget grundig undersøgelse og har afhørt det pågældende personale på færgen. Det har imidlertid ikke været muligt gennem denne undersøgelse at skabe blot nogenlunde overensstemmelse mellem folketingsmandens redegørelse for det passerede og udtalelserne fra færgens personale. Påstand står mod påstand, men det kan dog fastslås, at folketingsmanden ikke er blevet behandlet med den imødekommenhed, som man fra Statsbanernes side i almindelighed ønsker vist mod kunderne. Generaldirektoratet har beklaget dette over for folketingsmanden og samtidig foranlediget udbetalt erstatning til folketingsmanden for det ødelagte tøj.

P. E. N. Skov.



### Opmærksomhed frabedes

Eventuel opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum frabedes venligst.

C. A. Rasmussen, lokomotivfører, Odense.

Eventuel opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

F. E. Engberg, lokomotivfører, Roskilde.

Al opmærksomhed ved vort 40 års jubilæum i november frabedes venligst.

J. A. Hechmann og A. J. F. Sandberg, lokomotivførere, Slagelse.

## Byttelejlighed

København—Aarhus.

Stor 2 værelses lejlighed, andel, med centralvarme, nær Langgade station, ønskes byttet med tilsvarende eller større i Aarhus snarest.

Værkmester H. H. Mikkelsen,

Vilh. Topsøesvej 13, 2. tv., Valby.

Tlf. Valby 5318 u, bedst efter kl. 16,30.

Hillerød—Aarhus, København eller Gentofte kommune.

Haves: 4½ værelse med kakkellovn og badeværelse med gasvandvarmer. Leje 1202 kr. (kun voksne).

Ønskes nu eller til foråret: 3½ værelse, evt. 3 værelser med bad og centralvarme i Aarhus, København eller Gentofte kommune.

Fhv. stationsforstander E. Elmer,

Slangerupgade 9, 3., Hillerød.

Tlf. Hillerød 2128.

Randers—Aalborg.

Tilbydes: God, moderne 3½ vær., fjernvarme, bad, varmt vand hele året, nedfaldsskakt, maskinvaskeri, altan. Andel 1000 kr. Md. leje 118,67 kr. + a conto varme 35 kr.

Ønskes: 3½ vær. moderne i Aalborg. Husstand 2 personer.

Postkontrolør T. Birke Schmidt.

Stadfeldtsvej 34, 1., Randers.

## Statsbanepersonalets Sygekasse

Ved Statsbanepersonalets Sygekasse er foruden de hidtidige specialister i øre-, næse- og halssygdomme antaget doktor J. Ullitz Sørensen, Østergade 5, Herning.

### HUSK

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)

Besøg „Kurhotellet“  
Nyborg Strand . Tlf. 112

## A/s C. F. Schalburg

VINGAARDEN I NYBORG

Grundlagt 7. Juni 1817

## NØRREGADES KIOSK

Nørregade 9 (Alfred Johansen) Telf. 261

Alt i Dag- og Ugeblade — Tobak og Spiritus

KØB HOS ANNONCØRERNE

## NYBORG DAMPVASKERI OG TRI-RENSERI

Kemisk Tøjrensning  
Telefon 54

## I. KRUSE & BECH

Vand-

Gas- & Lysinstallationer

Telf. Nyborg 144, 381-1144

## JOHS. WICHMANN'S

Træskoforretning

anbefales

d'Hrr. Lokomotivmænd

## HJ. MARTENS EFT.

vl Peter Christensen

Guldsmed Nørregade 6,  
& Gravør Nyborg, Tlf. 369

## Østervembs

VINSTUE

anbefales

## Weinrich Nielsens

Bageri og Conditori

anbefales

## WERNER HANSEN

Urmager og Guldsmed

Briller med Dobbeltglas  
anbefales til Tjenestebrug.  
Deres Sygekasse giver Tilskud.

## Nyborg Ligkistemagasin

K. Jacobsen Snedkermester

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

vl 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 Butiksleje  
derfor billigste Priser

Til daglig og Fest

## »BORGERFORENINGEN«

Tlf. NYBORG 1313 altid bedst H. Nicolaisen

## Engelsk Beklædnings-Magasin

Telefon 346

NYBORG

Telefon 346

Bevar  
Beskyt  
Forskøn  
MAL!

## Nyborg Tapet- og Farvelager

C. Østergaard Jensen

Nr. Voldgade 66 . Tlf. 283

## Nyborg Kulimport og Nyborg Cichorietørreri A/s

Telefon 15 og 23

## Bødtcher-Jensen

Kongegade, Nyborg, Tlf. 33

Bøger  
Papir  
Musik

## Drevsen & Nellemann

NYBORG - TELF. 25 og 189

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

## Cafe FÆRGEGAARDEN

Godt Madsted . Billige Priser . Tlf. Nyborg 582

Forlang!

Carlsminde

øl og vand

## HJORTSHØJ CHRISTENSENS Tandteknik

NYBORG - TELF. 920

## RICHARD LEHN

1. Kl. Herreekvipering Tlf. Nyborg 68

## N. Urban Sørensen

Nyborg

Telf. 111 2 L.

Altid 1ste Kl. Varer



Det er altid  
**TOP**-tid

ØSTJYDSKE BRYGGERIER AKTIESELSKAB



**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

**AARHUUS PRIVATBANK**

Aarhus

København

Aktieselskabet

**Aarhus Discontobank**

Tlf. 20 188

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. 46.6 Mill. Reserver ca. 4,8 Mill.

Køb hos annoncørerne



**Brdr. Jensen**

Fr. Alle 112 . AARHUS . Tlf. 4520

**Storaarhusianske Mejerier**

Mælk fra tuberkulinprøvede Besætninger

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

Skræderforretning

Ryegade 27, Aarhus

Telefon

Aarhus 3720

Leverandør  
til DSB

**RADIO-THYGESEN**

Raadhuspladsen 1 . Aarhus . Telefon 1010 - 1040

Førende Specialforretning i  
RADIO - GRAMMOFONER - PLADER



Aarhus  
Amtstidende

*Sig det med Blomster*

**P. B. VAHL**

Fr. Alle 149, Aarhus, Tlf. 5150

✕  
Paa faa Timer  
overalt i Verden

**Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger**

Hovedkontor: Njalsgade 15, København

Telefon 4015

**A/s Kulimporten Dania**



Vestre Boulevard 9, Kbhvn.  
Central 3443

**HB HOVEDSTADENS BRUGSFORENING HB**

**THÜRMEERS**  
originale Snittøj