

DANSK LOKOMOTIV-TIDENDE



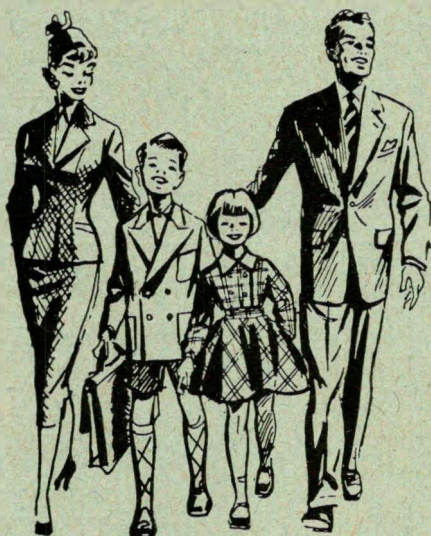
UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING

NUMMER 21

5. NOVEMBER 1955

55. ARGANG

Uden Udbetaling



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

10 Maaneders

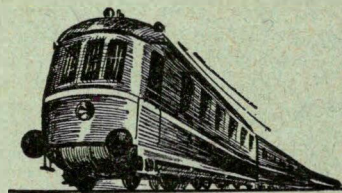
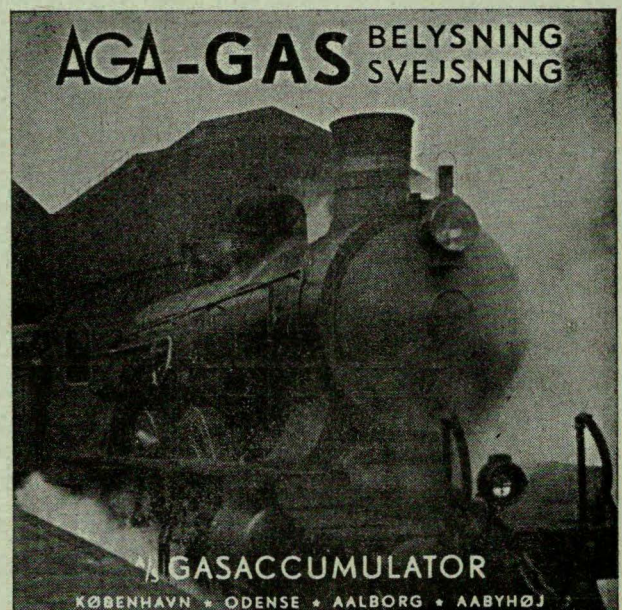
FAMILIE-KONTO

J. ALBERTSEN

NØRRE FARIMAGSGADE 68-70

Husk: Den høje Stue

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



BOSCH


DIESELUDSTYR
OG
AUTOTILBEHØR

— den uovertrufne Kvalitet

A/S MAGNETO • KØBENHAVN N

Jernbanevogne af enhver Konstruktion

VOGNFABRIKKEN
SCANDIA
AKTIESELSKAB
RANDERS

Majami 
TUBORG



**Diesel-elektriske
lokomotiver og motorvogne**

1854

1954

HB

**forbrugernes
egen
virksomhed**

HOVEDSTADENS BRUGSFØRING



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

FIONETTE

Regnfrakker

Dansk Maskinpakning A/s

Amaliegade 41
København
C. 12528


Statsanstalten for Livsforsikring

*Eneste statsgaranterede Livsforsikringsanstalt
Billige Præmier • Kontant Bonus*

Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V

Urmager ved Statshaverne siden 1856

L. Beyer Holgersen & Søn

(C. Weistrups Eftf.)

Colbjørnsensgade 17, Kbhvn. V, Tlf. Vester 2637



Klingseyvej 6, Kbhvn.

Telefon Damsø 3132



SIGI

Hygiejniske Gummivarer
Katalog gratis

Amk. Gummivare Industri

Vestergade 3, København K
Tlf. Byen 4195

OPTIKER

Felix Schmidt's
EFTF.

Nørreport

Nr. 68 mellem Nørregade og Fielstræde
Byen 2006-2007

Statsbanernes Brille-Leverandør

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

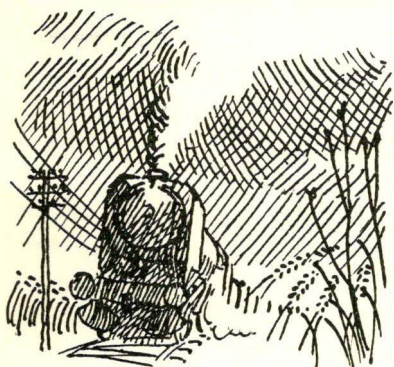
I. B. Schilder

Nørregade 7
København K

De forenede Kullimportører

KUL og KOKS

Holmens Kanal 5, København K
Telefon 211



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 21 - 55. ÅRGANG

5. NOVEMBER 1955



Indhold:

Pristallet i søgelyset	241
ITF — Gomez død	242
En gammel lokomotivførers hobby	243
Industriforbund i Holland	245
Solidariteten i ITF består i en prøve	248
Landsoplysningsudvalget, tillids- mandskursus 1955 (fortsat) ..	249
Vejlekassen	250
•Det umættelige behovs begrænsning	251
Under DLF	252
Tak	252
Jubilæum	252
Opmærksomhed frabedes	252
Personalia	252
Dødsfald	252
Medlemslisten	252
Byttelejlighed	252



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.

Pristallet i søgelyset

Med Statistisk Departements offentliggørelse af juli-pristallet fulgte en omfattende debat i alle kredse af befolkningen. En debat, som fra visse kredse var meget ensidig og alene tog sigte på at give lønstigningerne skylden for hele den uheldige økonomiske udvikling. I skrift og i tale er der fra landbrug og erhverv gjort et ret voldsomt fremstød for at overbevise enhver om, at det er tjenestemand- og arbejderlønningerne, som må bære ansvaret. Nu er sådanne synspunkter ikke af nyere dato. Siden arbejderbevægelsen og fagbevægelsen har skaffet sig fodfæste her i samfundet og dermed åbnet adgang for også de mindrebedmedlede og de, der tidligere var underkastet arbejdsgiverens og godsejerens for godt befindende, har det hørt til dagens ret uberegtiget at kaste ansvaret over på den store masse og sætte denne i miskredit over for det øvrige samfund. Alt imedens man fra de samme arbejdsgivere og det endog for flere år tilbage har givet sin tilslutning til gennemførelsen af den automatiske pristalsregulering af lønningerne, kan man altså blive præsenteret for en skarp kritik heraf, selv om der kun er sket en regulering i forhold til den bestående aftale. Måske skal man finde denne utilfredshed i forbindelse med, at der i de senere år hovedsagelig har været tale om et stigende pristal og dermed tilsvarende stigning i lønningerne.

Der har været talt og skrevet meget om, hvor meningsløs påstanden er, om at det er lønningerne, der er skyld i de fortsatte prisstigninger. Og der er fra kompetent side fremsat tilstrækkelig argumenteret tilbagevisning heraf, ligesom statsministeren ved Folketingets åbning tilkendegav, at regeringen ikke agtede at gribe ind i de bestående aftaler på dette område.

Nu er det aldrig svært at stille en sag på hovedet og fremkalde et resultat modsat det virkelige, men det er til gengæld meningsløst, når det offentligt bliver tilkendegivet, at lønningerne forhøjer pristallet, når det modsatte er tilfældet og klart fremgår af, at lønningerne først reguleres, når priserne har haft deres indflydelse på pristallet. Nogen sandhed om den modsatte opfattelse kan der naturligvis være, når det tages i betragtning, at når lønningerne er steget i forbindelse med pristallet den første i en måned, så stiger priserne på de mest nødvendige fødevarer dagen efter eller i hvert fald indenfor et ganske kort tidsrum. Men det skyldes simpelthen landbrugets og erhvervets uvilje imod at ofre noget på samfundets alter eller måske rettere lysten til fortsat at skulle have mere, hvilket sker i kraft af, at arbejdere og tjenestemænd har opnået en regulering i lønningerne og dermed en godtgørelse for prisforhøjelser, som allerede har fundet sted og som har haft indflydelse på den daglige husholdning i mere end et halvt år.

Alt imedens der tales samarbejde og oprettes samarbejdsudvalg, synes der at være en brist i opfattelsen heraf hos en gruppe af samfundets borgere. Det at skulle få denne ide til at vokse også uden for arbejdspladsen, støder stadig på vanskeligheder, og skulle resultatet aldrig blive opnået, så ville det til gengæld være ønskeligt, om man ville give afkald på uberegtiget at kaste ansvaret på andre.

ITF

Gomez død

International Transportarbejder Forbund har mistet en af sine ledende personligheder, idet T. Gomez, der var medlem af eksekutivkomiteen, er afgået ved døden d. 8. oktober 67 år gammel.

Gomez fødtes den 3. juli 1888 og tilsluttede sig jernbanemændenes faglige bevægelse i en tidlig alder og blev i 1915 valgt til generalsekretær for jernbaneforbundet i Nord-Spanien. Han ledede forbundet under generalstrejken i 1917, indtil han blev tvunget til at flygte til Frankrig, hvorefter der gaves ham amnesti i 1918. Efter tilbagekomsten til Spanien valgte han til generalsekretær for Spanske Jernbaneforbund, hvilken post han beklædte til 1934. Han var i ledelsen for den spanske faglige landsorganisation, hvor han blev vicegeneralsekretær 1932. Desuden medlem af Madrids hvråd og repræsentant for byen i parlamentet. Under den spanske borgerkrig blev han husholdningsminister samt generalkvartermester for hæren og måtte, da den republikanske hær blev besejret, flygte til Tunis, hvorfra han senere drog til Frankrig og forenedes med sin hustru, der med flygtningestrømmen var kommet dertil. Hans sønner var blevet taget til fange, og den ene blev skudt i fængslet, medens den anden helbred var fuldstændig nedbrudt af facisternes behandling. Da Hitler okkuperede Frankrig måtte Gomez flygte op i de franske alper og her døde hans hustru. Da anden verdenskrig sluttede, blev han arbejds- og emigrantsminister i den spanske eksilregering, men forlod denne post 1947 på grund af meningsuoverensstemmelser. Han repræsenterede de franske transportarbejdere i ITF's generalråd siden 1921 og har været i eksekutivkomiteen siden 1935. I slutningen af april 1955 oprettedes ITF's latinamerikanske kontor i Mexico med Gomez som leder, et hverv han udførte med dygtighed, energi og optimisme. Den 11. oktober skulle den første latinamerikanske konference med transportlederne i dette område afholdes, men i slutningen af september var Gomez blevet syg og til trods herfor stod han fast på, at konferencen skulle finde sted, selv om han måske ikke var i stand til at deltage.

Populariteten om lønningernes automatiske pristalsregulering har på grund af den førte debat fået et skud for boven, og fra arbejdsgivernes side har man tilkendegivet ønsket om at finde frem til et andet system. Man har ganske vist ikke fremsat forslag om, hvorledes man havde tænkt sig at løse denne opgave, eller hvad man vil give som erstatning herfor.

Medens man fra De samvirkende Fagforbund endnu ikke har taget stilling til det fremsatte forslag fra arbejdsgiverne, har man dog givet udtryk for, at man ikke her inden for er forlovet med pristalsreguleringen, hvilket kunne tyde på, at landsorganisationen gerne går ind for en realitetsdrøftelse foreløbig på den betingelse, at skal pristalsreguleringen bortfalde, må langtidsaftalerne samtidig ophøre. Med disse udtalelser fra de to parter må det forventes, at problemet vil blive drøftet i forbindelse med de forestående overenskomstforhandlinger.

For tjenestemændene ligger forholdet noget anderledes. Deres aftale om pristalsreguleringen er nedlagt i tjenestemandsløven, og selv om en kommission er nedsat for at fremkomme med forslag til en ny tjenestemandsløve, vil kommissionsarbejdet ikke kunne forventes afsluttet foreløbig, og det vil i hvert fald ikke kunne forventes inden foråret 1956. Selv om pristalsreguleringen af lønningerne er af ældre dato for tjenestemændene end for arbejderne i privaterhverv, er der dog en vis ensartethed i de retningslinier, der på dette område følges for de to grupper. Det kan derfor få ikke uvæsentlig betydning for tjenestemændene, såfremt der for arbejderne gennemføres nye bestemmelser. Men hvilket resultat disse sidste kommer til under forhandling med arbejdsgiverne, er der ingen, der ved, ligesom det er ubekendt, hvad de politiske partier har tænkt sig som erstatning for det nugældende. Vinterens store spørgsmål bliver derfor: Skal pristalsreguleringen af tjenestemandslønningerne afskaffes? I så fald: hvad skal — eller kan — der sættes i stedet for?

For om muligt at få dette nærmere belyst og spørgsmålene besvaret, har Centralorganisation II tilrettelagt et diskussionsmøde tirsdag den 22. november kl. 19,30 i Odd Fellow Palæets store sal, Bredgade, København.

Diskussionsmøde

Centralorganisation I har til tirsdag den 22. november d. å. berammet et diskussionsmøde, hvor emnet for en diskussion med repræsentanter for fem politiske partier fremgår af overskriften til denne meddelelse.

Mødet afholdes i Odd Fellow Palæets store sal, Bredgade København, kl. 19,30 og vil i tiden kl. 19,35 til 21,35 blive transmitteret af Statsradiofonien.

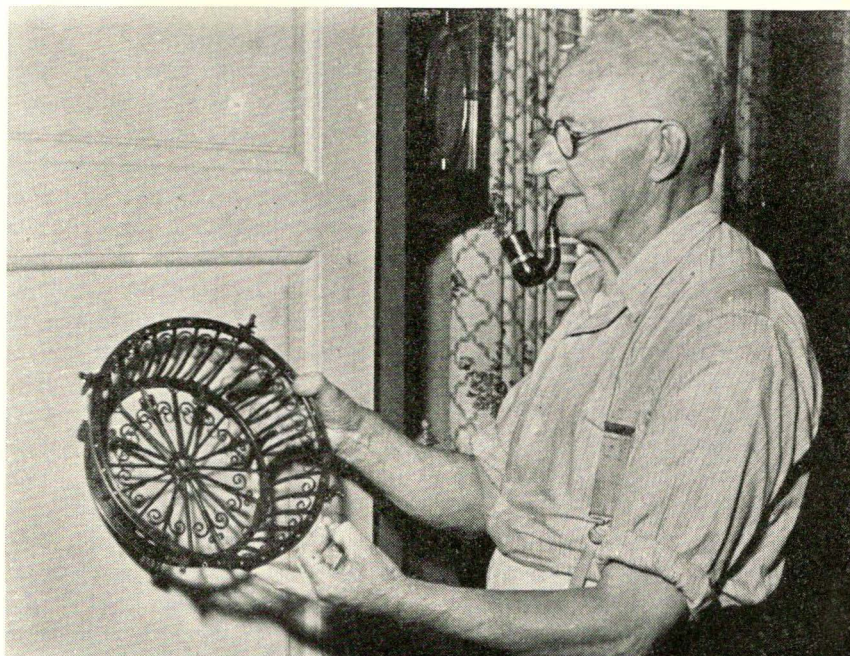
Under hensyn til radiotransmissionen skal alle deltagere i mødet være på plads *senest kl. 19,30*.

Der kræves adgangskort for deltagelse i mødet. Da der kun er et meget begrænset antal, tildelt på basis af antallet af medlemmer i København, vil disse kunne afhente kort så længe oplag haves. Der udleveres kun 1 kort pr. medlem. Kortet er strengt personligt og skal i fald det ikke benyttes af den, til hvem det er udleveret, tilbageleveres omgående.

En gammel lokomotivførers hobby

Hosstående artikel gengives
efter
»Nyborg Social-Demokrat«
d. 2. september 1955.

✱



C. M. Jensen betragter et af sine pragtstykker — en kunstfærdigt smedet jernkurv.

Hobby — det kan være næsten alt lige fra at samle på frimærker og lave løvsavsarbejder til at lege arkæolog og spille komedie. Men det kan også være at lave dejlige ting i et så u håndterligt materiale som jern. Og når det er det, så er hobby blevet noget ret usædvanligt. Men den 72-årige pensionerede lokomotivfører C. M. Jensen, Ths. Over-skousvej i Odense, er heller ikke nogen almindelig pensionist.

Når man er kommet i hans alder, har et yndigt lille hus næsten dækket af vildvin, en have, en sød, hyggelig kone og sit værksted — så har man tid nok. Så betyder det intet, om man står i en time og bare glæder sig over en sprinklers livgivende arbejde på en græsplæne. Uret, der ellers er jernbanefolks uundværlige følgesvend, skal blot registrere spisetiderne. Man har fået fred og ro. Alt det, man venter skal komme, når man når pensionsalderen.

Men C. M. Jensen er ikke uvirk-som. Selvom han giver sig god tid til at slå en sludder af. Om sommeren pusler han i haven, kæler for træer og planter og reparerer lidt hist og her. Men så snart solen er blevet en sjælden gæst, tilbringer han de fleste timer i det lille hyggelige smedeværksted . . . Her står ambolt og esse side om side, og væg-

gene prydes af værktøj, både det grove og det fine. Her er hans hob-byværksted, her fremtryller han skønne ting — til glæde for familien, men afgjort ikke for andre, thi end ikke penge kan lokke Jensen til at sælge nogle af sine ting.

Skal arves.

— Nu har jeg besluttet, at mine børn skal have, hvad jeg har lavet, siger han og bakker på pipen. Hvad de så vil gøre med det bagefter, kommer jo ikke mig ved.

Og så er sandheden den, at Jensen kunne tjene sig en endog god ekstraskilling, hvis han ville sælge. Hans jernting er af en sådan kvalitet, at de ville få de store forretninger, som handler med kunstindustri, til at slikke sig om munden. Hvis Jensen ville, kunne han blive en »jernets Otto Pedersen«. Men Jensen vil ikke. Han synes bare, det er sjovt at lave ting i jern, for han er nemlig gammel kleinsmed.

— Jernets styrke er næsten blevet symbolsk for min hang til det gamle fag, filosoferer Jensen. Nok ruster gammelt jern, men gammel kærlighed ruster som bekendt ikke.

— Hvorfor forlod De egentlig Deres fag?

— Det var den forbandede lock-outs skyld, den i 1899. Der var den-

gang foruden mig mange andre unge håndværkere, som fik den bittert at føle, og jeg er overbevist om, det var tyskerne skyld. Inden for jern-industrien var alt for mange store arbejder blevet lokket til Tyskland. Det samme var tilfældet i mellem-krigsårenes kriseperiode. Det skal såmænd nok vise sig endnu engang. Man skal nu passe på disse tyskere, og det siger jeg, selvom min kone er tyskfødt. Man skal passe på!

Ingen jernbaneromantik.

Jensen stopper meget sindigt sin pibe, plirrer lidt mod solen med øjnene og fortæller videre fra minder-nes kiste: Så forlod jeg faget, og det var i de år, da man begyndte at tale alvorligt om noget, der hed jernbane. Først var jeg som smed med til at anlægge bl. a. Herning—Holstebro-banen — senere begyndte jeg at køre, ja, det var i 1903. Jeg kom ind som lokomotivfyrbøder, senere som fører — og for 33 år siden bød chancen sig til at komme til Odense, og jeg slog til og har været her siden.

— Lokomotivfører, det er det, alle drenge drømmer om som noget aldeles spændende. Er det nu også det?

Han klukler, så han er ved at tabe pipen. Så ryster han let på hovedet og lægger hånden på min skulder: Jernbane-romantik? Ja, den har jeg

hørt om. Det begyndte også med, at jeg kørte på de store strækninger — fra Fredericia til Aalborg og fra Aarhus til Aalborg. Men senere blev det på rangermaskinerne, min fremtid kom til at ligge. Jeg har såmænd alligevel kørt i tusindvis af kilometer med de små »tøffere«, og også rangeringen har sine interessante og spændende sider, men jeg tror ikke, det er det, drengene går og drømmer om i det stille.

Aarhus er Jensens fødeby, og han glemmer den aldrig. Selv i dag, i en høj alder, kredser hans tanker om jydernes hovedstad . . . Nok er han blevet fynbo, men hjertet og sindet er ægte jysk . . . Han glemmer ikke Aarhus-bugten, Ørnereden eller Frederiks Allé, hvor hans barndomshjem var . . . Når han om vinteren står foran essens glødende kul og smeder, er hans tanker i ungdomsårenes lære-smedie i Aarhus. Efter 33 år i Odense venter han stadig, at »hans« tog skal føre ham tilbage til Aarhus. I mellemtiden glæder han sig i sin stue over et meterstort fotografi fra Aarhus af »Den gamle by«. Det fik han til sin 70 års fødselsdag af sine børn.

Elsker, hvad der er smukt.

— Jeg har tid nok, siger han og kærtegner sin yndlingsgenstand, et mesterværk af en jernkurv, kunstfærdig i sammensætningen af de let og frit svungne jernbærere — forsynet med håndgjorte løvehoveder og -fødder, så elegant i linierne som var den tegnet af en kunstner udi sølvsmederiet. Og ikke ridset med en barket hånd, der stadig bærer præg af hårdt arbejde. Sindet er kunstnerens — hånden er håndværkerens.

— Jeg holder af at smede sådanne ting, siger han. Jeg får ikke ideerne selv og kan sådan set heller ikke tegne selv. Jeg »aber efter«, kan man vel nærmest kalde det. Jeg får alle de bøger, som den rare bibliotekar på Bolbro bibliotek kan skaffe om kunstsmederi. De fleste er på tysk, og når det kniber med oversættelsen, må jeg tilkalde min kone, men så bliver vi som regel uvenner over de tekniske ting, og det ender med, at jeg finder ud af tingene på

samme måde, som jeg ville have gjort det fra starten.

— Har kunstsmederiet noget formål, bortset fra at slå tiden ihjel?

— Jeg har altid elsket noget, der var smukt, noget, der var formet på en usædvanlig måde, siger han. Som ung smedesvend kunne jeg fryde mig over de mindste ting, og selv en ting som en lås rummer skønhed, når man blot lærer at betragte den på rette måde. Lokomotivet, det var arbejdspladsen. Der havde man ikke tid til at nyde linierne. Men på en mærkelig måde blev min læreplads aldrig rigtig min arbejdsplads. Den blev et sted, hvor jeg glædede mig over jernets hårde skønhed. Når man lærer at lokke det smukke ud af et stykke jern, lærer at forme det, som man ønsker det, så opdager man, hvor dejligt det kan være at have lært at smede. Men se, alt det der med skønheden og linierne, det er vel noget fjollet noget af sådan en gammel mand at gå og snakke om. Det var først, da jeg begyndte at sysle med smederiet som hobby, jeg egentlig så alt det, jeg lige sagde.

Glæden ved at skabe noget.

Jensen har virkelig fået glæde af sin hobby. Materialet har ikke været ham dyrt. Det meste er fremstillet af småstumper, som alligevel skulle have været kasseret, men Jensen har set mulighederne i selv den mindste stump jern. Gennem timer har han tålmodigt varmet jernet i sin esse, banket det, varmet det igen, hamret på det flere gange, og efterhånden voksede tingene frem under hans ivrige hænder. Lysekroner, kunstfærdige spejle, hvor han måtte tage svejsningens teknik i anvendelse for at gennemtrumfe sin vilje med jernet, lysestager så spinkle og indviklede, som var de lavet af blød chokolade i et bageri og ikke i et gammelt vaskehus . . . Jensens jyske sind slår igennem i de små jydepotter, bedårende i form. Og mon ikke han er landets eneste pottemager, der arbejder i jern?

— Det er ikke alene morsomt at lave den slags ting, siger han ud gennem den ene side af munden, mens den anden klemmer om en krumpe. Det er lige som om, man føler

glæden ved at skabe noget. At køre lokomotivet er rent manuelt, ikke noget skabende . . . Derfor søgte jeg udløsning for denne trang gennem jernet. Kun en smed, som har prøvet det samme, kan forstå, hvilken glæde det er at få en klump jern på ambolten og arbejde det frem til noget, som man selv og alle andre kan glæde sig over. Man kan næsten få tårer i øjnene, når man står med det færdige arbejde i hånden . . .

— Arbejder er jeg . . .

Sådan føler den gamle lokomotivfører arbejderens og arbejdets inderste glæde gennem sin fritidssysse.

— For arbejder er jeg, siger han bestemt. Jeg har været og er altid socialdemokrat. Jeg beundrer alt, hvad fagbevægelsen og partiet har opnået her i Danmark, og det er mig en gåde, at ikke flere slutter op om partiet. Og om bladene — jeg begriber ikke, at en arbejder overhovedet vil have andre aviser siddende i brevsprækken end sit eget partis.

Jensen ryster på hovedet og sætter for sjette gang en tændstik til piben, og for sjette gang fænger den ikke, fordi Jensen hele tiden afbryder sig selv og slukker den — et tegn på hans utrolige virketrang.

— Men tro nu ikke, det kun er jern, jeg leger med, slutter Jensen. Her er noget i messing, og her, se nu engang, den er skåret ud i det blødeste, lækreste kirsebærtræ fra min egen have. Nogen større kontrast til jernet kan man vist ikke finde.

Kontrasten er en skønt formet og spejlblank poleret ambolt med tilhørende lille hammer med et ibenhalthovede. Det er den sidste af fire, som Jensen har skåret. Den første står i smedenes fagforeningslokale i Odense. Den sidste, som Jensens søn, der er klejnsmed, skal arve, har sammen med jerntingene været på udstilling, og det var naturligvis smedenes hobbyudstilling.

— Sagde jeg ikke noget om den gamle kærlighed, der ikke ruster, i begyndelsen af vor sludder, smiler C. M. Jensen og stryger varsomt over den glatte ambolt.

F. K.

Industriforbund i Holland

En kort oversigt over fagbevægelsens nye struktur inden for Hollands transportvæsen.

Som bekendt søger fagbevægelsen i de enkelte lande frem til mere smidig og effektiv opbygning af fagorganisationerne. Det vil sige, at man ønsker alle disse organisationer under samme tag, samtidig med at man vil bort fra den gældende linie, hvorefter organisationerne dannes på basis af faggrupper og i stedet sætte en tværgående linie, der samler alle beskæftigede indenfor en bestemt industri i såkaldte industriforbund.

Herhjemme er disse tanker kun nået til papiret, idet der tilsyneladende er en del af organisationerne, der har svært ved at tilslutte sig principperne og at være virksom for disse planers iværksættelse i praksis.

I Holland er man derimod nået langt på vejen til fuldstændiggørelse af industriforbundstanken, idet man inden for transportområdet i realiteten foretager en stor sammenslutning med virkning fra 1. januar 1956.

Et stort arbejde har været forbundet med at nå dette resultat, og det bliver interessant at se virkningerne og de erfaringer, man nu kan høste ad praktisk vej.

Vi har fundet anledning til at bede vore hollandske kolleger om oplysninger vedrørende planerne, og i det følgende trækkes i korthed hovedlinierne op, således at der bibringes indseende i, på hvilken måde man sætter hele planen i værk.

Det må fremhæves, at ulig situationen i mange europæiske lande, hvor fagbevægelsen er baseret på organisation af beskæftigede, arbejdende i samme fag inden for industrien, har Hollands fagorganisationer i transportvæsenet været organiseret i meget store forbund allerede i mange år. Deres struktur hviler på industriforbundstanken og ikke på faglige grupper inden for industrien. Således har den hollandske handelsmarine kun een organisation dækkende skibsofficerer; en deling i områder omfattende hver en special-

gruppe (f. eks. radioofficerer, maskinister osv.) er ophævet for mange år siden, og det samme er sket i andre brancher ved transportvæsenet.

I Jernbanesektoren f. eks. findes een stor organisation, Nederlandse Vereniging van Vervoerspersoneel, omfattende alle beskæftigede ved jernbanen uafhængig af deres faglige uddannelse og arbejde.

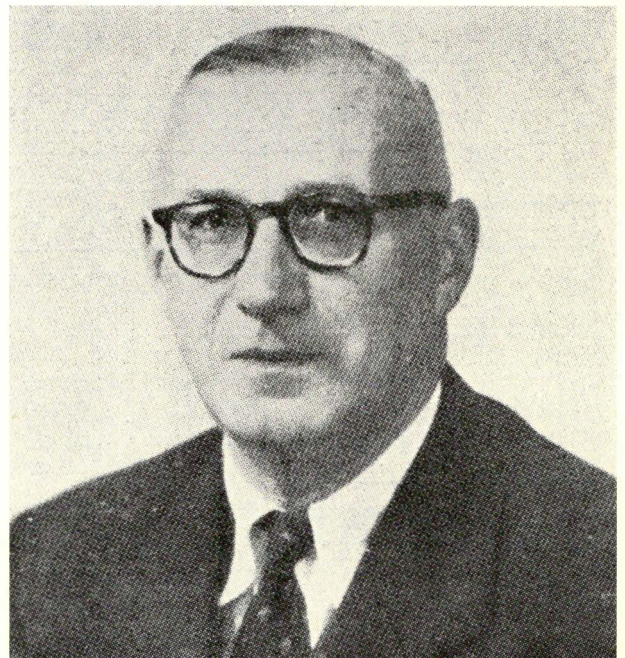
Vejtransport, inlandsvandveje og havne har een stor organisation, den såkaldte Centrale Bond van Werknemers in het Transportbedrijf (CBT), organiserende alle beskæftigede uden hensyn til naturen af deres faglige virksomhed.

Fuldstændig sammenslutning af fagbevægelsen ved transportvæsenet har således været på et temmelig højt niveau i lang tid. Uheldigvis var der en mørk kant omkring disse sølvskyer, nemlig systemet af organisationer på religiøs basis. I hver branche ved transportvæsenet i Holland (og for den sags skyld i andre industrier) deles området af tre konkurrerende organisationer: Hovedorganisationen (hvilken Hollands ITF tilsluttede or-

ganisationer tilhører) den protestantiske organisation og den romersk-katolske organisation. I overensstemmelse med opfattelsen i hovedorganisationerne sammensluttet med NVV er denne splittelse skadelig for de beskæftigedes interesser og helt unødigt, eftersom hovedorganisationerne kan skaffe større effektivitet og betryggelse for alle arbejdernes interesser uden hensyn til deres religiøse indstilling og med fuld respekt for disses religion.

Til trods for tilfredsstillende forhold, når sammenlignes med tingenes tilstand i mange andre lande, kan det ikke nægtes, at CBT og NV delvis dækkede det samme område, idet begge organisationer var virksomme inden for vejtransporten. Selvfølgelig nødvendiggjorde det en nøje kontakt og drøftelse mellem de to organisationer og uundgåeligt opstod allerede i tyverne spørgsmålet om, hvorvidt et nærmere samarbejde ikke ville være mere praktisk for fagforbundenes oprindelige formål, eksempelvis med henblik på medlemmernes sociale forhold.

I efterkrigsperioden fandt vigtige



Det hollandske jernbaneforbund, hvis formand er H. I. Kanne, har taget virksom del i arbejdet for sammenslutningen af transportaorganisationerne.

Forbunds-
forretningsudvalg

Forbunds-
hovedbestyrelse

Forbundsrådet
a. medl. af gruppehovedbestyrelse
b. " " forb. forretningsudvalg
c. lønnede funktionærer
d. delegerede fra afdelinger med et fastsat antal medl.
e. delegerede valgt i distrikterne

Kongressen

Forretningsudvalg	Forretningsudvalg	Forretningsudvalg	Forretningsudvalg
Gruppehovedbestyrelse jernbaner	Gruppehovedbestyrelse veje	Gruppehovedbestyrelse indlandsvandveje	Gruppehovedbestyrelse havne

Industrigruppe jernbaner	Industrigruppe veje	Industrigruppe indlandsvandveje	Industrigruppe havne m.m.
--------------------------	---------------------	---------------------------------	---------------------------

sektioner

sektioner

sektioner

sektioner

sektioner

sektioner

sektioner

sektioner

Afdelingsforretningsudvalg

Afdelingsrådet

Forretningsudvalg for afdelingsindustrigruppe			
Afdelingsindustrigrupper			

Afdl.

Afdl.

Afdl.

Afdl.

Afdl.

Afdl.

Afdl.

Afdl.

Afdelinger

Afdls. generalforsamling

Medlemmer

forandringer sted for hovedlinierne i hollandsk fagbevægelse. De tre fremherskende nationale fagforbund (NVV, romersk-katolske og protestantiske) fandt, at en ny struktur af fagbevægelsen var ønskelig, eftersom hele strukturen af de industrielle forhold var blevet forandret ved lov om organisering af industrien (en meget omfattende forklaring af formålene med denne lov findes i en beretning om Organisering af Industrien i Holland). I mange industri-ers faglige organisationer har man længe arbejdet på, at de skulle blive afløst af fagforbund omfattende hele industrien. Disse forbund ville således være i stand til at tage effektiv del i arbejdet med de planlagte industriforbund. Grundlæggende planer er skitseret for at skabe en altomfattende industriel organisation for alle brancher i transportvæsenet, såsom skibe, havne, jernbanetransport, vejtransport, indlandsvandvejstransport og civilflyvning. Den logiske følge af disse planer ville have været et gigantisk fagforbund i transportvæsenet og følgelig indledes forhandlinger mellem de enkelte fagforbund i transportvæsenet. Det blev imidlertid snart klart, at gennemførelsen af loven om organisering af industrien ville trække ud og at mulighederne for oprettelse af en altomfattende industriel organisation for alle brancher af transportvæsenet derfor ikke var gennemførlig. Under disse omstændigheder var det højst tvivlsomt, hvorvidt der ville være nogen fornuft i at stræbe efter at skabe et gigantisk fagforbund omfattende transportarbejdere. Tagende forskellen i natur af de forskellige grupper af transportarbejdere i betragtning skønnedes det ikke praktisk at skabe et sådant uhyre samvirke, da der ikke var reelt behov derfor. Den løsning, man fandt frem til, var forbundet af transportarbejderorganisationer i Hollands transportvæsen. Strukturen af dette nye samvirke er et forbund, i hvilket hvert tilsluttet fagforbund skal beholde dets selvstændighed, og des-

uden vil forbundet vise vej i retning af en videregående centralisation af kraft parret med en decentralisation med henblik på at fremme medlemmernes sociale interesser på bedst mulige måde. Forfatningen har yderligere til opgave at arbejde for at opnå en rimelig deltagelse for arbejderne i transportvæsenet i ledelse af sociale og økonomiske forhold.

Sidst men ikke mindst er forbundet et samvirke af fagforbund alene baseret på princippet organisation pr. industri, med andre ord fagforbund som ikke længere hviler på støtte af faglig organisation. En tilsvarende omgruppering af medlemmerne må også finde sted.

Et direkte resultat af samordningen knyttet til den nye organisation, er oprettelsen af et videnskabeligt kontor, som i tidens løb vil udfolde stor og alsidig aktivitet ved redegørelse for talrige økonomiske og sociale problemer i transportvæsenet.

Alle brancher i transportvæsenet er repræsenteret i forbundet: Centrale Bond van Werknemers in het Transportbedrijf (omfattende vejtransport, indlandsvandveje, havne og skibsfart.

Nederlandse Vereniging van Vervoerspersoneel (omfattende jernbane-, bus- og vejtransport).

Centrale van Kapiteins in Officieren ter Koopvaardij (omfattende handelsmarinens kaptajner og officerer).

Algemene Bond van Luchtvaartpersoneel (omfattende jordpersonalet ved KLM Airline).

Federatie van Vereniging van Vliegend Personeel (omfattende piloter, radioofficerer, flyvemekanikere, stewarder og luftværtinder ved KLM Airline).

Det nye forbund skaber et ideelt klima for overvejelserne om en ny struktur for fagforbundenes virke i transportvæsenet. I en atmosfære af gensidig forståelse giver de tilsluttede organisationer sig i kast med mange vanskelige problemer som hænger ved en komplet forandring af en struktur, der har dyb og solid rod i historisk udvikling. Ledet af en ånd af good-will og tagende hovedinteresserne for fagbevægelsen til

hjørtet er organisationerne imidlertid blevet i stand til at overvinde alle vanskeligheder og i god overensstemmelse tilvejebringe fuldstændig enighed om en ny struktur for fagforbundenes vedkommende.

Hovedlinierne er følgende:

A) En ny organisation vil blive dannet 1. januar 1956 bestemt for alle beskæftigede ved jernbanetransport, vejtransport, indlandsvandveje og havne. Denne indlandstransportorganisation vil både dække områder af national og international transport. I overensstemmelse med det ledende princip, at organisere pr. industri og ikke efter fag, vil kun arbejdere beskæftiget ved transport for hyre og løn have adgang til medlemskab. Arbejdere beskæftiget ved transport for anden regning skal organiseres i forbundene bestemt for disse industri-ers vedkommende. Således skal en beskæftiget chauffør på en fabrik, som fremstiller maskiner, have sin plads i forbundet for metalindustrien. En chauffør i et entreprenørfirma skal organiseres i forbund, der dækker byggeindustri etc. Det nye indlandstransportforbund vil blive dannet af Nederlandse Vereniging van Vervoerspersoneel og Centrale Bond van Werknemers in het Transportbedrijf, efter overførelse af alle medlemmer, som ikke opfylder ovenfor omtalte principper om beskæftigelse i transport for hyre og løn, til de passende industrielle fagforbund.

På nuværende tidspunkt er det almindelig anset fornuftigt ikke at medtage de to organisationer i luftfarten i denne omgruppering. Det er imidlertid muligt, at jordpersonalet forener sig med indlandstransportorganisationen under industrigruppen havne.

Det er afgørende at notere sig, at strukturen i den nye organisation er baseret på tre hovedsynspunkter:

- a) De enkelte underforbund skal have fuld handlefrihed.
- b) Organisationen decentraliseres i fire industrielle grupper af hensyn til bedst mulig varetagelse af medlemmernes interesser.
- c) Centralorganisationens administrationsapparat skal være så smidigt som muligt.

Disse tre hovedsynspunkter skal præge både på højeste niveau i organisationen og på lokalt.

B) Af det foregående vil ses, at hidtil har to organisationer virket i handelsmarinesektoren, nemlig Centrale van Kapiteins in Officieren ter Koopvaardij (kaptajner og officerer) og Centrale Bond van Werknemers in het Transportbedrijf (med dens sektion for sømænd og fiskere). Selvom de to organisationer hver på sin måde som helhed er selvstændige, har en meget nøje kontakt eksisteret siden 1932 ved hjælp af en såkaldt kontaktkomite. Kendsgerningen er, at de to organisationer altid har opereret i fællesskab ved forhandling med rederne, sidstnævnte ville end ikke forhandle med to separate organisationer, men kun med deres fælles organ: Kontaktkomiteen.

Gennem diskussioner i forbundet for transportarbejderorganisationer-

ne ved Hollands transportvæsen stod det klart, at solidariteten mellem de forskellige grupper af sømænd, som er vokset gennem så mange år og specielt gennem sidste krig og fuldt ud omvendte solidaritet til en fuldstændig forening. Konsekvent besluttedes det at danne en ny omfattende sømandsorganisation med fire grupper, som hver vil behandle specielle problemer for sin kategori. Følgende grupper dannedes:

- a) Skibsofficerer.
- b) Sømænd.
- c) Havnearbejdere.
- d) Fiskere.

De fundamentale principper, der er opstillet i beskrivelsen af den nye indlandstransportorganisations struktur vil indflyde på den nye sømandsorganisation på lignende måde. En decentralisation af den virksomhed, der har til formål at fremme medlemmernes sociale interesser ved

hjælp af opdeling i fire grupper, vil blive sammekædet med en tilsvarende centralisation af kraft i en smidig centraladministration.

Det håbes, at den nye sømandsorganisation formelt vil begynde sit arbejde på samme dato som den nye indlandstransportorganisation den 1. januar 1956.

Det vil være mangelfuldt at slutte denne oversigt uden at bemærke, at der er en følelse af tilfredshed i fagforbundskredse over det meget værdifulde resultat, som er opnået med forbundet af transportarbejderorganisationer i Hollands transportvæsen.

Dette samvirke er nået så vidt at forene fagforbundene i transportvæsenet på en virkningsfuld og logisk måde, som utvivlsomt vil være en tiltrækningskraft for ikke-organiserede transportarbejdere og således yderligere fremme hele fagbevægelsens virksomhed.

Solidariteten i ITF består en prøve

Første verdensomspændende boykot-aktion.

Det ITF-tilsluttede Internationale Association of Machinists meddeler, at den strejke, som det i forbundet organiserede markpersonale iværksatte mod Flying Tiger Airlines, lykkeligt er afsluttet, og en acceptabel overenskomst er opnået.

Dermed er en konflikt med internationale eftervirkninger udover de direkte berørte økonomiske spørgsmål ophørt, og forbundet tilskriver den lykkelige udgang på forhandlingerne den solidaritet, som den frie fagbevægelse over hele verden og i særdeleshed ITF-organisationerne, har vist. Flying Tiger Airlines umedgørlighed og vægren ved at give lønforhøjelser til trods for almindelig lønforhøjelse til personalet i amerikansk civilflyvning — på et givet tidspunkt foreslog selskabet endog

lønned sættelse — havde intet andet alternativ end at give medlemmerne ordre til at gå i strejke og bede om international medvirken på grund af, at forbundet ikke kunne udøve tilstrækkeligt pres på selskabet, fordi Taft-Hartley-lovens bestemmelser umuliggjorde det. Dertil kom, at selskabet opretholdt trafikken mellem byer uden for Amerika og transportererede strejkebrydere med flyvemaskiner til et antal internationale lufthavne i et forsøg på at fortsætte virksomheden. ITF's tilsluttede forbund viste prøven på international solidaritet, da de fik appellen om at gribe til sympatiforanstaltninger, og solidaritetstilkendegivelser fra større organisationer havde til følge, at medlemmerne ikke ville beskæftige sig med det amerikanske flyvesel-

skabs maskiner, udrustning eller fragter. I England gik de 16 fagforbund, som danner samarbejdsudvalget inden for civilflyvningen, i en 100 pct. boykot, hvilket uden tvivl bidrog til en afgørelse.

Tilfældet har vakt betydelig interesse både inden for luftfarten og i faglige kredse. En amerikansk avis-kommentator udlægger den internationale medvirken som en »arbejdsfællesskabstaktik i verdensomspændende skala, der er betegnende for fremtiden«. Den første verdensomspændende boykot inden for civilflyvningen har været en bemærkelsesværdig solidaritetsdemonstration, og det håbes, at selskaberne kan indse, at de organiserede arbejdere vil rejse sig i kraftig protest mod uret og misbrug.



Landsoplysningsudvalget

Tillidsmandskursns 1955

(fortsat)

»Politikernes indflydelse på en koordinering af dansk trafik«, var titlen på det næste foredrag, som indenrigsminister Carl Petersen tog sig af. Ministeren indledede med at sige, at han skulle have holdt foredraget som trafikminister, så det måske nu, da han var blevet indenrigsminister, havde mistet noget af sin vægt, men det kunne nok være et plaster på såret, når han oplyste, at manuskriptet var udarbejdet, mens han var trafikminister.

Om koordinering af trafikken sagde Carl Petersen indledningsvis, at alle mennesker var interesseret i trafikproblemerne, fordi enhver møder dem, om ikke andet så igennem dette lille ord» sikkerhed«.

Ministeren slog straks fast, at en koordinering var om ikke nødvendig, så dog i allerhøjeste grad ønskelig, men løsning af opgaven ad politisk vej lod sig næppe gøre, da han var af den overbevisning, at der i hvert fald ikke i øjeblikket kunne opnås politisk flertal for sagen. Tidligere forsøg på at klare problemet ad politisk vej var strandet, så ministeren kunne ikke se nogen anden måde at opnå koordinering på, end ad frivillighedens vej.

Ellers var han inde på, at en koordinering af jernbaner, lastbiler og småskibsfarten ville være på sin plads, hvorimod storskibsfarten og luftfarten er transportorganer, der falder langt uden for muligheden for koordination med disse, og måtte derfor lades ude af betragtning.

Carl Petersen fremsatte forskellige betragtninger over en koordinering mellem jernbaner og lastbiler, og sagde herunder blandt andet, at det ikke mere hedder lastbiler eller baner, men lastbiler og baner, men de, der gør sig skyldig i den tro, at jernbanens tid er forbi, tager grundigt fejl. Langvejs trafikken er bedst med jernbane, medens transport over kortere afstande er god for lastbiler. Men så er spørgsmålet — har vi brug for alle de lastbiler, vi har? Ministeren mente nej, der er, som han sagde, alt for megen tomkørsel, som man ikke blot kan lade manden, der ejer lastbilen om, fordi det bevirker valutaforbrug, og herigennem bliver et samfundsøkonomisk problem. Han sagde videre, at 28 pct. af Danmarks samlede investering optages af transportmidler, og dette er i forhold til transportbehovet alt for meget.

Om muligheden for en koordinering i nær fremtid, stillede han sig ikke særlig optimistisk. Transportkategorierne står skarpt over for hinanden, og de synes hver for sig, at deres problemer er størst, men han mente alligevel, at en koordinering på frivillig basis, var at foretrække frem for indgriben fra lovgivningens side, og som slutbemærkning sagde han, at tiden nu er moden til at organisationerne må se at finde hinanden.

Efter Carl Petersens foredrag, der var fremført på en herlig gemytlig måde, udspandt der sig en

livlig debat, og som afslutning tilsagde landsoplysningsudvalgets formand, Carl Petersen, lokomotivmændenes støtte også i hans nye stilling som indenrigsminister.

*

Torsdagens foredragsemne var »Det internationale samarbejde — FN«. Foredragsholderen var redaktør Carl Aage Redlich, der indledede med at minde om, at det nu er 10 år siden at FN blev oprettet.

Om den verdenspolitiske situation sagde han, at den for et år siden så temmelig håbløs ud, men i dag ser det betydeligt lysere ud. Der er megen good will i sigte, men man må alligevel vogte sig for bløjet optimisme. Den gærende uro verden rundt er som en krudttønde, der let kan fænge.

Efter kort at have berørt de små nationers ringe indflydelse i det store verdenskor, og advarsel mod tanker om et FN uden Rusland, gik han over til at behandle det internationale samarbejde. Redlich påviste, at det er en tvingende nødvendighed med international samarbejde, hvis menneskeheden beståen skal sikres, og han påpegede arbejderorganisationernes opgaver på dette punkt også.

Den resterende del af foredraget formede sig som en oversigt over FN's opbygning og en redegørelse for FN's opgaver og virke. Især beskæftigede foredragsholderen sig indgående med FN's hjælpeorganisationer, hvis arbejde på det sociale, sundhedsmæssige og økonomiske område han skildrede på en så vækkende måde, at enhver forstod rigtigheden af afslutningsbemærkningen om, — at varig fred og fremgang går over samarbejde på det sociale og økonomiske område.

Foredraget efterfulgtes af en god debat med flere forskellige deltagere, og redaktør Redlich afsluttede eftermiddagen med en lille oplysning, der manede til eftertanke. FN's årlige udgifter er kun halvt så store, som det, det koster at bygge et moderne slagskib, og Danmarks andel i udgifterne beløber sig kun til 2,5 millioner kroner eller ikke mere end 60 øre pr. indbygger, og det må vi allesammen kunne undvære med glæde, når det gælder fredens, frihedens og sikkerhedens bevarelse.

*

»Hvilken betydning evt. indførelse af industriforbund vil få for tjenestemandorganisationerne«, var et emne, der var tiltænkt Kaj Lindberg som sekretær for DSF, men forståeligt nok måtte han på grund af sin indtrædelse som trafikminister melde fra, og i stedet holdt sekretær i AOF Thorvald Petersen foredraget.

Det var ingenlunde nogen dårlig stedfortræder, der her var sendt, Thorvald Petersen behandlede emnet på en frisk og underholdende måde, så han hele tiden var i fuld kontakt med forsamlingen. Industriforbundstanken belyste han fra forskellige sider, og skitserede kort de forskellige former, hvorunder industriforbund kunne tænkes dannet. Han omtalte en del faktorer, der må tages med ind i billedet, når industriforbund skal oprettes. Af disse skal nævnes, Arbejdsgiverforeningens styrke, faglærte kontra ufaglærte, samarbejdsudvalg og DSF.

Foredraget gav anledning til stor diskussion, blandt andet om DLF's tilslutning til DSF. Her del-

tog også vore gæster ivrigt, og særlig vor svenske vens fremstilling af den svenske organisationsform vakte tilhørernes interesse.

Thorvald Petersen sluttede herefter af med en omtale af de vanskelige økonomiske vilkår den socialdemokratiske presse har at arbejde under, og gav et eksempel på, at Social-Demokraten havde mistet 27.000 kr. i annonceindtægt på grund af et angreb på personaleforholdene i det annoncerende firma.

*

Foredragsrækken afsluttedes med politiadvokat Aage Lotingas foredrag om »Årsagerne til at børn og unge mennesker bliver kriminelle og asociale«. Foredraget var yderst interessant og tankevækkende på en populær og letforståelig måde, og det var kun modvilligt kursisterne gav slip på politiadvokaten, efter et samvær, der strakte sig langt ud på eftermiddagen.

Det lakker mod enden.

Så var vi kommet frem til den sidste kursusdag, hvor gruppearbejdet afsluttede den egentlige kursusvirksomhed. Ved fælles hjælp fik man borde og andet inventar sat på plads, og studieværelserne og feriehjemmet i det hele taget blev bragt tilbage i de normale rammer, så det hele var i mønsterværdig orden, klar til at modtage årets sidste gæster — de svagføre, som foreningen havde påtaget sig at være værter for i de følgende otte dage.

Om aftenen samledes alle til en lille afslutningsfest, der i år fik et ekstra højtideligt præg. Kl. 20 samledes alle nede ved balustraden til indvielse af en række nye kulørte lygter, der efter gæstesæsonens afslutning er stillet op her, og som nu, når de er tændt i mørkningstimerne, danner den smukkeste tænkelige ramme om indkørslen til feriehjemmet. Lygterne, der er et nyt led i bestræbelserne for at skabe hyggelige omgivelser ved vort feriehjem, er lavet af et af foreningens trofaste medlemmer og venner, pens. lokomotivfører Kjær Knudsen, Nyborg, der gennem denne aktive indsats har ønsket at vise, at den gamle garde stadig levende og interesseret følger foreningens og feriehjemmets trivsel.

Foreningens formand E. Greve Petersen holdt en kort indvielsestale, hvori han takkede for indsatsen og mindede om det smukke og symbolske i, at netop deltagerne i et tillidsmandskursus, der er et bredt udsnit af foreningens ungdom, var med til at modtage denne gave fra de gamle.

Efter denne lille højtidelige optakt til aftenen, fortsattes der med en munter underholdning af stedlige aktører, og senere mandede samværet ud i den lodigere del af afslutningsfesten, der gav kursus den kammeratlige og værdige afslutning, vi er vant til. Ros og tak lød fra forskellige talere til alle sider, både til ledere, arrangører og organisation, og også feriehjemmets økonoma gennem mange år, frk Petersen og hendes personale, blev der tænkt på. Også gæsterne følte trang til at give udtryk for deres taknemmelighed for opholdet og samværet, og fra flere af dem lød der varme ord for udvidelse af samarbejdet organisationerne imellem.

Lokomotivfyrbøder P. E. Poulsen, Aarhus.

»Vejlekassen«

Statsbanepersonalets private gensidige Hjælpekasse »Vejlekassen« afholdt ordinært repræsentantskabsmøde i København den 13. juni 1955 med følgende

Dagsorden:

1. Valg af ordstyrer og sekretær.
2. Beretning.
3. Regnskab.
4. Valg af:
 1. Næstformand.
 2. Forretningsfører.
 3. 1 revisor og en revisorsuppleant.
5. Fastsættelse af lønninger.
6. Eventuelt.

Formanden, stationsmester P. H. Pedersen, bød velkommen og udtalte følgende mindeord om afdøde forretningsfører L. Mandrup Poulsen:

»Lørdag den 26. februar 1955 afgik forretningsfører Mandrup Poulsen ved døden efter kort tids sygdom. Mandrup Poulsen har været knyttet til »Vejlekassen« siden 1919 og blev i 1938, da jernbaneorganisationerne overtog kassen, ansat som forretningsfører. Han var i de mange år den drivende kraft i det daglige arbejde, og ingen glædede sig mere end han over kassens fremgang. I kraft af sin enestående energi og store personalekendskab var han en uvurderlig arbejdskraft for kassen, hvorfor han bliver vanskelig at erstatte.

Vi i repræsentantskabet lærte ham at kende som den dygtige forretningsfører og gode kammerat, og vi vil bevare mindet om Mandrup Poulsen til sene tider.

Endvidere er siden sidste repræsentantskabsmøde et mangeårigt medlem af repræsentantskabet, skibsmaskinmester I. P. Hansen, Korsør, afgået ved døden. I. P. Hansen nærede stor interesse for »Vejlekassen«, og han havde sin store andel i den gode tilslutning fra søfartspersonalet. Også mindet om I. P. Hansen vil vi bevare til sene tider.

Togfører N. J. Olsen valgtes til *ordstyrer* og overtrafikassistent C. A. Larsen valgtes til *sekretær*.

Togfører Olsen takkede på begge vegne for valget og foretog navneopråb. Sekretær J. K. F. Jensen og stationsforstander P. Højbjerg havde begge meldt forfald. I stedet for var mødt pakmester J. P. Petersen og overtrafikassistent C. A. Larsen.

Formanden aflagde herefter *beretning* om virksomheden i det forløbne år.

Fremgangen i medlemstallet er i 1954 fortsat, således at det pr. 31. december 1954 var 25.787 mod 25.327 den 31. december 1953. Af medlemmerne er 2.231 kontingentfrie mod 2.210 året før, idet der i 1954 er afgået 165 kontingentfrie ved døden, medens de i 1884 fødte medlemmers antal udgør 186.

Af medlemmerne er

114	fyldt 90 år
515	mellem 80—90 år
1.602	» 70—80 »
2.767	» 60—70 »
3.603	» 50—60 »
2.622	» 40—50 »
8.513	» 30—40 »
5.891	» 20—30 » og
160	under 20 år.

Der er i 1954 indmeldt 985 nye medlemmer, medens der i 1953 indmeldtes 1.222 nye medlemmer. Denne forholdsmæssige tilbagegang må imidlertid ses på baggrund af de langt færre antagelser i aspirantstillinger ved D. S. B., et forhold, som de faglige organisationer kan tale med om.

Af dødsfald har der været 272, heraf er de 165 døde efter det 70. år. Aktuaren havde beregnet 470 dødsfald blandt vore medlemmer.

I 1954 er der udmeldt 138 mænd og 114 kvinder. Med undtagelse af 10 tilfælde er årsagen afsked eller skilsmisse.

Fremgangen i kontingentindtægten har været 7.304 kr. og i renteindtægten 11.455 kr.

Udbetalingen til dødsfald er faldet med 10.704 kr., men da gennemsnitsudbetalingen praktisk taget er uændret, skyldes nedgangen det mindre antal dødsfald (272 mod 281 i 1953).

Formuefremgangen har været næsten 158.000 kr. Obligationerne har et pålydende på 4.015.500 kr. og er i regnskabet optaget til 3.544.203,25 kr. Der er anvendt 42.247 kr. til nedbringning af kurserne, men alligevel ligger optagelsesværdien ca. 340.000 kr. over obligationernes børsværdi pr. 31. december 1954. Kurserne bør følgelig også fremover søges nedbragt.

Renteindtægten dækker over 76 pct. af dødsudbetalingerne.

Formanden sluttede med en tak til styrelsen, repræsentantskabet og de mange trofaste tillidsmænd ude i landet for godt samarbejde i det svundne år.

Dirigenten forespurgte, om repræsentantskabet kunne tiltræde styrelsens forslag om antagelse af trafikkontrolør Haarby Andersen som fungerende stedfortræder. Styrelsens forslag blev enstemmigt godkendt.

Ingen begærede iøvrigt ordet til formandens beretning, der herefter godkendtes.

Regnskabet.

Den fungerende forretningsfører, overtrafikassistent M. S. Lyngesen forelagde regnskabet, idet han udførligt omtalte de enkelte poster; meddelte, at forretningsfører Mandrup Poulsen havde lavet det meste af regnskabet. Takkede styrelsen, revisorerne og Haarby Andersen for den hjælp, de havde ydet ham ved overtagelsen af forretningsførerposten.

Kontingentet har været 281.715 kr. Indvundne *renter* 163.454,02 kr., *kursvinding* ved udtrækning af obligationer 5.073,00 kr. Den samlede indtægt har været 513.707,02 kr.

Til 272 dødsfald er der udbetalt 212.980 kr. Repræsentantskabsmøder m. fl. har kostet 4.780,90 kr. Til præmiereserver er henlagt 36.621 kr., hvorefter det samlede overskud har været 226.855,09 kr.

Heraf er til sikkerhedsfondet henlagt 2.895 kr. Til nedbringning af obligationskurser er anvendt 42.246 kr. og til § 19-fondet er henlagt 181.713,00 kr.

Statsobligationernes pålydende er 1.373.500 kr. Der er købt obligationer for 288.000 kr. og udtrukket 33.000 kr.

Kreditforeningsobligationernes pålydende er 2.642.000 kr. Der er købt obligationer for 30.000 kr. — solgt for 54.400 kr. og udtrukket for 16.000 kr. Obligationernes samlede pålydende er 4.015.500 kr., men er i regnskabet optaget til 3.544.203,25 kr. Kassebeholdningen var 95.510,93 kr.

Forsikringsfondets beholdning udgør 2.711.921 kr. Sikkerhedsfondet 168.947 kr., kassereguleringsfondet 15.254,18 kr. og § 19-fondet 743.592,18 kr.

Der er grund til at fæstne sig lidt ved obligationerne, idet disse er opført med 3.544.203,25 kr., men deres børsværdi var den 31. december 1954 3.203.736 kr., altså ca. 340.000 kr. mindre end de er opført til, og bedre er det jo ikke blevet siden da. Det spiller selvsagt ingen rolle, da vi ikke er tvunget til at realisere, men da der vel er udsigt til, at der vil ske en opadgående bevægelse i obligationerne, må vi af regnskabsmæssige grunde i dette og eventuelt i de kommende år nedskrive vore obligationsbeholdninger stærkere end sket er i de senere år.

En sådan nedskæring vil influere på § 19-fondet, således at der i hvert fald ikke i den nærmeste fremtid bør spekuleres på en forhøjelse af ydelsen til medlemmerne.

Siden 1. januar har vi købt obligationer til et pålydende af 162.000 kr., og det må være rigtigt at udnytte de lave kurser til køb af obligationer. Da vi jo ikke regner med at skulle bruge af de således anbragte midler, må det være bedst at købe de langfristede obligationer, der står med de lave kurser. Således kan S 2007 købes for 80½ og giver en effektiv rente på 6,83 pct.

Der er siden 1. januar udtrukket 53.500 kr. i obligationer, hvilket giver en kursgevinst på 5.147 kr.

Om 1955 kan foreløbig siges, at det regnskabsmæssigt tegner lige så godt som 1954.

Regnskabet godkendtes uden at nogen begærede ordet.

Valgene.

Til næstformand genvalgte lokomotivfører E. Greve Petersen, til forretningsfører nyvalgte overtrafikassistent M. S. Lyngesen. Kontorchef R. Hansen genvalgte som revisor med maskinarbejder Peter Jørgensen som suppleant.

Lønningerne.

Lønningerne fastsattes uforandrede.

Under eventuelt takkede M. S. Lyngesen på Greve Petersens og egne vegne for valget.

Herefter sluttede mødet.

C. A. Larsen, P. H. Pedersen,
mødets sekretær. formand.

Det »umættelige behov«s begrænsning

Blot en enkelt bemærkning i anledning af C. L. Skjoldbo's iøvrigt udmærkede artikel i nr. 19.

Det er at tillægge vi reklamefolk alt for stor betydning, når man mener, at vi kan »skabe et behov«. Vi kan derimod, hvis vi kan vort håndværk. »vække et behov«.

Selv om vi var nok så dygtige og udsendte nok så mange »falske toner«, ville vi ikke være i stand til at *skabe* et behov for nertzpelse under Ækvator eller bikini-badedragter på Nordpolen.

Vi kan derimod *vække* et behov, således blandt andet behovet for en stadig bedre levestandard. Om lykken så følger med den bedre levestandard, ja, det er en anden sag.

M. B. Hedegaard.



Tak

Hjertelig tak for venlig opmærksomhed ved fhv. lokomotivfører *Georg P. C. Nielsens* bisættelse.

De efterladte.

Hjertelig tak for al venlig opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum.

J. P. L. Larsen, Korsør.

Jubilæum

Tirsdag den 8. november kan lokomotivfører *C. Leegård*, Nyborg, fejre sit 40 års jubilæum som lokomotivmand ved *D. S. B.*

Leegård, der gennem flere år har været stationeret i Nyborg, er her kendt som en god og dygtig kammerat, hvilket har skaffet ham mange venner.

Med tak for tiden, der er gået, ønsker afdeling 19 et hjerteligt til lykke med de bedste ønsker for fremtiden og fortsat godt samarbejde.

S. A. J.



Mandag den 7. november kan lokomotivfører *C. V. Sørensen*, Lindeallé 6, Brande, fejre sit 40 års jubilæum ved *D. S. B.*

Jubilæren begyndte som ekstrahåndværker den 7. oktober 1915 i Aalborg, blev ansat som reservelokomotivfyrbøder samme sted året efter den 22. oktober og blev udnævnt til lokomotivfyrbøder i Struer den 1. december samme år. Opholdet her blev imidlertid ikke af lang varighed, idet Sørensen forflyttedes til Aalborg den 1. december 1917, og her forblev han, indtil han den 1. juli 1931 forfremmedes til lokomotivfører i Brande.

Organisationsarbejdet har altid haft Sørensens udelte interesse, og han var i sin lokomotivfyrbødertid Aalborg lokomotivfyrbøderafdeling en habil formand igennem flere år. Det varede da heller ikke længe, inden vi her i Brande opdagede Sørensens evner, og han blev kort tid efter sin ankomst hertil valgt til afdelingsformand, et hverv, han til medlemmernes fulde tilfredshed beklædte gennem en årrække. Selv den dag i dag går Sørensen med liv og lyst op i afdelingens arbejde, og vi havde den fornøjelse på sidste generalforsamling at indvælge ham i bestyrelsen.

Til de mange hilsener, *C. V. Sørensen* sikkert får den 7. november, følger afdeling 43 sin, idet vi takker for veludført gerning og ønsker held og lykke i tiden fremover.

H. Aa. C.

Søndag den 13. november kan lokomotivfører *V. L. Nielsen*, Helsingør, fejre sit 40 års jubilæum.

Nielsen blev udnævnt til lokomotivfyrbøder i Brande, men kom ret hurtigt tilbage til 1. Distrikt. Ved udnævnelse til lokomotivfører blev Nielsen forflyttet til Lunderskov, hvorfra han med en mellemlanding i Hillerød kom til Helsingør.

»Brande-Nielsen« er kendt af mange lokomotivmænd for sin træfsikre replik og sit altid gode og ligevægtige humør, der har skaffet ham venner overalt. Dertil er »Brande-Nielsen« en pligtopfyldende lokomotivmand.

Kammeraterne i afdelingen ønsker til lykke med dagen og fremtiden og takker for de svundne år.

O. H. N.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum frabedes venligst.

C. L. Preisler.



Forflyttet efter ansøgning pr. 1-11-55.

Lokomotivførerne:

H. Hansen (Veber), København Gb., til Helgoland.

E. G. Villumsen (Ørvad), København Gb., til Helgoland.

Lokomotivfyrbøderne:

B. L. Jensen, Gedser, til Esbjerg.

J. S. Jakobsen, Fredericia, til Esbjerg.

Byttet tjenestested efter ansøgning pr. 1-11-55.

Lokomotivfyrbøderne:

E. J. Svensson, Næstved, og *J. S. Jensen*, København Gb.

Dødsfald.

Elektrofører *P. T. Povlsen*, Enghave, er afgang ved døden den 28-10-55.

MEDLEMSLISTEN

Optaget som ekstraordinært medlem pr. 1-11-55.

Kontorist *C. F. C. Noltensmejer*, Frederiagade 82, København K.

Besøget i Radiohuset

Det meddeles i forbindelse med besøget i Radiohuset den 20. ds., at Statsbanerne ikke har kunnet imødekomme, at familiefripen til pensionister og disses hustruer holdes udenfor det årligt tildelte antal.

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

KØB HOS ANNONCØRERNE

Drevsen & Nellemann

NYBORG - TELF. 25 og 189
Isenkram-, Støbejods-, Glas-, Porcelæn- og
Udstyrforretning

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.

vi 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 Tjene-tebrug.
Deres Sv. ek. sse giver Tilskud.

Nyborg Lignestemagasin

K. Jacobsen Snedkermester
Besøger alt vedr. Begravelse el.
Lighænding. Grdl. 1897
v/ Slottet . Tlf. 171

Radio-Magasinet

Østfyns største Grammofon-
Pladelager
Nørregade 13 . Telf. 1060

HJORTSHØJ CHRISTENSENS Tandteknik

NYBORG - TELF. 920

C. Knackstredt

Tlf. Nyborg 550

Spec.: Kranse, Buketter,
Planter og Potte-Kultur
Direkte Salg fra Drivhus
Ingen Butiksøje
derfor billigste Priser

RICHARD LEHN

1. Kl. Herreekvipering Tlf. Nyborg 68

Til daglig og Fest

»BORGERFORENINGEN«

Tlf. NYBORG 1313 altid bedst H. Nicolaisen

N. Urban Sørensen

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

Det er altid
TOP-tid

ØSTJYSKE 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

AARHUS PRIVATBANK

Aarhus

København

Aktieselskabet

Aarhus Discontobank

Tlf. 20 188

Kontor: Søndergade 9

Fisk - Vildt - Fjerkræ

PRØVEN

FR. ALLE 139 . TLF. AARHUS 25322

Arbejder Spare- og Laanekassen for Aarhus og Omegn

de Mezasvej 1 Østergade 4 Tordenskjoldsgade 37
Tlf. 3 0333 Tlf. 2 6255 Tlf. 6 8166

Indskudskapital ca. 46.6 Mill. Reserver ca. 4.8 Mill.

Køb hos annoncererne



Brdr. Jensen

Fr. Alle 112 . AARHUS . Tlf. 4520

Storaarhusianske Mejerier

Mælk fra tuberkulinprøvede Besætninger

S. Bendtsen & Co.s Eftl.

Skræderforretning

Rvesgade 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

LEDIG

THÜRMEERS
originale Snittøj