

# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

NUMMER 13 · 5. JULI 1956 · 56. ÅRGANG



Statsbanepersonalets priv. gens. Hjælpekasse (Vejlekassen)

**FIONETTE**

Regnfrakker

Ligeså **UUNDVÆRLIG**  
jernbanen er for trafikken er



**Statsanstalten for Livsforsikring**

Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V

## Uden Udbetaling



Som Tjenestemand kan De købe Herre- og Damekonfektion, Kjoler, Dreng-, og Pigetøj 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

Har De tonen?



Den friske, milde læskedrik fra Tuborg

**HB**

forbrugernes  
egen  
virksomhed

HOVEDSTADENS BRUGSFØRENING



**Vesterbros Ligkistemagasin**

Chr. F. Christensen  
Enghavevej 31  
Telefon: Eva 1404

Begravelse og Ligbrænding  
besørges paa bedste  
og billigste Maade

Søn- og Helligdage privat: Hørdumsgade 37, Telefon Eva 5193

**Dansk Maskinpakning A/S**

Amaliegade 41  
København  
C. 12528



Klingseyvej 6, Kbhvn.  
Telefon Damsø 3132



**SIGI**

Hygiejniske Gummivarer  
Katalog gratis

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

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

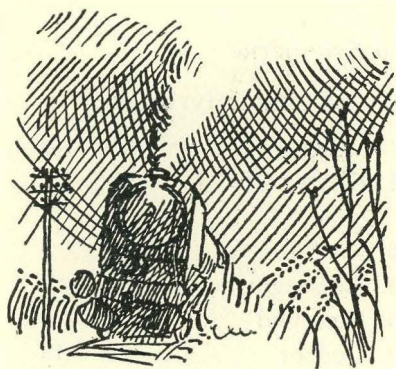
**I. B. Schilder**

Nørregade 7  
København K

**De forenede Kulimportører**

**KUL og KOKS**

Holmens Kanal 5 . København K  
Telefon 211



## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 13 - 56. ÅRGANG

5. JULI 1956



### Indhold:

Medlemsflertal for tilslutning til DSF .....	171
Jubilæumsancenitet og -gratiale .....	172
Formandsskifte i svenske lokomotivmænds distriktsorganisation .....	172
Aldersrentens størrelse .....	173
Statsbanernes indtægter og udgifter .....	174
Besøget på NOHAB .....	175
Fra medlemskredsen .....	179
Tillidsmandskursus i Dansk Postforbund .....	179
Skal vi sidde os syge — eller stå op? .....	179
Stemmesedlen .....	180
Samarbejdsudvalgene .....	181
Ændring i funktionsvederlag ..	182
Under DLF .....	183
Personalia .....	183

### Forsidebillede:

*Et muntert liv udfolder sig på stranden nedenfor vort feriehjem.*



### Redaktører:

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

### Redaktion og ekspedition:

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

Frederiksberg Bogtrykkeri  
Howitzvej 49.

## Medlemsflertal for tilslutning til De samvirkende Fagforbund

Den 29. juni 1956 betegner en milepæl i Dansk Lokomotivmænds Forenings historie. Et afgørende flertal har vedtaget, at organisationen skal søge optagelse i De samvirkende Fagforbund. Stemmefordelingen, som ikke lader nogen tvivl tilbage, gav til resultat, efter stemmeudvalgets optælling førnævnte dato, at der blev 1258 ja-stemmer og 721 nej-stemmer, medens 25 stemmesedler var ugyldige eller blanke. I alt var udsendt 2317 stemmesedler og heraf indkom 2004.

Denne tilkendegivelse hviler på en mangeårig baggrund, hvor stærke bestræbelser har været sat ind på, at frembringe det nu opnåede resultat. Majoritetsafgivelsen er så klar, at selv om de ikke afgivne stemmer, i alt 313, var faldet som nej-stemmer, så havde der alligevel været en uomtvistelig afgørelse.

Hovedbestyrelsen kan kun med tilfredshed notere sig det store tilslutningsflertal, og den opfatter det som en anerkendelse af de tanker, den har nedfældet i diskussionen gennem årene. Hensynet til organisationens arbejdsvilkår har været det tungeste lod i vægtskålen ved hovedbestyrelsens argumentation for indmeldelse. Det er givet, at ledelsen i første instans har udviklingstendenserne i dansk organisationsliv stærkest og føleligst inde på livet, og det er givet, at ledelsen herudfra stadig søger at manøvrere sig i den gunstigste mulige position.

Som arbejdsvilkårene efterhånden udvikler sig for os, under den langsomme men sikre omdannelse af samfundsøkonomiens struktur, er det presserende for os at søge tilslutning til de organer, der skal have afgørende indflydelse på kommende ændringer i det danske samfund. Vi skal på den ene side være med og give dem hele vor styrke og på den anden med rank ryg være med til at høste goderne fremfor som gøgen, at suge næring af det andre møjsommeligt gør til liv.

Medlemmet har gennem stemmesedlen talt. Et »slag« er udkæmpet, og fremtidens kendsgerninger vil fastslå det uomgængelige i den trufne afgørelse. Det ønskes og håbes, at de, der har repræsenteret det modsatte synspunkt, vil tage et loyalt standpunkt til afgørelsen; thi eventuel bitterhed vil kun have negativitet til følge. Det gælder om nu, at medlemmerne samler sig om organisationen og med stærk vilje går til opgaverne. Disse vil i fremtiden være af ikke ringe karat. Vore problemer i henseende til løn- og tjenestetidsmæssige forhold vil i de førstkomende år blive af meget stor omfang, og hovedledelsen vil have al støtte behov — først og fremmest gennem medlemmernes ubrydelige sammenhold — dernæst gennem de organer vi med den trufne afgørelse vil søge støtte hos.



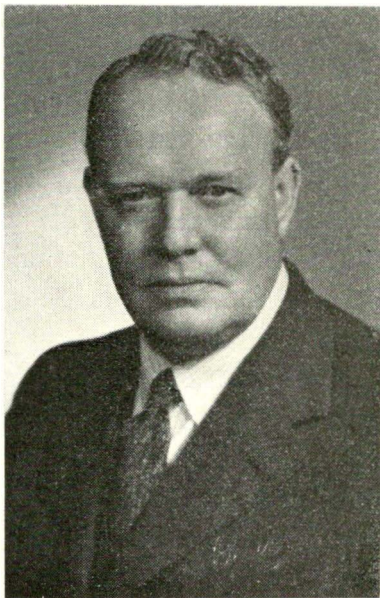
**Formandsskifte  
i svenske lokomotivmænds  
distriktsorganisation**

De svenske lokomotivmænds distriktsorganisation under Svenska Järnvägsförbundet har på sit årsmøde valgt ny formand.

Lokomotivfører A. J. Malm, der de sidste 11 år har stået som leder af distriktsorganisationen, er fratrådt på grund af alder, og i stedet er valgt lokomotivfører John Carlsson.

Begge er de velkendte blandt danske lokomotivmænd gennem den ubrudte række organisatoriske kontakter, det nordiske samarbejde ganske naturligt fører med sig, og begge har de sat deres præg på de fælles problemer, der behandles.

Dansk Lokomotivmands Forenings repræsentanter har altid sat stor pris på Malms vilje til og indsigt i at løse foreliggende fælles spørgsmål, og vi tvivler ikke om, at denne linie vil blive fortsat under Carlssons ledelse. Vi lykønsker ham med det nye hverv og hilser ham velkommen til samarbejdet, medens vi samtidig udtrykker vor taknemtlighed for A. J. Malms virke og medgiver ham ønsket om et langt og velfortjent otium.



John Carlsson.

*Stemmefordelingen i afdelingerne.*

Lokomotivførere o. a.			Lokomotivfyrbødere		
Afdeling	Ja	Nej	Afdeling	Ja	Nej
1. Khvn. Gb. ....	131	67	2. Khvn. Gb. ....	83	35
3. Helgoland .....	74	21	6. Roskilde .....	10	5
5. Roskilde .....	18	11	8. Helsingør .....	9	8
7. Helsingør .....	7	28	10. Næstved .....	11	6
9. Næstved .....	23	9	12. Gedser .....	9	13
11. Gedser .....	15	17	14. Kalundborg ...	12	2
13. Kalundborg ...	14	3	16. Slagelse .....	4	8
15. Slagelse .....	7	7	18. Korsør .....	31	10
17. Korsør .....	34	12	20. Nyborg .....	13	38
19. Nyborg .....	44	33	22. Fredericia .....	52	4
21. Fredericia ...	109	26	24. Padborg .....	21	3
23. Padborg .....	30	9	26. Sønderborg ...	4	2
25. Sønderborg ...	3	3	28. Tønder .....	3	0
27. Tønder .....	7	6	30. Esbjerg .....	17	7
29. Esbjerg .....	46	18	32. Struer .....	13	25
31. Struer .....	14	52	34. Frederikshavn .	1	5
33. Frederikshavn .	5	7	36. Aalborg .....	17	1
35. Aalborg .....	26	11	38. Randers .....	18	5
37. Randers .....	25	21	40. Aarhus .....	51	17
39. Aarhus .....	119	68	42. Viborg .....	4	3
41. Viborg .....	12	20	44. Brande .....	7	2
43. Brande .....	11	6	45. Enghave .....	54	18
45. Enghave .....	54	18	47. Odense .....	22	35
47. Odense .....	22	35	53. Herning .....	13	3
53. Herning .....	13	3			
	863	511		395	210

Udsendte stemmesedler ..... 2317

Indkomne stemmesedler ..... 2004

Ikke indkomne stemmesedler ... 313

I procent fordeler stemmerne sig således:

1258 ja-stemmer ..... 62,8 %

721 nej-stemmer ..... 36,0 %

25 ugyldige ..... 1,2 %

Den samlede stemmeafgivning udgjorde i alt 86,45 %.

## *Jubilæumsanciennitet og -gratiale*

Under henvisning til omtalen i sidste nummer af DLT skal man gøre opmærksom på, at der senere her i bladet vil blive gjort rede for, hvordan man skal forholde sig i henseende til eventuel ændring af jubilæumsanciennitet.

Det kan videre meddeles, at jubilæumsgratiale til jubilarer for tidsrummet 1. april—1. juli d. å. i løbet af nærmeste fremtid vil være klar til udbetaling.

# Aldersrentens størrelse

fra 1. april 1956 ved pension fra stat eller kommune samt ved legatindtægt eller anden privat understøttelse

Af ekspeditionssekretær, cand. jur. *Svend Ebbesen*

(fortsat)

To ægtefæller i en landkommune, der får tilstået aldersrente, inden den ældste af ægtefællerne er fyldt 67 år, og som har en offentlig pension på 3300 kr. årlig, vil få 187 kr. månedlig i aldersrente, hvis udgiften til skat og kontingent udgør 425 kr. årlig. Er pensionen 4900 kr. årlig og udgiften til skat og kontingent 475 kr. årlig, andrager aldersrenten 81 kr. månedlig.

Dersom ægtefællerne venter med at få aldersrente, til den ældste af dem er fyldt 67 eller 70 år, forhøjes deres aldersrente med henholdsvis 10 og 20 kr. månedlig.

Hvis to ægtefæller i en landkommune oppebærer pension fra staten eller fra en kommune med 6000 kr. årlig og betaler 475 kr. årlig i skat og kontingent, kan de ikke få aldersrente, selv om de venter med at søge, til den ældste af dem er fyldt 70 år.

Det understreges endnu en gang, at størrelsen af de anførte udgifter til kontingent og skat er ganske skønsmæssigt anslået, idet navnlig skattens størrelse er afhængig af mange forskellige forhold.

Selv små forskelle i størrelsen af skat og kontingent får indflydelse på aldersrenten, når man har indtægt ved siden af denne.

Der er nu redegjort for aldersrentens størrelse, når man har pension fra staten eller fra en kommune i henhold til en af indenrigsministeren godkendt pensionsvedtægt.

*I det følgende vil der blive givet nogle eksempler på aldersrentens størrelse, når aldersrentemodtagerne ved siden af aldersrenten har legatindtægt eller anden privat understøttelse.*

For disse indtægters vedkommende gælder der ifølge folkeforsikringsloven den særlige regel, at der vil være at bortse fra en trediedel af indtægten. Der vil dog i alle tilfælde kunne bortses fra indtil 300 kr., og der vil højst kunne bortses fra 590 kr. årlig.

*I det følgende er der ved angivelsen af de indtægtsbeløb, man må have for at få aldersrente, regnet med indtægten efter fradrag af udgiften til personlig skat og kontingent til sygekasse m. v., således at alle de indtægtsbeløb, der er anført i det følgende, og som man må have for at få aldersrente, kan forhøjes med de beløb, der betales i skat og som kontingent til sygekasse m. v.*

En enlig mand eller kvinde i København og de dermed ligestillede kommuner, der har en indtægt ved legater eller privat understøttelse på 1770 kr. årlig, og som søger aldersrente før det 67. år, vil få 201 kr. månedlig i aldersrente.

Såfremt pågældende har en årlig indtægt ved legater eller privat understøttelse på 2000 kr., 3000 kr., 4000 kr. eller 5130 kr. udgør aldersrenten henholdsvis 188 kr., 133 kr., 78 kr. og 17 kr. månedlig. Sidstnævnte beløb er den laveste aldersrente i Kø-

benhavn for en enlig, der søger aldersrente før det 67. år.

Hvis pågældende venter med at søge aldersrente til det fyldte 67. eller 70. år, forhøjes de anførte beløb med henholdsvis 10 kr. og 20 kr. månedlig.

To ægtefæller i København, der er omtrent lige gamle og søger aldersrente mellem det 65. og 67. år, vil få den fulde aldersrente 307 kr. månedlig, hvis de har en indtægt ved legater eller privat understøttelse på 2259 kr. årlig. Hvis indtægten andrager 3000 kr., 4000 kr., 5000 kr., 6000 kr. eller 7000 kr. årlig, udgør aldersrenten henholdsvis 266 kr., 211 kr., 156 kr., 101 kr. og 46 kr. månedlig. Den laveste aldersrente for et ægtepar i København, der søger aldersrente før den ældste ægtefælles fyldte 67. år, andrager 25 kr. månedlig. Dette beløb ydes, når indtægten ved understøttelse eller legater udgør 7390 kr. årlig.

Dersom ægteparret venter med at søge aldersrente, til den ældste ægtefælle er fyldt 67 eller 70 år, ydes der udover de anførte beløb henholdsvis 14 kr. og 28 kr. månedlig.

En enlig mand eller kvinde i en købstad eller en flække eller bymæssig bebyggelse på landet med over 1500 indbyggere, der har en indtægt ved legater eller privat understøttelse på 1770 kr. årlig, og som søger aldersrente før det 67. år, vil få 180 kr. månedlig i aldersrente. Såfremt indtægten er 3000 kr., 4000 kr. eller 4770 kr. årlig, vil pågældende få henholdsvis 112 kr., 57 kr. og 15 kr. månedlig i aldersrente. Sidstnævnte beløb er den laveste aldersrente i købstæder og de dermed ligestillede kommuner for en enlig, der søger aldersrente før det 67. år.

Venter pågældende med at søge aldersrente, til han eller hun er fyldt 67 eller 70 år, forhøjes de anførte beløb med henholdsvis 8 kr. og 17 kr. månedlig.

To ægtefæller mellem 65 og 67 år i en købstad, der har legater eller privat understøttelse til beløb 2119 kr. årlig, vil få 281 kr. månedlig i aldersrente (fuld aldersrente). Er indtægten 3000 kr., 4000 kr., 5000 kr. eller 6000 kr. årlig, vil aldersrenten udgøre henholdsvis 232 kr., 177 kr., 122 kr. og 67 kr. månedlig. 23 kr. månedlig er den laveste aldersrente for et ægtepar i købstæder og de dermed ligestillede kommuner, når aldersrenten søges før den ældste ægtefælles fyldte 67. år. Dette beløb ydes, når ægteparrets indtægt ved legater eller privat understøttelse udgør 6810 kr. årlig.

Såfremt de to ægtefæller venter med at søge aldersrente, til den ældste af dem er fyldt 67 eller 70 år, ydes der til de nævnte beløb et tillæg på henholdsvis 13 kr. og 25 kr. månedlig.

I en landkommune vil en enlig mand eller kvinde, der søger aldersrente før det 67. år, og som i le-

gater eller privat understøttelse oppebærer 1770 kr. årlig, få 147 kr. månedlig i aldersrente. Er legat-indtægten eller understøttelsen 2000 kr., 3000 kr. eller 4000 kr. årlig, udgør aldersrenten henholdsvis 134 kr., 79 kr. og 24 kr. månedlig. Hvis indtægten ved legater eller privat understøttelse andrager 4210 kr. årlig, udgør aldersrenten 13 kr. månedlig. Sidstnævnte beløb er den laveste aldersrente i en landkommune for en enlig, der søger aldersrente før det 67. år.

Hvis vedkommende venter med at søge aldersrente til det fyldte 67. eller 70. år, ydes der et til-læg på henholdsvis 7 kr. og 14 kr. månedlig.

To ægtefæller mellem 65 og 67 år i en landkom-mune, der har en indtægt ved legater eller privat understøttelse på 1916 kr. årlig, vil få den fulde aldersrente 243 kr. månedlig. Er indtægten 3000 kr., 4000 kr., 5000 kr. eller 5990 kr. årlig, beløber aldersrenten sig til henholdsvis 184 kr., 129 kr., 74 kr. og 20 kr. månedlig. Sidstnævnte beløb er den lave-ste aldersrente for et ægtepar i en landkommune, når aldersrenten søges før den ældste ægtefælles fyldte 67. år.

Såfremt de to ægtefæller først søger aldersrente, når den ældste af dem er fyldt 67 eller 70 år, for-højes aldersrenten med henholdsvis 10 kr. og 20 kr. månedlig.

Til slut bemærkes, at der gælder følgende me-get vigtige regler: Har en aldersrentemodtager eller dennes ægtefælle indtægt ved personligt arbejde, ses der heraf bort fra et beløb, der ialt svarer til halvdelen af rentens grundbeløb.

Denne regel betyder bl. a., at en enlig mand eller kvinde, der har aldersrente, ud over samtlige de i denne artikel anførte indtægtsbeløb kan have føl-gende indtægtsbeløb ved personligt arbejde, uden at der sker nogen som helst nedsættelse af de i ar-tiklen anførte aldersrentebeløb.

Indtægt i kr. årligt ved personligt arbejde:

I København, Frederiksberg og Gen-tofte m. fl. kommuner . . . . .	1116
I købstæder, Marstal samt i flækker og bymæssige bebyggelser på landet med over 1500 indbyggere . . . . .	1026
I det øvrige land . . . . .	888

For et ægtepar, hvor begge ægtefæller har aldersrente, er forholdet det, at begge ægtefæller til-sammen kan tjene følgende beløb ved personligt ar-bejde, uden at der sker nedsættelse af de i artiklen anførte aldersrentebeløb. Det er ligegyldigt, om det er manden eller hustruen, der har arbejde, eller om de begge har arbejde.

Indtægt i kr. årligt ved personligt arbejde:

I København, Frederiksberg og Gen-tofte m. fl. kommuner . . . . .	1674
I købstæder, Marstal samt i flækker og bymæssige bebyggelser på landet med over 1500 indbyggere . . . . .	1530
I det øvrige land . . . . .	1326

Bortset fra det om arbejdsindtægten oplyste, er der iøvrigt ved de givne eksempler regnet med, at de pågældende ikke har andre indkomster end de anførte ved siden af aldersrenten og ikke ejer for-rue.

## Statsbanernes drifts-indtægter og -udgifter i finansåret 1955/56

I forhold til 1954/55 er indtægten af *personbe-fordringen*, ca. 277,5 mill. kr., steget med ca. 11,6 mill. kr.

Indtægten af *godsbefordringen*, ca. 169,3 mill. kr., er faldet med ca. 0,5 mill. kr.,

indtægten af *postbefordringen*, ca. 20,3 mill. kr., er steget med ca. 1,7 mill. kr., og

forskellige *andre indtægter*, ca. 26,7 mill. kr., er steget med ca. 4,8 mill. kr.

Alt i alt er driftsindtægterne, ca. 493,8 mill. kr., steget med ca. 17,6 mill. kr.

De *egentlige driftsudgifter*, ca. 514,7 mill. kr., er steget med ca. 17,5 mill. kr.

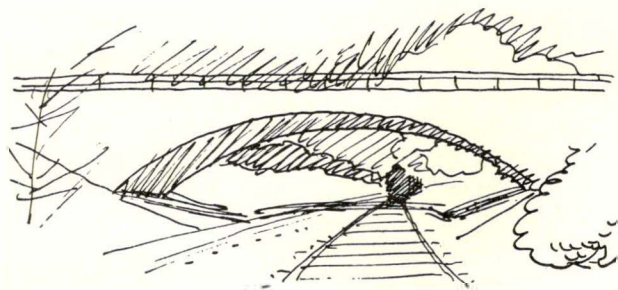
Af stigningen falder ca. 12,3 mill. kr. på lønkonti og skyldes de pr. 1. april 1956 udbetalte nye løn-til-læg ifølge særlig lov samt forhøjelse af regulerings-tilæget pr. 1. april og 1. oktober 1955.

Brændselsudgiften har været ca. 2,7 mill. kr. større end året før, medens udgiften til vedligehol-delse af anlæg (herunder også rullende materiel og færger) er faldet med ca. 1,5 mill. kr.

Driftsresultatet, et underskud på ca. 20,9 mill. kr., er herefter ca. 0,1 mill. kr. bedre end i fjor.

Det samlede regnskabsmæssige resultat af drif-ten under medregning af afskrivning og forrentning, der er steget med ca. 7,0 mill. kr., bliver, at der i 1955/56 er et underskud på ca. 79,1 mill. kr., medens der i 1954/55 var et underskud på ca. 72,2 mill. kr.

	April — marts		Afvigelse
	1955/56	1954/55	
Personbefordring . . . . .	277.480.000	265.930.000	11.550.000
Gods- og kreatur- befordring . . . . .	169.260.000	169.740.000	÷ 480.000
Postbefordring . . . . .	20.310.000	18.580.000	1.730.000
Andre indtægter . . . . .	26.740.000	21.950.000	4.790.000
Indtægter i alt . . . . .	493.790.000	476.200.000	17.590.000
Driftsudgifter . . . . .	514.740.000	497.230.000	17.510.000
Driftsoverskud . . . . .	÷ 20.950.000	÷ 21.030.000	80.000
Afskrivning . . . . .	21.260.000	18.760.000	2.500.000
Forrentning . . . . .	36.940.000	32.430.000	4.510.000
Statens tilskud til driften . . . . .	79.150.000	72.220.000	6.930.000



## Besøget på NOHAB

Når man vender hjem fra en yderst vellykket rejse, og efter at være faldet ind i de vante folder igen, og ser tilbage på de oplevelser og indtryk, rejsen har givet, træder alle besværligheder, der var forbundet med rejsen, fuldstændig i baggrunden, og — som i så mange andre tilfælde her i livet — man tæller kun de lyse timer, og på Nohab-rejsen var de lyse timer i et sandt overflod, alle rejsebesværligheder er glemt, der er overhovedet ikke plads til dem i tankerne mere.

Det var jo en vinterrejse vi var på, og selvom ingen af os havde troet, at vejrguderne ville være så ondskabsfulde, var vi dog forberedte på det der kom, og på ægte lokomotivmandsvis tog vi denne del af rejsen med humøret i behold.

Besøget på NOHAB, og den dermed forbundne rejse, var jo noget udover, hvad vi ellers er kendte med indenfor foreningens besøgsvirksomhed. Deis skulle vi — omend ikke til et fremmed land — så dog besøge en virksomhed, der lå uden for vort eget lands grænser, og dels var hele besøget — på grund af den store aktualitet det havde for deltagerne — tilrettelagt på en sådan måde, at der i den forholdsvis korte tid, der var til rådighed, ville blive lejlighed til at gøre så indgående studier som overhovedet muligt.

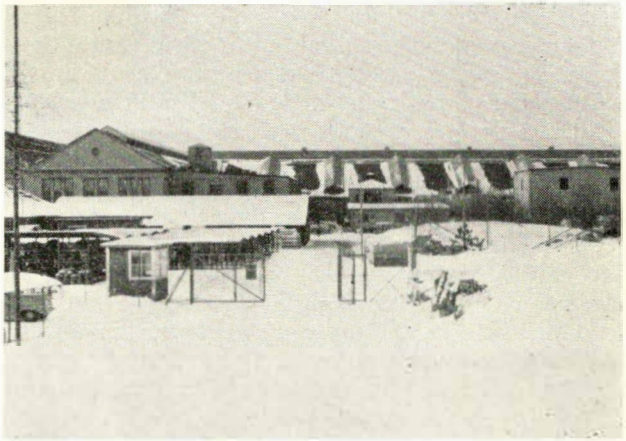
For at kunne nå de mål, vi havde sat os i forbindelse med dette besøg, var rundgangen på virksomheden NOHAB nedsat til det kortest mulige, således at den herved indvundne tid, kunne udnyttes til det der var rejsens hovedformål, studiet af MY-lokomotivet. Herudover, havde vi allieret os med statsbanernes maskinafdeling, og herfra fået stillet afdelingsingeniør Risbjerg Thomsen til rådighed som teknisk rejseleder, en disposition, der skulle vise sig at være den mest afgørende faktor for hele rejsens heldige gennemførelse.

Rejsen var — som man vil kunne se — forud tilrettelagt som en decideret studierejse, dog — selvfølgelig — med nødvendige pusterum, der skulle jo også gives deltagerne lejlighed til at nyde lidt af den skønne egn, vi besøgte. Vi var jo i Sverige, og det endda på et tidspunkt, hvor dette land viser sig fra en af sine allersmukkeste sider.

Som det sikkert vil være læserne af dette bekendt, ligger NOHAB i Trollhättan, en by, der vel indtil vi herhjemme stiftede bekendtskab med MY-lokomotivet, var bedst kendt i forbindelse med de berømte kraftværker, der er beliggende ved Trollhättanfaldet, ligesom Götaelven og Götakanalen, der også findes ved denne by, er velkendte navne herhjemme.

Selve Trollhättan er — rent indbyggermæssigt — ingen særlig stor by, idet den kun tæller omkring 25.000 indvånere. Er byen således ikke stor i indbyggertal, kan den dog prale med storhed på et andet område, idet den har en endda ret stor udstrækning. Det kan således nævnes, at byen på den længste led er ca. 7 km, hvilket sikkert kan fortælle lidt om, at Trollhättan trods alt er en stor by.

Trollhättan er en udpræget industriby. Foruden NOHAB, der jo var vort hovedmål, er her belig-



*Indgangen til NOHAB klædt i vinterdragt.*

gende en række større og mindre industriforetagender, blandt andet — hvad der måske ikke er kendt herhjemme — ligger der i byen en ret stor automobilfabrik. Industrivirksomhederne er hovedsageligt placeret indenfor jernindustrien, så vi lokomotivmænd kunne med rette føle os hjemme her, idet smede og maskinarbejdere er så absolut i over-tal, så vi var jo således iblandt gamle fagfæller. At der er mange industrivirksomheder, fik vi bevist i tørre tal, idet man fortalte os, at ca. 90 pct. af byens mandlige indbyggere var beskæftiget på de forskellige virksomheder, et tal, der sikkert vil kunne tale for sig selv.

Efter ankomsten til Trollhättan blev vi indkvarteret på hotel Bele, der var beliggende på byens hovedgade. Vi fik her, meget apropos, et yderligere bevis på, at vi var kommet til en by, der ikke selv regnede sig blandt de mindste, idet hovedgaden bar det, også herhjemme, godt kendte navn »Kungsgatan«. Det skal dog med det samme — til beroligelse for vore hustruer — oplyses, at den Kungsgatan vi boede på, overhovedet intet havde tilfælles med sin berømte navnefælle i Stockholm, tværtimod — gaden her virkede uhyre provinsiel og overmåde hyggelig.

Hotel Bele var et nydeligt og rent hotel, dog uden særlige bekvemmeligheder, men hvad — det virkede såmænd meget hyggeligt at stifte bekendtskab med et gammeldags servanstel, selvom det skal indrømmes, at man — grundet manglende erfaring — havde sine vanskeligheder med at få vandet til at slå til, og det navnlig for de af os, hvor ansigtet med årene er blevet noget større, end det var da vi selv tidligere var henvist til den slags porcelænsmonstrummer.

Da vi var blevet velindkvarteret, samledes vi om et veldækket »smørgåsbord«, og dersom der overhovedet er noget, der kan komme ind under begrebet »vederfares al retfærdighed«, da må den måde de kulinariske opstillinger her blev raseret på, absolut komme ind som en fin fin nummer eet. Alt forsvandt som dug for solen, og at beskrive vore serveringsdamers forbavselse herover, er ganske umuligt, det skulle ses.

Efter spisningen var aftenen til fri rådighed, en frihed, der ganske naturligt skulle udnyt-

tes til en nærmere undersøgelse af, hvordan ophævelsen af »motbogssystemet« virkede i gamle Sverige. Vi havde jo set herhjemme i aviserne, at dette system var ophævet, og man bedyrede endvidere heroppe, at dette var rigtigt, og tilføjede endda, at man var glad for det. For os, der beærede byens fineste restaurant med vort besøg, virkede det nu nærmest som om man havde glemt at underrette restauratørerne om dette gode, idet bare indkøbet af en almindelig — ikke særlig kraftig — svensk øl, var betinget af, at man også købte et stykke smørrebrød. Når man her tager vor appetit på hotel Bele i betragtning, forstås det sikkert, at sult og tørst ikke just stod i det rette forhold til hinanden, såh — på grund af rejsetræthed, gik vi tidlig i seng den første aften.

Det skulle vise sig at være en uhyre fornuftig disposition, dette med at gå tidligt i seng, thi allerede klokken halv otte næste morgen måtte vi forlade Morfeus blide arme, der stod en lang dag foran os, og da aftalen med NOHAB lød på, at vi skulle afhentes i busser klokken ni, måtte vi op for at kunne nå såvel morgenbadet i servanten som morgenkaffen, hvilket gik som det skulle, vi var alle parate og forventningfulde da vi startede præcis klokken ni.

På NOHAB samledes vi i firmaets forelæsnings-sal, der er beliggende i laboratoriebygningen, hvor vi på det hjerteligste blev budt velkommen af NOHABs direktør Per Odelberg. Direktøren gav efter sin velkomst et kort rids over firmaets historie, ligesom man redegjorde for de forskellige produktioner man beskæftigede sig med. Vedrørende den aktuelle storleverance til DSB, der jo var baggrunden til vort besøg, udtalte Odelberg, at vi havde et godt billede på såvel skandinavisk som international samarbejde, og han udtalte i forbindelse hermed, at det var urigtigt at benævne MY-erne som svenske lokomotiver, da motorer og generatorer jo fremstilledes af General Motors i USA. Hertil kommer så, at danske firmaer i stor udstrækning er underleverandører, alt i alt var MY-eren et barn af vor tid, et godt bevis på et samarbejde, der går langt ud over det enkelte lands grænser.

Videre udtalte direktøren, at det ikke var første gang man fra NOHAB havde haft et godt samar-

bejde med danske virksomheden, og han nævnte her de store jernbanebyggerier i tyverne og trediverne, i henholdsvis Tyrkiet og Persien, der udførtes af NOHAB i samarbejde med danske ingeniørfirmaer.

Som afslutning på sin velkomst udtrykte Per Odelberg det håb, at Trollhättanbesøget måtte blive os til nytte og gavn i vort daglige arbejde som lokomotivmænd.

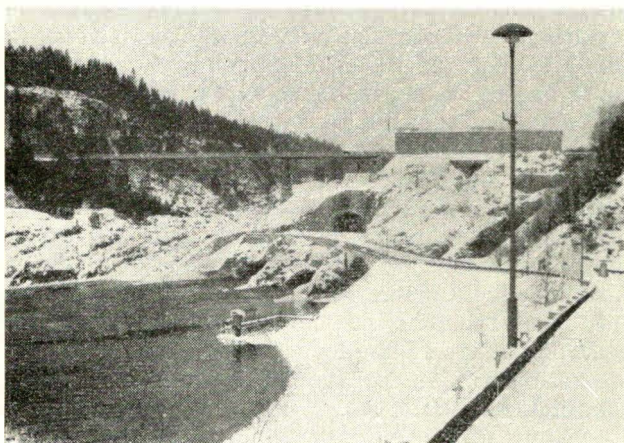
Efter direktørens venlige velkomst fik hver af deltagerne overrakt en kuglepen med NOHABs initialer som erindring, hvorefter der som afslutning på velkomsten blev vist to films. Den første var NOHABs jubilæumsfilm, optaget i forbindelse med firmaets 100 års jubilæum i 1947. Her fik vi et indblik i hele den produktionsudvikling firmaet havde gennemgået fra den spæde begyndelse som Trollhätte Mekaniska Verkstad i 1847, til verdensfirmaet NOHAB, som det er blevet. Bl. a. skal nævnes, at vi i filmen også fik et indtryk af, hvilke kolossale planlægningsarrangementer der skal til, når et firma modtager en ordre på 1000 lokomotiver, hvilket jo var tilfældet for NOHAB efter den første verdenskrig, da russerne afgav denne gigantordre.

Efter denne film bevægede vi os i den næste film ind i mere kendte baner, idet vi fik forevist DSBs nye MY-film. Her så vi først i forskellige glimt arbejdet med MY-lokomotiverne på selve NOHAB, hvorefter vi fik lejlighed til at nikke genkendende til vort eget lille land, idet sidste halvdel af filmen omhandlede de forskellige prøvekursler i Jylland—Fyn. MY-filmene er en uhyre interessant film, der på en glimrende måde fortæller om den revolution, der er sket indenfor vort trækraftområde. Det er en film der tjener DSB til ære, og det er at håbe, at den må blive vist over det ganske land, og — ikke mindst — også ude i det fremmede.

Efter filmsforevisningen begyndte så den egentlige rundgang på fabrikkerne. Vi blev her delt i 4 hold, hver under ledelse af en værkstedsingeniør. Rundgangen var tilrettelagt således, at hvert hold udgjorde et hele, og besøgte de enkelte af virksomhedens afdelinger for sig, for derefter slutteligt at mødes i montagehallen ved MY-lokomotiverne, hvor afdelingsingeniør Risbjerg Thomsen tog imod for at give os et indblik i det, der var rejsens clou, MYerne.

Det var en imponerende virksomhed vi besøgte. Ikke alene er der tale om en stor fabrik, der dækker et område på godt 200.000 m<sup>2</sup>, hvoraf værkstedernes gulvflade alene udgør ca. 60.000 m<sup>2</sup>, men der er også tale om en fabrik, hvor den besøgende får det absolutte indtryk, at alt er tilrettelagt minutiøst, og at intet beror på tilfældigheder.

Det, der for så vidt skaber den største beundring hos den besøgende, er den rolige og solide arbejdsrytme man bliver vidne til. Der er intet, der tyder på, at man har travlt, og dog mister man intet øjeblik fornemmelsen af, at der bliver bestilt noget. Som nævnt før, alt er vel tilrettelagt, eller om man vil, rationaliseringen viser sig her tydeligt fra sin bedste side. At man også — i forbindelse med rationaliseringen — efter hvad der blev os fortalt — lader arbejdere og funktionærer nyde godt heraf, i form af gode løn- og arbejdsforhold, skal blot



Det nye kraftværk ved Trollhättan.



nævnes rent en passant, men er dog ikke uden interesse, dersom man vil forsøge at danne sig et helhedsindtryk af denne virksomhed.

Under gennemgangen af forskellige værkstedshaller fik vi et tydeligt indblik i det, produktionen på NOHAB hovedsagelig drejer sig om. Vi så bygningen af turbiner — efter Kaplan-systemet — og fik her et ganske godt indtryk af, at det måtte være kolossale kræfter der skulle udnyttes, når energien i de billige »hvide kul« skulle omdannes til praktisk brug.

Vi så ligeledes bygningen af dieselmotorer til såvel skibs- som stationære anlæg, og bemærkede her navnlig nogle motorer under opbygning på ca. 3000 hk.

Det tredie hovedområde for NOHABs produktion er jernbanemateriel, og her bemærkedes selv sagt først og fremmest MY-lokomotivet. Men også en serie diesellokomotiver af litra T, der var under bygning til Svenske Statsbaner, vakte interesse. De er udstyret med samme motortype som vore MY, dog er effekten på disse lokomotiver kun 1350 hk mod 1760 på den nye serie MY, idet det svenske T lokomotivs motor kun har 12 cylindre mod vort MYs 16. Generatorer og øvrigt udstyr er ellers ens på begge motortyper.

En kuriositet i forbindelse med bygningen af det svenske T lokomotiv, var værd at bemærke. Som det vil være alle bekendt, er de Svenske Statsbaner i hovedsagen elektrisk drevne. Dette har bl. a. medført, at alle personvogne er udstyret med elektriske opvarmningsanlæg, hvilke igen stillede banerne overfor visse problemer i forbindelse med opvarmningen, da man gik ind for indkøb af et antal diesellokomotiver. Man kunne selvsagt med det samme se, at det ville være irrationelt at benytte damp-varmekedler, idet man så ville få personvogne der kun kunne bruges ved en bestemt maskintype. Man prøvede derfor i første omgang, om man kunne bruge strøm direkte fra hovedgeneratoren, hvilket i og for sig ikke var umuligt, men på den anden side ikke var uden problemer, bl. a. ville der ved stigninger på banestrækningerne rejse sig problemet, mindre varme i toget kontra større forbrug i banemotorerne.

Man har derfor løst hele problemet på en for os danske ganske pudsigt måde, idet man i frontenden af motorlokomotivet har installeret en lille dieselmotor, der gennem en generator, koblet direkte på krumtapakselen, skaffer den fornødne strøm til totopvarmningen.

Foruden de allerede nævnte diesellokomotiver, var der på fabrikkerne en serie elektriske lokomotiver til Svenske Statsbaner under bygning. Disse lokomotiver var af den gammelkendte type, hvor drivkraften fra elektromotoren gennem en mellemaksel blev overført til drivhjulene ved kobbelstænger. Det kunne i første omgang syntes noget underligt, at man stadigt byggede lokomotiver af denne noget stive type, og ikke — ved en sådan ret stor nyordre — gik over til det meget smidigere bogie-lokomotiv, hvor drivkraften jo overføres direkte gennem banemotorer.

Vi fik dog også en forklaring herpå, idet det samme standardiseringsprincip vi kender herhjemme

fra MO-vognene, også benyttes i stor udstrækning i Sverige, og da man dér har en ret stor maskinpark af de nævnte typer, som endnu langt fra er udslidte, har man ment det mest formålstjenligt at bevare disse, også selv om den senere tid har frembragt bedre og mere smidige nykonstruktioner. Man mente dog at kunne fastslå, at denne ordre vil blive den sidste, således at fremtidige ordrer ville blive af en mere tidsvarende type elektriske motorlokomotiver.

Det vil næsten være umuligt, i en artikel som denne, at give et fuldstændigt indtryk af virksomheden NOHAB, dels var tiden, der var til vor rådighed, ret knap, og dels er det vel således, at den mængde indtryk man modtager under et sådant besøg, ret vanskeligt bagefter lader sig definere tilstrækkeligt klart. Men helhedsindtrykket bevarer man, og alene det vil kunne afkræve enhver stor beundring.

Vi så under gennemgangen af virksomheden, at man her var fulgt med udviklingen, også hvad værkstedsmaskinerne angår. Alle moderne hjælpemidler var taget i brug, lige fra den jættestore radiostyrede fræsemaskine, for bearbejdning af eksempelvis lokomotivrammer (den havde en slædevandring på 20 m, hvilket sikkert kan fortælle lidt om størrelsen), til de mindste præcisionsmaskiner. Det vil være umuligt at beskrive hver enkelt af maskinerne, der findes mere end 650 på hele fabrikken, men som en kuriositet skal nævnes, at selv ikke gaffeltruckene var gået ram forbi ved rationaliseringen, de var blevet forsynet med radioanlæg, således at man havde sikkerhed for, at de kunne dirigeres derhen, hvor der var brug for dem.

Og så nåede vi montagehallen, hvor MY-erne var under bygning. Her blev vi modtaget af afdelingsingeniør Risbjerg Thomsen, der — populært sagt — fik brug for hele sin store viden om disse lokomotiver. Det blev en interessant time vi fik her, spørgsmål og svar vekslede uafbrudt, og det kunne ikke andet end glæde at se den store interesse deltagerne udviste, bl. a. gav den sig udslag i, at vi — med NOHABs tilladelse — fik et ekstra besøg efter arbejdstids ophør, hvor vi — ugeneret af boremaskiner, hamre etc. kunne få vor nysgerrighed tilfredsstillet.



*Deltagere på vej til kraftværket.*

Fra MY-erne gik vi i samlet trop til NOHABs marketenderi »Gullriset«, hvor fabrikken var vært ved en frokost, og her fik vi lejlighed til at se, at der også var sørget for at arbejdere og funktionærer kunne slappe af i hyggelige og smukke omgivelser.

Under lunchen fik vi — samtidig med at appetitten blev effektivt stillet — lejlighed til at takke NOHAB for den smukke måde vi var modtaget på, ligesom vi her rettede en tak til afdelingsingeniør Risbjerg Thomsen for hans medvirken såvel ved besøgets arrangement som under selve rundgangen på virksomheden.

Efter veloverstået lunch gik turen i rutebiler ud til de berømte Trollhättan kraftværker, hvor vi først besøgte det nye kraftværk, og siden det gamle.

Også her fik vi et bevis på NOHABs good will over for vort besøg, idet vi fik lejlighed til at bese alle installationer, såvel over som under jorden, hvilket i almindelighed ikke tillades, da kraftværkerne — deres store betydning taget i betragtning — anses som militært set meget vigtige objekter, hvor ikke alle og enhver ukritisk lukkes ind.

Besøget på kraftværkerne blev ledet af værkerne egne ingeniører, og vi fik et ganske godt indtryk af de store energimængder, der gennem turbinernes skovblade aftvinges de såkaldte hvide kul.

Det nye kraftværk, som vi først besøgte, er bygget i tiden 1938—43. Det har to turbiner, der tilsammen udvikler en effekt på 100.000 kw, medens det ældre kraftværk, med sine 16 vandturbiner, kun har en effekt på 150.000 kw, et ganske godt billede af den udvikling, der også på dette område er sket.

Værkerne får deres kraft fra Götaelvns vand, idet man ved en dæmning har afspærret elvens naturlige vandfald, og i stedet tvunget vand til, gennem jættestore rørledninger, at passere turbinernes skovblade, og der afgive sin store faldkraft, til gavn og nytte for det samfund, for hvem vandets styrt udover klipperne før kun var en pryd for øjet. Det er en ganske anseelig faldhøjde vandet har, i alt er der 32 m fra det opstemmede vands overflade bag det nye kraftværk og til elvens bund på den anden side (eller som Rundetårns højde), og når det samtidig oplyses, at der passerer en vandmængde på 400.000 l pr. sekund, har man sikkert et godt

indtryk af de uhyre kræfter vi her var stillet overfor.

For den, der har naturens skønhed for øje, virkede landskabet i og omkring kraftværkerne aldeles storslået. De forrevne klipper i det gamle fald, hvor man fornemmede århundredes slid af det brusende vand. De bastante nåletræsklædte højder, der gik omtrent lodrette til den brusende elvs bund, skabte en højtid i sindet, som naturligt melder sig, hver gang man stilles over for de vældige kræfter naturen bærer i sit skød. I sådanne øjeblikke fatter man rigtigt hvor lille det enkelte menneske er i sig selv, men samtidigt gribes man en følelse af stolthed over, at det er lykkedes dette lille menneske — når blot det arbejder og finder sammen med andre mennesker — at tæmme den vilde og ubændige natur, og drage nytte af de tæmmede kræfter i den daglige tilværelse.

I sådanne øjeblikke, hvor man for sig har beviset såvel på naturens væld og kraft, som beviset på den menneskelige evne til at drage nytte heraf, står det tydeligt og klart for een, at her — netop her, har du beviset på tilværelsens hele og fulde mening, at ingen er sig selv nok, at ene er vi små og svage, men samlede kan opgaverne vi stilles over for være nok så store, en løsning finder vi dog. Hele denne tilværelsens mening, er det ikke den vi bygger på overalt i det moderne samfund, er det ikke den, der er fundamentet i hele fagbevægelsen, er det ikke den, der blandt andet har skabt vort stolte motto: Enighed Kundskab Hjælp?

Man ser ud over dette smukke landskab, og gribes af en følelse af glæde over blot at være til. Samtidig føler man det egentlig underligt, at man her i et andet land pludselig står og får sådanne tanker, men hvad — er det egentlig unaturligt? Vi stod jo her 44 mand fra den samme organisation, vi rejste i DLFs navn og under DLFs auspicer, i sig selv en naturlighed, men dog samtidigt nok til at understrege sammenholdets betydning.

Fra kraftværkerne tog vi tilbage til NOHAB igen, og nu kom den virkelige lejlighed til at underkaste MY-lokomotivet et gennemgribende studium.

Ja — så var turens egentlige mål overstået. Vi fik alle et virkeligt godt udbytte med hjem, og tilbage på denne beretning står da kun at rette en oprigtig tak til dem, der hjalp os til turens gode resultat.

Her bør der ikke være tvivl om, at vor største tak selvsagt skal rettes til NOHAB, der tog så hjerteligt mod os. Men også DSBs maskinafdeling skal have en oprigtig tak for den hjælp, der blev os ydet, og her skal ikke mindst vor fortrinlige leder, hr. afdelingsingeniør Risbjerg Thomsen, takkes, for — som nævnt i indledningen til dette referat — uden hans indsats, var udbyttet ikke blevet af den karat vi her tog med os.

Også rejsekammeraterne skal have en lille hilsen, med tak for godt humør under hele turen, vi beviste her, at lokomotivmændene kan arbejde sammen under alle forhold, med samme gode humør og kammeratskab i højsædet, det er her ikke for meget at påstå, at det var gode repræsentanter for DLF, der gæstede gamle Sverige.



Rejsen går hjemad.

Dansk Postforbunds  
ferie- og tillidsmandskursus i feriebyen  
ved Middelfart i dagene 3/6—9/6

Undertegnede var af hovedbestyrelsen udpeget til at repræsentere Dansk Lokomotivmands Forening på Dansk Postforbunds ferie- og tillidsmandskursus i feriebyen ved Middelfart.

Kursuset, der var tilrettelagt af postforbundets oplysningsudvalg med dets formand Bernhard Knudsen som kursusleder, var på alle måder vellykket. Kursuset var opdelt i fire grupper; en tillidsmandsgruppe med Hans Christensen som leder, en gruppe i samfundskundskab med sekretær Emil Hansen fra AOF i Aarhus som leder, og endelig to grupper i tjenestemandforhold med henholdsvis »Bror« Knudsen og Chr. Rasmussen som ledere. Fælles for alle grupper var, at hver enkelt deltager havde fået til opgave at udarbejde en indledning hjemmefra, gruppen i samfundskundskab efter den udmærkede grundbog »Borger i Danmark«, de øvrige grupper efter postforbundets egen og særdeles velskrevne grundbog om tillidsmandsvirksomhed.

Foruden DLF var følgende samarbejdende organisationer repræsenteret: Dansk Post- og Telegrafforening ved postassistent K. Dømler, Jernbaneforbundet ved togfører Karl Christensen, og Fællesorganisationen DSB ved håndværker Aage Hansen.

Kursuset åbnedes af postforbundets formand, Aage Nielsen, der i sin åbningstale gav kursisterne et alvorsord med på vejen, idet han håbede, at kursisterne, når de kom hjem, ville videreudvikle den viden, de her fik, det havde forbundet krav på, for det var jo ingen billig historie at arrangere et sådan kursus.

I kursusplanen var indlagt forskellige foredrag, og der blev lagt ud allerede den første dags aften med et foredrag af et af forbundets egne medlemmer, folketingsmand Aage Knudsen, der gav en aktuell politisk oversigt. Øvrige foredragsholdere var: generaldirektør K. J. Jensen, der talte om samarbejdsudvalg. Redaktør Aage Petersen, der talte om vor presse og dens betydning. Forretningsfører Thor Petersen, der talte om kooperationen. Psykolog J. Egmond Henriksen, der talte om arbejdspladsens menneskelige problemer. Emil Hansen, der talte om ungdomsskoleloven. Endelig holdtes der foredrag af tre af postforbundets afdelingsformænd, nemlig: landpost Niels Breddam, postbud O. M. Ørum og vagtmester P. Martins. Endvidere skulle højskoleforstander K. B. Andersen have talt om teknikens indflydelse på menneskene. Men desværre var K. B. Andersen blevet syg, så foredraget udgik.

Alt i alt et godt kursus, hvor der blev ydet en stor indsats fra såvel lederne som kursisters side.

Ved afslutningsfesten blev det mig pålagt at overbringe Dansk Lokomotivmands Forening, dens hovedbestyrelse og oplysningsudvalg en hilsen med håb om fortsat godt samarbejde.

Hvilket hermed er gjort.

Fredericia i juni 1956.

Arne Honore, lokomotivfyrbøder.

Skal vi sidde os syge — eller stå op?

På MO-vognene, i hvert fald fra nr. 1801 og op-efter, er vel efterhånden alle førerrum forsynet med stole, der er indstillelige, fjedrende og drejelige. Disse ellers udmærkede stole har dog en væsentlig fejl, eller rettere mangel, idet de burde være forsynet med et rigtigt anbragt ryg- eller lændelæn.

På skottet mod maskinrummet er der ganske vist anbragt en udstoppet og 'skindbetrukket' plade, men hvis man skal gøre brug af den, må man indtage en meget uheldig siddestilling, endvidere vil man under kørslen ikke kunne finde hverken støtte eller hvile mod skottet, da dette ganske naturligt ikke følger stolens op- og nedfjedrende bevægelser.

I aviser, tidsskrifter og ugeblade har spørgsmålet om den ideelle arbejdsstol været omtalt og her er i uddrag et citat af en kendt læge og fysiurg: »For arbejdsstillinger gælder det om at opnå den størst mulige arbejds-effekt ved den mindst mulige belastning af legemet og dets enkelte dele. Rygsøjlen på et normalt udviklet menneske, set i profil, kurver bagud ved skulderbladene og fremefter i lænden«.

En arbejdsstol skal altså yde støtte i lænden og samtidig skal skulderbladene være fri, og der skal være plads, så bagdelen kan komme bagud.

Den svenske forsker Åkerblom har i en disputats »Standing and sitting postures«, påvist en række af de anatomiske faktorer, der ligger til grund for den normale holdning og siddestilling. Vi ved i dag, at en del af de arbejdsstillinger, der gennem mange år har været gængse, har en række forskellige gigttilstande, ischias, vedvarende hovedsmerter, infiltrationer og alvorligst den så forfærdelige discuprolaps på samvittigheden.

Hele vor tids forcerede arbejdstempo bærer uden tvivl, i forbindelse med forkerte arbejdsstillinger, en tung del af ansvaret for ovennævnte sygdomme. Under den store polioepidemi i 1952, var det nødvendigt at finde frem til en stol, som de syge kunne finde hvile i, også i siddende stilling.

Arkitekter fandt gennem eksperimenter frem til en stol, som også er velegnet for raske mennesker.

Den mest hensigtsmæssige sædehøjde viste sig at være 42—43 cm, og hvad angår lændestøtten viste det sig, at højden fra sædet til 4.—5. lændehvirvel ligger mellem 17 og 19 cm, den varierer meget lidt hos meget høje eller meget små mennesker, således at der kunne fastsættes en 18 cm's højde for det punkt over sædet, hvor lændestøtten skal være maksimal. Dybden af lændepøllen ca. 4 cm.

Det er dette princip, der med held er udnyttet i moderne kontorstole med indstilleligt ryg- eller lændelæn.

Når man nu gennemsnitlig pr. måned tilbringer ca. 1/3 af tiden i den omtalte stol og ofte har ture, der giver helt op til 10 timers sammenhængende tjeneste, så må det være et rimeligt krav, at denne arbejdsstol får en så fuldkommen udformning som muligt, og jeg beder velfærdsudvalget have sin opmærksomhed henvendt på forholdet og søge det klaret på rette sted.

N. Lindholm.

## Stemmesedlen

Efter en lidenskabelig diskussion, igennem de sidste år om det betimelige i at lokomotivmændene tilslutter sig DSF, vedtager kongressen i maj dette år at sende afgørelsen ud til medlemmerne. Denne demokratiske beslutning blev ude i afdelingerne modtaget med den varmeste sympati, og en velment tak gik til de repræsentanter, som ensretningens udemokratiske gift ikke var gået i blodet. Disse repræsentanter kendte deres ansvar over for deres kolleger, og beviste, at de demokratiske frihedsbegreber endnu er de bærende inden for danske lokomotivmænd. Derfor tror jeg heller ikke, der findes en eneste frisindet lokomotivmand, som ikke føler smerten ved at se, at hovedbestyrelsen, som i skrift og tale hylder de demokratiske idealer, stiller sig i geled med frihedens undertrykkere. Jeg tænker her på den besynderlige valgteknik, der praktiseres i folkedemokratiene på den anden side jerntæppet, hvor valgene er så hemmelige, at de mennesker, som ikke synger med på de herskendes melodier, bliver anbragt i lejre, hvor de under umenneskeligt arbejde oplæres til, at finde de rette toner på skalaen.

Er det ikke netop denne utiltalende valgteknik, demokratiet bekæmper? Kæmper vi ikke imod den stivnede, aristokratiske samfundsopfattelse, der manifesterer sig i den østlige statskapitalisme? Jo, jeg tror, vi er enige heri. Men bliver dette livssyn så ikke kompromitteret af de midler, der bringes i anvendelse ved afstemningen om indmeldelse i DSF?

Lige siden de demokratiske ideer blev formulerede, i uafhængighedserklæringen fra De forenede Stater 4. juli 1776 og i erklæringen om menneskerettighederne fra den franske revolutions begyndelse 26. august 1789 har det været god latin, at den hemmelige afstemning stod som eksponent for, at den trufne afgørelse ikke blot kom til verden ved en demokratisk proces, men at afgørelsen også i sig selv var demokratisk.

Efter junigrundloven 1849 fik disse demokratiske ideer fodfæste i det danske folk, og i protest mod de antidemokratiske strømninger fik højskolen sit gennembrud; de grundtvigske tanker, og den fremvoksende moderate arbejderbevægelse byggede det danske demokrati stærkt. Arbejderbevægelserne organiserede sig i frisindede, demokratiske og folkelige bevægelser, og det folkelige liv spirede, gærede og groede som aldrig før.

I dag gror det ikke mere; der er stagnation over det hele, fordi fagbevægelsen er blevet institutioner, hvor bureaukratiet fejrer vældige triumfer. Så vi det ikke under overenskomstssituationen? De faglige ledere rystede opgivende på hovedet og forstod ikke, at medlemmerne satte sig op mod deres selvglade meninger. Men for mig kom denne obstruktion ikke som nogen overraskelse, hvilket kan bevises af de tanker, jeg for ca. halvandet år siden nedfældede i min artikel i dette blad under titlen: »Er vi på ret vej?« Frihedstrangen er engang så rodfæstet i den danske befolkning, at den gør oprør, når

de få i pyramidens top mener, at deres tanker og følelser er de eneste rigtige, og at den menige samfundsborger må finde sig i, at disse profeter bestemmer, hvad han skal tro og mene om de forskellige spørgsmål. Og her hjælper det ikke at tale om kommunistisk infiltration, for det er en kendsgerning, at det var socialdemokratiske arbejdere, der vendte deres ledelse ryggen. Tænk bare på, hvordan det gik gamle ansete tillidsmænd på arbejdspladserne og folketingsrepræsentanterne, når de rejste ud til deres vælgere.

Den frie meningsdannelse er det bedste bolværk at ankre demokratiet til. Derfor er den fatale stemmeseddel et utilgiveligt fejlskud. Der findes virkelig kolleger, som går imod deres egen overbevisning ved afstemningen, fordi de er bange for, at deres navn og adresse under et Nej vil betyde forbigåelse ved besættelse af stillinger i 7. lønningsklasse. Men stemmesedlen er måske også udformet på denne måde for at øve et vist valgtryk? Ellers ville jeg være hovedbestyrelsen taknemmelig for en fornuftig forklaring på, hvorfor en demokratisk afgørelse på kongressen bliver forvaltet på en efter manges mening udemokratisk måde.

Jeg tror nu ikke, stemmesedlen har nogen betydning for eventuelle forfremmelser, for det ville da være horribel forfølgelse af anderledes tænkende. Vi kæmper jo alle for det samme mål: nemlig at skabe de bedste forhold for lokomotivmændene som mulig, vi er bare i dette spørgsmål uenige om vejen, vi skal gå, men derfor er den ene part ikke dårligere udrustet som menneske betragtet end den anden. Derfor er det også nødvendigt at respektere hinandens synspunkter, og lade det talte og skrevne ord være det våben, hvormed duellerne udkæmpes. Stemmesedlen får mange til at miste troen på, at man ser lige så broadminded på dette problem inde på Hellerupvej.

Hovedbestyrelsens idealisme har jeg aldrig draget i tvivl, men det er, som idealerne har grebet den for stærkt i dette spørgsmål. Men når stormen har lagt sig, er det min overbevisning, at vi alle vil give hinanden håndslag på at efterleve, hvad den store græske statsmand Perikles allerede udtalte i det 5. årh. f. kr.: Den borger, der kun tager sig af sine egne sager og ikke blander sig i statens anliggender, ham betragter vi atheniensere ikke som en beskeden, tilbageholdende, men som en ganske uduelig mand.

S. Juul Madsen, Kø.

*Til indlægget, modtaget 23. juni d. å., oplyses, at stemmesedlen er formet på samme måde som ved tidligere afstemninger. Formen er et specielt hensyn til stemmeudvalgets kontrol med, at der ikke stemmes af andre end rette vedkommende, og at den enkelte kun afgiver een stemme. Stemmeudvalget har alene behandlet stemmematerialet. Deltagelse af eventuelt interesserede på Hellerupvej fandt ikke sted. Tanken om, hvad stemmematerialet skal bruges til, er så horribel — ja, fantastisk — at fornuftige mennesker må tage sig til hovedet.*

# Samarbejdsudvalgene

## 1. distrikt Mødet juni 1956

Formanden åbnede mødet med at byde et særligt velkommen til 2 nytiltrædende medlemmer af udvalget, lokof. K. B. Knudsen og remhvk. H. Sunke. Gav derpå de sædvanlige talmæssige oversigter og knyttede forskellige bemærkninger til tallene. Oplyste, at sikringsanlægget i Hg. ville blive ombygget, ligesom der ville blive anbragt en automatisk blok mellem Hg. og Sq. I Borup ville overhalingssporet blive forlænget, medens det i Viby S. ville blive nedlagt. Der vil blive etableret helautomatiske bomme i Gøderup og ved Adamshøj. Mellem Fr. og Sg. ville den manuelle blok blive erstattet af en automatisk, og videre var man i gang med at undersøge muligheden af at indrette stationerne på Falster til fjernbetjening i forbindelse med ombygning af sikringsanlæggene.

Overmask. oplyste, at 1. dc. nu havde 4 MY og sidst på året ville have 10, så man til den tid kunne spare 10—15 damplok., men det var ikke den eneste besparelse, det medførte, idet nyordningen også ville spare adskillige remisefolk. Således ville Sg. depot til efteråret blive reduceret ret betydeligt. Oplyste videre, at man håbede det ville lykkes at få togstammerne på Kh. opvarmet gennem kommunens fjernvarmeanlæg, og derved undgå den generende røg fra de 2 gl. lok., der hidtil havde været anvendt i forvarmertjenesten. I en drøftelse om værkstedsforholdene efterlyste H. Sunke en fortsat anvendelse af det udmærkede værksted på København L., men ovmasking. mente ikke det ville være rentabelt at opretholde dette værksted som reparationsværksted.

Overtrafikinspt. oplyste, at man i denne sommer i 1. dc. kørte ca. 44 tus plantogkm. pr. dag og heraf kun ca. 12 tus. med damp. Oplyste videre, at man fra det kommende efterår på Sg.-Næ.-banen påtænkte at lukke stationerne kl. 20 og besørge senere trafik med rutebiler, ligesom man arbejdede med planer til en forenklet drift af Kb.-Sg.-banen, ligeledes fra efteråret. B-normerne var ved tjenesteomlægningerne blevet reduceret betydeligt gennem besparelserne, og der var nu i distriktet inden for kontorpersonalets område kun 9 b-ture tilbage og inden for den udvendige tjeneste var der nu kun 27 b-normer tilbage. Meldg. K. henledte opmærksomheden på, at der måske kunne opnås større besparelser, om samarbejdsforholdet var rigtigt udbygget, og på dette område ville han indlede nye forhandlinger med distriktet.

Vedr. rangertjenesten blev det oplyst, at der havde været en del erstatninger for øl og sodavand, der syntes at være forårsaget af en for hård rangering, og det blev henstillet, at man gennem referatet fik gjort de interesserede opmærksom på, at der trods tidens tempo dog her måtte udvises særlig forsigtighed, da vi ikke gerne selv skulle bidrage til at jage kunderne ud på landevejene.

Mødet drøftede påny det betydelige materiale,

der var udarbejdet af ovpt. L. B. Jønch, omhandlende sporbenyttelsen på Kh, og som stationsledelsen havde gennemarbejdet, og der var sluttelig enighed om, at ingen af planerne var realiserbare for øjeblikket, og at man derfor måtte afslutte sagen med at overlade det foreliggende materiale til det kontaktudvalg, der arbejder med hovedbanegårdens problemer.

Vedr. tidligere omtalte læssebroer mellem pak- og ladvogn foretoges stadig forsøg, og på grundlag af indhøstede erfaringer blev det vedtaget, at der skulle fremstilles 3 sæt, der var 600 mm brede, og man kunne da senere vende tilbage til at træffe endelig bestemmelse om type og anvendelse på stationerne.

Udvalget behandlede en klage fra personalet på Gb. over kulilte i den nye ud- og omlæsningshal ved påkhus I. Med assistance af Teknologisk Institut var forholdene blevet grundigt undersøgt, og undersøgelsesresultatet forleå nu i form af en udtalelse fra arbejdstilsynets læger, hvori udtales, at kulilmængden var så ringe, at der ikke var fjerneste fare for en forgiftning. Under en drøftelse af forholdene blev det fra administrationen lovet, at man skulle gøre sit bedste for at undgå damplok. ved rangering i omtalte hal.

M. K.

## 2. distrikt Mødet april 1956

Ved de nu foretagne valg er alle tidligere medlemmer genvalgt.

Af formandens beretning om den økonomiske situation fremgik, at man på grund af isvinteren og forårets strejker var kommet tilbage med reparation af færgematerialet, hvorfor den tidligere skitserede lysning for overførsel af godsvogne ved Storebælt nu ikke mere var tilstede. Man måtte være forberedt på perioder med aflysning af vognladningsgods, når ferietrafikken rigtig sætter ind. Dette beklagedes af hele udvalget, som fortsat mener, at godset ikke bør tilbageholdes til fordel for biloverførsel.

Indtjeningsmulighederne i den nu overståede isvinter — herunder afvikling af Esbjerg stations og -havns betydelige mertrafik — blev på anledning af forbundets repræsentant diskuteret. Det måtte vedr. Esbjerg erkendes, at det trods det forøgede beredskab ikke var lykkedes at forøge stationens kapacitet så meget, som det havde været ønskeligt, hvorfor man heller ikke havde opnået tilsvarende økonomisk resultat.

Lokomotivfører Schmidt omtalte, at det havde været til betydelig gene under kuldeperioden, at maskinerne ikke som under tidligere isvintre, var blevet søgt afiset under opholdene ved depoterne. Formanden svarede, at de nødvendige foranstaltninger i så henseende måtte træffes af de lokale ledere.

De nye billettyper med ensfarvet pap, der efterhånden fremkommer ved indførelse af maskinbilletter, blev fremlagt og fandtes brugbare. Der var af distriktet ønsket en mindre tilføjelse i påtrykket, nemlig et »kl« under klassebetegnelsen, men pladsen tillader ikke yderligere påtryk.

I forbindelse med generaldirektoratets overtagelse af distrikternes værksteder og lagre er pr. april gennemført en ny simplificeret regnskabsordning ved signaltjenesterne og signalvæsenet, herom forklarede oversignalingeniøren.

Fra togfører Olsen forelå til behandling et spørgsmål om visse ældre godsvognes tilstand i relation til den nye overlegne trækraft og godstogernes kørehastighed. Af motiveringen fremgik, at det særligt er de ældre vogne med 16,3 m bundflade, der ikke tåler den store hastighed, hvorfor de ikke bør anvendes til befordring af stykgods i 80 km-togene. Det er i dag ikke nok, at akselafstanden iagttages, også vognenes øvrige tilstand er af betydning og bør tages i betragtning. Sådanne vognes tilstand vil i tog med stor hastighed give urolig gang, og det er ofte konstateret, at godset lider derunder, hvilket igen giver udgifter til erstatninger og utilfredse kunder; fik jævnlig henvendelser fra medansatte og måtte derfor bede administrationen skænke dette forhold den nødvendige opmærksomhed.

Formanden udtalte hertil, at distriktet var opmærksom på forholdet og erkendte det berettigede i, at spørgsmålet fremdrages her. Det er drøftet i administrationen, og man var der indstillet på, at der tages nødvendige forholdsregler.

Under eventuelt blev rettet forespørgsel vedrørende kontorlokalet i Nykøbing M., hvad angår møblering, de på tidligere møder omtalte lysafgangssignaler, spørgsmålet om tilbagerejse på weekend-billetter om lørdagen m. fl., alle spørgsmål besvaredes af formanden.

N. J. Olsen.

## Ændring i funktionsvederlag

Rettelse til lommebogen side 15

Vederlag efter 6 måneders ubrudt funktion.

Funktionen udført af	Udført funktion i			
	13. lkl. ø.	11. lkl. ø.	7. lkl. ø.	6. lkl. ø.
14. lønkl.				
Grundløn ..	184.110	301.249	740.975	1425.962
1. tillæg ..	143.014	260.153	699.879	1384.866
2. tillæg ..	101.918	219.058	658.784	1343.770
3. tillæg ..	77.260	177.962	617.688	1302.674
13. lønkl.				
Grundløn ..	—	117.140	556.866	1241.852
1. tillæg ..	—	49.315	456.164	1141.151
2. tillæg ..	—	324.658	406.849	1091.836
11. lønkl.				
Grundløn ..	—	—	439.726	1124.712
1. tillæg ..	—	—	115.068	767.178
2. tillæg ..	—	—	165.370	582.247



### Tak

For al den venlighed, der blev vist mig ved mit 40 års jubilæum, bringer jeg hermed min hjerteligste tak.  
Karl T. Pedersen.

### Opmærksom frabedes

Evt. opmærksomhed i anledning af mit 40 års jubilæum den 17. juli frabedes venligst.

S. V. T. Monthell, lokomotivfører, Roskilde.

Opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Alfr. Lønquist, lokomotivfører, Aarhus.

Al opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum frabedes venligst.

R. Frandsen, lokomotivfører, Fredericia.



Forfremmelse til lokomotivfører i 7. lkl. pr. 1-6-56.

Lokomotivførerne (11. lkl.):

K. B. H. Lorentzen, Aarhus H.

N. C. Plougmann, Aarhus H.

C. M. R. S. Clausen, Aarhus H.

P. F. Jørgensen, Aarhus H.

K. R. Kettner, Nyborg.

N. J. L. Schneider, Aarhus H.

P. B. Jensen Aarhus H.

H. L. Lindhardt, Aarhus H.

H. S. Knudsen, Fredericia.

A. Johansen, Fredericia.

C. C. P. H. Larsen, Nyborg.

A. C. Jørgensen (Åby), Nyborg.

Konstitueret lokomotivfører i 7. lkl. pr. 15-6-56.

Lokomotivførerne (11. lkl.):

S. V. Andersen, Fredericia, i Fredericia.

M. Kristensen, Fredericia, i Fredericia.

T. Thomsen, Fredericia, i Fredericia.

B. G. T. Andersen, Tønder, i Fredericia.

S. A. Jacobsen, Aarhus, i Fredericia.

Forfremmelse til lokomotivfører i 7. lkl. pr. 1-6-56.

Lokomotivførerne (11. lkl.):

E. S. C. Pedersen, Gb.

E. C. L. Brandt, Gb.

I. W. J. Frikov, Gb.

K. J. Christensen, Ro.

S. A. E. Suneson, Gb.

O. Th. Bjurner, Hgl.

S. A. K. Sørensen, Hgl.

B. E. Bigum, Hgl.

### Nye adresser

Aarhus lokomotivførerafdeling:  
Kassererens navn og adresse rettes til:  
K. E. Friis, Amdrupsvej 1.

Weinrich Nielsens  
Bageri og Conditori  
anbefales



- i det lange løb vil De synes bedst om

**ALBANI PILSNER**

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

**Engelsk Beklædnings-Magasin**

Telefon 346 NYBORG Telefon 346

**Drevsen & Nellemann**

NYBORG - TELF. 25 og 189  
Isenkram-, Støbogods-, Glas-, Porcelæn- og  
Udstyrsforretning

**NYBORG DAMPVASKERI  
OG TRI-RENSERI**

Kemisk Tøjrensning  
Telefon 54

**Cafe FÆRGEGAARDEN**

Godt Madsted . Billige Priser . Tlf. Nyborg 582

**I. KRUSE & BECH**  
Vand-  
Gas- & Lysinstallationer  
Telf. Nyborg 144, 381-1144

**JOHS. WICHMANN'S**  
**Træskoforretning**  
anbefales  
d'Hrr. Lokomotivmænd

**HJ. MARTENS EFT.**  
v/ Peter Christensen  
Guldsmed Nørregade 6.  
& Gravør Nyborg, Tlf. 369

**WERNER HANSEN**  
Urmager og Guldsmed  
Briller med Dobbeltglas  
anbefales til Tjenestebrug.  
Deres Sygekasse giver Tilskud.

Forlang

**KAFFE**

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

**Forlang!**

**Carlsminde**

**øl og vand**

**Nyborg Liggistemagasin**  
K. Jacobsen Snedkermester  
Besøger alt vedr. Begravelse el.  
Ligbrænding. Grdl. 1897  
v/ Slottet . Tlf. 171

**Radio-Magasinet**  
Østfyns største Grammofon-  
Pladelager  
Nørregade 13 . Telf. 1060

**HJORTSHØJ CHRISTENSENS Tandteknik**

NYBORG - TELF. 920

**C. Knackstredt**

Tlf. Nyborg 550

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

**RICHARD LEHN**

1. Kl. Herreekvipering Tlf. Nyborg 68

Til daglig og Fest  
**»BORGERFORENINGEN«**

Tlf. NYBORG 1313 altid bedst H. Nicolaisen

**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

Aktieselskabet

**AARHUUS PRIVATBANK**

Aarhus

København

Fisk - Vildt - Fjerkræ

**PRØVEN**

FR. ALLE 139 . TLF. AARHUS 253 22

Arbejder Spare- og Laanekassen for Aarhus og Omegn  
de Mezasvej 1 Østergade 4 Tordenskjoldsgade 37  
Tlf. 303 33 Tlf. 26255 Tlf. 68166

Er det Kød det gælder - saa selvfølgelig

**Hugo Münzberger**

Skanderborgvej 21 . Tlf. 43045

NB. Leverandør til Brugsen

Varerne bringes overalt

Knud

**BRØGGER** Special Optiker

Aarhus - Østergade 28 - Tlf. 24768

S. Bendtsen & Co.s Eftf.

Skræderforretning

Rymsgade 27, Aarhus

Telefon

Aarhus 3720

Leverandør  
til DSB

**Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger**

Hovedkontor: Njalsgade 15, København  
Telefon 4015

**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**

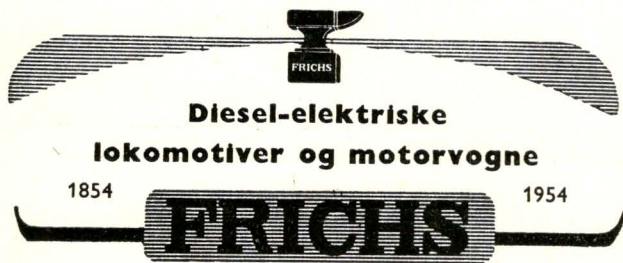
Fr. Alle 149, Aarhus, Tlf. 5150

Jernbanevogne af enhver Konstruktion

VOGNFABRIKKEN

**SCANDIA**

AKTIESELSKAB  
RANDERS



**Marketenderiet**

i Centralværkstederne  
og Godsbanegaardens  
Lokomotivremise  
anbefales

★  
Driftsudvalget



AKTIESELSKABET

**DANSK SVOVLSYRE- OG SUPERPHOSPHAT-FABRIK**