

# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

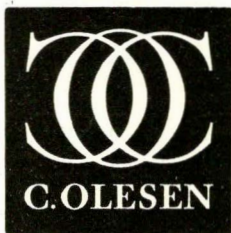
Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

NUMMER 18 · 20. SEPTEMBER 1956 · 56. ÅRGANG



Den gensidige Uheldsforsikringsforening for de danske Statsbaners personale





AKTIESELSKABET  
**C. OLESEN**  
MANUFAKTUR EN GROS  
KØBENHAVN K.



**Diesel-elektriske  
lokomotiver og motorvogne**

1854

1954

**FRICHS**

Elegante Kjoler og Smoking  
udlejes

**ELKIÆR-OLSEN & SVENDSEN**  
Nørrebros Runddel 140      Telefon Taga 15 13

**THÜRMEERS**  
originale Snittøj

**HB**

forbrugernes  
egen  
virksomhed

HOVEDSTADENS BRUGSFØRENING



Største private Virksomhed for Fremstilling af B andager og kunstige Lemmer.

*Nyrop & Maag A/S*  
KØBMAGERGADE 43. K • C. 768

**NYROP**

FILIALER.  
SØNDERALLÉ 5. AARHUS • KLAREGADE 7. ODENSE

**Marketenderiet**

i Centralværkstederne  
og Godsbanegaardens  
Lokomotivremise  
anbefales



Driftsudvalget

Importkompagniet A/S  
Kalundborg

Import af

**KUL, KOKS &  
BRIKETTER**

Telf. \*33 (Flere Ledn.)

L. A. Jørgensen  
Rosengaarden 13  
**B O G T R Y K**  
Tlf. Byen 1502  
København K

LEDIG

OPTIKER

*Felix Schmidts*  
EFTF.

**Nørreport**

Nr. 68 mellem Nørregade og Fløjstræde  
Byen 2006-2007

Statsbanernes Brille-Leverandør

**DEUTA** - HASTIGHEDSMAALERE

Leverandør til D S B

Repræsentant for Danmark: **P. FUNDER & SØN** . Vester Farimagsgade 19 . København V . Telf. C. 7



## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 18 - 56. ÅRGANG

20. SEPTEMBER 1956



### Indhold:

|   |     |
|---|-----|
| Normativet .....                                      | 251 |
| L. M. Schmidt fylder 80 år .....                      | 252 |
| Hvad kan blodtrykket fortælle? .....                  | 253 |
| Hilsen ude fra .....                                  | 254 |
| Det første NJU studiekurset blev en stor succes ..... | 255 |
| Samnordisk kursus - et ekseperiment .....             | 257 |
| Fra medlemskredsen .....                              | 259 |
| Folkepensionen og tjenestemændene .....               | 259 |
| Arbejdspladsens metamorfose ..                        | 260 |
| Lokomotivpersonalets hjælpefond ..                    | 261 |
| Emolumenter fra 1. oktober 1956 ..                    | 261 |
| Under DLF .....                                       | 262 |
| Opmærksomhed frabedes .....                           | 262 |
| Jubilæumsforeningen 1. distrikt ..                    | 262 |
| Medlemslisten .....                                   | 262 |
| Byttelejlighed .....                                  | 262 |
| Navneændring .....                                    | 262 |
| Personalia .....                                      | 262 |
| Dødsfald .....  | 262 |
| Nye adresser .....                                    | 262 |
| Lonnebogen 1957 .....                                 | 263 |

### Forsidebilledet:

Trukket af MY passerer eksprestoget  
Munkebjerg ved Vejle.



### 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.

# Normativet

Inden længe træder statsbanernes vinterkøreplan i kraft. Et sikkert tegn på, at sommeren er ebbet ud, og at den mørke tid er over os. Foruden sin trafikale betydning og særlige karakter, indpasset efter årstidens krav til driften, har vinterkøreplanen en fremtrædende plads for personalet. Gennem år har den — i hvert fald for lokomotivpersonalet — været grundlaget for beregning af styrketallet ved de enkelte maskindepoter. Den er for hele året udtryk for det færreste antal pladser i faste kørselsfordelinger og formentlig af den grund udpeget som beregningsgrundlag for antal stillinger.

Det er derfor forståeligt, at lokomotivpersonalet med interesse ser hen til køreplansskiftet og med spænding imødeser, hvorledes de tjenestefordelinger er opstillet, som skal følge vinterkørslen. Spændingen er naturligvis størst hos de mennesker, der på et eller andet tidspunkt, for længere eller kortere tid siden, er blevet forflyttet fra deres oprindelige hjemstedsdepot, hvortil de atter venter en forflyttelse. Vil den senere tids motorisering og omlægning af driften forhindre mig i at komme hjem? Vil den senere tids afgang fra styrketallet blive erstattet i den by jeg søger? Og hvornår kan distrikternes styrkeberegninger ventes at blive bekendtgjort for personalet? — Det er en del af de spørgsmål, der dagligt fremsendes til foreningens kontor.

For nogles vedkommende er disse spørgsmål fremsat flere gange. Mere end en vinterplan er passeret siden de forlod familien, og mange kostbare fritimer er ofret til rejser blot for at kunne være hos kone og børn på en enkelt fridag; men endnu har der ikke været gevinst i lotteriet. Og et lotterispil synes det efterhånden at være blevet. Et spil, hvor en enkelt person eller nogle ganske få personer alene forestår trækningen. Denne sker efter alt at dømme til gengæld efter papirberegninger uden hensyntagen til, hvad det praktiske liv ved maskindepoterne giver udtryk for. Det er ikke vor opfattelse, at lokomotivmestrene tages ret meget med på råd ved normativberegningerne, og vi har langt fra følelsen af, at menneskelige hensyn er rådende, når opstillingerne finder sted.

Med menneskelige hensyn mener vi ikke blødsødenhed. Det har vi aldrig stræbt efter. Tværtimod er lokomotivmandsgerningen så mandfolkepræget, at dens udøvere må indstille sig på et hårdt job, med afsavn overfor samme hjemlige forhold, som er tilgodeset den store part af borgerne. Vi er heller ikke blinde for de vanskeligheder, der kan være til stede i forbindelse med at imødekomme en del ansøgninger om forflyttelse, men der er tilfælde, hvor vi har indtrykket af, at den gode vilje mangler overfor hensynet til personalet. Dette er ikke mindst til stede i denne tid, hvor det nye og tidssvarende inden for driften stadig ruller frem på det tekniske område, men hvor man ikke finder anledning til at skabe noget nyt til gavn for personalet, fordi det koster et eller andet mindre beløb.

I alt for høj grad har man sat sig fast på det gamle grundlag for beregning af normativerne, uden at tage i betragtning, at siden dette blev fastlagt, er der sket forandringer på områder, som har indflydelse herpå. Således var der på den tid, da de bestem-



# L. M. Schmidt fylder 80 år

Foreningens æresmedlem, dens hovedkasserer gennem en lang årrække, pensioneret lokomotivfører L. M. Schmidt, runder den 27. september d. å. fire snese. Mange vil den dag vende tanken mod »fødselaren«, som på så mange måder, gennem sit virke i Dansk Lokomotivmands Forening og andre steder, har været en virkelig støtte for organisationen og dermed medlemmernes trivsel og fremgang.

Selv om han, efter at have trukket sig tilbage fra organisationsarbejdet, i en lang årrække har nydt sit velfortjente otium, har vi dog på mange måder lejlighed til at mødes med ham, og interessant er det at høre ham fortælle om foreningslivet, da han var med, i de tider hvor han sammen med andre gode tillidsmænd tilkæmpede organisationen det grundlag, på hvilket den hviler støt i dag. Selv om arbejdet inden for vor egen forening gav al anledning til at påkalde hans fulde interesse og arbejdskraft, havde han i sig et fremsyn, der på andre områder fik ham til at tage aktiv del på de felter, man inden for arbejderbevægelsen fandt var rigtige og nødvendige at beskæftige sig med. Specielt kan man nævne områder som Arbejdernes Andels-Boligforening og oprettelse af kooperative virksomheder. Med ildhu og dygtighed har han taget del i dette arbejde, og når han nu runder de fire snese, har han grund til med stolthed at se tilbage på sit arbejde, og vi har grund til med taknemlighed at erindre os hans virke. Dertil kommer, at man ved personlig kontakt med ham ikke kan undgå at komme til at synes om ham på grund af hans ligefremme væsen, og det er derfor også en stor skare af venner, han kan se omkring sig, og disse vil sikkert på hans fødselsdag give ham mange beviser herpå, og vi for vort vedkommende benytter ved denne lejlighed anledningen til at sende dig »L. M.« vore hjerteligste lykønskninger med ønsket om, at det endnu i mange år må være os beskåret at se dig i vor midte.

melser så dagens lys, kun tilkendt personalet — eller den store part af dette — 2 ugers ferie, medens den i dag tilkommer 3 ugers ferie. Af denne tilkommer tjenestemanden højst 12 dage i den egentlige sommerferieperiode — 1. maj—30. september. Der refterer således en trediedel af feriedagene, når sommeren er forbi. I vinterkøreplanens periode kommer ikke mindre end tre udvidede trafikperioder, nemlig højtids trafikken i forbindelse med jul, påske og pinse.

Tages disse forhold i betragtning, kan der næppe blive tale om en mindre personalestyrke i ret mange af vinterens måneder i forhold til sommermånederne.

Det skulle derfor være muligt for distrikterne at fastsætte et årsnormativ, hvis virkning ville være betryggende for personalet. Det bliver til tider fremhævet over for os, at den eller hin ikke vil bosætte sig i den by, hvortil han er forflyttet, men at han ønsker — og alene ønsker — at komme tilbage til sit udgangsdepot. Tilfælde herpå forekommer vel, men den naturlige forklaring herpå ligger simpelt hen i, at han ingen holdepunkter har for, hvorledes han bør disponere. Hvor han kommer frem er der boligmangel, og er han havnet i en lille by, er det mere end håbløst at skaffe sig en lejlighed. Familien må derfor blive, hvor den er. Den lille bys maskindepot er stærkest i søgelyset under rationaliseringen og kan derfor forventes nedlagt. Distrikternes fastsættelse af normativer ændres fra måned til måned, men bekendtgøres ikke overfor den enkelte lokomotivmand. Der kan derfor godt mangle en lokomotivfører i den by, han er ansøger til, uden at han er vidende herom, og er han bekendt hermed, får han ingen forklaring på, hvorfor han ikke kommer hjem. Det kan skyldes, at den plads, han forlader, kun kan besættes ved nyudnævnelse, og det ønsker distriktet ikke. At få udvekslet personale de to distrikter imellem er også vanskeligt, og således fremdeles er der mange faktorer, der spiller ind og forringer den forflyttedes muligheder for opnåelsen af et fast holdepunkt, hvorefter han kan planlægge sin tilværelse.

En ny tid kuldkaster mange eksisterende og gennem flere år anvendte bestemmelser. En hidtil anvendt praksis må skifte karakter, og arbejdsmetoder må lægges om, selv om de med mange år på bagen har vundet hævd og derfor kan være vanskelige at give slip på. En omvæltning af den ene eller anden beskaffenhed kræver til gengæld en overgangstid med krav om offer fra alle sider. Vi har tidligere påpeget den ensidighed, der lægges for dagen fra administrationens side, når byrderne skal fordeles, medens det nye formes. Normativberegningerne og de i denne forbindelse ret ofte urimelige tilbageholdelser af personale, der søger forflyttelse, kommer med her ind under.

Lad der derfor komme noget mere stabilt frem om de enkelte maskindepoters normativer. Det vides nu, hvor mange MY-lokomotiver, der kan og må leveres. En del af denne type har nu været i drift gennem længere tid, hvorfor det så også må være muligt at opstille en plan. De lokale ledere må tages endnu mere med på råd, når styrketallet skal fastlægges. Et mere menneskeligt hensyn må lægges for dagen over for de mennesker, der lever et sted i landet, medens familien lever et andet, og som i mange tilfælde har opbrugt godtgørelsen for dobbelt husførelse.

# Hvad blodtrykket kan fortælle

*Arbejde forbundet med ansvar synes at være mest tilbøjelig til at give blodtryksforhøjelse.*

*Lever man roligt og fornuftigt og sørger for at holde vægten nede, er blodtryksforhøjelse oftere en lidelse, man skal leve med, end en lidelse, man skal dø af.*

Efterfølgende artikel af overlæge, dr. med. Vagn Schmidt, har været bragt i bladet »Helse«, og vi har fundet anledning til at gengive den her i bladet på grund af sagens aktualitet for lokomotivmændene.

Blodet står under tryk i de forskellige blodkar, fordi hjertet ved sin pumpning presser blodet ud igennem hele organismen.

Hjertets pumpe­slag bevirker, at blodtrykket svinger rytmisk. Det føler vi som pulsslaget i puls­årerne. Ved at føle på pulsen, om den er kraftig eller spændt, kan man danne sig et indtryk af blod­trykket. Men bedst måler man blodtrykkets stør­relse i armens pulsårer. På blodtryksapparatet angives det som højden af en kviksølv­øjle i mm. Under målingen vil kviksølv­øjlen eller viseren på tryk­måleren altid stige et stykke over det blodtryk, læ­gen skal måle. Mens kviksølv­øjlen falder, lytter eller føler lægen sig til blodtrykket, mens patienten selv ikke kan aflæse noget ud fra måleapparatets stigning og fald, hvilket patienter ofte tror.

## *Blodtrykket ændrer sig.*

Blodtrykket er meget forskelligt gennem årene, ligesom det er forskelligt hos forskellige personer i samme alder. Hvis en person er meget tyk, skal blodet pumpes gennem en større krop, og trykket må blive noget større. Hvis man arbejder meget kraftigt, skal der bruges mere blod, og der må pum­pes stærkere, hvorved trykket stiger. Derfor måler man blodtrykket under hvile for at kunne sammen­ligne tal fra mange forskellige mennesker og der­ved finde nogle normale eller gennemsnitlige vær­dier. Det har da vist sig, at det normale blodtryk ligger mellem 150 og 110 for personer under 50 års alderen. Over 50 års alderen ligger blodtrykket om­kring 100 + alderen, således at en 70-årig ofte har 170 i blodtryk. Over disse værdier taler man om for højt blodtryk. Og hvis blodtrykket ved flere målinger findes under 110, taler man om for lavt blodtryk.

## *For lavt blodtryk.*

For lavt blodtryk findes ofte hos legemligt og psykisk svage mennesker. Disse i reglen spinkle og blege mennesker er mere trætte, mindre udhol­dende og handlekraftige end normale. Symptomer­ne på lavt blodtryk er dog ikke altid tydelige. Man kan træffe lavt blodtryk hos mennesker, der ikke mærker noget som helst sygeligt, f. eks. hos sports­folk. Orientens folk har også blodtryk, der er noget lavere end hos os. Der er nogle sygelige tilstande som underernæring, visse sygdomme i kirtlerne m. m., der ledsages af for lavt blodtryk. Men i de fleste tilfælde er et lavt blodtryk ikke noget, der betyder så meget. Det kræver almindeligvis ikke nogen særlig behandling.

Hvis man mister blod f. eks. ved en kraftig blød­ning, falder blodtrykket. Normale mennesker tåler dog som regel uden besvær at miste ½ liter blod,

men de fleste bliver noget svimle, når de mister ¾ liter. Hvis man hurtigt mister 1—1½ liter blod, kommer der gaben, tanketomhed og svimmelhed.

Er blodtabet derimod sket langsommere, f. eks. over flere timer, kan man tåle at miste halvdelen af sin blodmængde, før der kommer svære symp­tommer. Er blodtabet større end ¾ liter, skal man for at redde livet hurtigt tilføre nyt blod ved en blodoverførsel (blodtransfusion). Det er derfor vig­tigt for hospitalerne at have blod til rådighed, når der skal behandles patienter under operation og efter ulykker.

## *For højt blodtryk.*

En blodtryksforhøjelse viser sig ofte ved hoved­pine, svimmelhed, irritabilitet, manglende arbejds­evne, søvnløshed m. m. Nogle patienter kan vise en herskesyg, brutal væremåde med nervøsitet og svigtende dømmeevne. En hel del af disse patienter virker derfor »blodrige«, buldrende og er ofte sam­tidig overvægtige og rødmosedede. Hos en vis form af forhøjet blodtryk er der ofte samtidig visse gigt­lidelser (f. eks. podagra), således at tegneseriens Kaptajn Vom giver et ikke helt galt billede af den­ne type patienter. Mange gange kan man dog også se blodtryksforhøjelser hos mennesker med næsten den modsatte form, og man kan have forhøjelse af blodtrykket uden at føle nogen symptomer.

*Arsagen til blodtryksforhøjelsen* findes ofte i blodkarrenes tilstand. Hvis passagen gennem den uhyre mængde kar, hvorigennem blodet skal pas­sere, bliver vanskeliggjort, kan det fremkalde stig­ning i blodtrykket. Da en stor del af blodet hele tiden passerer igennem nyrerne, kommer nyrernes tilstand til at spille en meget stor rolle for blod­trykket. Forskellige former af nyrebetændelse, mis­dannelser m. m. i nyrerne ledsages ofte af forhøjelse af blodtrykket. Ved påvirkninger fra nervesyste­met, som f. eks. vrede, angst og andre tilstande, kan blodtrykket stige, idet fordelingen af blodmængden til de forskellige steder, hvor det skal bruges, sker ved, at de forskellige kar åbnes eller lukkes mere eller mindre efter behovet. Denne åbning og luk­ning af karrene sker ved hjælp af et nervesystem, der arbejder, uden at vi bevidst kan kontrollere det.

Også en række kemiske stoffer, der dannes bl. a. i nogle kirtler, påvirker karrene. Hvis der derfor sker en ændring i det fine sammenspil, der skal være, for at det hele kan fungere ordentligt, kan der komme ændringer i blodtrykket. Ved iltmangel og ved en række forgiftninger bl. a. med stoffer, der får karrene til at trække sig sammen, vil blod­trykket forøges. Vedvarende forandringer i de kirt­ler, der udsondrer de karregulerende stoffer, kan lave blodtryksforhøjelse.



I visse tilfælde kan man have sygeligt forøgede mængder blod. For at få denne større mængde blod presset gennem organismen, pumpes blodet omkring under større tryk. Blodtrykket vil da måles som forhøjet.

Også ved lidelser ved selve hjertet kan der komme blodtryksforhøjelse.

Alle disse forhold skal undersøges for at finde årsagen. Der er imidlertid en stor gruppe af blodtryksforhøjelser, hvor man ikke kan finde nogen sikker årsag. Denne særlige form for forhøjelse findes hyppigt hos folk mellem 60 og 70 år. Den begynder mellem 40 og 50 års alderen og tiltager navnlig efter 50 års alderen.

Det forhøjede blodtryk findes ofte som et arveligt anlæg. Men det er muligt, at de ydre forhold betyder meget for, om dette anlæg udvikler sig. Patienter med forhøjet blodtryk har ofte forældre og bedsteforældre med normale blodtryk. De har måske ikke levet så dårligt som patienten. Han har muligvis ført en hård kamp for at nå frem i samfundet eller for at opretholde sin stilling. Der er ingen tvivl om, at meget hårdt arbejde, både legemligt og åndeligt, uden mulighed for afslappende ferier eller pauser, har betydet meget for opståen af blodtryksforhøjelsen.

Arbejde forbundet med ansvar synes at være mest tilbøjelig til at give blodtryksforhøjelse. I et amerikansk fængsel havde mange af fængselsbetjentene forhøjet blodtryk og jo også et meget ansvarsfuldt arbejde. Derimod fandt man normalt blodtryk hos fangerne. Det kan altså være en fordel ikke at tage et ansvar for tungt.

Der er også en nær sammenhæng mellem forkalkning og forhøjet blodtryk. Nogle af de faktorer, der medvirker ved forkalkningens opståen, har også betydning for blodtrykket. Der er ikke tvivl om, at kostens sammensætning har betydning for disse forhold. Men vor viden om disse forhold er endnu ikke helt sikker. Derimod er der ikke tvivl om, at fedme har stor betydning for visse former af blodtryksforhøjelse, som kan bringes til at svinde ved afmagring.

#### *Kan man gøre noget mod for højt blodtryk?*

Ja, det kan man uden tvivl. Man skal søge at undgå nyrelidelser, d. v. s. at kvinder under svangerskab hyppigt skal lade sig kontrollere specielt med henblik på nyrelidelse forårsaget af svangerskab. Alle betændelser i og omkring nyrerne skal behandles omhyggeligt og ikke ringeagtes af patienterne. Man skal undgå at føre et forceret og anstrengende liv og undlade unødvendig stræben.

Man skal lære sig at tage livet roligt, undgå unødvendige ærgrelser og ophidselser. Man skal undlade at påføre sig selv og andre sorger og besvær. Man skal i den ældre alder give noget af sit ansvar og arbejde fra sig. Hyppigere ferier og hvilepauser er tilrådeligt. Selv et kort middagshvil kan gøre meget godt. Undgå at blive fed. Spis en næringsmæssig rigtig sammensat kost med tilstrækkelige mængder vitamin, æggehvidestof og undgåelse af overflødige, fedtfremkaldende næringsstoffer.

#### *Varme og kulde.*

Patienter med forhøjet blodtryk befinder sig oftest dårligt i varme, der også kan få blodtrykket til at stige. De skal derfor om sommeren klæde sig let på, således at tunge, varme klæder ikke kommer til at gøre sommeren til en plage for dem. Mange føler sig ligefrem bedre, når de er ved kysten, hvor de i de fleste tilfælde også kan gå i vandet, når de blot bader fornuftigt og besindigt.

Kulde har også vist sig at kunne sætte blodtrykket i vejret. Det gælder derfor om altid at klæde sig på, så man hverken fryser eller føler sig elendig af varme.

Foruden et roligt og fornuftigt liv skal blodtrykspatienter som regel spise lidt, så vægten holdes nede. En indskrænkning af kostens saltindhold er ofte meget værdifuld. Men i øvrigt råder lægerne i dag over mange udmærkede blodtryksnedsættende midler, således at man kan sige, at blodtryksforhøjelse oftere er en lidelse, man skal leve med, end en lidelse, man skal dø af.

## Hilsen ude fra

Lejlighedsvis har jeg anledning til at læse lokomotivmændenes fagblad, og jeg vil derfor — omend lidt sent — gerne bringe min hjerteligste lykønskning i anledning af indmeldelsen i DSF. Til lykke! Det er nu alligevel der I hører hjemme, alle I gamle og unge smede, for det er I jo, enten I så så har jeres plads på højre eller venstre side af vore gamle hæderkronede maskiner, eller I troner i en som majestæt på en MY'er.

Det var meget interessant at læse beretningen og debatten fra kongressen, men det har undret mig noget, at vore unge lokomotivfyrbødere vil have indført den klassificering, som man for over 50 år siden stred så hårdt for at få afskaffet. Den gang havde vi jo lokomotivfyrbødere af 1., 2. og 3. klasse som det hed.

Fyrbødere af 1. klasse var fine folk med tre hvide snore om kasketten, og blev benyttet som rangførere og som afløsere for førere i fast tur i syge- og permissionstilfælde.

Jeg forstår jo godt tanken, at det lønningsmæssigt vil være en stor fordel, efterhånden at kunne rykke op i 13. og senere op i 12. lønningsklasse, inden man som fører nåede 11. lønningsklasse, men så når vi vel også dertil, at førerne vil tilbage til ordningen med inddelingen i 4 klasser, som vi havde det den gang. Sikken masse forskellige laurbærblade der så skulle på reversen.

Nå, men det var et sidespring, og da det er noget jeg ikke kan have nogen forstand på, men kun er interesseret tilskuer til livets foreteelser i almindelighed, og jernbanelivet i særdeleshed, vil jeg slutte min lille hilsen med ønsket om, at der altid må være »ret« for jeres arbejde fremover, til held og lykke for danske lokomotivmænd, og dermed for alle der er tilsluttet DSF.

Med venlig hilsen.

N. P. Nielsen.



# Det første NJU studiekurset ble en stor suksess

Nordiske Jernbanemenns Union arrangerte 19.—25. august det første fellesnordiske studiekurs i Unionens historie. Det er ikke slik å forstå at samarbeidet på dette felt ikke har vært praktisert tidligere. Gjennom mange år har det vært utveksling av elever og forelesere ved de respektive forbundskurser. Men nå er det etter vedtak av Unionens sekretariat besluttet å avholde fellesnordiske studiekurs.

Vi kan med en gang slå fast, at tiltaket ble meget vellykket.

Kurset ble holdt på Morgedal Turisthotell i Telemark. Fra Danmark møtte 7 deltakere. Finland 5, Sverige 7 og Norge 7. Tilsammen 26 deltakere. Dertil kom opplysningssekretærene i de respektive land. Som forelesere fra Unionen deltok presidenten, M. Trana, som også ledet kurset, forbundsformennene M. Heggstad, Norge, W. E. Backmann, Finland, P. Madsen, Danmark og andre sekretærer Olle Gunnarsson, Sverige. Dessuten møtte generalsekretæren i NJU Sigurd Rounge.

## *Store forventninger satt til kurset.*

Unionens president, M. Trana, ønsket samtlige deltakere og forelesere velkommen til det første fellesnordiske kurs. Han uttalte bl. a., at vi setter

store forventninger til kurset, som er det første i sitt slag og litt av et eksperiment.

Forelesningene ble innledet med et interessant foredrag av NJU's president, M. Trana, om Unionens historie og arbeid. Foredraget ble hilst med stort bifall.

De neste forelesninger var viet emnet: *Arbeids- og tjenesteforhold for Nordens jernbanemenn:*

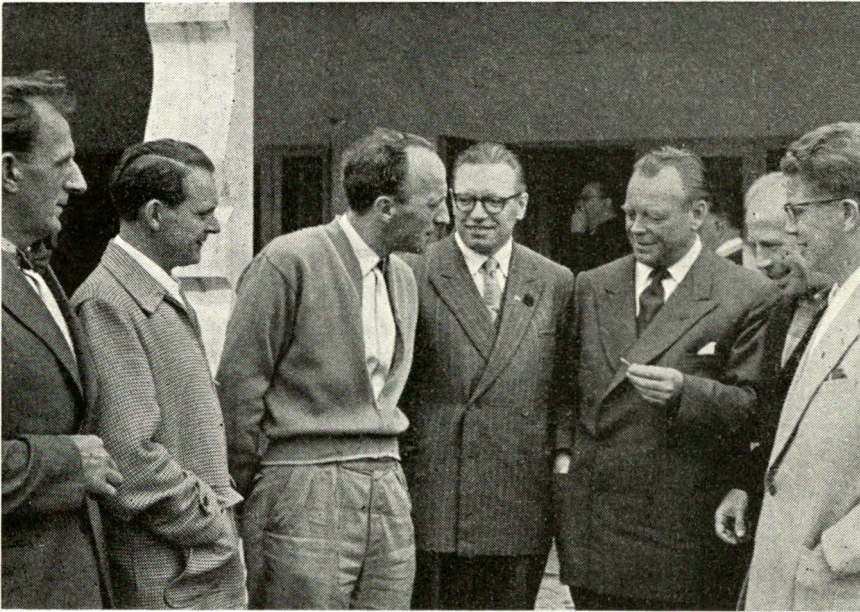
- a) Lønnsbestemmelser. Herunder bestemmelser for ferie og sykdom. Innleder: forbundsformann P. Madsen, Danmark.
- b) Statstjenestemennenes pensjonering i framtiden. Innleder: forbundsformann W. E. Backmann, Finland.
- c) Arbeidstidsbestemmelsene. Innleder: forbundsformann M. Heggstad, Norge.
- d) Driftsutvalgene (samarbeidsutvalgene — føretagsnamndene). Innleder: andre sekretærer Olle Gunnarsson, Sverige.

Samtlige innledere hadde konsise og utmerkede foredrag, hvori der også var stilt en rekke spørsmål til bearbeidelse i de 4 arbeidsgrupper, som var sammensatt av deltakere fra de respektive land. Foredragsholderne høstet stor applaus for sine innledninger.



*Kursusdeltagerne samlet foran Morgedal Turisthotell.*





*Fra en pause i kurset: Samtalen går livligt.*

*Fra venstre: Konduktør Ernst Cederberg og første kansliskrivare Ake Hogler, Sverige, lokomotivfører J. V. Christiansen, Danmark, lokomotivfører T. Kyander, Finland, generaldirektør H. E. Stokke, NSB, remisearbejder Ejv. Madsen, Danmark og studieseekretær E. Pitkäho, Finland.*

#### *Aktive arbeidsgrupper.*

Som gruppeledere fungerte for lønnsbestemmelsene: studieseekretær Bengt Norling, Sverige, pensjonsbestemmelsene: N. A. Jensen, Danmark, arbeidstidsbestemmelsene: sekretær O. Anfinssen, Norge og for driftsudvalgene: Egil Halvorsen, Norge.

Nettopp ved at en hadde deltakere fra de ulike land i gruppene, fikk en en positiv og givende debatt. Gruppearbeidet ble meget populært blant deltakerne. Svarene fra gruppene, som ble diskutert i plenum, lå på et meget saklig og høyt plan. Samtlige innledere ga stor honør til arbeidsgruppene for deres bearbeidelse av de stille spørsmål.

#### *Instruktive foredrag.*

Kursplanen hadde også to andre meget viktige emner til behandling. *Samordning av samferdselsmidlerne, herunder jernbanens stilling*, foreleser: generaldirektør H. E. Stokke, NSB og *Det økonomiske samarbeid i Norden og dets betydning for transportvesenet*, foreleser: direktør Nils Langhelle.

Begge disse interessante foredrag, som ble fulgt med spent oppmerksomhet, utløste en stor diskusjon. Såvel generaldirektør Stokke som direktør Langhelle ga klare svar på alle de spørsmål som framkom i ordskiftet. Foredragsholderne ble hilst med stort befall for sine ypperlige foredrag.

#### *Kurset innfridde forventningene.*

Ved avslutningen av kursets program konstaterter presidenten, M. Trana, at en etter å ha gjennomgått den opsatte plan, kunne slå fast, at de forventninger en hadde satt til kurset var innfridd. En har heretter gode erfaringer å bygge videre på i dette betydningsfulle arbeid blant de nordiske jernbanemenn.

Presidenten rettet en hjertelig takk til samtlige deltakere, forelesere og gruppeledere for vel utført arbeid. Her har vært en forsamling som har vist, at de har villet noe. Vi må fortsette å underbygge og utbygge det gode samarbeid blant Nordens jernbanemenn, så presidenten til slutt.

På vegne av de finske, svenske og danske forbunds representanter ved kurset, rettet forbundsformand, P. Madsen, Dansk Jernbaneforbund, en hjertelig takk til Unionens presidium ved Trana, Heggstad og Rounge for godt opplegg av kurset. Han rettet også en spesiell takk til presidenten for god ledelse av kurset.

Madsen uttalte videre: Nu har det lyktes. I alle måter har det vært et vellykket kurs, som vil animere til gjentagelse. — Talen ble hilst med spontant bifall.

Som avslutning av kurset ble: Norden for folket — sunget.

I samband med kursplanen var det lagt opp en utflukt til Rjukan for deltakerne. Dette var et meget populært innslag. Tinn Kommune ved viseordfører Einar Haatvedt, og formandskapsmedlem, Olai Wang, ga en enkel mottakelse i byens nye hotell. Her orienterte viseordføreren om Rjukan — en stad, hvor den moderne storindustri vokste fram fra 1905.

Deltakerne fikk også ved velvillig imøtekommenhet fra storbedriften Norsk Hydro, høve til å se på en del av de imponerende anlegg.

Som ciceroner fulgte fra Norsk Hydro: overingeniør Hjelland og ingeniør Koll Larsen. Selvsagt nyttet en høve til å kjøre med taubanen (linbanan) opp til Gvepseborg. Her serverte Hydro kaffe og smørbrød.

Visepresidenten i NJU takket såvel ved Tinn Kommunes mottakelse som ved Hydros arrangement for all oppmerksomhet som var viet deltakerne i kurset.

Etter tilbakekomsten til Morgedal Turisthotell ga Unionen en middag. Visepresidenten, Heggstad, takket vertskapet på hotellet for godt stell og samtlige kursusdeltakere for lærerike og arbeidssomme dager.

På vegne av deltakerne takket lokfører Christiansen, Danmark, elektromekaniker Stenhagen, Finnland, og første kansliskrivare A. Hogler, Sverige for det gode kameratskap og for det utbytte-rike kurs.  
E. H.



Arbejdstidsbestemmelserne blev behandlet i gruppe 3.

Fra venstre: Telegrafmekaniker S. Stenhagen, Finland, lokomotivfører P. Busk, Danmark, lokomotivfyrbøder I. Eilertsen, Norge, lokomotivfører K. Johansson, Sverige, studiesekretær E. Pitkähö, Finland, togbetjent L. O. Madsen, Danmark, sekretær O. Anfinsen, Norge (gruppeleder) og konduktør C. O. Unger, Sverige.



## »Samnordisk kursus« — et eksperiment

Som bekendt afholdtes der i dagene 20.—24. august et samnordisk kursus i Norge, hvor nordiske jernbanemænd — på studiebasis — skulle udveksle oplysninger om forholdene i de respektive lande, og på denne måde ikke alene udbygge et alment kendskab til de i hvert land gældende tjeneste- og arbejdsforhold, men også samtidig få større forståelse af betydningen af samarbejdet udover landegrænserne i almindelighed, med særlig vægt — selvsagt — lagt på det nordiske samarbejde.

Kurset var det første af sin art, og vil som sådan ganske naturligt være at betragte som noget af et eksperiment. Det kan måske synes underligt, at der ikke tidligere har været samnordiske kursus inden for NJU, når man tager i betragtning, at denne organisation har arbejdet, og arbejder godt, siden sin stiftelse i 1918. Her må dog tages i betragtning, at samarbejdet, de nordiske lande imellem på det oplysningsmæssige område, i årene siden sidste verdenskrig er vokset ganske betydeligt, hvilket vi inden for vor organisation har haft megen glæde af, ikke mindst ved den gensidige repræsentation på de respektive tillidsmandskursus.

Dette første nordiske kursus, må derfor ses som en naturlig videreføring af det oplysningsmæssige samarbejde, og selvom vi — der deltog — betragtede åbningshøjtideligheden såvel som hele kursus, som noget af en historisk begivenhed, må vi dog være varsom med at stille det for meget i relief. Vi må — for den der skriver dette at se — se det hele ud fra et realistisk synspunkt, og betragte kursus som en naturlig videreføring af samarbejdslinien, men vi må til gengæld også være så realbetonede,

at vi tager dette nye til os som et fremtidigt instrument til virke for en yderligere udbygning af nordisk samarbejde og samnordisk forståelse.

Kursus — som tidligere nævnt — var henlagt til Norge, hvilket var ganske naturligt, idet præsident for NJU for tiden befinder sig dér. Vore norske kammerater havde truffet det valg, at vi ved siden af det egentlige kursusarbejde, også skulle have lejlighed til at stifte bekendtskab med det, der har gjort Norge så berømt som turistland, og med det formål var kurset henlagt til Telemarken, nærmere betegnet »Morgedal«, hvor det i pragtfulde omgivelser beliggende turisthotel, var som »født« til rammen om et kursus som dette. Det vil for så vidt være fristende også at give en beskrivelse af naturen og dens skønhed. Men — for ikke at falde for fristelsen til at bruge alt for mange superlativer, lad os så nøjes med dette ene; her var herligt — også madmæssigt!

Arbejdsplanen for kursus var tilrettelagt således, at deltagerne blev fordelt i fire grupper på en sådan måde, at hvert af de fire nordiske lande var repræsenteret i de enkelte grupper. Hver af grupperne fik forud tilrettelagte opgaver med emner indenfor henholdsvis: tjenestetids-, lønnings-, pensions- og samarbejdsudvalgsområderne. Grupperne skulle — ud fra de opgaver hver fik stillet — diskutere forholdene i de respektive lande, og ud af denne diskussion skulle man herefter søge at nå en konklusion, om muligheden af og ønsket om en samordning, og ensartet linieføring af de forskellige regler i de respektive lande.

Sideordnet med gruppearbejdet var der — på samme måde som vi kender det fra vore egne kursus — indlagt foredrag med henblik på såvel selve gruppearbejdet, som det, der var grundtonen i kurset, det nordiske samarbejde.

Det var — som man vil se andet steds i bladet — en vidtstrakt foredragsrække, og når dertil lægges arbejdet i de enkelte grupper, vil man sikkert kunne få et billede af, at det ikke var arbejdsstof, det manglede på.



Endelig skal også nævnes, at der var indlagt en udflugt til Norsk Hydros anlæg i Rjukan, hvor vi ved elskværdig imødekommenhed fra virksomhedens side fik lejlighed til at bese kvælstoffabrikken og kraftværkerne.

Når man vender hjem efter et kursus som dette, og efter at indtrykkenes mangfoldige kalejdoskop ligesom har fået tid til at udkrystallisere sig, er det vist naturligt om man stiller sig selv de spørgsmål: »hvad fik du ud af kurset?«, og »kan der med rimelighed rettes nogen kritik mod kursets tilrettelæggelse og arbejdsform?«.

Som nævnt til indledning, må et kursus af denne art betragtes som noget af et eksperiment, og som sådan vil der ganske naturligt være ting, der bør rettes i såvel arbejdsform som tilrettelæggelsen. Men en ganske afgjort ting var positiv, kurset beviste sin berettigelse, og må som institution betragtet, blive en årlig tilbagevendende begivenhed i tiden fremover.

Vi — der deltog denne gang — er ikke et øjeblik i tvivl herom, og alene denne kendsgerning må siges at være et godt resultat af dette, det første samnordiske kursus.

Men — der er ting, der bør rettes. Blandt andet ville det afgjort have været et plus, dersom de enkelte deltagere i forvejen var gjort bekendt med, hvilken gruppe de skulle deltage i, og ikke mindst havde fået lejlighed til hjemmefra at udarbejde deres indlæg i gruppen. En sådan forhåndsunderretning, behøver ikke at betyde, at samtlige kursister møder med færdigsyede indlæg, en tildeling af opgaver kan man så udmærket lade de enkelte forbund selv afgøre. Man ville ganske afgjort få en

mere koncis klarlæggelsesform af de enkelte landes love og bestemmelser på tjenestemandsområdet, hvilket igen må kunne lette forståelsen af de forskellige problemer, og dermed — indirekte — øve indflydelse på de diskussioner, der naturligt opstår.

Ligeledes forekommer valget af foredragsemner at være noget ensidigt. Man må gå ud fra, at de, der udpeges til disse kursus, har gennemgået den nødvendige uddannelse indenfor egne organisationer, og derfor selv må være i stand til at klarlægge deres lands specielle problemer, hvorfor et mere vidtfavnende emnevalg i foredragsrækken ville være ønskelig. I den gruppe den — der skriver disse linier — deltog i, kunne det til tider knibe lidt med forståelsen af, hvorfor forholdene i de enkelte lande netop havde den karakter, som blev skitseret, hvilket i og for sig er ganske naturligt, idet man ikke med rimelighed vil kunne forlange et alment kendskab til de specielle faglige og politiske forhold, der råder i de enkelte lande.

Havde man derfor i emnevalget til foredragene udskudt de rene tjenestemandsforedrag og i stedet indlagt foredrag, der belyste de faglige- og politiske arbejderbevægelser, således som disse har udviklet sig i de fire nordiske lande, da ville man samtidigt havde givet kursisterne en — måske kun periferisk — men dog alligevel forståelig baggrund for, hvorfor forholdene har udviklet sig, som tilfældet er.

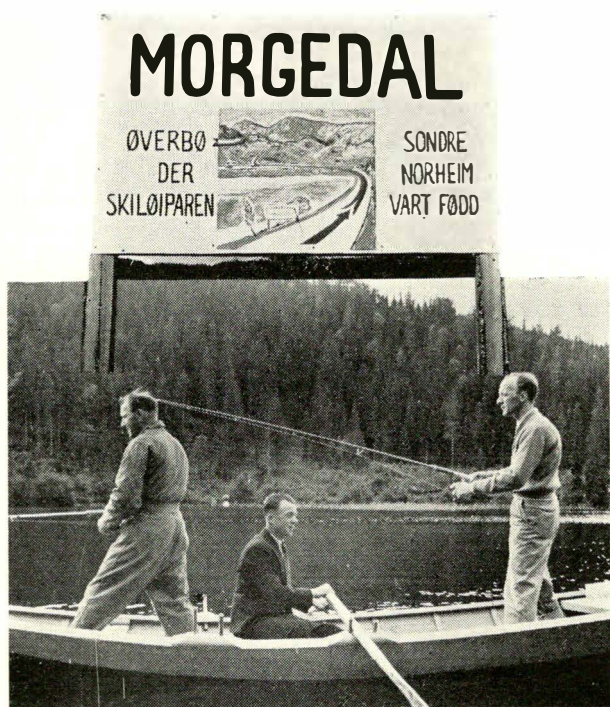
Til disse foredrag må det være muligt at få ledere fra hvert af de fire landes arbejderbevægelser, og man ville herved ikke alene placere kursus på et endnu højere plan end det var, man ville også give kursisterne lejlighed til at lære ledende personligheder indenfor den nordiske arbejderbevægelse nærmere at kende.

Vi tjenestemænd er på mange områder tilbøjelig til at anse os selv og de organisationer, vi tilhører, som værende lidt af en enklave indenfor det øvrige samfund. Vi beskæftiger os meget — hvilket selvfølgelig er naturligt og nødvendigt — med vore egne forhold, og vi har en — til tider ret udtalt — tilbøjelighed til at glemme, at der findes en verden udenfor vor egen »hønsegård«, og det endda en verden, der på så godt som alle områder øver en afgørende indflydelse på de forhold, hvorunder vi virker, såvel tjenstligt som organisatorisk.

Et anerkendt middel til at modvirke dette — skal vi sige uheldige — tjenestemandsfænomen er, oplysning og atter oplysning, og også på dette område vil samnordiske kursus i fremtiden have en stor opgave at løfte.

Lad os derfor på fremtidige nordiske kursus få foredragene lagt over på denne linie. Der var et godt tilløb hertil denne gang i direktør Nils Langhelles og generaldirektør H. E. Stokkes foredrag, idet det første som en rød tråd havde det økonomiske samarbejde i Norden, og det andet — foruden en redegørelse over specielle norske jernbaneforhold — også omhandlede det jernbanemæssige samarbejde, såvel nordisk som europæisk.

Nu må man ikke ud fra den kritik, der her er kommet til orde, tro, at de øvrige foredrag var uden betydning. Tværtimod, kan det siges, men som før nævnt, deltagerne skal have kendskab til egne for-



3 lokomotivførere prøver fiskelykken.  
Fra venstre: Erik Ryløv, Sverige, Johannes Lindvall,  
Finland og J. V. Christiansen, Danmark.



hold, inden de udtages til et nordisk kursus, og derfor må de emner »tjenestemandsforedragene« behandle, som en hovedregel henlægges under det egentlige gruppearbejde.

Et meget interessant spørgsmål, der var til behandling i såvel foredrag som en gruppe var »samarbejdsudvalgene«. Her må vi danske — med bøjet hoved — erkende, at vi er langt bagefter såvel Norge som Sverige. Men vi fik impulser og ideer til såvel det aktive arbejde i udvalgene, som oplysning og information af medlemmerne, der rigtigt udnyttet ganske givet, vil kunne give resultater herhjemme.

Nu vil man måske synes, at dette referat er noget summarisk, idet man måske kunne ønske en bedre og mere fyldestgørende redegørelse over både gruppearbejdet og de enkelte foredrag. Det er der imidlertid ikke mulighed for nu, idet konklusionsmateriale o. s. v. ikke er endeligt udarbejdet. Ved en senere lejlighed, når dette materiale er færdigt, og der er plads her i bladet, kan en nærmere og mere udtømmende redegørelse blive bragt.

Tilbage står herefter en konklusion af det første samnordiske kursus, og den kritik der her er fremført, og den kan for selv kursus vedkommende blive ganske kort, nemlig: lad os videreføre og udbygge disse kursus, men lad det blive til gavn, ikke alene for tjenestemanden, men også for den fællesnordiske tanke og idé.

Angående den her førte kritik, da må den i første række ses som kærlighed til og interesse for oplysningsarbejdet, og hele dette arbejdes tanke og idéset. Vi må videre frem indenfor oplysningsbevægelsen, vi må aldrig stå stille, og langt mindre må vi pløje en fure, som vi mener slavisk bør følges. Ethvert oplysningsarbejde er vidtfavnende og uden grænser, alt må tages i betragtning, og intet nyt må lades uprøvet, dersom man blot har den mindste tro på, at det vil gavne og løfte.

Vi må samarbejde indenfor de enkelte landes grænser; vi må udvikle dette samarbejde på nordisk basis, og vi må ikke mindst hilse den dag velkommen, hvor tanker og ideer frit kan udveksles over alle landegrænser, øst som vest, nord som syd.

Den, der skriver disse linier, havde ved afslutningsfesten i Morgedal lejlighed til at bringe den danske delegations hilsen og tak for opholdet og samværet. Jeg brugte ved den lejlighed udtrykket, at der her ved dette kursus var lagt en grundsten, det blev fremtidens opgave at bygge videre på. Lad os hver især, der har med oplysningsarbejdet at gøre, være medvirkende hertil i vort daglige arbejde, thi det er her den virkelige spire skal vokse sig stærk og levedygtig.

Som afslutning på dette referat skal der, foruden en tak til samtlige delegater for godt samarbejde og samvær og til nordmændene en speciel tak for godt værtskab, stilles følgende personlige forslag: Hvad om vi tog arrangementet af fremtidige samnordiske kursus bort fra NJU's præsidie og i stedet oprettede et nordisk oplysningsudvalg? Dette udvalg kunne ved siden af kursusarrangementet få som hovedopgave at formidle erfaringer og ideer fra de enkelte landes respektive oplysningsfronter.

j.

## Folkepensionen og tjenestemændene

Det højaktuelle spørgsmål om folkepension, set i relation til det danske samfunds forskellige befolkningsgrupper, har givet anledning til megen omtale og diskussion i næsten alle aviser og fagblade.

Naturligvis vil den enkeltes stilling til spørgsmålet være nøje knyttet til indskud og gevinst, hvilket rent menneskeligt er forståeligt. En bestemt befolkningsgruppe forekommer dog at være i alles søgelys under devisen »Hug en hæl og klip en tå«, og det er tjenestemændene, thi som en rød tråd, gennem de indlæg der har været fremme, går, at disse sagtens kan, ja nogle finder, at de skal være med til at betale til folkepensionen, uden stort set selv at få andel deri.

Det vil derfor være rimeligt om tjenestemandsorganisationerne, omend folketingsmand P. Jørgensen i et interview udtaler, at det løb er kørt, alligevel beskæftiger sig med spørgsmålet, idet der synes at være stærk slagside i ikke-tjenestemændenes og enkelte politikeres vurdering af det, der hedder tjenestemandsgoder, uden samtidig at tage ulemperne i betragtning.

I det nævnte interview beskæftiger P. J. sig navnlig med Venstres stilling til folkepensionen og tjenestemændene og nævner Arnth Jensen, der som ordfører for Venstre den 9. maj i folketinget havde bundet sig stærkt til tjenestemændenes fortrinsstilling som følge af pension og erindrede om, at de havde goder, der ikke var lette at vurdere i penge, bl. a. behøvede man ikke som tjenestemand at frygte arbejdsløshed og kunne spare udgiften til arbejdsløhedskassen m. m.

Det fremgår ikke af P. J.'s udtalelser, at Arnth Jensen har talt om ulemperne ved at være tjenestemand, iøvrigt heller ikke at andre i folketinget gjorde det. Mon det derfor ikke var på tide, at der i stor udstrækning blev gjort noget for at ændre synet på tjenestemandsstillingen, således at tingene blev stillet på rette plads.

Lad os f. eks. tage lokomotivfyrbøderen — tjenestemanden med den faglige uddannelse, placeret i 14. lønningsklasse — og sammenligne ham med håndværkeren i det private erhverv. Det vil være nemt at se, hvor meget tjenestemanden i form af mindre løn, betaler for at være tjenestemand. Skulle det knibe for nogen at se det, prøv da at se på, hvad disse to får betalt for arbejde på søn- og helldage samt for natarbejde, mon så ikke de af Venstres ordfører nævnte besparelser opvejes af den betydelig ringere ydelse, som tjenestemanden må lade sig nøje med i disse tilfælde. Naturligvis kan det fremføres, at lokomotivfyrbøderen har adgang til større indtjeningsmuligheder i form af avance-ment. Javel, men hvornår og hvor? For lokomotivmændenes vedkommende har der kunnet gå indtil 22 års lokomotivfyrbødertid, og når dagen for forfremmelse oprinder, ja så er det i næsten alle tilfælde med en forflyttelse som følge, til en by man



ikke ønsker at bosætte sig i. Mon nogen vil kalde det for et tjenestemandsgode?

Tjenestemandens pligter overfor samfundet er også værd at sammenligne med de øvrige borgeres. Hvor mange ikke-tjenestemænd er egentlig klar over tjenestemandslovens bestemmelser i så henseende? Det er bestemmelser, der gælder lige til man dør, altså også for pensionister og enker, der oppebærer pension, f. eks. fortabelsen af retten til pension, hvis den pågældende får en vanærende straf. Vil en borger med ret til folkepension miste denne, hvis der falder en lignende straf til den pågældende?

Sådanne og mange andre ting kan nævnes, og mon ikke det ville ændre synet på tjenestemandstillingen betydeligt, om det kom ud i videre kredse? Lad os til spørgsmålet om folkepension klart og tydeligt sige, at vi tjenestemænd af ganske hjerte under andre borgere en betryggende alderdom, ligesom alle de overenskomstmæssige forbedringer, der i de senere år er sket i privatindustrien såsom sygeordning og betaling for skæve helligdage, er hilst med glæde og tilfredshed, men det må være vor ret at pege på den tjenestemandsmæssige forringelse, der er sket, idet alle disse goder før hen var tjenestemandsgoder, der ved forhandlinger om bedre lønninger blev fremhævet som en særret netop for tjenestemændene, og dermed motivering for et afslag om normeringslovsforbedringer. Med den udvikling, der er sket i de senere år, må det for enhver borger i Danmark stå klart, at tjenestemændenes forhold i væsentlig grad er forringet i forhold til privaterhvervets. Omend der ved de seneste forhandlinger er sket en ændring til det bedre i henseende til ugifte og samgiftes aflønning, må det dog stadig fastholdes som en meget stor uretfærdighed med forskelsbehandlingen for disse tjenestemænd, men det har Arnth Jensen formentlig glemt den 9. maj.

Thorkil Kristensens tale om misforholdet mellem tjenestemændenes pension og pensionsbidrag kan nok være en nærmere vurdering værd.

Prisudviklingen har medført en stadig stigning i pristallet, og dermed naturligvis også en stigning i den udbetalte pension. Men har tjenestemændene nogen særlig indflydelse herpå, og kan de gøre for, at forholdene har udviklet sig i den ugunstige retning som sket er? Næppe — politikernes indflydelse herpå er sikkert større end tjenestemændenes, så vi må formentlig have ret til at bede Thorkil Kristensen om at gøre sin indflydelse gældende, så den slunkne statskasse kan blive fyldt. Det kan gøres ved at lade samtlige borgere i landet betale skat på en ligeså effektiv måde som tjenestemændene, det lader sig bedst gøre ved at gå ind for en skatte- lovsrevision af meget dybtgående karakter, så ville megen spekulation om penge til folke- og tjenestemandspension være overflødig. Det fremhæves endvidere, at tjenestemændenes pensioner er større end folkepensionen, og det skulle være motivering nok for at disse skulle betale til sidstnævnte, men er det helt retfærdigt at fremsætte sådanne betragtninger. Lad folkepensionisten lægge det samme beløb til side som tjenestemanden betaler til sin pension. Lad det ske i 40 år, regn renter og rentersrente til

beløbet, og når den dag oprinder, hvor folkepensionen udbetales, så hæv de årlige renter på den opsparede sum og læg dem til pensionen, mon det så bliver så slemt med det, tjenestemanden får mere? Det skal i forbifarten nævnes, at der jo er fri dispositionsret over den opsparede formue i modsætning til tjenestemanden.

Til slut et par ord om lønningskommissionens eventuelle beslutninger, i henseende til omtalte spørgsmål, idet P. Jørgensen udtaler, at det vil være klogt at vente til dette resultat foreligger. Det er et logisk forbehold P. J. tager, thi kommer kommissionen til det resultat, at tjenestemændene nu er distancerede så meget, at en større lønforbedring bliver følgen, ja da vil de fleste vel erklære sig tilfredse, men er resultatet ikke tilfredsstillende, er løbet så stadig kørt?

Det vil nemlig være mere end sandsynligt, at folkepensionsproblemet er afgjort inden lønningskommissionen er færdig, og da må det findes rimeligt, at der tages et forbehold for tjenestemændenes betalen til denne, ellers er løbet kørt — men med tyvstart.

G. A. Rasmussen.

## Arbejdspladsens Metamorfose!

Inspireret af artikler og leder i DLT angående forbedringer i vore førerhuse, såsom større plads og bedre stole m. m., er der en ting, som også ligger på ønskeprogrammet med hensyn til vort velbefindende på arbejdspladsen, og det kan siges i sætningen: »Sæt kulør på hverdagen«.

Ligegyldigt hvilke af DSB's trækraftmidler (bortset fra MY'erne), det være sig lokomotiver, MO-vogne eller S-tog, en lokomotivfører skal fremføre, er førerhusets farve af deprimerende art.

Førerhuset, i en MO f. eks., er holdt i en dystert krigsgrå farve, endvidere er maskindelene også holdt i trist farve, for ikke at tale om, at de fleste førerhuse tillige er afskallede i maling og gerne meget snavsede, hvilket kan omdanne den lyseste optimist til pessimist.

Vor evne til at se og skelne farver fra hinanden er en både elementær og vidunderlig sansoplevelse. Ikke alene er den afgørende for mangt og meget i vor tilværelse — men en vigtig faktor i vort velbefindende. Farvernes harmoniske sammensætning er af allerstørste betydning ved indretningen af vore daglige omgivelser. Der er i de senere år opstået et helt nyt studiefag, som beskæftiger sig med mærkelige begreber: Farveklima, farvehygiejne og farvedynamik. Ret beset er det ting, der angår os alle.

De fleste har selv oplevet, hvordan visse lokaler stemmer en til velbefindende, og andre virker døde, kolde og ugæstfrie, ja kan rumme en sær pirrelig og nervøs atmosfære. Som regel skyldes det de farvekombinationer, der behersker lokalet.

Af en artikel herom handlende, citerer jeg nogle brudstykker fra tidsskriftet »Samvirke«.

At farverne i vore omgivelser virkelig har en stærk kropslig og sjælelig indvirkning, viser også nogle interessante forsøg, der er gjort på et amerikansk hospital. Sindssyge blev beroliget i blå værelser, gult og rødt virkede oplivende på tungsin-



dige patienter. Mange hospitaler går derfor nu over til praktisk anvendt farvehygiejne, idet et velafbalanceret sind fremskynder helbredelsen.

I det »ideale« soveværelse, d. v. s. et rum der tjener afspænding, bør gulvet være vinrødt eller rødbrunt, paneler okkerfarvede og væggene iøvrigt have en sart grøn nuance, medens loftet holdes i en meget lys koralblå. Disse kombinationer svarer til menneskets naturlige krav.

I en tysk skole er hvert klasseværelse malet i farvetoner svarende til udviklingstrinet. I de nedre klasser dominerer røde farver, der efter skolearkitektens opfattelse virker »aggressive« og stimulerer barnets lærelyst; blå og grønt dominerer i de øverste klasser. — Som bekendt kan nogle farver tilsyneladende udvide et rum, og gøre andre mindre.

Visse farver virker også støjdæmpende og gør monotont arbejde mere interessant.

Med friske farver på væggene er en maskinhal nu blevet et opmunternde arbejdssted — maskinerne er ikke længere sorte eller skiddengrå, men holdt i lysegrå, grønne og andre lyse farver. Rør og ledninger er med gule, blå og røde farver blevet ligefrem dekorative elementer i maskinhallerne.

Ved rigtig forståelse af brugen af farver har man kunnet forbedre arbejdsforholdene, ikke mindst stemningen på arbejdspladsen. Produktivitet har gavn af dette, og antallet af ulykkestilfælde kan formindskes.

Det rette farvevalg på en arbejdsplads har ikke blot psykologisk, men også social betydning.

Det intime samvirke mellem kulør og humør er langt fra klarlagt endnu, men allerede nu kan man sige, at forskningsresultaterne har givet alle muligheder for med forholdsvis ringe bekostning at skabe en omverden, der øger velbefindendet og samtidig stimulerer virkelysten og fremmer de samfundsnyttige funktioner.

Vi har jo oplevet en lille smule af dette på vore nyere opholdsværelser, hvor vor organisation er gået stærkt ind for lyse farver og malerireproduktioner, som er medvirkende til hvile og afslapning.

Mit ønske er med denne artikel at kunne få administrationen til at gøre lidt mere for lokomotivpersonalet, end tilfældet er, og det er nødvendigt, især med de inhumane tjenester lokomotivpersonalet har. Hvis man ser lidt på de nye MO-vogne, privatbanerne har anskaffet, kan man se forbedringer for lokomotivpersonalet i positiv retning, såsom større førerhuse, bedre stole — instrumentbordet lige foran sig, således at man ikke, som tilfældet er i vore MO-vogne, skal vride ryggen af led for at se smøretryk m. m. bag sig, kigge op i loftet for at se banemotorernes belastning og iøvrigt have vore instrumenter siddende og hængende alle mulige og mærkelige steder. — Da ikke alt lokomotivpersonalet på nuværende tidspunkt udelukkende skal fremføre tog med MY'er (som er tidssvarende), er det vel ikke uberettiget, at vi beder eller stiller krav om, at administrationen forbedrer vor arbejdsplads med større førerhuse — bedre stole — lyse, venlige farver, samt ikke mindst en bedre renlighed, og lad en farvedynamiker give vejledende råd.

Preben Wichmann, Hgl.

## Lokomotivpersonalets Hjælpefond

Uddeling af understøttelse.

I henhold til hjælpefondens vedtægter uddeles i december understøttelser på 50—100 kr., der kan søges:

1. Af medlemmer.
2. Af pensionerede lokomotivmænd.
3. Af enker efter lokomotivmænd.
4. Af forældreløse børn under 18 år af de under 1, 2 og 3 nævnte.

Ansøgningskemaer kan fås på foreningens kontor, de må senest den 15. november være tilbagesendt til Lokomotivpersonalets Hjælpefond, Hellerupvej 44, Hellerup.

Ansøgere, hvem understøttelse bevilges, vil modtage underretning herom midt i december.

## Emolumenter fra 1. oktober 1956

De nye satser bringes nedenstående som rettelssblad til foreningens lommebog side 14.

### Emolumenter m. v.

|  | Kr.  | Kr.   | Kr.   | Kr.   | Kr.  | Kr.  | Kr.  | Kr.  | Kr.  | Kr.  | Kr.   | Kr.   | Kr.   |
|--|------|-------|-------|-------|------|------|------|------|------|------|-------|-------|-------|
| Lokomotivinstruktører.....               | 0,94 | 17,60 | 12,15 | 13,70 | 4,65 | 7,50 | 0,74 |      |      |      |       |       |       |
| Lokomotiv-, elektro- og motorførere..... | 0,84 | 15,60 | 11,40 | 12,10 | 3,75 | 6,15 | 0,61 | 0,30 | 5    | 1,04 | 6,34  | 50,72 | 27,80 |
| Lokomotivfyrbødere.....                  | 0,74 | 14,60 | 10,90 | 11,00 | 3,10 | 4,80 | 0,49 | 0,24 | 5    | 0,71 | 5,70  | 45,60 | 24,10 |
| Lokomotivfyrbøder- aspiranter.....       | 0,74 | 14,60 | 10,90 | 11,00 | 3,10 | 4,80 | 0,49 | 0,00 | 0,71 | 5,70 | 45,60 | 21,35 |       |

Støtrelsen af betaling for ekstraordinær tjenestefrihed fastsættes af Statsbanernes Generaldirektorat. Støtrelsen af alle de andre anførte ydelser fastsættes af finansministeren. Tillæg for 1., 2. og 3. dag ydes kun i forbindelse med dagpenge. Kørepenge beregnes på den måde, at de for tjenestemænd på laveste timepengesats (lokomotivfyrbødere o. a.) fastsættes til ca. 2/3 af de til enhver tid gældende timepenge. Den således udfundne kørepenge-sats forhøjes med 25 pct. for lokf., elektrof. og motorf. Fremkommer der ved beregning af selve kørepenge-satsen brøkdelen af øre på 1/2 eller derover, forhøjes de til hel øre; mindre brøkdelen bortkastes.





## Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum den 27. oktober frabedes venligst, men bestemt.

C. A. Laursen, depotleder, Enghave.

Al opmærksomhed i anledning af mit 40 års jubilæum den 22. september 1956 frabedes venligst.

A. Møller Hansen, elektrofører, Enghave.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

J. J. B. Birkbo, lokomotivfører, Hgl.

## Jubilæumsforeningen for lokomotivførere i 1. distrikt

Jubilæumsfesten afholdes den 4. oktober 1956. Deltagerne samles på hovedbanegården ved Bernstorffsgade. Derfra køres der kl. 12,30 i busser til Rudersdal Kro.

Pris pr. deltager kr. 30,00.

C. E. Johansen, Vigerslev Alle 19, 3. sal, Valby. Tlf. Valby 7886 ydun.

## MEDLEMSLISTEN

Optaget som ekstraordinære medlemmer pr. 1-9-56.

Pens. lokomotivfører J. L. Larsen, Martinus Rasmussensgade 13, Nyborg.

Pens. lokomotivfører C. Hansen, Lyngbyes Alle 19, Esbjerg.

Pens. lokomotivfører O. R. A. Nielsen, Wærumsgade 4, 2. sal, Aarhus.

Pens. lokomotivfører E. K. Kristensen, Nymarksvej 20, Nyborg.

Optaget som ekstraordinært medlem pr. 1-11-56.

Pens. lokomotivfører A. F. V. Petersen, Søndergade 42, 2. sal, Struer.

## Byttelejlighed

Fredericia—København.

Tilbydes 2 værelses kaminfyret lejlighed, leje 58 kr. månedlig, og ønskes 2—2½ værelses med centralvarme i København.

P. E. Møller, Franz Hansens Alle 2 B, Fredericia.

Odense—Københavns omegn.

Tilbydes: Stor 1½ vær. m. altan og alle mod. bekv. i Odenses bedste kvarter. Leje ca. 120 kr., heraf 25 kr. à conto varme. Indskud: 1 måneds leje.

Ønskes: Tilsvarende, evt. 2 eller 2½ vær. i Københavns omegn.

Politibetjent *Palle Jørn Rosdam*, p. t. fru Enggren, Njalsgade 67, 5., København S.

## Navneændring

Lokomotivfyrbøder J. P. Kristensen, Korsør, rettes til: J. P. Christensen.



Forfremmet efter ansøgning til lokomotivfører i 7. lkl. samt tildelt hverv som kørelærer i dampdriften pr. 1-9-56.

Lokomotivfører (11. lkl.):

P. W. Jørgensen, København Gb., i København Gb.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-9-56.

Lokomotivfører (11. lkl.):

E. T. V. Holm, København Gb., til Helgoland.

Forflyttelser efter ansøgning pr. 1-9-56.

Lokomotivfyrbøderne:

E. F. Sørensen, Slagelse, til Korsør.

H. Andersen (Varmark), København Gb., til Korsør.

Ansæt som lokomotivfyrbødere pr. 1-9-56.

Lokomotivfyrbøderaspiranterne:

M. B. Pedersen, Korsør, i København Gb.

K. L. Flink, København Gb., i København Gb.

B. B. Andersen, Korsør, i København Gb.

N. K. Kristiansen, København Gb., i København Gb.

K. A. Nielsen (Aabyhøj), Kbhvn. Gb., i København Gb.

K. E. B. Hansen, Gedser, i København Gb.

Afsked.

Lokomotivfører (11. lkl.) E. C. Christensen, Vordingborg, afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30-11-56).

Lokomotivfører (11. lkl.) A. Møllebro, Helgoland, afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (30-11-56).

Lokomotivfører (11. lkl.) E. Bagger Jensen, Fredericia, afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (30-11-56).

Lokomotivfyrbøder A. Ahlgren Sørensen, Aarhus, afskediget på grund af svagelighed (30-9-56).

Dødsfald.

Lokomotivfører N. V. Sørensen, Randers, er afgået ved døden 12-8-56.

Lokomotivfører C. H. Nielsen, Ringgade 59, Struer, er afgået ved døden 17-8-56.

Pensioneret lokomotivfører R. J. J. Rasmussen, Lindevej 12, »Bredablik«, Nyborg, er afgået ved døden.

Pensioneret lokomotivfører H. P. Rasmussen, »Strandlyst«, Dyrehavevej, Nyborg, er afgået ved døden den 21-6-56.

Pens. lokomotivfører K. A. Heholt, Mølle Alle 7, 1. sal, Valby, er afgået ved døden den 3-7-56.

## NYE ADRESSER

Lokomotivførerafdeling:

Struer: Kassererens navn og adresse rettes til:

Aa. Lund, Struergaardvej 14.

Lokomotivfyrbøderafdeling:

Kalundborg: Kassererens adresse rettes til: Elmegade 8.

Fredericia: Formandens navn og adresse rettes til: H. K. Pedersen, Hyldevej 17.



# Lommebogen 1957

Vi står overfor indkaldelse af eventuelle bestillinger af foreningens lommebog for 1957, og som tidligere år kan interesserede erhverve den til fremstillingsprisen + forsendelsesporto, ialt 6,00 kr. Man bedes notere sig, at der er sket en væsentlig stigning i prisen på grund af omkostningernes forhøjelse, der tilskriver sig de øgede arbejdslønninger og trykkeprisen. Det restoplæg, som sædvanligvis er beregnet, vil blive stærkt indskrænket, og alle eventuelle bestillinger må ikke forventes efterkommet. Lokomotivfyrbøderaspiranter har fortrinsret

til restoplaget. Bestilling indsendes til foreningens kontor, Hellerupvej 44, Hellerup. Enkeltbestillinger kan betales med frimærker; medens beløbet for større bestillinger bedes sendt gennem foreningens girokonto nr. 24542.

## HUSK

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

**Det bedste**  
**I CYKLER OG RADIO**

V. Petersen  
Jyllandsgade 22  
Fredericia  
Tlf. 1033

**FÆLLESBAGERIET A/s**  
Fredericia . Tlf. 602  
*Køb altid Brød fra Fællesbageriet*

Den folkelige Forsamlingsbygning  
(lige overfor Landsoldaten)  
*Store Bal- og Selskabslokaler*  
Agnes Petersen . Fredericia . Tlf. 85

**Pedersen & Nielsen**  
Indehaver: Louis Nielsen  
Danmarksgade 6. Fredericia  
*Leverandør til Brugsforeningen*

**Fredericia Mejeri**  
*Anbefaler sig med* **Gothersgade 14**  
**1. Kl.s Mejeriprodukter**

**»LA BELLA«**  
Gothersgade 15  
Fredericia, Tlf. 598  
v. Doris Sørensen  
**Blomster- og Kransforretning anbefales de ærede Medlm.**

Ekvipér Dem i  
**London-Magasinet**  
FREDERICIA

**FREDERICIA KUL- OG BRÆNDEHANDEL A/S**  
KUL- OG KOKS-IMPORT  
*Forhandler af Fredericia Gaskoks*

IMPORT AF  
**ORA**  
BRÆNDELSOLIER

KULPLADS OG KONTOR:  
VESTHAVNEN  
TELEF. 955

**BOGTRYKKERIET**  
Nørrebrogade 5. Fredericia  
A. Petersen . Tlf. 1014  
Alle Arter Tryksager til smaa Priser  
Festsange - Telegrammer

**Ougaard & Jensen**  
Danmarksgade 21 A  
Fredericia  
Telefon 332  
**Alt i herre- og drengetøj**

**Farvebøtten**  
Tapet . Malervarer . Rullegardiner  
**v. Holger Häuser**  
Danmarksgade 23 . Fredericia . Tlf. 1337

**LANDBOMEJERIET**  
FREDERICIA TLF. 1558 og 1559

**FREDERICIA KUL-KOMPAGNI A/s**  
Loehr og Holmelund

**... vi sælger varme**

Telefon  
**170-888**  
4 linier

**Hotel LANDSOLDATEN**  
FREDERICIA  
*altid bedst — derfor billigst*

**Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger**  
Hovedkontor: Njalsgade 15, København  
Telefon 4015

Fra kvist til kælder  
når maling det gælder  
**Neergaards bedst**  
Telf. 165 . Struer

Aut. installatør  
**Henry Bertelsen**  
Tlf. 691-191 . Giro 48003  
Østergade 5 . Struer

**Thomas Hansen's Bageri**  
bringes i velvillig Erindring  
Brødet bringes overalt i Byen  
Danmarksgade, Struer, Tlf. 308

*For Synet en Vinding,  
køb Brillen hos Sinding!*  
★ **STRUER . Tlf. 119**

**A/s Struer Kulimport**  
Telf. 777

**P. WEILING**  
Struer . Tlf. 93  
anbefaler alt i moderne Blomsterbinderi

**NYBO STRUER**  
*- et godt Sted at handle*

**Frisørsalonen**  
Jyllandsgade 9 . Struer  
anbefales  
Gustav Jensen

**»Moselunds« Rugbrød**  
Tlf. 309 anbefales

I Sol og Pløre  
gaa eller køre *Brug*  
**Skotøjsbørsens Fodtøj**  
Struer - Telf. 109





# STAR

PILSNEREN  
MED EKSPORTSMAG

BRYGGERIET STJERNEN

Tag Kager med hjem fra *Clorius*

Spec.: Fødselsdagskringler  
Tlf. Kalundborg 187 Prøv mine Kræmmerhuse

**Fineste Kød, Flæsk, Paalæg**

Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44

Tlf. Kalundborg 161 Leverandør til Feriehjemmet

**Er Lyset i Uorden**

da ring til Kalundborg 520

**KJÆR CHRISTENSEN** . aut. Installatør

Leverandør til Feriehjemmet

**A. M. JØRGENSEN**

Kleinsmed. Aut. Gas- og Vandmester. Centralvarme, Bad, WC, Pumpeanlæg  
Sct. Jørgensbjerg 25  
Tlf. Kalundborg 71

**KALUNDBORG KULKOMPAGNI**

Aktieselskab

Tlf. TRETEN

*M. H. Iversen*

Mode- og Manufakturforretning

Kalundborg - Tlf. 82

Leverandør til Feriehjemmet

**N. JENSENS SØNNER**

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

Slagtermester **Børge Rasmussen**

Kød- og Paalægsforretning

P. Palludansvej 4, Tlf. Kalundborg 1343

Altid 1ste Kl. Varer . Hjemmelavet Paalæg

**Fiskehus Nr. 1**

Poul Nielsen

Tlf. Kalundborg 659

Altid friske Torske-  
og Rødspættefilet'er  
samt Fiskefars  
Leverandør til Feriehjm.

Murermester og Cementvarefabrikant,

**Chr. Schrøder**

Tlf. Kalundborg 360

anbefaler sig med alt  
Murerarbejde, Terrasso-  
arbejde, Havefliser,  
Flagstangsfødder m. m.

**OTTO NIELSEN**

Malermester

Tlf. Kalundborg 447

**AAGE NIELSEN** Slagtermester

Kød- og Paalægsforretning

Kordilgade 10, Kalundborg, Tlf. 173

Leverandør til Feriehjemmet

*Spis* **Kalundborg Margarine**

Th. Jørgensen. Telefon 90

Daglig friskkærnet. Leverandør til Feriehjemmet

*Beiers* **TAPET & FARVER Tlf. 254**

SKIBBROGADE 3, KALUNDBORG

Leverandør til Feriehjemmet.

AKTIESELSKABET

**Accumulator-Fabriken**

TFLEFON LYNGBY 1645

**AGA-GAS** BELYSNING  
SVEJSNING



**GASACCUMULATOR**

KØBENHAVN \* ODENSE \* AALBORG \* AABYHØJ