

DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



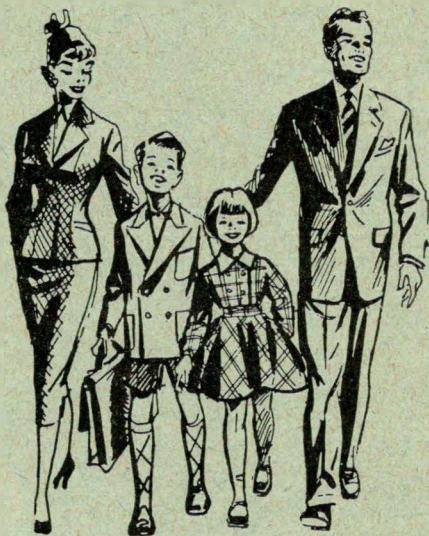
UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING

NUMMER 3

5. FEBRUAR 1956

56. ÅRGANG

Uden Udbetaling



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

10 Maaneders

FAMILIE-KONTO

J. ALBERTSEN

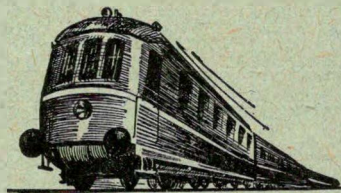
NØRRE FARIMAGSGADE 68-70

Husk: Den høje Stue

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

AGA-GAS BELYSNING
SVEJSNING

GASACCUMULATOR
KØBENHAVN * ODENSE * AALBORG * AABYHØJ



BOSCH

DIESELUDSTYR
OG
AUTOTILBEHØR

— den uovertrufne Kvalitet

A/S MAGNETO . KØBENHAVN N

Jernbanevogne af enhver Konstruktion

VOGNFABRIKKEN
SCANDIA
AKTIESELSKAB
RANDERS



FIONETTE

Regnfrakker

Ligeså **UUNDVÆRLIG**
jernbanen er for trafikken er



Statsanstalten for Livsforsikring

Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V

Urmager ved Statsbanerne siden 1856

L. Beyer Holgersen & Søn

(C. Weistrups Eftf.)

Colbjørnsensgade 17, Kbhvn. V, Tlf. Vester 2637

OPTIKER

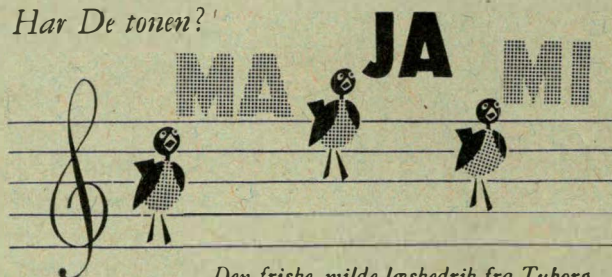
Felix Schmidt's
EFTF.

Nørreport

Nr. 68 mellem Nørregade og Fløjstræde
Byen 2006-2007

Statsbanernes Brille-Leverandør

Har De tonen?



Den friske, milde læskedrik fra Tuborg

HB

forbrugernes
egen
virksomhed

HOVEDSTADENS BRUGSFØRENING



Vesterbros Ligkistemagasin

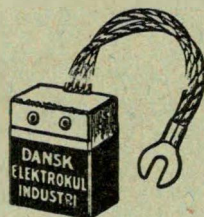
Chr. F. Christensen
Enghavevej 31
Telefon: Eva 1404

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

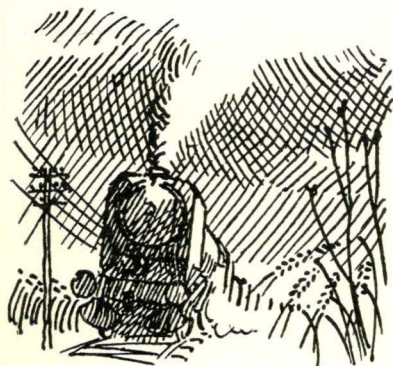
I. B. Schilder

Nørregade 7
København K

De forenede Kulimportører

KUL og KOKS

Holmens Kanal 5 . København K
Telefon 211



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 3 - 56. ÅRGANG

5. FEBRUAR 1956

★

Indhold:

Trækraftproblemet ved DSB . . .	25
FN nyt	26
De samvirkende Fagforbund	27
Banechef T. F. Engqvist	29
GM's diesel-elektrisk letvægsttog	30
Fra medlemskredsen	32
Avancement eller ikke?	32
Gave fra Holland til FN	35
Bogen om Hedtoft	35
Under DLF	36
Tak	36
Personalia	36
Nye adresser	36
Turistsektionen	36
Byttelejlighed	36
Statsbanepersonalets Sygekasse . .	36

★

Redaktører:

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

Redaktion og ekspedition:

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

Frederiksberg Bogtrykkeri,
Howitzvej 49.

Trækraftproblemet ved DSB

Blandt nytårsønskerne fremsat i tale og skrift af ledende mænd inden for jernbanedriften i forskellige lande, har ønsket om overgang til anden driftsform i overvejende grad været det dominerende. Baggrunden herfor skal idet væsentlige søges i den efterhånden ret betydelige forskel i priserne mellem de forskellige brændselsarter og i den stærkt udslidte damplokomotivpark.

I de senere år er kulprisen i forhold til prisen for dieselolien steget betydeligt, og udgiften til de »sorte diamanter« er i dag en temmelig hård belastning for jernbanernes regnskaber. Når hertil kommer udsigten til en delvis standsning i leveringerne af egnede kularter til lokomotivfyring, er det tvingende nødvendig snarest at søge gennemført en udvidelse af den eller de driftsformer, hvortil der kan skaffes brændstoffer i tilstrækkelige mængder og til mere fordelagtige priser.

Også for Danske Statsbaner har situationen udviklet sig i denne retning, og generaldirektør P. E. N. Skov har derfor overfor trafikminister Kaj Lindberg fremsat forslag om en snarlig udvidelse i antallet af diesellokomotiverne. Forslaget omfatter i første omgang ønsket om bevilling til indkøb af 20 MY-lokomotiver udover de 22, som ventes leveret i løbet af 1956. Vi forstår godt, at generaldirektørens ønsker går i den retning, og at han finder det påkrævet med bestillingen allerede på nuværende tidspunkt fremfor at skulle afvente gennemprøvelsen af de to diesellokomotiver, som er under bygning hos A/S Frichs.

Efter vor mening bør der nu gribes til handling i spørgsmålet om overgang fra dampdrift til dieseldrift. Ikke alene er den store part af vore damplokomotiver udslidte og i besiddelse af en passende alder for udrangering, men banernes økonomi er tillige så anstrengt, at ingen kan sidde et forslag overhørig, som kan medvirke til en forbedring på dette område. I stedet bør man konsekvens træffe beslutning om et leveringsprogram, hvorefter der jævnligt tilgår banerne ny trækraft. Skønt enhver anser det for ønskeligt at give dansk industri den størst mulige beskæftigelse, må bestræbelserne herfor ikke resultere i beslutninger, der på andre områder virker skadelige. Dette kan meget nemt blive tilfældet, hvis gennemførelsen af statsbanernes dieselprogram skal afvente udfaldet af de erfaringer, som først skal indhøstes på den dansk byggede og konstruerede model.

For hver dag, der går med at vente, stiger udgifterne til kulindkøb, og samtidig forringes DSB's økonomi. Selvom vi for vort vedkommende stiller de bedste forhåbninger til den dansk byggede MY-type, kan vi ikke se det rimelige i, at motoriseringsprogrammet skal udskydes til disse lokomotiver er gennemprøvet, hvortil der nødvendigvis må beregnes i hvert fald mindst tre år. I denne periode skal der ikke alene køres med en ufuldstændig og dermed kostbar dieselplan, men der skal tillige bruges et betydeligt beløb af den sparsomme valutabeholdning til kulindkøb. Valutaen var bedre anvendt, hvis den gik til indkøb af den allerede gennemprøvede lokomotivtype, og mange ulemper kunne på denne måde afhjælpes, ligesom den ovenanførte forringelse af økonomien kunne undgås.

FN-nyt

Blinklys hvor jernbane skærer landevej

Blandt de resolutioner, der anbefales af en række lande, var en, der gik ind for anvendelsen af blinklys — eventuelt i forbindelse med lyd-signal — til at markere kommende tog, hvor jernbaner krydser veje uden et bomssystem. Det foreslås, at anvendelsen af blinklys kun må godkendes som trafiksignal ved kryds og i et begrænset antal tilfælde, der nærmere opregnes, og som bl. a. omfatter oplukning af broer. Det røde blinklys skal ifølge forslaget beholdes som advarselssignal for alle landevejstrafikanter og overalt have betydningen: »Fuldt stop, krydsning umiddelbart forude«.

Det vedtagne resolutionsforslag indeholder også nærmere bestemmelser om, hvordan blinklyset skal placeres, og hvilken form for »positivt« signal der bør anvendes til at markere, at der ikke er noget tog på vej over krydset. Skiltet med det sorte lokomotiv i en rødt indrammet trekant med hvid eller lysegul baggrund ønskes bibeholdt til angivelse af, at en jernbane skærer i niveau forude.

Europas trafik øges år for år

Samtidig foreligger ECE's årlige transportbulletin, der fastslår en almindelig forøgelse af den europæiske trafik i løbet af 1954 sammenlignet med det foregående år. Forøgelsen var større for landevejs- end for togtrafikken, idet der her må tages hensyn til den betydelige stigning i antallet af private biler og motorcykler.

De eneste lande, i hvilke der ikke var fremgang for banernes personbefordring, var Italien, Irland, Spanien og Luxembourg, hvor der tværtimod var tale om en lille tilbagegang. mens forholdet for Ungarns vedkommende var omtrent det samme som i 1953. Der var for Europa taget under ét en forholdsmeæssigt betydelig større stigning i bus- og rutebiltrafikken end i passagerbefordringen på jernbaner.

I de fleste europæiske lande var der stigning i godsbefordringen, større for flod- end for togtrafikken vedkommende.

I denne forbindelse skal det tillige bemærkes, at behovet for diesellokomotiver så langt fra er tilstrækkeligt, selvom der nu indkøbes yderligere 20 stk. I første omgang må der skulle regnes med et antal omkring 200 fordelt med et passende antal over flere forskellige typer. Herunder litra MT, hvortil A/S Frichs ligeledes er i gang med fremstilling af det første eksemplar. Der ligger således foran os en betydelig arbejdsomhed for dansk virksomhed, der kommer til at strække sig over et længere åremål. Hertil kommer, at der utvivlsomt ved en bestilling på f. eks. 20 MY-lokomotiver af den i driftværende type også denne gang — som tilfældet var ved bestillingen af de sidste — kan opnås tilsgagn om, at de cirka 35 procent af arbejdet kan udføres på danske virksomheder. Medens dieselmotoren med andre tilhørende maskindele selvsagt er leveret af General Motors USA, er de 20 lokomotivers øvrige dele fremstillet dels i Sverige dels i Danmark. Nydqvist & Holm Trolhättan, er som skandinavisk licensindehaver hovedleverandør, medens A/S Frichs, Aarhus, Thomas B. Thrige, Odense og A/S Titan, København, er underleverandører.

Der er således alt mulig grund til at holde den påbegyndte produktion i gang af den allerede anerkendte type. Den er overført her til landet, gennemprøvet og fremstillet i et så betydeligt antal i hjemlandet USA, at der ikke alene fulgte gode og mangeårige erfaringer med leveringen til Danmark, men tillige også garanti for fuld effektivitet og sikkerhed. Valget af netop denne lokomotivtype i forbindelse med overgang fra damp- til dieseldrift var så absolut vellykket og må anerkendes af enhver, som har indsigt i jernbanedrift. Et yderligere bevis herpå foreligger nu efter to års kørsel med 1101—1104 på de jyske strækninger.

Vi skal her afholde os fra en nærmere redegørelse over de besparelser, hvert af lokomotiverne kan præstere i forhold til damplokomotiverne foruden deres medvirken til en forbedret konkurrenceevne for Danske Statsbaner, herom er der nærmere redegjort for i »Vingehjulet«, men også disse kendsgerninger må blive tungtvejende faktorer for sagens afgørelse.

Det første af de 20 MY-lokomotiver, som er i bestilling, har nu været på prøvetur over de svenske strækninger og vil en af de nærmeste dage passere den svensk-danske grænse. Herefter vil de 19 ifølge aftalen følge efter i et jævnt tempo med to pr. måned. 1105 vil blive stationeret på København Gb, hvor den skal anvendes under uddannelsen af lokomotivpersonalet. De efterfølgende vil blive stationeret i Aarhus, således at 2. Distrikt ved sommerkøreplanens ikrafttræden i juni kan gennemføre de allerede udarbejdede planer. Herefter vil der atter blive leveret til 1. Distrikt, der ialt i denne omgang kun får 11 eksemplarer. 2. Distrikt vil komme op på 16 lokomotiver. Det er for begge distrikters vedkommende et yderst beskedent antal.

Også i denne omgang har et antal teknikere bestående af ingeniører, værk- og lokomotivmestere samt lokomotivførere været til et instruktionskursus på virksomheden i Trolhättan. I midten af februar måned rejser 50 lokomotivmænd på en kortere studierejse til NOHAB. Rejsen er tilrettelagt af foreningens oplysningsudvalg og deltagerne vil få afdelingsingeniør Riisbjerg Thomsen som leder.

DSF - landsorganisationens opbygning, formål og virke

Under de afholdte fællesmøder i afdelingerne i foråret 1955 blev der — ligesom tilfældet har været ved senere lejligheder — fremsat ønske om i vort fagblad at få forskellige oplysninger vedrørende De samvirkende Fagforbund. I denne og i en følgende artikel skal vi søge at imødekomme disse ønsker ved at belyse forskellige spørgsmål om DSF, herunder formål og virksomhed og specielt forholdet til tjenestemandorganisationerne. Da DSF er en omfattende institution, hvorom der bl. a. er skrevet bøger, er det naturligvis begrænset, hvad der kan fremkomme herom gennem forholdsvis korte artikler, men lad os begynde med nogle rent konkrete oplysninger.

Hvad er DSF?

»De samvirkende Fagforbund i Danmark« er, som navnet siger, fagforbund, der samvirker. Ved stiftelsen den 3. januar 1898 var der tilslutning fra 36 forbund og 20 enkeltstående foreninger med et samlet medlemstal på godt 50.000. Siden er den faglige hovedorganisation vokset, således at DSF i dag tæller 70 medlemsorganisationer med tilsammen lige ved 700.000 medlemmer.

Organisationsstruktur.

De tilsluttede medlemsorganisationer er uensartede, hvad såvel medlemstal som organisationsstruktur angår. Den medlemsmæssigt største organisation er Dansk Arbejdsmands Forbund med ca. 250.000 medlemmer; den mindste Stukkatørernes Fagforening med ca. 50 medlemmer. Iøvrigt har kun 14 forbund mere end 10.000 medlemmer, medens 37 organisationer har mindre end 2000 medlemmer.

Der findes forbund, der alene organiserer ufaglærte, som det tidligere nævnte Dansk Arbejdsmands Forbund samt Kvindeligt Arbejderforbund; forbund alene for faglærte som Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund med cirka 60.000 medlemmer, Murerforbundet, Malerforbundet o. s. v.; andre igen der optager såvel faglærte som ufaglærte mænd og kvinder, som f. eks. Keramisk Forbund og Skotøjsarbejderforbundet. Der er tilsluttet funktionærorganisationer som f. eks. Handels- og Kontorfunktionærernes Forbund og Funktionærforbundet, samt adskillige tjenestemandorganisationer. Således blev Dansk Kommunalarbejderforbund medlem af DSF i 1901, Dansk Lokomotivmands-Forbund i 1916 — idet forbundet dog atter udmeldte sig af DSF i 1919, men genindtrådte i 1928 — Dansk Jernbane Forbund i 1918, Privatbanefunktionærernes Forbund i 1919, Dansk Postforbund i 1935, Dansk Fængselsforbund i 1943, Økonomiforeningen på Statens Sindssygehospitalet i 1953 og Fyrvæsenets Funktionærforening i 1954.

De mange forbund og mange brancheafdelinger giver gode organisationsmuligheder, men naturligvis også større administration end ved stærkere centralisation. Spørgsmålet om en mere rationel organisationsstruktur har ofte været

drøftet, men nogen organisationsplan er ikke opstillet. Den senere tids udvikling tenderer i retning af snævrere samarbejde i form af karteldannelser, sekretariater o. s. v. mellem beslægtede organisationer med specielle fælles interesser. DSF's love er ikke til hinder for, at organisationerne — når de ønsker det — slutter sig sammen i sådanne karteller eller evt. i industriforbund. I øvrigt gælder det, at forbundene tilsluttede DSF i stor udstrækning bibeholder deres suverænitet.

Samvirksomhed og selvstændighed.

Mange er af den opfattelse, at kommer man ind i DSF, så mister man noget af sin selvstændighed. Det er for så vidt også rigtigt, men næppe i det omfang, som mange tror. Organisationsideen bygger på samvirksomhed, og ved samvirksomhed må

den enkelte afgive til fordel for fagforeningen
fagforeningen afgive til fordel for forbundet
forbundet afgive til fordel for DSF

DSF afgive til fordel for Frie faglige Internationale.

Men der er ikke her tale om 100 pct. afgivelse af selvstændighed — kun om mere eller mindre. Overfor Den frie faglige Internationale forbeholder DSF sig i stort omfang sin suverænitet og i forhold til DSF har forbundene i vid udstrækning deres selvstændighed. Vi har ikke i Danmark som i visse andre lande, at forbundene er en art afdelinger under landsorganisationen, hvorfra de får deres administrationsbidrag og iøvrigt fuldt og helt dirigeres.

Derimod er det klart, at en samvirksomhed får sin styrke gennem fælles optræden og fælles beslutninger, som også mindretallet indordner sig under. Og gennem samvirksomheden er det de svageste led, der opnår de største fordele. Nogle favoritgrupper mener ofte, at de kan opnå større fordele ved at klare sig selv og stå udenfor fællesskabet, men konjunkturerne skifter, den tekniske udvikling ændrer mangt et fagområde, og dem, der i dag er stærke, er måske dem, der i morgen er svage og har hjælp behov. Som medlem af DSF er man med til at skabe den styrke, der skal til for at blive hørt.

De enkelte forbund under De samvirkende Fagforbund er helt suveræne med hensyn til, hvilke krav de vil stille overfor den modstående part i overenskomstforholdet, og DSF kan ikke selvstændigt fremsætte krav.

Det er ligeledes de enkelte organisationer, som selvstændigt forhandler og afslutter deres overenskomster. DSF kan ikke afslutte overenskomster, der angår løn- og arbejdsvilkår på de tilsluttede organisationers vegne. DSF kan derimod rådgive og vejlede og — når organisationerne anmoder derom — være medvirkende ved de fortsatte forhandlinger.

DSF har imidlertid ret til at indgå overenskomst med den modstående hovedorganisation om spørgsmål af almen interesse for alle lønmodtagere. Til sådanne spørgsmål hører f. eks. fastsættelse af arbejdstidens længde, bestemmelser vedrørende ferie såvel som spørgsmål angående industriens socialisering. DSF og Dansk Arbejdsgiverforening har i henhold hertil således i 1919 indgået aftale om 8-timers dagens indførelse, i 1939 aftale om dyrtidsregulering af løningerne gældende for alle overenskomstdækkede arbejdere og i 1947 aftale om oprettelse af samarbejdsudvalg.

Indgåelse af sådanne aftaler forudsætter naturligvis, at arbejdsgiverne er villige til at slutte overenskomst, idet DSF ikke har adkomst til — uden organisationernes samtykke — at etablere konflikt.

Iøvrigt gælder det, at ethvert forbund eller forening, som påtænker at fordre en lønhøjelse, en indskrænkning af arbejdstiden eller anden forbedring af arbejdsvilkårene for fagets arbejdere, skal, for så vidt der hertil kræves støtte fra De samvirkende Fagforbund, meddele dette til forretningsudvalget forinden opsigelse af en bestående overenskomst finder sted og forinden fordringerne stilles til arbejdsgiverne. Sådanne meddelelser skal være skriftlige og fremsættes så tidligt, at forretningsudvalget, om det finder det fornødent, kan indhente oplysninger såvel fra ind- som fra udlandet, forinden det giver de stillede fordringer sin tilslutning. Dog skal forretningsudvalget i ethvert tilfælde give svar inden 14 dage fra den dag, det modtager anmeldelsen.

DSF's ledelse.

De samvirkende Fagforbunds højeste myndighed er generalforsamlingen, der afholdes hvert 4. år. Den består af samtlige forbunds hovedbestyrelser, en repræsentant for hver af de enkeltstående foreninger og en repræsentant for hver af fællesorganisationerne.

På den ordinære generalforsamling vælges et forretningsudvalg bestående af en formand, en næstformand, det nødvendige antal sekretærer (for tiden fire), en kasserer og 14 medlemmer. Forretningsudvalget tiltrædes endvidere af to af Socialdemokratisk Forbund valgte medlemmer.

Forretningsudvalget leder den daglige virksomhed, idet det dog i alle vigtige spørgsmål skal rådføre sig med repræsentantskabet. Dette består af en repræsentant for hvert forbund på indtil 2.000 medlemmer, to for indtil 4.000 og derefter yderligere en repræsentant for hvert påbegyndt 2.000-tal medlemmer. Repræsentantskabet afholder ordinært møde en gang årligt undtagen i det år, hvor der afholdes generalforsamling.

Optagelse i DSF.

I DSF kan optages alle her i landet værende fagforbund samt sådanne fagforeninger, som ikke ifølge sagens natur egner sig for en faglig centralisation.

Der kan ikke optages foreninger, som udtræder af et forbund under De samvirkende Fagforbund, eller som har adgang til at blive optaget i et sådant fagforbund.

Anmodning om optagelse i De samvirkende Fagforbund skal skriftligt tilsendes forretningsudvalget. Den pågældende organisation indsender samtidig sine love samt opgiver sit medlemsantal.

Forretningsudvalget behandler anmodningen og gør derefter skriftlig indstilling til repræsentantskabet. Dette stemmer skriftligt om organisationens optagelse. Stemmesedlerne må dog ikke indkaldes med kortere varsel end en måned.

Hvis mindst $\frac{3}{4}$ af de afgivne stemmer er for optagelsen, er sagen dermed afgjort; i modsat fald henvises spørgsmålet til førstkommende repræsentantskabsmøde, som afgør ved simpel stemmeflerhed, om organisationen kan optages eller ikke.

Når et forbund eller en fagforening indtræder i De samvirkende Fagforbund, skal den indtrædende organisations formand underskrive en erklæring, lydende på, at organisationen underkaster sig De samvirkende Fagforbunds love.

Formål og opgaver.

»De samvirkende Fagforbunds formål er ved samarbejde mellem fagforbundene og de med disse ligestillede organisationer at støtte arbejdernes bestræbelser for at forbedre deres stilling.

samt at arbejde for industriens demokratisering og produktionens socialisering.«

Disse formål søges nået ved:

at yde de tilsluttede organisationer moralsk og økonomisk støtte under forhandlinger og konflikter,

at virke for ensartet optræden overfor såvel arbejdsgivere som offentlighed i alle væsentlige spørgsmål,

at støtte agitationen for fagbevægelsen og lade denne belyse i den socialdemokratiske presse,

at yde organisationerne bistand i retssager,

at støtte oplysningsarbejdet,

at støtte den kooperative bevægelse,

at vedligeholde og udvikle de internationale forbindelser med de øvrige landes faglige organisationer og virke for gensidig økonomisk understøttelse mellem disse,

at samarbejde med Socialdemokratisk Forbund for i fællesskab at fremme arbejderlovgivningen i stat og kommuner.

Vi skal i en efterfølgende artikel komme nærmere ind på den virksomhed De samvirkende Fagforbund udfolder for at nå disse mål, herunder spørgsmålet om forholdet til tjenestemandsoorganisationerne.

Økonomiske forpligtelser.

Til bestridelse af administrationen betaler de under De samvirkende Fagforbund hørende organisationer et årligt bidrag på 2,00 kr. for heltbetalende og 1,00 kr. for halvtbetalende medlemmer.

Endvidere indbetales hver måned et bidrag svarende til 8 øre ugentlig pr. heltbetalende og 4 øre pr. halvtbetalende medlem. Dette bidrag indsættes på en særfond, som administreres af

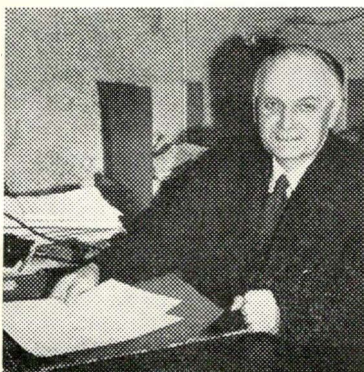
forretningsudvalget. Heraf udredes tilskud og understøttelse hovedsagelig til pressen, men også til andre formål f. eks. Dansk Folke-Ferie.

På en ekstraordinær generalforsamling i november 1950 vedtoges det at oprette et fond, hvis midler skulle anvendes til bygning af arbejderhøjskoler i det omfang, som forretningsudvalgene for DSF og Arbejdernes Oplysningsforbund blev enige om. I 1955 blev Esbjerg Højskole indviet, og når byggeprogrammet er opfyldt, bortfalder dette særkontingent, som for tiden andrager 2 øre pr. uge pr. medlem.

I henhold til formålsparagraffen yder DSF konfliktunderstøttelse til medlemmer, som er ude i arbejdsstandsning, hvad enten der er tale om strejke eller lock-out. Understøttelsen andrager 15,00 kr. pr. uge for heltbetalende og 10,00 kr. pr. uge for halvtbetalende strejkende eller udelukkede. Det er en forudsætning, at der er tale om en af De samvirkende Fagforbunds ledelse godkendt arbejdsstandsning, og de nærmere regler herfor er fastsat i lovene.

DSF har intet særskilt strejkefond og til en godkendt arbejdsstandsning kan forretningsudvalget derfor udskrive et ugentligt konfliktkontingent for de arbejdende medlemmer, der efter de foreliggende oplysninger om konfliktens omfang er tilstrækkelig til at dække De samvirkende Fagforbunds forpligtelse. Under særlige forhold kan der efter repræsentantskabets beslutning også udskrives konfliktkontingent i anledning af konflikter i udlandet. Sidste gang der opkrævedes strejkebidrag var i 1946, hvor der blev udskrevet et ekstrakontingent på 2,00 kr. ugentlig pr. heltbetalende og 1,00 kr. pr. uge pr. halvtbetalende medlem i ca. 4 uger. Halvdelen af beløbet blev dog tilbagebetalt de forbund, der ønskede det.

Banechef T. F. Engqvist



Den 24. januar fyldte banechef T. F. Engqvist 70 år og fratrådte således sit embede med udgangen af samme måned. Siden 1. april 1914 har Engqvist gjort tjeneste indenfor etaten, og siden 1. maj 1942 har han siddet som chef for baneafdelingen efter forud herfor at have virket som overingeniør i godt 15 år.

Selvom det hører til en banechefs største opgaver at beskæftige sig med og forestå ledelsen af projekteringen og tilvejebringelsen af de store tekniske anlæg, der altid forekommer i og ved jernbanedriften — et arbejde som ikke umiddelbart skaber kontakt med organisationerne — har disse sidste dog gennem den afgående banechef haft fornøjelsen af et godt og udbytterigt samarbejde opstået ved hans interesse for også at tage del i arbejdet med de velfærdsforslag, organisationerne har fremsat. Uden her at ville komme ind på enkelthederne herom er der dog grund til blandt andet at nævne de nye overnatningsværelser, som er kommet lokomotivpersonalet tilgode, og som er en kendsgerning ved en del af vore maskindepoter. Vi takker banechefen for den interesse, han har vist denne sag og for den aldrig svigtende forhandlingsvilje, han har vist lokomotivmændene i de år, han har stået som leder af baneafdelingen.

Lokomotivmændene fremsætter tillige ønsket om et godt og veltjent otium.

Diesel-elektrisk letvægtstog, bygget af General Motors, skal gøre amerikanske jernbaners personbefordring rentabel



Fra letvægtstogets første forevisning for offentligheden på GM's Diesel-•Powerama• udstilling i Chicago.

Amerikanske jernbaneselskaber havde sidste år et underskud på befordringen af personer på omkring 700 millioner dollars eller mere end 4 milliarder kroner.

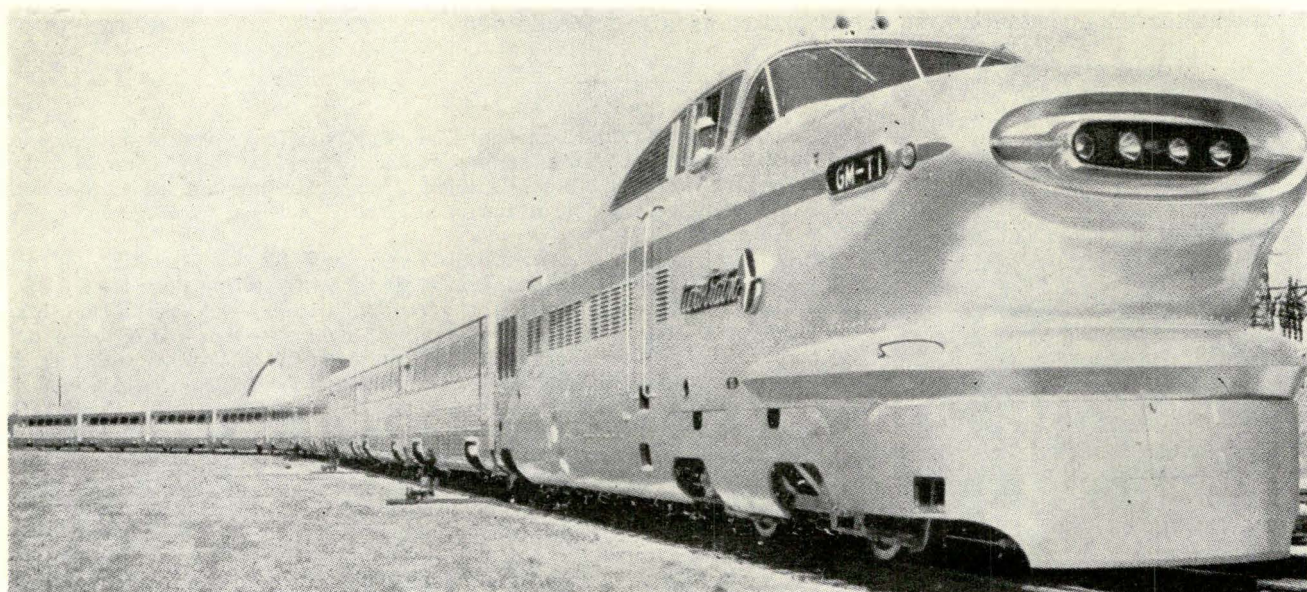
For at komme denne fantastiske deficit til livs har jernbanefolkene søgt den amerikanske industris bistand til at få fremstillet en helt ny type persontog, der ved billigere anskaffelsespris, billigere drift og ved hurtigere og mere komfortabel kørsel skulle kunne afhjælpe miseren.

General Motors' svar på jernbanefolkenes henvendelse er det her viste elegante, aluminiumsskinnende diesel-elektriske letvægtstog, der har 10 vagoner hver med plads til 40 personer yderst komfortable lænestole og med 1200 hk i diesellokomotivet, der er beregnet til at trække toget med hastigheder på omkring 160 km/t.

Man regner med, at togets pris vil blive det halve af, hvad man betaler for de almindelige amerikanske persontog med samme passagerkapacitet, men dette betyder ikke, at der er slået af på kvalitet eller udstyr.

Waggonerne er bygget af en meget stærk kombination af stål og aluminium. De har Frigidaire luftkonditionering, og i hver ende af vagonen er der en hall med pantry, som i de moderne luksusflyvemaskiner, og toiletforholdene er de bedst tænkelige.

Al bagage transporteres i støvtætte rum under gulvet som i de mest mo-



derne langtursbusser, og derved får man et højtliggende gulv med sæderne anbragt, så passagererne får langt bedre udsyn end i almindelige jernbanetog.

Lokomotivet er i konstruktion meget lig de GM diesellokomotiver, der i tusindvis er eksporteret til alverdens lande, hvor de bidrager til at gøre jernbanedriften mere rentabel.

Det er en meget bemærkelsesværdig co-ordination af forskellige GM fabrikkers og deres teknikeres kunnen og ydeevne, der har gjort det muligt at fremstille denne revolutionerende togtype på rekordtid og til en pris, der ligger langt under, hvad man turde regne med.

I størst mulig udstrækning har man benyttet dele eller komponenter der allerede fremstilles i serieproduktion i GM's forskellige fabrikker, og her kan navnlig nævnes dieselfabrikkerne, de Delco elektriske fabrikker, rulle- og kugleleje fabrikkerne, Frigidaire fabrikkerne og de store GMC fabrikker, der bygger tusinder af de langtursbusser, der kører på de amerikanske veje, og som har haft afgørende indflydelse på bygningen af togets waggoner.

Ved afprøvningen af det nye togs materialer og konstruktioner, der grundet på togets meget store hastigheder vil komme ud for hidtil ukendte påvirkninger, har GM's forskningslaboratorier fulgt de samme metoder, som benyttes, når man afprøver nye modeller af den store virksomheds mange forskellige bilmærker og dets store produktion af flyvemotorer.

Alle laboratorierne geniale og uhyre præcist registrerende måleapparater har været i brug. Man har benyttet television til at undersøge materialernes tilstand efter de hårdeste påvirkninger, og man har ved hjælp af television kameraer ophängt under waggonerne og forbundet med en TV skærm i prøvevognen studeret den nye luftpudeaffjedring og hjulenes opførsel under alle tænkelige kørselsforhold.

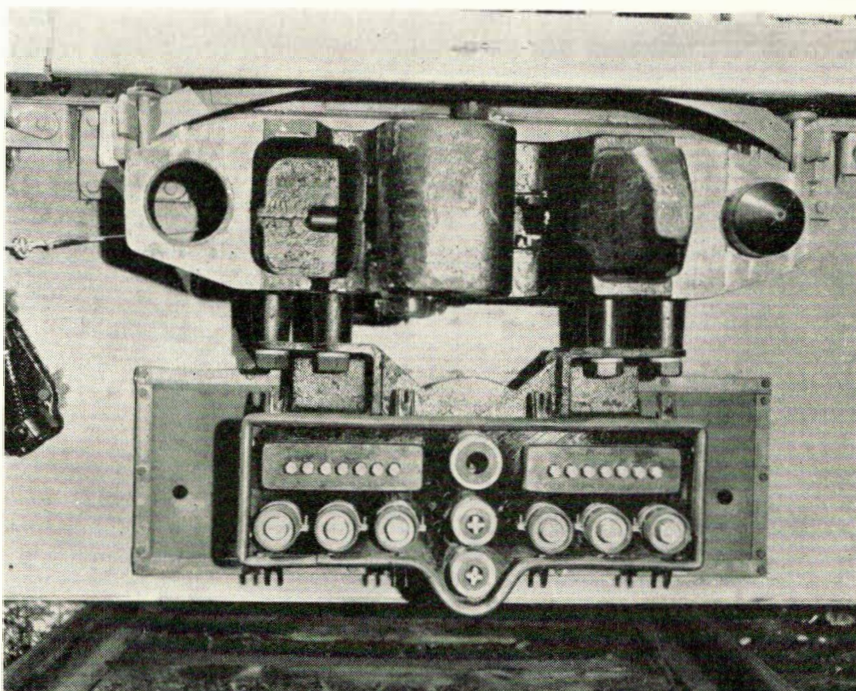
To eksemplarer af dette tog er stillet til amerikanske jernbaneselskabers rådighed, og der foreligger allerede udtalelser gående ud på, at man med materiel som dette regner med at kunne komme de voldsomme

driftstab til livs. — At man på togets jomfrurejse fra Chicago til New York på Pennsylvania Railroads jernbanespor havde en delegation af meget

prominente regeringsfolk som særligt indbudte, understreger det amerikanske folks store interesse i hele projektet.



I GM's nye letvægtstog vil man ikke blive generet af bagageopstabling i gangene, mellem sæderne eller i overbelastede bagegenet — bagagen anbringes direkte fra perronen i let tilgængelige, støvtætte rum under waggonerne gulve.



Blandt de tekniske nyheder i GM's revolutionerende dieselløstog er denne vognkobling, der ved automatisk til- og afkobling etablerer alle de mange nødvendige forbindelser mellem lokomotivet og de forskellige waggoner. Her kan nævnes ledninger, lufttilslutninger, kontrolorganer, bremseforbindelser og meget mere. — Denne helt nye indretning er meget tidsbesparende og skåner jernbanefolkene for den risiko det er at kravle ind mellem jernbanevognene og koble dem sammen på gammeldags maner.

Avancement eller ikke?

Undertegnede tror ikke at hovedbestyrelsen »slytter« arbejdet eller lader nogen chance upåagtet, blot mener jeg, at vi som faglærte burde ligestilles med pakmestrene, der blev rykket op i 13. lønningsklasse grundet de dårlige avancementmuligheder.

Med den rationalisering der foregår inden for DSB kan lokomotivfyrbøderne se hen til en lang årrække i samme stilling, men da det trods alt ikke er det, der er det afgørende, men derimod er et pengespørgsmål, mener jeg, at vi burde rykkes op i 13. lønningsklasse, og efter 10 års forløb op i 11. lønningsklasse, i lighed med elektroførerne, samtidig skulle elektroførerstillingerne være en overgangstilling, hvor man blev løst efter 10 års forløb, efter eget ønske.

Min begrundelse for ovenstående er, at 10 år skal være maksimum for at opnå den for lokomotivførerne gældende løn, bortset fra 7. lønningsklasse, som må betragtes som det endelige mål for alle lokomotivførere.

Ved den nye overenskomstforhandling, mener jeg, at der burde stilles samlet krav om noget i den retning, jeg her har skitseret, da DLF er en forening med så forskellige lønningsklasser med deraf følgende særinteresser, bør der forhandles om samtlige krav, uden at skulle lave »studehandel« på den ene eller anden parts bekostning.

Med hensyn til indmeldelse i D. S. F. vil jeg gerne vide, om D. L. F. får mere direkte forhandlingsret ved indmeldelse, eller om det stadig skal gå gennem formanden for Dansk Jernbane Forbund og for C. O. I, Peder Madsen, i så fald mener jeg ikke det er noget fremskridt (jeg tænker her på traktorspørgsmålet), men bliver mere som en symbolsk tilslutning.

Kalundborg, den 25. januar 1956.

J. V. Hansen, lokomotivfyrbøder.

Dine forslag er næsten som talte ud af hovedbestyrelsens hjerte, eftersom dennes overvejelser for placeringsændringer stærkt tangerer dine tanker for en vej ud.

Indmeldelse i DSF betyder ikke i første omgang bortfald af den gældende forhandlingsret for DLF, idet bestemmelserne herom er nedlagt i ordre A. Dette forhold kan formentlig undergå ændringer med den siddende lønningskommissions arbejde, idet spørgsmålet behandles der. Tendensen i dette vil nok gå i retning af større centralisation med den følge, at organisationen ved at gå op i en højere enhed tvinges ind i DSF. Du vil da på denne baggrund kunne skimte, hvorfor DLF bestræber sig på at manøvrere ind i en gunstig position.

Vor forhandlingsret ligger formelt i forbund med DJF, men det må stå klart, at dette ikke har betydet en hemsko for hovedbestyrelsens arbejde. Reelt afvikler organisationen sit arbejde uden nogen

som helst indblanden fra DJF's side. Der er overhovedet ingen grund til at tro, at der øves tryk eller andet fra forbundets side.

Avancement eller ikke?

Hvis jeg og andre har været udsat for en fundamental fejltagelse i opfattelsen af hovedbestyrelsens arbejde for at skaffe lokomotivfyrbøderne bedre økonomiske kår, må det være nærliggende at spørge om, hvis skylden for dette er. I den tid, jeg har modtaget Dansk Lokomotiv Tidende, mindes jeg ikke at have læst så meget som een eneste leder eller lignende, som virkelig slår på tromme for vore trængsler i det daglige arbejde, ikke eet eneste sted har vi læst, at I går imod den såkaldte rationalisering, vi er ude i, og som ingen lokomotivfyrbødere kan være interesseret i, i den foreliggende form. Det kan der udmærket skrives om, uden at udbassunere, hvordan I griber sagen an. Hvis vi engang imellem ude i marken fik et præj om, at vi ingenlunde bliver glemte, at der bliver gjort en indsats, vil dette være en stor tilfredsstillelse for os; men der bliver intet som helst meddelt, før eventuelt een eller anden bliver gram i hu og farer i blækkhuset, så bliver der lettet lidt på jerntæppet, og dette er nødvendigt, hvis I vil have moralsk rygstød fra medlemmernes side.

Der er argumenter nok for en forbedring af vore kår; hvad med sikkerheden inden for statsbanerne? Der kan ofres millioner af kroner på nye og moderne sikringsanlæg, men hvad nytter det alt sammen, hvis lokomotivpersonalet ikke er ved sin fulde reaktionsevne, grundet de meget stramme tjenestetidsregler. Der kan da ikke med nogen rimelighed forlanges, at personalet skal gå hjem og kravle til køjs i de 8 af 10 timer, de er hjemme på den bedste tid af dagen, og atter møde frisk og udhvilet om aftenen til en ny og krævende nat. Man må dog også i den forbindelse pege på den store sygelighed, afgang og dødelighed, der findes blandt lokomotivmænd mellem 55 og 65 år, af flere lokomotivførere omkring 57 år vides, at af deres samtidige findes kun ca. halvdelen tilbage.

Da de nye tjenestetidsregler fremkom, forlød det, at disse ikke måtte koste staten over 5 mill. kr. Er det heller ikke på sin plads at spørge om, hvor disse penge er blevet af? Vi har i hvert fald ikke fået 5 flade øre af dem, tværtimod.

Når de af mig fremførte forhold efter hovedbestyrelsens skøn ikke skulle være tilstrækkelige til en oprykning i højere lønklasse, kunne det eventuelt tænkes, at det kan betale sig at søge hen mod en aflønning som håndværkere i remisen, de er jo som bekendt i 14. lønklasse, men tjener ca. det samme som en lokomotivfører i 11. lønklasse. Dermed være ikke sagt, at håndværkerne får for meget, det er vi andre, der får for lidt.

Man kan tilsyneladende ikke her diskutere en ting, uden at jeres kæphest omgående skal ind i billedet. Jeg synes ikke, at du, ant. K. B. Knudsen, i svaret til mig bør skrive, »at hovedledelsen bl. a. søger sin støtte i kredse, hvor den kan påregne at få den, enten det så bliver politisk inficeret eller det ønskes at ske hos den altdominerende og afgørende faktor for fagorganisationernes videre arbejde for medlemmerne her i landet, nemlig DSF.« Det var

en ordentlig mundfuld, og jeg skal gerne — for en gangs skyld — tage handsken op.

Det første om politisk støtte var allerede fløjet væk, da lederen i samme blad var læst, og man her så, at finansministeren (en af dine gode partifæller) allerede havde lukket for posen, men alligevel var der effekt i den leder, der sluttede sålydende: »Sluttelig føjes til, at vi ikke vedvarende kan ave vor tålmodighed og roligt se, at lønmodtageren bindes, medens andre kredse har frie tøjler«.

Jo, såmænd kan I så, der sker intet i så henseende, der bliver resigneret, fordi der sidder en socialdemokratisk regering, dens politik har I selv stemt for, den lokker med store løfter til højre og venstre. Resultatet: Valutanød, sparebeviser, led tøjlskat, forøgede skatter på daglige livsfornødenheder o. s. v., alt sammen i arbejderens disfavør. Mange af disse såkaldte socialister har samtidig betroede stillinger inden for DSF. Det er for mig ufatte- lig, at den danske arbejder stadig vil finde sig i dette forhold, hvor man gang på gang er vidne til, at disse folk har een mening inden for fagbevægelsen, men en ofte modsat mening i folketingssalen. Dette er værd at ofre en tanke, når der atter skal gejles en stemning op for indmeldelse.

Det kan jo ikke blive ved at gå, som det gør, men mon ikke der indenfor en overskuelig fremtid udfra arbejderens rækker træder en dansk Bevan ud, een, der har lidt idealisme i sig, een, der kan fortælle dem, hvor skabet skal stå, og een, der som i England kan gå stærkt imod den konservatisme, der råder i socialdemokratiet. Det ville blive til lykke for vort land og til gavn for arbejderklassen. Så får ungdommen atter et ideal at se op til, det er det, vi mangler, den politiske interesse er der, men der er en sørgelig mangel på idealister.

Til slut: Hvis jeg var den eneste, der havde alle disse synspunkter, så kunne I måske med nogen ret sige og give igen, at han er en kvævulant o. s. v., men det er under samtaler med kolleger og kammerater, det kommer frem, det er for mig en tilfredsstillende, at vide, at man ikke står alene. Det er ikke kun inden for vor organisation, det gærer og syder, det er også i vid udstrækning organisationer inden for DSF's egne rækker. Dem kan de forhåbentlig ikke holde nede.

Odense, den 24. januar 1956.

Frede Hansen, lokomotivfyrbøder.

Naturligvis var det ikke forventet, at den redaktionelle kommentar til dit indlæg i DLT af 5. januar ville forblive ubesvaret fra din side, selv om tjenesten beskærer din fritid, og gør det vanskeligt for dig at få frem, hvad du har på hjerte. Spørgsmålet er blot, om man skulle tage den fulde konsekvens af den fra dig tilkastede handske, som i virkeligheden ville få til følge, at samtlige sider i DLT for dette år ikke ville være tilstrækkelige til at beskrive og kommentere udviklingen af forholdene omkring og bag de problemer, du fremdrager.

I øvrigt skal man til orientering først oplyse, at vel har du ramt rigtigt, når du skyder på, hvem der besvarede dit indlæg, men du bedes samtidig undskylde, at heller ikke denne kommentar skrives i »jeg-form«, fordi disse besvarelser står som ud-

tryk for redaktionens opfattelse af forholdene som sådan, idet denne i fuld samdrægtighed står inde for arbejdet i godt og ondt.

Skal vi tage dine fremførte synspunkter i rækkefølge fra dit iøvrigt urbane indlæg, må det til en begyndelse slås fast, at foreningen ikke modsætter sig statsbanernes rationaliseringsbestrebelse. Det er en umulig tanke at få. Vi må tværtimod støtte den, men tage i agt, at vi også får del i udbyttet, som fremkommer. Det er på den måde, der skal sættes ind. Tilsluttede vi os bagstræbet, ville vi blot medvirke til at save den gren over, vi sidder på som tjenestemænd. Vi må være med i arbejdet for at konsolidere virksomheden. Hvad skal vi ellers leve af, hvis den går ned og hjem? Prøv at se det i den belysning. Foretages der ikke rationaliseringer, bliver resultatet blot mindre at køre med, for meget personale og følgelig afskedigelser. Var det mon ikke rimeligere at medvirke til bevarelse af arbejdet?

Gives der ikke medlemmerne dybtgående eller i hvert fald et vist stort mål af oplysning om arbejdet, som kan tjene til lidt orden i de, efter din mening, lidt forvirrede begreber, medlemmerne har om, hvad der sker, og hvad der skal ske? Gik man ind for, at der virkelig herskede mangel på oplysning, måtte man da overveje, hvad der kunne gøres for en udvidelse af informationerne, men forinden man kommer så langt i disse overvejelser, nås til en form lig den, vi har i dag, for forudsættes den udvidet, kunne man komme dertil, at hovedbestyrelsen måned for måned skulle ud i afdelingerne for at orientere medlemmerne, og man ville følgelig i nogen grad kunne se bort fra værdien i at have en afdelingsformand. Det er under den nugældende organisationsopbygning ugørligt, thi en ændring i den nævnte retning vil give et betydeligt afbræk i ledelsens daglige arbejde. De gældende orienteringsformer er så nær, det er muligt, udmærkede, og hvis de fra hovedbestyrelsen udgående underretninger ikke trænger helt ud blandt medlemskredsen, da må det svage led søges andre steder. Sagen er nemlig den, at der ingensinde i organisationens historie er givet og fremdeles vil blive givet afdelingerne så mange informationer som nu. Gennem »Beretning om sagers behandling« tilgår der afdelingerne — til komma og punktum — en oversigt over hver eneste principielle sag, der føres mellem administrationen og organisationen, og i denne oversigt ligger et eksklusivt materiale til brug for afdelingsformanden og for medlemmerne ved bedømmelse af sagernes karakter, ligesom man deraf har et grundlag til bedømmelse af situationen på et eller andet område, og det er et inderligt håb og ønske fra vor side, at afdelingsformændene forstår at nytte dette materiale ved information af medlemmerne. Når foreningens formand samtidig regelmæssigt gennem en fastlagt møderække til samtlige lokale afdelinger behandler stort og småt af interesse for medlemmerne, og når der gennem ledende artikler i DLT på de aktuelle tidspunkter fremdrages principielle spørgsmål, må man spørge sig selv, hvad der ønskes mere, når der dækkes til yderste led for til sidst at konkludere i de ordinære kongresser.

Hvorvidt hovedbestyrelsen har argumenter nok

til at tale for forbedring af medlemmernes kår, skulle det være unødvendigt at gentage. Den kender dine og har brugt dem længe før du for mindre end 4 år siden blev fastansat i etaten, og den bruger »et par stykker« mere i kraft af dens indsigt i de behandlede sager, hvor problemer opstår, som naturligvis ikke kan være medlemmerne bekendt, fordi hovedbestyrelsen ved handlingerne føres tættere ind på livet af problemerne og gives bedre forudsætninger til bedømmelse af, hvor de praktiske muligheder ligger for yderligere fremstød.

Til dine bemærkninger om tjenestetidsreglerne skal det villigt indrømmes, at vi ikke ser med sympati på sammentrængningen af tjenesten i kørselsfordelingerne, men tjenestetiden for den enkelte måned når selvfølgelig sin begrænsning med den een gang fastsatte norm. Hvis tjenesten derfor i forhold til hviletid er inhuman, er der jo adgang for de lokale forhandlere til overfor distriktet at gøre deres ønsker gældende og søge kørselsfordelingerne indpasset derefter. Med den gældende forretningsgang i dag er det den lokale afdeling, der gennem sine valgte repræsentanter alene behandler disse forhold, idet hovedbestyrelsen i almindelighed ikke blander sig i dem, og det tror vi ikke, afdelingerne ønsker en ændring i, for så vidt som det vil være svært for hovedbestyrelsen at kende de lokale forhold og indrette sig på dem. Ligger der inhuman tjeneste i kørselsfordelingerne, og man gennem forhandling ikke har kunnet ændre dette, er vejen for sådanne sagers videreførelse — tjenestetidsnævnet. Blot er det underligt i relation til dine tanker, at der siden de nye tjenestetidsreglers gennemførelse kun er behandlet to sager vedrørende lokomotivmændene i dette nævn, og det tyder ikke på store uoverensstemmelser.

Dit postulat om tjenestens indflydelse på den enkelte lokomotivmands helbred — hvilket du bygger på andres udsagn, som du nøje burde vurdere, inden du på dette grundlag kaster dig ud i offentlig polemik, husk DLT læses af andre end lokomotivmænd — er vi ikke særlig varme på at skulle efterprøve og tilbagegive, fordi de foretagne beregninger giver et helt andet billede end det, du tegner. Følgende tal vil nemlig bedre end mange ord feje dit postulat af bordet. I 1950—55 har der ialt været en afgang på 195 lokomotivførere, heraf 107 for alder, 49 for svagelighed og 39 ved død. Tager vi specielt aldersintervallet 55—65 år, som du hæfter dig ved, vil tallene blive henholdsvis 23, 40 og 26. Den almindelige afgang for alder kan vi jo se bort fra i den af dig nævnte forbindelse. Tilbage har vi altså tallene $40 + 26 = 66$. Dette tal vil for perioden 1950—55 give en gennemsnitlig afgang af ca. 13 lokomotivførere pr. år eller ca. 0,86 pct. i forhold til den samlede lokomotivførerstyrke, som 1. december 1955 udgjorde 1520 mand, og som først det sidste par år er nedskrevet fra de 1572 mand, der en årrække har været normen. Yderligere kommentarer er ikke nødvendige.

Det tjenestetidsudvalg, som i 1943 blev nedsat for at revidere tjenestetidsreglerne, havde til ændringernes gennemførelse rådighed over en sum på 5 millioner kr. til samtlige styrelsesgrene inden for staten. Dette beløb fordeltes således: Statsbanerne ca. 1.960.000 kr., post- og telegrafvæsenet ca.

700.000 kr. og toldvæsenet ca. 135.000 kr. eller ialt til told- og trafiketaterne ca. 2.795.000 kr. Til andre styrelsesgrene afsattes ca. 1.750.000 kr. Da det måtte påregnes, at ændringerne ville få konsekvenser for institutioner, som ikke er egentlige statsinstitutioner, f. eks. åndssvageanstalterne, Hjemmet for Vanføre, Finsensinstituttet m. v., ansloges der efter de fremsatte forslag, at der ialt skulle bruges 5 millioner kr. årligt.

Man kan så diskutere, om dette var tilstrækkeligt, hvilket vi for vor part mener, det ikke var, men den gang var mulighederne, for at få mere, udtømte. Det kan imidlertid med sikkerhed fastslås, at lokomotivmændene har fået deres del, selv om du ikke mærker meget til det, men der synes at være tegn i sol og måne på, at den siddende lønningskommission er positivt indstillet på at nedsætte et udvalg til ny revision af vore tjenestetidsregler.

Dit forslag til forbedring af lokomotivfyrbødernes løn er stillet tidligere. En samlet oprykning eller eventuelt som foreslået et særligt tillæg er ikke praktisk muligt uden en lønningskommissions medvirken. Det er andre veje, der må søges, ved behandling inden for normeringslovens rammer.

Sidste halvdel af dit indlæg burde du have sparet, for så vidt som det snarere viser dig fuld af komplekser i trangen til at få din idealisme stillet over dagens realisme. Under den herskende styreform opstår resultaterne kun ved en afbøjning af forskellige parters opfattelse, og om en »Bevan« skulle opstå og for alt folket udskrive sin dom over de formastelige, uduelige, der styrer, da vil det næppe blive anderledes, end at det blot bliver til skrigen. At skrige op er et middel — i sig selv er det ikke et mål. Det vil være majoriteten, der trækker det længste strå. Men en »Bevan« vil også være fyldt af sine ideer og eventuelle tvangstanker, og om han havde magt som agt, da turde slutresultatet ikke blive anderledes, end at der stadig vil være en minoritet tilbage, som følte sig tilsidesat eller overset. Hvor i himlens navn opnås hundrede procent retfærdig fordeling af goderne eller troen på, at det sker. F. eks. i knægtede og viljesløse folk sker det ikke. Nå, pladsen her indbyder ikke til lange udredninger om dette, hvor fristende det end kan være.

Sluttelig skal i »jeg-form« tages den tilkastede handske op på det punkt, hvor du angriber mig på min livsindstilling. Jeg skal gøre det kort og konsekvent. For det første tillader jeg mig at have min indstilling til samfundsproblemerne uden at spørge andre om lov dertil. Den får man ikke lov til at fratage mig, omend du tror, min stilling dermed får en behæftelse, der ikke kan gro sammen med den tillid, man har vist mig ved at sætte mig ind på en betroet tillidsmandspost. Det arbejde, jeg er sat til at udføre, vil kun tage sigte på det, der tjener standens interesser bedst — intet andet! Til gengæld prøver jeg ikke på at fratage dig din ret til at tro, som du vil, jeg prøver blot på at gøre det klart for dig, at du i din utålmodighed ser galt. At min politiske indstilling — som altid har ligget blot for enhver — på flere områder kommer til at falde sammen med arbejdet for vor organisations ve og vel, er den logiske følge af to interessesfærers naturlige samvær, Jeg for min part har aldrig været

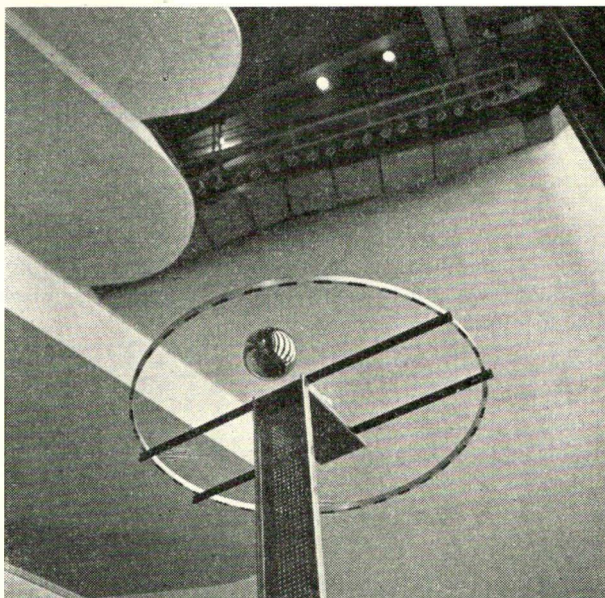
eller er i tvivl om, hvem det er, der tjener mine interesser. Jeg har ikke glemt, hvorfra jeg er kommet, og selv om jeg økonomisk stilles bedre og får hvidere flip, og selv om jeg ikke altid er enig med mine meningsfæller, vil jeg vedblivende kæmpe for og med dem. Kald dette idealisme, om man vil — det er i hvert fald noget dybt forankret i mig, som jeg ikke ønsker kastet grams på med de krasse realiteter, man dagligt stilles over for. Jeg vil selv bestemme, hvor og hvornår det skal ske. Du kan for mig beholde din tro. Jeg beholder min. Men så megen smidighed har jeg i mig, at denne ortodokse tro ikke skal hindre mit arbejde for at tjene lokomotivmandens interesser. Jeg kan dertil føje, at din kæphest — om du rider den selv eller for andre — modstand mod tilslutning til DSF, lige så lidt som min kæphest for tilslutning, kan være målet i sig selv. For mig er det midlet til at tjene lokomotivmændenes interesser, og skulle udviklingen indebære betingelser, der peger på ændret strukturobygning af dansk fagbevægelse og at dette vil tjene standen bedre, da vil man finde mig dér, men det dagaktuelle ligger lige for, og ingen lokomotivmand kan på fagligt grundlag stå sig selv i lyset ved ikke at give Dansk Lokomotivmands Forenings hovedbestyrelse sin tillid og støtte.

På given foranledning henleder redaktionen opmærksomheden på, at manuskripter til artikler som ønskes optaget i bladet kun må være skrevet på den ene side af papiret og skal være redaktionen i hænde senest 15 dage, før det nummer udkommer, hvori artiklen ønskes optaget.

Bogen om Hedtoft



Kufferten parat — og den lille Karin på trappen. I et glimt politikereens problem: arbejde, arbejde og atter arbejde — og så dem derhjemme.



Pendul, der viser jordens omdrejning, skænket FN.

Holland har fornylig skænket FN's hovedkvarter et Foucaultpendul, som demonstrerer jordens omdrejning. Det består af en 100 kg forgyldt kugle, ophængt i en 17 meters rustfri stålwire. Kuglen svinger frem og tilbage over en elektromagnet i et plan, der på grund af jordens omdrejning foretager en langsom roterende bevægelse med urviseren. I løbet af 36 timer og 45 minutter vil planen dreje 360° og altså have fuldført en hel omdrejning. Pendulet er opkaldt efter den franske fysiker Jean Bernard Foucault, som ved hjælp af et pendul i 1851 i Pantheon i Paris viste, at jorden drejer sig om sin akse.

Det er en smuk bog vennerne har skrevet om afdøde statsminister Hans Hedtoft, ja, mere end det, det er en interessant bog, der vil være af blivende værdi. »Hans Hedtoft, Liv og Virke«, er redigeret af stats- og udenrigsminister H. C. Hansen og undervisningsminister Jul. Bomholt, begge nære venner og medarbejdere gennem mange år. De to redaktører har samlet en lang række betydende penne, der hver på sit felt giver et værdifuldt billede af den afdøde politiker — drengen fra Aarhus, der blev en af sin tids store statsmænd.

Man kan ikke fremhæve det ene bidrag frem for det andet uden let at virke uretfærdig, men mon ikke læserne længst vil huske de meget personlige bidrag af Bjarne og Annemarie, Hedtofts store børn, Jul. Bomholts smukke skildring af »Den sidste vandring«, natten før Hedtofts død på hotelværelset i Stockholm, og de to pressefolk, Gunnar Hansen og Povl Westphall's skildring af Hedtofts USA-rejse i 1954. Der er bevægende skildringer af mennesket Hedtoft, der ikke må fordunkles af hans rige gerning som politiker og partileder. Sagligt skildrer J. O. Krag i et meget vægtigt afsnit Hedtofts politiske indsats, dygtigt og følt skriver Lindskov Hansen om Hans Hedtoft og Grønland, ligesom Svend Thorsen klarlægger Hedtofts betydning for Norden og de senere års rige udvikling i det nordiske samarbejde. Desuden er der bidrag af udenlandske venner, af ledende folk i fagbevægelse, kooperation og presse.

Bogen indeholder desuden et meget righoldigt og interessant billedmateriale, både private fotos og billeder, der illustrerer Hans Hedtofts karriere. Endvidere en række tegninger af Jensenius, Bo Bojsen og Hans Bendix.

Denne bog er ikke blot en mindebog om en stor dansk politiker, det er samtidig et vigtigt dokument til forståelse af vor tid og den gerning, der må gøres i hverdagen. Uden tvivl vil tusinder sørge for at have den på deres boghylde — en værdifuld tilvækst til den efterhånden lange række erindringsbøger om førende skikkelser i dansk arbejderbevægelse.



Tak

For den enestående deltagelse, der udvistes af de danske lokomotivmænd ved pens. lokomotivfører, fhv. borgmester M. Mortensen's bortgang, bringer vi hermed vor dybtfølte tak.

Esbjerg i januar 1956.

Familien.

Vor hjerteligste tak for venlig deltagelse ved pensioneret lokomotivfører Adolf Kjær Knudsens død og begravelse.

Pouline Kjær Knudsen og børnene.

Tak for venlig opmærksomhed i anledning af mit 40 års jubilæum.

A. M. Tønning, Aalborg.



Forfremmelse efter ansøgning til elektrofører (13. ukl.) pr. 1-1-56.

Lokomotivfyrbøder:

P. S. Hansen, København Gb., i Enghave.

Ansæt som lokomotivfyrbødere pr. 1-2-56.

Lokomotivfyrbøderaspiranterne:

K. Burup, Roskilde, i Roskilde.

J. K. Pedersen, Korsør, i Gedser.

Afsked.

Lokomotivførerne (11. ukl.):

H. Søgaard, Aarhus, afskediget på grund af alder med pension (31-3-56).

J. J. Scheel-Poulsen, depotforstander Skjern, afskediget på grund af svagelighed med pension (30-4-56).

J. G. Poulsen, Randers, afskediget på grund af svagelighed med pension (31-5-56).

Dødsfald.

Pensioneret lokomotivfører C. C. Nielsen (Løvig), Lyøvej 9, 4., København F. er afgang ved døden den 20. december 1955.

Pensioneret lokomotivfører A. Kjær Knudsen, »Pax«, Vinkelvej, Nyborg er afgang ved døden den 13. januar 1956.

Pensioneret lokomotivfører C. F. Mouritzen, Søndergade 45, 1., Frederikshavn er afgang ved døden den 15. januar 1956.

Pensioneret lokomotivfører N. Friholt, St. Mikkelsgade 10, Slagelse er afgang ved døden i januar 1956.

NYE ADRESSER

Lokomotivfører-afdeling:

Roskilde: Kassererens navn og adresse rettes til:

C. H. Andersen, Holbækvej 36, 1.

Kalundborg: Formandens navn og adresse rettes til:

T. G. B. Olsen, Røsnæsvej 28.

Aalborg: Kassererens navn og adresse rettes til:

L. B. Gregersen, Granlien 47, 2.

Lokomotivfyrbøder-afdeling:

Roskilde: Formandens navn og adresse rettes til:

B. V. Pedersen, Holbækvej 18, 1.

Kalundborg: Formandens navn og adresse rettes til:

E. J. Mortensen, Nørrealde 67, 2.

Kassererens navn og adresse rettes til: P. B. Clemmensen, Pavestræde 5, 2.

Slagelse: Kassererens navn og adresse rettes til:

H. Kristensen (Klørup), Valbyvej 40, 1.

Odense: Formandens navn og adresse rettes til:

F. J. Hansen, Vestergade 78, havehuset 1. sal.

Kassererens navn og adresse rettes til: V. Olsen, Rolf Krakesvej 50 st. tv.

Turistsektionen - DJT

minder om

skisportsturene

1 A (25/2—5/3), 1 B (3/3—12/3) og 1 C (10/3—19/3) til Norske Statsbaners feriehus i Holu ved Ål station på Bergensbanen. Fint terræn for begyndere og viderekomne. Pris ca. 125 kr.

2 A (10/3—19/3), 2 B (16/3—26/3) og 2 C (7/4—16/4) til Svenske Statsbaners feriehus ved Storlien og Björklien (sidstnævnte i Lapland ikke langt fra Narvik). Pris: A 175 kr. B 145 kr. C 225 kr.

Anmeldelse snarest til DJT — Turistsektionen, Bernstorffsgade 18, K.

Byttelejlighed

Esbjerg—København.

Moderne andelslejlighed i Esbjerg, 2 værelser + overværelse, el-vask, køleskab og fjernvarme, mdl. leje 111,00 kr. inkl. varme, ønskes byttet med tilsvarende eller større i København eller omegn.

*B. Carlsen, Norgesgade, NIOGT.
Telf. 1049 Esbjerg.*

Statsbanepersonalets Sygekasse

Ved Statsbanepersonalets Sygekasse er foruden de hidtidige specialister i øjen-, øre-, næse- og halssygdomme antaget følgende læger:

Ørelæge J. Guldberg-Møller, Ringsted, der afholder konsultation, Nørregade 36, kl. 13—15,30, lørdag dog kl. 10—11 og øjenlæge K. K. Dreisler, Holbæk, der afholder konsultation, Jernbanepads 2, mandag, onsdag og fredag kl. 13—15, tirsdag, torsdag og lørdag kun efter aftale.

Forlang

KAFFE

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

Engelsk Beklædnings-Magasin

Telefon 346 NYBORG Telefon 346

Besøg „Kurhotellet“

Nyborg Strand . Tlf. 112

Bevar
Beskyt
Forskøn
MAL!

Nyborg Tapet- og Farvelager

C. Østergaard Jensen
Nr. Voldgade 66 . Tlf. 283

1/8 C. F. Schalburg

VINGAARDEN I NYBORG
Grundlagt 7. Juni 1817

Nyborg Kulimport og Nyborg Cichorietørreri A/s

Telefon 15 og 23

NØRREGADES KIOSK

Nørregade 9 (Alfred Johansen) Telf. 261

Alt i Dag- og Ugeblade — Tobak og Spiritus

Bødtcher-Jensen

Kongegade, Nyborg, Tlf. 33

Bøger
Papir
Musik

KØB HOS ANNONCØRERNE

Drevsen & Nellemann

NYBORG - TELF. 25 og 189
Isenkram-, 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.

vi Peter Christensen
Guldsmed Nørregade 6,
& Gravør Nyborg, Tlf. 369

LEDIG

Weinrich Nielsens

Bageri og Conditori

anbefales

WERNER HANSEN Urmager og Guldsmed

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

Nyborg Ligkistemagasin

K. Jacobsen Snekermester
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

ØSTIYDSKE BRYGGERIER AKTIESELSKAB



Nicolaus
DANMARKS
FORNEMSTE
VAND

Jensen & Nielsen

Kirkegaardsvej 1, Aarhus, Tlf. 1379

Stort
Udvalg i
Grav-
monumenter

Chr. Christensen

Sten- og
Billedhugger Etbl.

Frederiksgade 26, Aarhus
Telefon 207 20

Thorvald Torntoft

AARHUS
Frederiks Alle 116 Tlf. 2551
Isenkram.
Køkkenudstyr, Glas,
Porcelæn og Fiskegrejer

Aktieselskabet

AARHUUS PRIVATBANK

Aarhus

København

Aktieselskabet

Aarhus Discontobank

Tlf. 20 188

Kontor: Søndergade 9

Fisk - Vildt - Fjerkræ

PRØVEN

FR. ALLE 139 . TLF. AARHUS 2 53 22

Arbejder Spare- og Laanekassen for Aarhus og Omegn
de Mezasvej 1 Østergade 4 Tordenskjoldsgade 37
Tlf. 3 03 33 Tlf. 2 62 55 Tlf. 6 81 66

Knud

BRØGGER Special Optiker

Aarhus - Østergade 28 - Tlf. 2 47 68

Er det Kød det gælder - saa selvfølgelig

Hugo Münzberger

Skanderborgvej 21 . Tlf. 4 30 45

NB. Leverandør til Brugsen

Varerne bringes overalt

Storaarhusianske Mejerier

Mælk fra tuberkulinprøvede Besætninger

S. Bendtsen & Co.s Eftf.

Skræderforretning

Ryesgade 27, Aarhus

Telefon
Aarhus 3720
Leverandør
til DSB

RADIO-THYGESEN

Raadhuspladsen 1 . Aarhus . Telefon 1010 - 1040

Førende Specialforretning i
RADIO - GRAMMOFONER - PLADER



Aarhus
Amtstidende

Sig det med Blomster

*
Paa faa Timer
overalt i Verden

P. B. VAHL

Fr. Alle 149, Aarhus, Tlf. 5150

Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger

Hovedkontor: Njalsgade 15, København
Telefon 4015

A/s Kulimporten Dania

★

Vestre Boulevard 9, Kbhvn.
Central 3443

LEDIG

THÜRMEERS
originale Snittøj