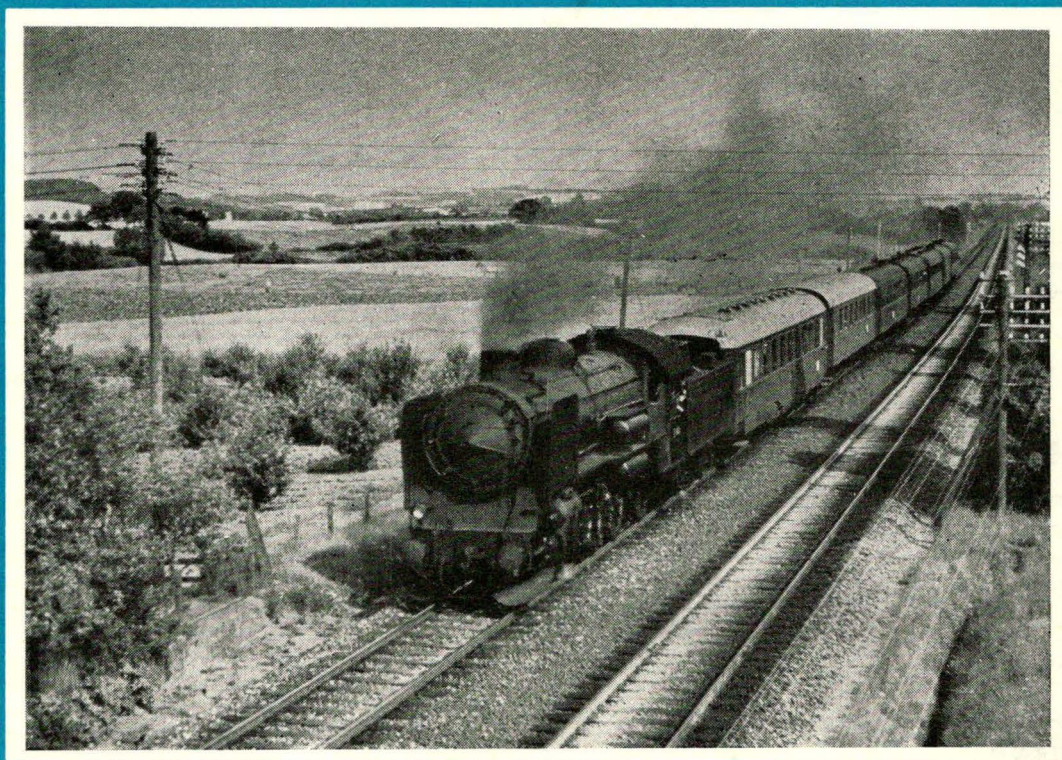


DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

NUMMER 9-10 · 15. MAJ 1956 · 56. ÅRGANG



Husk jernbaneorganisationernes egne forsikringsforeninger

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

Elegante Kjoler og Smoking
udlejes

ELKIÆR-OLSEN & SVENDSEN

Nørrebros Runddel 140

Telefon Taga 15 13

OPTIKER

Felix Schmidts
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 BRUGSFØRNING



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

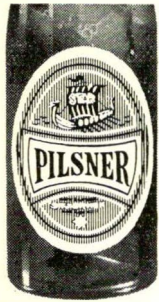
I. B. Schilder

Nørregade 7
København K

De forenede Kulimportører

KUL og KOKS

Holmens Kanal 5 . København K
Telefon 211



STAR

PILSNEREN
MED EKSPORTSMAG

BRYGGERIET STJERNEN

Spis Kalundborg Margarine

Th. Jørgensen. Telefon 90

Daglig friskkærnet. Leverandør til Feriehjemmet

Tag Kager med hjem fra Clorius

Spec.: Fødselsdagskringler

Prøv mine Kræmmerhuse

Tlf. Kalundborg 187

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

Fiskehus Nr. 1

Poul Nielsen

Tlf. Kalundborg 659

Altid friske Torske-
og Rødspøttefilet'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.

Slagtermester Børge Rasmussen

Kød- og Paalægsforretning

P. Palludansvej 4, Tlf. Kalundborg 1343

Altid 1ste Kl. Varer . Hjemmelavet Paalæg

OTTO NIELSEN

Malermester

Tlf. Kalundborg 447

AAGE NIELSEN Slagtermester

Kød- og Paalægsforretning

Kordilgade 10, Kalundborg, Tlf. 173

Leverandør til Feriehjemmet

N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

Største private Virksomhed for Fremstil-
ling af Bandager og kunstige Lemmer.

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

NYROP

FILIALER.
SØNDERALLÉ 5. AARHUS • KLAREGADE 7. ODENSE

DEUTA - HASTIGHEDSMAALERE

Leverandør til D S B

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

Det bedste
I CYKLER OG RADIO

V. Petersen
Jyllandsgade 22
Fredericia
Tlf. 1033

LANDBOMEJERIET

FREDERICIA

TLF. 15 58 og 15 59

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 KUL-KOMPAGNI A/s

Loehr og Holmelund

... vi sælger varme

Telefon
170-888
4 linier

Fredericia Mejeri

Anbefaler sig med
1. Kl.s Mejeriprodukter

Gothersgade 14

Hotel LANDSOLDATEN

FREDERICIA

altid bedst — derfor billigst

»LA BELLA«

Gothersgade 15
Fredericia, Tlf. 598
v. Doris Sørensen

Blomster- og Kransforretning anbefales de ærede Medlm.

Køb hos

ANNONCØRERNE

Ekvipér Dem i

London-Magasinet

FREDERICIA

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

FREDERICIA KUL- OG BRÆNDEHANDEL A/S

KUL- OG KOKS-IMPORT

Forhandler af Fredericia Gaskoks

IMPORT AF



BRÆNDELSOLIER

KULPLADS OG KONTOR:
VESTHAVNEN
TELEF. 935

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

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

NYBO

STRUER

- et godt Sted at handle

Frisørsalonen

Jyllandsgade 9 . Struer

anbefales
Gustav Jensen

**Farve-
bøtten**

Tapet . Malerverer . Rullegardiner
v. Holger Häuser

Danmarksgade 23 . Fredericia . Tlf. 1337

»Moselunds«
Rugbrød

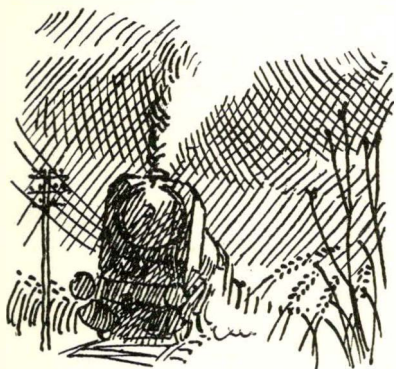
Tlf. 309 anbefales

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



AKTIESELSKABET

DANSK SVOVLSYRE- OG SUPERPHOSPHAT-FABRIK



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 9-10 - 56. ÅRGANG

15. MAJ 1956



Indhold:

Tjenestemændenes lønforlig	89
Nordisk nyt	90
Velkommen til kongres	91
Foreningens virksomhed	93
Feriehjemmet	103
CO I og lønforliget	105
Lønoverenskomsten i tal	106
Arbejderne fører vore krav frem	107
Togmateriel til stejle stigninger	108
Lokomotivets opfinder	112
Kooperationen sætter ind	113
Fra medlemskredsen	115
Danske Jernbaneorkestre	115
Landsoplysningsudvalget	115
Statsbanepersonalets Sygekasse	116
Under DLF	116
Tak	116
Opmærksomhed frabedes	116
Personalia	116
Medlemslisten	117
Nye adresser	117

Forsidebilledet: Jernbanedriften klæder det danske landskab og forøger stemningen.



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.

Tjenestemændenes lønforlig

Uden overdrivelse kan de nu afsluttede forhandlinger mellem finansministeren og centralorganisationerne om den særlige lønoverenskomst betegnes som langvarige og vanskelige. Og ikke nok med det, de endte tillige med en splittet tjenestemandstand. Motiveringen herfor er til gengæld vanskelig at få øje på, da der på et givet tidspunkt under forhandlingerne var oplæg til enighed, og da det foreliggende forligsforslag — som i de sidste timer kunne samle Danmarks Lærerforening og Centralorganisation I — ikke alene var acceptabelt for de organisationer, men også burde have været det for de to andre organisationer. Men allerede fra de første forhandlingstimer rådede der denne gang en særlig atmosfære, mere præget af lysten til at sprede end af viljen til at finde frem til kompromisset. En yderst uheldig og ret ejendommelig indstilling af tillidsmænd. Ikke mindst når det tages i betragtning, at forhandlingsudvalgene fra samtlige organisationer var sammensat af tillidsmænd, for hvem det ikke var første gang, de mødte til drøftelse af et så indviklet spørgsmål, som lønninger til samtlige tjenestemænd fra bundklasser til topklasser. Men principrytteriet blev sat i højsædet og personen sat over sagen, og alt imedens glemte man hovedopgaven, at gennemføre det bedst muligt resultat på grundlag af ministerens tilbud, der var det absolutte opnåelige efter seks dages forhandlinger. Det blev tillige helt overset, hvad der gav den rimeligste og retfærdigste fordeling af de beløb, som kunne hentes hjem.

Det nytter til gengæld ikke at græde over spildt mælk, og de, der søgte at kaste det hele overbord, sejler jo videre, vel vidende, at også deres medlemmer høster fordel af det gennemførte, og at fordelene er ubeskåret, uanset deres repræsentanternes indstilling. At man har taget dette forhold i betragtning, var os i virkeligheden ubekendt. Selv tanken herom havde end ikke strejft os, før Centralorganisation II i fagpressen og senere i dagspressen bebryder Centralorganisation I repræsentanter, at de ikke gennemførte forslaget om lønforbedring for elever og medhjælpere. Et forslag, som er Co I ganske uvedkommende efter det forløb forhandlingerne fik, og som da også blev rejst særskilt af CO II, der alene repræsenterer disse grupper.

Da vi deltog i forhandlingerne og derfor er medansvarlige for Co I's standpunkt, må vi samtidig på det bestemteste protestere imod påstanden om, at denne organisation opfordrede finansministeren til at trække elev- og medhjælperforslaget tilbage. Da ministeren blev gjort bekendt med organisationernes stilling til forslaget om det særlige og det midlertidige løntillæg, oplæste han forslagets indhold, hvorefter han gjorde opmærksom på, at der tillige var forslaget om reguleringen af elevers og medhjælperes lønninger. Ministeren spurgte, om det sidste havde interesse for de to organisationer — Danmarks Lærerforening og Centralorganisation I — som havde tilsluttet sig hovedforslaget. Herpå svarede begge organisationer — hvad rigtigt var — nej. Da den centralorganisation, for hvem forslaget havde interesse, i øvrigt ikke kunne acceptere ministerens forslag, måtte denne gå ud fra, at forslaget om elever og medhjælpere skulle gå ud. Ville Co II have forslaget igennem, var der rig lejlighed hertil,



Samnordisk kursusvirksomhed gennem NJU.

I 1954 drøftede man inden for NJU spørgsmålet om mulighederne for at få oprettet samnordisk kursus for medlemmer i de organisationer, der er tilsluttet NJU. Man var enige om, at sådanne kursus burde afholdes, men der var lidt forskellig opfattelse af, om disse kursus skulle holdes i de nordiske lande eller uden for, f. eks. på Brantingsinstituttet i Paris.

Til at arbejde med spørgsmålet nedsattes et udvalg, sammensat af kursusledere i de nordiske lande, og disse nåede frem til opstilling af en plan til forelæggelse for sekretariatet, idet der var visse spørgsmål, man ønskede, at dette skulle tage stilling til, før der blev udarbejdet en endelig plan for et kursus.

Det er nu en kendsgerning, at kurset skal begynde i indeværende år, og det første land, det vil blive afholdt i, er Norge.

Deltagerantallet er fastsat til 28, dog højst 32, og der bliver kun adgang for de respektive organisationers tilidsmænd. Naturligvis hilses det nye initiativ med glæde, men man må dog beklage, at der i forbindelse med disse kursers indførelse sker det, at den hidtidige udveksling af tillidsmænd mellem de respektive organisationer ved deres tillidsmandskursus falder bort. Det ville dog have været naturligt, når tanken bag det hele er en udvidelse og effektivisering af de nordiske kurser, at man så havde opretholdt en udveksling på denne vis frem for at skære den fuldstændig bort. Imidlertid får man at se, hvorledes det nu oprettede vil vise sig hensigtsmæssigt i praksis, og så kan man jo vende tilbage til spørgsmålet ved en passende lejlighed.

Ved det kursus, der nu er planlagt, skal man i hovedtrækkene arbejde med følgende emner: 1) Nordisk Jernbanemands Union, 2) Samordning af samfærdselsmidlerne, 3) Det nordiske samarbejde og dets betydning for transportvæsenet, 4) Arbejde- og tjenesteforhold for nordens jernbanemænd.

og det kunne meget let være sket, hvis Co II's repræsentanter havde reageret, men de forholdt sig passive. Og efter de nævnte bladudtalelser kunne det tyde på, at denne passivitet var dikteret af parolen: »Vi kan roligt sige nej. De andre gennemfører også denne fordel for os«. Det kunne vi også have gjort. Men vi spillede ærligt spil og kunne derfor vanskeligt uopfordret tage et forslag op, som var os uvedkommende. En sådan handling måtte Co II have taget os ilde op, da den jo blankt afviste ministerens forslag.

Historien skal en gang skrives. Lad den blive korrekt fremstillet. Alene uenigheden under lønforhandlingerne er efter vor opfattelse beklagelig, og det forbedrer ikke forholdene, når der bagefter rettes urimelige beskyldninger mod en ellers samarbejdende organisation og de mennesker, som deltog i forhandlingerne. Den stillingtagen Co I havde til det omstridte forslag var i øvrigt — som anført oven for — den samme som lærernes, hvorfor det uberettigede angreb får yderligere slagside, når der kun findes anledning til at nævne den ene organisation. Det er fra vor side tilgiveligt hvis Co II har følt sig forpligtiget til at tage afstand fra ministerens forslag, og vi må affinde os med, at andre kan have andre synspunkter end os, men vi finder det lident værdigt at bebrejde andre ens egne fejlgreb.

Forslaget, de to organisationer og finansministeren blev enige om, er — når dette skrives — forelagt Folketinget, men er endnu ikke færdigbehandlet. Foruden en forøgelse af portionsantallet i det midlertidige og i det særlige løntillæg, er der denne gang samtidig indført en ny beregningsskala for de mellemste lønningssgrupper. Portionsstørrelserne for pensionsgivende lønninger mellem 3900 og 4499 kr. forhøjes fra 144 kr. til 156 kr., i lønintervallet 4500—5599 kr. fra 168 kr. til 180 kr., og i intervallet 5600—6399 kr. fra 180 kr. til 192 kr. Ved denne omlægning af skalaen opnås en delvis udligning af den skævhed, der er opstået gennem de fortsatte reguleringer over de to tillæg, for de nævnte løngruppers vedkommende.

Det midlertidige løntillæg forhøjes i 1956—57 med 2 portioner fra 14 til 16 portioner. For løngrupper inden for de ovenanførte intervaller beregnes portionerne efter den nye skala, medens andre beregnes som hidtil. Fra samme dato omregnes yderligere 5 portioner efter samme skala, og efter samme princip ydes fra 1 april 1957 yderligere een portion.

Det særlige løntillæg forhøjes i 1956—57 med 2 portioner fra 11 til 13 portioner. Disse beregnes ligeledes for de nævnte intervaller efter den nye skala, og der omregnes samtidig efter samme princip yderligere to portioner af dem, der blev ydet i 1954—56. For finansåret 1957—58 forhøjes tillæget med een portion.

Til ikke-forsørgere over 30 år udbetales tillægene med samme beløb som til forsørgere. Det samme er tilfældet for ugifte mellem 25 og 30 år, der tillige får en af de bestående portioner i det midlertidige løntillæg med samme beløb, som til forsørgere.

Samgifte tjenestemænd under 25 år får begge tillæg udbetalt som hidtil. Den højstlønnede af samgifte får begge tillæg med det fulde beløb for forsørgere. Den lavestlønnede samgifte over 25 år får de nye portioner som forsørgere og yderligere 9 af de tidligere portioner efter samme princip.

Velkommen til kongres

Formandens åbningstale på kongressen 1956

På hovedbestyrelsens vegne har jeg den ære og glæde at byde foreningens afdelingstillidsmænd hjertelig velkommen til kongres.

Efter den første 3 årige kongresperiode i foreningens historie er vi traditionen tro samlet under vore smukke faner med vort gamle motto: Enighed, Kundskab, Hjælp. De opgaver, der ligger foran os og som i de kommende 3 dage skal underkastes kongressens behandling, kan opdeles i de to afsnit: Stillingtagen til det arbejde, hovedbestyrelsen har udført siden sidste ordinære kongres. Fastlæggelse af de retningslinier, den kommende hovedbestyrelse skal følge i tiden fremover.

Et tilbageblik over tiden fremkalder vel et billede præget af skuffelser og glæder i en blanding, som livet i almindelighed altid former sig. Min opfattelse er dog, at omend vi kan rette det kritiske øje mod mangt og meget og stadig finde ujævnheder i det ene eller andet forhold, som står i forbindelse med hele vor tilværelse, eller som er særlig knyttet til lokomotivmændenes gerning, er der så mange lyspunkter, at vi fortrøsningsfuldt kan se fremtiden i møde.

Når hovedbestyrelsen senere på dagen skal supplere tidligere udsendte beretninger op med en mundtlig redegørelse, kan den gøre det i bevidstheden om, at bortset fra 2 forslag af de, der blev vedtaget på sidste kongres, er alle forslagene gennemført i nøje overensstemmelse med kongresbeslutningerne i 1953. Den vil tillige kunne stille resultater op fra hovedopgaver, der den gang var uforudsete, men hvortil den har taget stilling ud fra en vurdering af de situationer og de vilkår, der blev budt i en tid, hvor nye og mange problemer fødtes i kraft af en udpræget rationalisering.

Af de tilbagestående forslag, hovedbestyrelsen af kongressen i 1953 fik pålagt at skulle gennemføre, findes det ene optaget på dagsordenen til denne kongres. Foreningens optagelse i *De samvirkende Fagforbund* er stadig et aktuelt problem for lokomotivmændene, og medens det arbejde, hovedbestyrelsen fik pålagt i denne sag, nu er tilendebragt, står den afsluttende behandling heraf som en af kongressens hovedopgaver. Med forslaget i hånd har hovedbestyrelsen gennem 3 år underbygget af en kongresbeslutning ladet emnet være gen-

stand for en grundig og tilbunds gående drøftelse i medlemskredsen. Uanset hvilken stilling den ene eller anden har hertil, går jeg ud fra, at vore ansvarsbevidste tillidsmænd i afdelingerne på loyal måde har fulgt kongressen i 1953 og benyttet tiden til også at tale med medlemmerne herom. Allerede på formandsmødet i 1954 blev sagen indgående diskuteret, og med ganske få stemmers undtagelse besluttede afdelingernes førstemænd at give forslaget sin varmeste anbefaling til vedtagelse på denne kongres.

Tiden har bragt mangt og meget med sig, men intet har forrykket den urokkelige fagbevægelse, som det må være naturligt, at enhver fagorganiseret står tilsluttet. Tjenestemandsstillingen kan på mange områder være afvigende i forhold til andre lønmodtagere, men fælles har vi til opgave at søge vore leve- og arbejdsforhold forbedret. Det er derfor en usund tanke, når der fra visse kredse tilkendegives, at der findes nogle, som ikke rettelig hører hjemme i *De samvirkende Fagforbund*. Der findes vel klasser i den allerøverste del af lønskalaen, for hvem denne påstand er berettiget, men derudover er der ingen skel imellem tjenestemandsstillingen og de, der erhverver deres daglige brød udenfor stat og kommune.

Med samfundets udvikling skal der efter sigende være opstået en mellemstand. Det har vel sin rigtighed, men dens tilblivelse kan alene kun skyldes en idé om, at det gamle tilhørsforhold til alle de øvrige lønmodtagere nu skal tilintetgøres. Jeg advarer imod at følge denne linie. En splittet fagbevægelse er et yndet objekt som kastebold for de politiske partier. Ingen, der skal have sin løn fastsat af andre, er tjent med denne fribyttertilværelse, hvorefter man kan hælde hovedet til den ene eller anden side hver anden gang. Det kan give øjeblikkelige resultater, men i det lange løb vil det snart vise sig, at den gyngende grund indeholder for mange faldgruber.

En strukturændring indenfor organisationsverdenen har været fremhævet, og ikke mindst i dette forår har emnet givet anledning til mere indgående drøftelser. Episoder under lønforhandlingerne har kraftigt peget i samme retning, og vi for vor part er enige i, at en omlægning — skal vi kalde det en modernisering — også på dette felt kan være påkrævet. Der er dog ingen

grund til oprettelse af nye institutioner eller anvisning af nye veje. Udgangspunktet er det samme, som da fagbevægelsen i barndomsdagene lagde grunden til den nuværende bygning. Det er simpelthen større samling, der skal til. Det kan give en forenkling af arbejds- og forhandlingsformer, men ikke forrykke grundstenen. Strukturændring kræver naturligvis resignation af den ene eller anden art overfor samtlige organisationer. Jeg tror imidlertid, det vil tjene os alle bedst, og skulle der komme et fornuftigt forslag frem herom, vil jeg anbefale vore tillidsmænd at overveje sagen.

Lokomotivmændene har nu i mere end 57 år stået som en stor faglig gruppe, velplaceret som organiserede, og med tyrkertroen på, at når vi står skulder mod skulder, kan vi hente de bedste resultater. Vi har lagt skulderen mod kammeratens i de øvrige nordiske lande for mange år siden, og på samme måde har vi stået side om side med hele den frie verdens organiserede arbejdere og tjenestemænd. Vi har, som de håndværkere vi er, altid kunnet bevare begge fødder på jorden. Lad os fortsætte hermed og lad os følge linien op, så det sidste led i vor organisationskæde kan være smedet færdig inden vi om få år skal tage stilling til en ny lov, der skal være retningsgivende for os og vore medlemmer i kommende tider. Lad tilslutning til De samvirkende Fagforbund være en kendsgerning inden vor gamle organisation passerer de 60 år.

Vender vi os mod vor etat og lader tiden i de 3 år passere revu, vil begrebet rationalisering i nogen grad vise sig at have været det dominerende. Når der har været lagt større vægt på rationaliseringen, og dette ord er fremkommet i tide og i utide, skyldes det ikke, at det er et helt nyt begreb for Danske Statsbaner eller for de ansatte. Foranstaltninger til at imødekomme de krav, der stilles til jernbanedrift, alt efter som udviklingen skrider frem, har altid eksisteret, men i de senere år har driftsomlægningerne og forandringerne i personalets forhold været så omfattende og er gennemført i et så hurtigt tempo, at følgen heraf har værket mærkbar. Det har til tider været svært for personalet at følge med og tage den omstilling i de tjenstlige vilkår, som er fulgt med rationaliseringen.

Lokomotivmændene bekender sig til nødvendigheden af, at Danske Statsbaner som landets største vognmandsforretning må være på højde med tiden og må kunne byde den store kundekreds de bedst mulige rejsebetingelser. Og vi lægger vægt på, at vi som organisation eller som

enkelt ansat medvirker til at højne etatens anseelse hos samfundet og dets borgere. Vi advarer til gengæld mod urimelige pres på personalet i form af forøgede krav under tjenestens udførelse uden samtidig at tage hensyn til de belastninger, personalet udsættes for, fordi andre områder under arbejdet ligeledes er blevet skærpet.

Jeg peger i denne forbindelse på de forøgede byrder for lokomotivpersonalet opstået ved forøgede hastigheder, større togbelastninger, mere komplicerede signalsystemer og tjenestefordelinger med en anden udnyttelse af tjenestetidsreglerne end forudsat ved reglernes gennemførelse i 1949. Det ligger i sagens natur, at personaleudnyttelsen må være effektiv, men det bør ikke glemmes, at tjenestetidsreglerne er ensartede for tjenestemændene, uanset stilling og tjenestevilkår. Den, for hvem ansvaret for togets fremførelse påhviler, og som skal udføre sin tjeneste uanset hvilket tidspunkt på døgnnet, og som skal hvile på fremmede steder samt fordele hviletiden over spredte tidspunkter, må der tages hensyn til ved reglernes benyttelse. Det er vor opfattelse, at det også tjener etaten bedst, når de nuværende tjenestetidsregler bliver praktiseret efter en mere human indstilling.

Den stabilitet i priserne, som der syntes at være optakt til i begyndelsen af 1953, har ikke opnået det fodfæste, vi alle så inderlig håbede. Og selv om vi alle sætter vor lid til en begrænsning i disse stigninger, og vi længst muligt bør bevare håbet, synes der ikke at være nogen større udsigt til en opfyldelse af dette håb. Før der bliver gennemført et avance- og prisstop, kan disse forhold ikke forbedres. Det fremgår tydeligt af den forløbne tid, hvor stigende priser er fulgt efter lønreguleringer, som er opnået i kraft af tidligere prisstigninger. Dette kapløb vil fortsætte, såfremt lovgivningsmagten ikke snarest vedtager modforanstaltninger.

Hovedledelsens arbejde har i perioden været omfangsrigt og til tider meget krævende for de enkelte medlemmer i hovedbestyrelsen. Bag det hele har dog stået den sædvanlige arbejdsglæde og den farve af livssyn, som livet i et frit land kan give sine borgere. Vi har haft den lykke, at vort samarbejde med administrationens folk og med vore kammerater i inden- og udenlandske organisationer er blevet bevaret, og det har medvirket til resultater af større eller mindre karakter. Den fordragelighed, som har hersket, har været af uvurderlig betydning, og i håb om, at denne kongres vil arbejde i samme ånd, erklærer jeg DLF's ordinære kongres 1956 for åbnet.

Foreningens virksomhed

Resumé af formandens beretning

tirsdag den 15. maj 1956

Med henvisning til det materiale og de oplysninger tillidsmændene har fået tildelt med passende mellemrum i kongresperioden — jeg tænker her på periodiske beretninger, de afholdte fællesmøder og formandsmødet — må jeg anse det for tilstrækkeligt, når jeg i det efterfølgende aflægger en beretning omfattende de største sager. En dyberegående udbygning af hele hovedbestyrelsens arbejde må kunne undgås, således at jeg alene beskæftiger mig med den politik, som har været anlagt og har været grundlaget for det udførte arbejde.

Lønsagen.

Lønningsskommissionen er nu en kendsgerning og har været det gennem nogle år. Vi skal ikke på denne kongres beskæftige os med kommissionens arbejde eller tage del i en debat om de enkeltheder, der er allerede fremkommet i forslag fra de enkelte organisationer. Vi må i forbindelse hermed hylde princippet »at der er stilhed, så længe retten er sat«. Men der vil være grund til overfor kongressen at tilkendegive, at der fra centralorganisationerne er fremsat forslag til lovens første og tredie del, medens kommissionen endnu ikke har indkaldt forslag til lovens anden del, som omfatter lønningsklasserne.

Hvornår arbejdet er så langt fremme, at en opbygning af lønskalaen kan finde sted, vides endnu ikke, men det er vel næppe for meget sagt, at det forventes, at denne ret vigtige del af lønningssloven vil komme til behandling i kommissionen i løbet af dette finansår.

Den kommende hovedbestyrelse vil derfor uden tvivl som en af sine første opgaver blive stillet overfor udarbejdelsen af forslag til fremtidig lønplacering af lokomotivmændene.

Men ingen kender som sagt hvilke ideer, kommissionen har, med hensyn til hvilke principper, der skal nedlægges for den kommende lønskala, hvorfor vi på nuværende tidspunkt alene må stille os afventende.

Lønningssloven af 1946 har til gengæld ikke kunnet følge tiden op. Som allerede nævnt på kongressen i 1953 måtte centralorganisationerne året før søge forhandling med finansministeren og anmode om kompensation for den deklassering, tjenestemandslønningerne havde været ud-

sat for i forhold til de lønninger, der udbetaltes i privatindustrien. Der opnåedes dengang en to-årig overenskomst på det midlertidige løntillæg til afhjælpning af deklasseringen og et særligt løntillæg indført til imødegåelse af nivelleringen, tjenestemandslønningerne imellem.

Denne overenskomst har siden da været til fornyet behandling i 1954 og nu i foråret 1956, hvor det afsluttende resultat er opnået for ganske få dage siden.

Det at skulle foretage rettelser i en bestående lov og samtidig opnå en retfærdig behandling af samtlige tjenestemænd i samtlige lønningsklasser viser sig meget snart at være behæftet med betydelige vanskeligheder. Måske er det ikke så bemærkelsesværdigt, når det tages i betragtning, at lønningssystemets opbygning er afhængig af så mange forhold og griber ind i en del af lovens øvrige paragraffer. Når hertil kommer, at grundprincippet for en del lønningsklasser har nøje tilknytning til lønninger i privatindustrien, må der ved en partiel revidering af loven nødvendigvis opstå visse problemer.

De to lønningstillægs tilstedeværelse er altså dikteret af deklasseringen og nivelleringen. Begge problemer har været til stede for CO I, hvorfor forretningsudvalget, som tillige er forhandlingsudvalg, med styrelsens tilslutning har taget stilling hertil og under de førte forhandlinger søgt at anvende de penge, som kunne hentes hjem, på en måde, der gav den rimeligste fordeling blandt deres medlemmer.

Hvis den opfattelse derfor skulle have gjort sig gældende, at CO I i almindelighed ikke ønsker at drøfte portioner omregnet efter procent-skala, vil jeg gerne med det samme have denne misforståelse rettet.

Af resultaterne i 1954 og 1956 fremgår det tydeligt, at fordelingen af de midler, vore forhandlere kunne få tilslutning til, er sket over en lønskala, som ikke alene giver de store grupper af tjenestemændene en lønfremgang, men også i nogen grad imødegår de skønhedsfejl som opstår ved anvendelsen af andre lønprincipper end dem loven er opbygget efter.

Da vi i 1952 indgik på en fjernelse af det særlige »loft«, som begrænsede størrelsen af de procentberegne portioner, fik vi tillige de laveste portioner på 120 kr. og 132 kr. forhøjet fra 12

kr. til 24 kr. For pensionsgivende lønninger på 4.500 kr. og derover blev portionerne samtidig fastsat til 3 procent af lønningen, dog mindst 162 kr.

Ved de her anførte forandringer opnåedes ikke en fuldt tilfredsstillende behandling af de mellemste lønningsklasser, der nu procentvis i lønfremgang lå noget tilbage i forhold til øvrige lønningsklasser. Det var derfor nødvendigt i 1954 at få grundsatsen for procentberegningen flyttet fra 4.500 kr. til 6.000 kr. og samtidig forhøje de 162 kr. til 168 kr. I virkeligheden burde en ny skala have været opstillet allerede på det tidspunkt, men skulle forlig opnås på grundlag af det beløb, ministeren kunne stille til rådighed, var det nødvendigt, at nogen viste resignation, og da det foreliggende forslag i øvrigt var antageligt for CO I, afstod man fra at ændre ved dette forhold.

Gennem de forhandlinger, der har været ført i forbindelse med disse løntillæg, har centralorganisationerne hidtil kunnet samles om et forslag, selv om det i nogle tilfælde først er sket på et eller andet tidspunkt under forhandlingerne. Foråret 1956 vil derfor historisk blive skelsættende, fordi det viste sig, at to organisationer ikke kunne akceptere det forligsforslag, som efter lange og vanskelige forhandlinger på et givet tidspunkt blev stillet fra finansministeren.

Ligesom tilfældet havde været i 1954, fremsendte CO I sit forslag, medens CO II, Danmarks Lærerforening og Statsemployéernes Samråd fremsatte fællesforslag. Uden at der var nogen nævneværdig forskel i opfattelsen af de krav, de forskellige organisationer mente skulle fremsættes, blev denne fremgangsmåde valgt, men efterhånden som forhandlingerne skred frem, bøjedes parterne imod hinanden, og på et givet tidspunkt var der endog udsigt til en enig tjenestemandstand. I hvert fald fra de organisationers side som repræsenterer de store grupper.

Grundlaget for de fremsatte forslag var for alles vedkommende bygget på det mæglingforslag, som var anbefalet fra Arbejdsgiverforeningen og De samvirkende Fagforbund. Der var derfor heller ingen forskel i de ønsker, organisationerne havde for det midlertidige løntillægs vedkommende. Kun i spørgsmålet om hvorvidt man fortsat i fuldt omfang kunne kræve de reguleringsstillægsportioner omregnet til procentbasis, som var fremkommet siden lønforhandlingerne for to år siden, var der nogen uenighed. CO I måtte anse det for rimeligt, at

man i den skriftlige henvendelse til finansministeren afholdt sig fra at opstille et bestemt antal portioner, som ønskedes omregnet. Man burde først — og det kunne tidligst ske under forhandlingerne — have klarhed over, hvor stort et beløb der kunne bevilges udover, hvad mæglingforslaget i privatindustrien gav udtryk for. Når dette var afklaret, var det dernæst rimeligt at søge den uret gjort god, som stadig eksisterede for de mellemste lønningsklasser, også efter gennemførelsen af småændringerne i 1954.

CO I's synspunkt viste sig at være korrekt og uden at komme ind på flere enkeltheder end højst nødvendigt om forhandlingernes forløb er der grund til at pege på, at der ved lønforliget i 1956 blev indhentet forbedringer til den store gruppe af tjenestemænd, og et samlet overblik over resultaterne 1952, 1954 og 1956 vil vise, at der til vore medlemmer er skabt lønforbedring i jævn og god takt med lønfremgangen i privatindustrien.

I 1954—56 blev det midlertidige løntillæg forhøjet med 5 portioner og det særlige løntillæg med 2 portioner, og der indførtes samtidig en ny beregningsskala, hvorefter lokomotivfyrbødere får portionsstørrelsen på 144 kr. mod tidligere 120 kr.

For 1956—58 opnåedes 3 portioner på det midlertidige løntillæg og 3 portioner på det særlige løntillæg. Samtidig indførtes en ny skala, hvorefter der for 13. lkl. og 12. på begyndelsesløn regnes med 156 kr. pr. portion. For den øvrige del af 12. lkl., 11. lkl. og 7. lkl. på 1. og 2. lønningstrin fastsættes portionerne til 180 kr., og for sidste løntrin i 7. lkl. til 192 kr. mod tidligere henholdsvis 168 kr. og 180 kr. Der blev tillige yderligere omregnet 5 portioner i det midlertidige løntillæg efter den her nævnte skala.

For de to lønoverenskomstperioder, hvorom der har været forhandlet siden sidste kongres, er der gennemført en lønforbedring for lokomotivfyrbødere på 1.272 kr. og for vore lokomotivførere i 11. lkl. 1.680 kr. og for 7. lkl. 1.776 kr. Der er ved begge forhandlinger opnået en yderligere forbedring for de ugifte og samgifte tjenestemænd.

Forliget i 1954 blev opnået med fuld tilslutning af samtlige centralorganisationer, hvilket desværre ikke blev tilfældet i 1956, hvor kun Danmarks Lærerforening og vor centralorganisation sluttede forlig med ministeren.

Selv om een gang almindeligvis betragtes som ingen gang er det alligevel på baggrund af det forslag, som de to organisationer sluttede

overenskomst med ministeren på og med henvisning til det uheldige i, at det ikke er en samlet tjenestemandstand, der møder frem med forslag til ministeren trods alt spørgsmålet, om der ikke bør tilstræbes at opnå en større samlet organisering af statstjenestemænd. De sidste forhandlinger viser i hvert fald, at det er for små spørgsmål, som fremkalder den kløft imellem organisationerne. En kløft, som ene og alene kun kan være til skade for de interesserede tjenestemænd.

Det tjener efter min opfattelse medlemmerne bedst, når et forlig kan gennemføres med ministeren. En større politisk debat om vore lønninger i folketinget er ikke at foretrække på nuværende tidspunkt.

Ingen af de gennemførte lønsager har medført en forenkling af lønningernes udregning, og det er både ønskeligt og påkrævet, at lønningskommissionen slutter sit arbejde, så vi undgår nye forhandlinger med påfølgende lapperier af lønningsloven af 1946.

Funktionsvederlag.

Blandt forslagene til denne kongres findes også forslag vedrørende beregning af funktionsvederlag. Jeg finder derfor grund til allerede nu at gøre opmærksom på, at foruden de af hovedbestyrelsen fremsatte forslag til lønningskommissionen, har der været ført forhandling med generaldirektoratet om dette spørgsmål. Der er derfor ingen grund til at optage en del af kongressens tid til drøftelse af de indsendte forslag, som i øvrigt tangerer tidligere forslag behandlet på tidligere kongresser og derfor har været retninggivende for vor forenings henstilling til lønningskommissionen. Hvilket resultat man kommer til i kommissionen er jeg også her ude af stand til at besvare, men jeg er ikke ubekendt med, at de 16 punkter i ordre A, hvorefter funktionsvederlag beregnes, har fremkaldt en del problemer ude omkring i afdelingerne. Indholdet af disse 16 punkter har lidt samme skæbne som ordre og bestemmelser så ofte er udsat for. Medens den ånd og de tanker som gør sig gældende hos de mennesker, der udarbejder bestemmelserne bliver efterfulgt i årene umiddelbart efter bestemmelseernes fremkomst, opstår der på et eller andet tidspunkt pludselig hos nogle ideen om, at nu skal helt nye tanker gøre sig gældende. Derfor ser vi så ofte en bestemmelse blive fortolket på een måde gennem en del år, hvorefter nye fortolkninger kommer frem.

Således er det også gået med funktionsreg-

lerne, og selv om det skal indrømmes, at de 16 punkter er tunge at arbejde med, havde det været rimeligt, om deres anvendelse i praksis var blevet uforandret, til nye bestemmelser var fastsat.

På hovedbestyrelsens bord ligger nogle uafgjorte sager, hvoraf nogle er særlige grænsetilfælde, men efter velvillig indstilling fra personalchefen er der begrundet håb om en snarlig og retfærdig afgørelse heraf.

Jubilæumsgratiale.

Fra centralorganisationen blev det for år tilbage henstillet til finansministeren, at der for statens tjenestemænd indførtes en forbedret ordning vedrørende gratialer ved jubilæer. Der kunne den gang henvises til, ikke alene den meget utidssvarende og utilfredsstillende praksis, hvorefter der udbetales et meget ringe beløb til de lavestlønnede statsansatte, men også til, at de kommunale tjenestemænd gennem flere år var blevet honoreret med et mere passende beløb.

Skønt det kan siges at være en ejendommelig fremgangsmåde, når jubilaren direkte eller indirekte skal anmode om den gave arbejdsgiveren eventuelt bør yde, er det nødvendigvis organisationerne, der må fremsætte også den form for forslag.

I første omgang var det centralorganisationernes opfattelse, at gratialet burde ydes med et lige stort beløb, f. eks 400 kr. ved 25, 40 og 50 års jubilæum. Fra finansministerens side var der enighed herom, men ved den senere behandling af sagen mellem de politiske partier blev forslaget ændret til at omfatte 10 kr for hvert tjenesteår, hvorfor beløbene er blevet 250 kr. ved 25 år, 400 kr. ved 40 år og 500 kr. ved 50 års jubilæum. Forslaget er gennemført i forbindelse med finansloven 1956—57 og har virkning fra 1. april 1956.

Normeringslove.

I de udsendte periodiske beretninger er oplyst hvilke krav hovedbestyrelsen har stillet til de tre normeringslove, som er gennemført i kongresperioden. Det fremgår ligeledes af beretningerne, hvilke resultater vi har opnået, og det skulle derfor være unødvendigt med en gentagelse heraf. Jeg finder dog anledning til at knytte enkelte bemærkninger til det allerede oplyste, ikke mindst fordi der fra medlemsside har været forelagt os mange spørgsmål direkte opstået i forbindelse med den udvikling, normeringsloven har medført for lokomotivpersonalet.

Lokomotivinstruktørstillingen.

Fra 1. april i år ligger antallet af lokomotivinstruktørstillinger på ialt 10, idet vi nu har 7 i 7. lønningsklasse og 3 i 6. lønningsklasse. Siden stillingernes oprettelse er deres berettigelse og deres betydning for hele driften blevet anerkendt, og det er min opfattelse, at medlemmerne har haft den gavn af instruktørerne, som blev påpeget, da der blev ansøgt om dem. Vi har i dag instruktørstillinger på København Gb. Helgoland, Fredericia, Aarhus og Struer, og vi har dem både indenfor dampdriften og motordriften. Der bør imidlertid efter min og hovedbestyrelsens opfattelse ske en yderligere udvikling af denne institution, da de nuværende arbejdsområder optager instruktørerne mere end fuldt ud. Det vil være rimeligt at stationere tilsvarende stillinger i endnu flere byer, så det strækningsområde, der er tildelt de nuværende, kunne fordeles. En større effektivitet i instruktørarbejdet kunne på denne måde opnås.

I forbindelse hermed skal jeg nævne oprykningen af de 5 depotledere ved Enghave mdt. til 7. lønningsklasse. Et ønske hovedbestyrelsen flere gange har fremsat over for generaldirektoratet, men som først blev imødekommet på normeringsloven 1955—56. En bedre lønmæssig placering af disse mennesker har længe været et berettiget krav.

Som nævnt på sidste kongres blev vi stillet over for et organisationsproblem, da det lykkedes vor forening at få andre lokomotivmandstillinger ud over 11. lønningsklasse end lokomotivmesterstillingerne. Efter Jernbaneforeningens opfattelse burde lokomotivmænd i 7. og 6. lønningsklasse overføres til denne forening, men vi fik dengang en overenskomst, så disse menneskers medlemskab i DLF kunne bevares. Overenskomsten med Jernbaneforeningen blev indgået skriftligt, og vi fik efter min mening en fornuftig løsning i denne sag. Der har jo ikke hidtil været noget os og Jernbaneforeningen imellem, skønt denne til en vis grad også kan påberåbe sig forhandlingsretten for lokomotivførere i lavere lønningsklasser, og hvorfor skulle vi derfor strides, fordi nogle af vore medlemmer får en bedre lønmæssig placering i kraft af en indsats fra vor organisation.

Ved oprykning af depotlederne ved Elektrokontrollen fandt Jernbaneforeningen, at den bestående overenskomst ikke var overholdt, medmindre disse 5 mennesker blev overført som medlemmer i Jernbaneforeningen. Også her stod vi

uforstående overfor kravet. De pågældende har altid haft betegnelsen depotledere og udpegningen til disse stillinger sker fra lokomotivmændenes rækker uforandret som hidtil.

Efter forskellige drøftelser med Jernbaneforeningen lykkedes det os desværre ikke at opnå enighed, og det har siden resulteret i, at den før omtalte overenskomst blev opsagt af Jernbaneforeningen. Vi har taget dette som et udtryk for, at det forhold, der bestod vedrørende forhandlingsret de to organisationer imellem, før overenskomsten blev indgået, nu er den samme, og vi regner derfor med, at der er ro om denne sag. Det er mit håb — og jeg tror det deles af alle vore tillidsmænd — at uanset hvor højt på rangstigen vore medlemmer kommer, vil de bevare medlemskabet i deres gamle organisation, i hvert fald indtil en eventuel mere omfattende organisationsændring finder sted. Vi har ingen ønske om at foretage angreb på andre organisationers medlemmer, og vi tror, at ledelserne indenfor de øvrige jernbaneorganisationer derfor heller ikke har ønsker i den retning.

Traktorernes bemanning.

Motoriseringen ved Danske Statsbaner har i de sidste tre år taget et ret omfattende opsving. Ligesom i mange andre lande fjerner jernbaneledelsen sig mere og mere fra den gamle hæderkronede dampdrift, og man har herhjemme valgt at gå over til dieseldrift. Det sker både for rangertjenestens og strækningstjenestens vedkommende. Selvom dieseldrift ikke er af nyere dato ved DSB, har indførelsen af Ardelt-traktorer og MY-lokomotiver ikke alene givet et større opsving i motordriften, men det har tillige medvirket ret omfattende i de planlagte rationaliseringer.

Efter de oplysninger, jeg har kunnet give på sidste kongres vedr. bemanningen af de nye traktorer, havde vi grund til at håbe, at der efter den to-årige prøvetid ikke alene var skabt mulighed for at bevare denne rangertjeneste til lokomotivmændene, men at der også var blevet tilvejebragt de nødvendige erfaringer for, hvorledes tjenesten kunne tilrettelægges ved samtlige stationer, hvor traktorerne skulle stationeres, så lokomotivmændene kunne bestride arbejdet alene.

Der var imidlertid andre kræfter igang for at gennemføre andre bemanningsforhold. Og da vi på et givet tidspunkt måtte forlange en afklaring i denne sag, viste det sig, at generaldirektora-

tet kun ville anerkende lokomotivmænd til betjening af traktorer ved de rangertjenester, som omfattedes af stationer, hvor der var maskindepot, som stod under lokomotivmesterledelse. Forhandlingerne herom var vanskelige og langvarige, men selv om vi på et givet tidspunkt stod overfor helt at skulle give afkald på stillinger ved traktorer, har vi kunnet slutte forlig, hvorefter der kun er frataget os de mindre rangersteder.

Hovedbestyrelsen og jeg er ikke umiddelbart tilfreds med denne ordning. Men set på baggrund af udviklingen og motoriseringen på så mange andre områder her i landet og med henvisning til den i samme forbindelse ret omfattende overgang til anvendelse af ufaglært arbejdskraft har vi akcepteret ordningen. Jeg vil dog gerne understrege, at jeg stadig er af den opfattelse, at Danske Statsbaner ikke i det lange løb vil få den økonomiske fordel ud af denne ordning, som har været så kraftig fremhævet fra ledelsens side. Det forekommer mig tillige, at statsbanerne burde have undgået dette indgreb over for vore stillinger.

Modernisering af statsbanedriften kan ikke gennemføres uden at der tillige pålægges lokomotivpersonalet yderligere ansvar og uden at belastningen af den enkelte under tjenestens udøvelse bliver større. Det fremgår bl. a. af de kørselsfordelinger, som har været i anvendelse de senere år, af den kombinerede motor- og dampdrift, der fremkalder uretfærdige tjenestefordelinger, fordi en kombination af de to driftsformer ikke er anvendelig med et damplokomotiv og en motorvogn, men klares bedst, når begge er lokomotivtyper, og det fremgår af kørselsfordelinger opbygget alene efter store maskintyper, efterhånden som de mindre typer udgår.

Under behandling af traktorsagen gjorde vi derfor gældende, at den udvikling i sagen, som medførte reducere i anvendelse af lokomotivmænd i damptjenesten måtte betinge en oprykning af et antal lokomotivførere ved denne driftsform i en højere lønningsklasse.

Slutresultatet i sagen er blevet det, vi alle er bekendt med, at vi fik tildelt traktorførerstillingerne ved maskindepoter med lokomotivmester og stillingerne blev placeret i 13. lønningsklasse. Som kompensation for det, vi måtte give afkald på, fik vi tillige 20 stillinger som kørelærere ved dampdriften placeret i 7. lønningsklasse. Ved denne lejlighed fik vi således en anerkendelse for damplokomotivføreren i en højere lønningsklasse.

MY-lokomotiverne.

Medens dansk industri gennem årene har haft held til at bygge egnede motorvogne, både benz- og dieseldrevne, har bygningen af diesel-lokomotiver ikke umiddelbart været en succes. Det skal indrømmes, at vort lands lidenhed ikke giver de største betingelser for at indhøste nødvendige erfaringer, og måske skal årsagen til de danske diesellokomotivers skæbne søges heri. Fra Mw over Mx'erne til Mk-Fk er resultaterne ikke så opløftende, at man fra maskinafdelingens side har kunnet bygge et dieselprogram op. Da Danske Statsbaner derfor tvunget af situationen, fordi bl. a. kulpriserne var kommet op i svimlende højder, og konkurrencen stadig blev hårdere og hårdere, påny måtte overveje indkøb af diesel-lokomotiver, var det naturligt, at ledelsen søgte til et land, som havde indhøstet gode erfaringer på forskellige lokomotivtyper. Valget faldt på General Motors, og man fik i første omgang bevilget midler til indkøb af 4 lokomotiver, som fik litrabetegnelsen MY og blev leveret over det svenske firma Nohab, som har den skandinaviske licens. Senere er dette antal udvidet med 20. Samtidig er der hos A/S Frichs afgivet bestilling på 2 tilsvarende lokomotiver, som det er meningen at indkøbe endnu flere af, såfremt de skulle vise sig at svare til forventningerne. Andre og mindre typer er under konstruktion, men hvornår de første heraf kan være på skinner, vides endnu ikke.

Ved MY-lokomotivernes ankomst stod hovedbestyrelsen overfor nye bemandingsproblemer, idet der fra statsbanernes side blev tilkendegivet den opfattelse, at lokomotiverne var at sidestille med de store damplokomotiver, og derfor måtte lokomotivpersonalet hertil lønnes efter samme linie. Administrationen var tillige indstillet på eenmandsbetjening af lokomotiverne.

Hovedbestyrelsen anså det sidste for acceptabelt, men kunne ikke anerkende en lavere placering af lokomotivførerne hertil end i 7. lønningsklasse. Der hengik nogle forhandlinger, før vi nåede frem til det resultat, de delegerede er bekendt med, men der vil ikke være nogen grund til at komme nærmere ind på enkeltheder her. Blot skal det nævnes, at på grundlag af de nu indkøbte lokomotiver har vi på normeringsloven 1954/55 og 1955/56 ialt fået 125 stillinger i 7. lønningsklasse.

For samtlige disse opslagspladser, hvortil kommer, foruden de allerede nævnte, 5 stillinger som censorer ved motordriften, gælder, at mange problemer har måttet tages op til behandling,

og det tør vist i sandhedens interesse fastslås, at ingen havde ventet, at denne tilfredsstillende udvikling for vore medlemmer skulle medføre så meget ekstra arbejde, som der i virkeligheden har været.

Udpegningen af de mennesker, som har fået stillingerne tildelt, er sket ifølge de almindelige regler om opslag. Og selv om anciennitetsprincippet under disse betingelser ikke kan fastholdes, har vi med nogle få undtagelser fået de ældste ansøgere til stillingerne. En del af de, der af distrikter og generaldirektorat blev foreslået forbigået, kom ved organisationens hjælp alligevel i betragtning under første behandling af ansøgerlisten. Senere har vi yderligere kunnet hjælpe en del af dem, som blev forbigået, og tilbage er der kun nogle enkelte.

Med det nye følger altid en del problemer. Vi har ikke tidligere haft disse opslagspladser, men har til gengældt fuldt normativ ved de enkelte maskindepoter, dog med de undtagelser, som er indhentet ved en tilbageholdelse i forflyttelser og forfremmelser til erstatning for afgående eller ved dødsfald. Det siger sig selv, at når et enkelt depot pludselig skal have 10 til 16 mand besat efter opslag, hvortil alle lokomotivførere i landet er berettigede ansøgere, står vi over for risikoen for at tilføre et maskindepot en så over-tallig styrke, at tvangsforflyttelser af yngre kolleger kan blive resultatet. Det har derfor i nogen grad været vanskeligt at overholde en ensartet fremgangsmåde ved pladsbesættelserne ved samtlige maskindepoter. Vi har imidlertid efter bedste evne medvirket til, at retfærdigheden i størst mulig omfang er sket fyldst. Overgangsvanskelighederne skulle være overvundet, men ingen kan naturligvis med sikkerhed fastslå dette, før de nuværende tilrettelagte MY-planer er kommet i drift. Evt. afgang og pladsledighed i stillingerne vil i fremtiden ikke volde de samme vanskeligheder.

De gældende betingelser for 60- og 63-årige — der ikke, som af nogle opfattet, er indført af mig, men har været gældende for andre tjenestemandsgupper, også før lokomotivmændene fik opslagsstillinger — har vi naturligvis måttet underkaste os. Det skal fra min og hovedbestyrelsens side erkendes, at der på grund af disse aldersgrænser er mange ældre og trofaste kolleger, som må se sig forbigået. Jeg beder imidlertid om, omend skuffelsen er stor, og jeg så udmærket godt kan forstå dens tilstedeværelse, at man ikke lader skuffelsen gå over til bitterhed. Denne sag må ses som det den er. Resultaterne er op-

nået gennem hovedbestyrelsens vilje til at udnytte en situation, hvor rationaliseringen kunne komme en del medlemmer til gode.

Samme betragtninger vil jeg også gerne gøre gældende over for de medlemmer ved maskindepoter, hvor det ikke har været muligt at oprette stillinger i 7. lønningsklasse. I må se denne sag i dens sande perspektiv. Som en helhed for organisationen. Resultaterne af produktet af det gennemførlige. Havde der været andet og mere at hente hjem, havde vi naturligvis gjort det. Det må stadig erindres, at resultaterne bygger på normeringslovsforslag og ikke på lønningslovsrevision. Mellem disse to instanser er der en væsentlig forskel.

Vi har iøvrigt på normeringslovene søgt en stærkt påkrævet forbedring af damplokomotivførernes lønmæssige placering og tilsvarende for lokomotivfyrbøderne.

Vi har i dag 161 pladser i 7. lønningsklasse og 3 i 6. lønningsklasse mod 4 pladser i 7. lønningsklasse i 1946. Bruges samme år som sammenligningsgrundlag, findes der i dag 1690 førerstillinger og dermed advancementspladser for lokomotivfyrbødere mod 1441 i 1946. Det giver en fremgang på 249 stillinger.

Vi skal imidlertid være opmærksomme på udviklingen og ikke være blinde for, at en fortsat motorisering vil fremkalde begrænsede beskæftigelsesmuligheder for lokomotivfyrbøderne. Uden at der på nuværende tidspunkt kan siges at være sådanne forhold til stede, at vi har grund til at frygte det værste, må vi gøre os klart, at nye opgaver vil melde sig. For i nogen grad at dække op for overtallige lokomotivfyrbødere har vi i forbindelse med begrænsningen i antagelse af aspiranter tillige ansøgt og fået generaldirektoratets tilslutning til en betydelig udvidelse i antallet af motorkursus. Bevæggrunden hertil har tillige været ønsket om en uddannelse i motorvæsenet til vore folk, inden de når op i for høj en alder. De retningslinier, der i 1946 blev fastsat for antallet af motorkursus, har som bekendt ikke kunnet følges, og det, der på denne måde i årene er blevet forsømt, vil det være rimeligt bliver oprettet nu.

Ved omtale af bemanning af trækraften er der grund til at nævne spørgsmålet om remisearbejdernes anvendelse udover de bestemmelser, som der herom er fastsat. Fra generaldirektoratets side og iøvrigt med støtte fra distrikterne har vi flere gange i kongresperioden været præsenteret for forslag, hvorefter remisearbejderne skulle have adgang til de store maskintyper. I

første omgang ville man begrænse deres anvendelse til kun at omfatte litra S, men efterhånden som de små maskintyper er blevet helt eller delvis udrangeret, kom kravet om at give remisarbejderne ubegrænset adgang til tjeneste på samtlige lokomotivtyper.

Vi har måttet tilbagevise disse krav, og den sidste forhandling herom er afsluttet med, at sagen stilles i bero indtil videre. Det er mit håb, at der nu er opnået ro om denne sag, at vore chefer kan forstå nødvendigheden af, at der til lokomotivførerens medhjælp på de store maskintyper må kræves faglært arbejdskraft. Det kan ikke være rimeligt, at man reducerer kravene til uddannelsen af det personale, som skal betjene lokomotiverne samtidig med, at man udbygger kravene til den indsats, der må ydes under togfremførelsen.

Uniformsudvalget.

Fra 1. april 1954 har vi fået nyt uniformsreglement og uniformsregulativ. I begyndelsen af januar 1954 kunne uniformsudvalget af 1952 afgive betænkning. Foruden en udførlig redegørelse i Dansk Lokomotiv Tidende og i de periodiske beretninger har jeg tillige haft lejlighed til at klarlægge hele denne sag overfor medlemmerne på de medlemsmøder, som har været afholdt over hele landet. En yderligere detaljeret fremstilling anser jeg derfor for unødvendig og skal derfor alene indskrænke mig til at nævne hovedresultaterne.

For samtlige førerstillinger fik vi en forbedret stofkvalitet, og elektroførerne fik tildelt skindvest og lokomotivførerne uldvest. Samtlige lokomotivmænd får nu tildelt samme uniformsgenstande med de samme terminer, uanset stillingsbetegnelsen. Den eneste fravigelse herfra er lokomotivfyrbødernes vinterkapper, der har $\frac{3}{4}$ års længere varighedstermin end andres. Til gengæld fik lokomotivfyrbødernes efter det nye regulativ også tildelt regnfrakke og samtidig reduceredes terminen for overtrækstøj til 10 måneder mod tidligere 12.

Resultaterne må ses på baggrund af de vilkår, udvalget fik at arbejde under, og hvorefter ministeriet intet havde imod visse ændringer i det bestående, men de måtte gennemføres uden yderligere udgifter for staten. De nye distinktioner skyldes væsentlig et ønske fra administrationen, og selv om der i første omgang har været visse vanskeligheder med at finde frem til en tilfredsstillende bundfarve, har der iøvrigt ikke været grund til klage herover.

Tjenestetidsregler.

I forslag til behandling på kongressen findes et ikke uvæsentligt antal vedrørende ændringer til tjenestetidsreglerne.

Uden på nuværende tidspunkt at tage stilling til de enkelte forslag, vil jeg dog gerne henlede opmærksomheden på, at kongressen ikke kan træffe endelig beslutning i forslagernes enkelthed. Tjenestetidsregler er i sig selv et ømtåleligt område, og enhver lokomotivmand må erkende, hvilke vanskeligheder der er forbundet med at opnå en human opstilling af tjenestefordeling for de mennesker, som er underkastet kontinuerlig drift. Erfaringerne gennem mere end en menneskealder er fuldgyldige beviser herfor.

Det er derfor ikke anbefalelsesværdigt, at vi i denne forsamling træffer beslutning om forslag, som ikke nøje er prøvet i udvalg og hvortil der ikke har været lejlighed til at fastslå forslagernes effektivitet i forhold til en indpasning i regler, der skal være gældende for lokomotivmanden, uanset hvor i landet han befinder sig.

De nuværende tjenestetidsregler er ikke af ældre dato. De blev indført i 1949 med en årlig fornyelse, hvorefter de skulle være tilpasset efter tiden og udviklingen. Denne skifter imidlertid i hurtigere tempo og har i årene siden 1949 taget en form, som også har haft indflydelse på lokomotivmændenes tjenstlige forhold.

Hovedbestyrelsen har været opmærksom herpå. Og overfor CO I har vi peget på nødvendigheden af, at tjenestetidsreglerne tages op til revision. Omend der ikke på nuværende tidspunkt foreligger nogen officiel meddelelse herom, er jeg dog bekendt med, at finansministeriet har givet tilsagn om en tjenestetidskommission, så snart lønningskommissionen har tilendebragt sit arbejde.

Da dette næppe kan være afsluttet før tidligst om ca. 2 år, og da der stadig sker forandringer i de tjenstlige forhold, dels på grund af rationalisering, dels fordi en omlægning af statsbanedriften fortsat er nødvendig, efterhånden som udviklingen skrider frem, må kongressen være tilbageholden med hensyn til at anlægge retningslinier for tjenestetidsregler.

Det skal til gengæld indrømmes, at de tanker, som gjorde sig gældende i den sidste tjenestetidskommission, og det forhold, hvorpå reglerne blev bygget op, ikke mere har fodfæste hos tjenestefordelerne. Det kan ikke bortforklares. Tjenestefordelingerne er i de senere år blevet strammet, og behandlingen af personalet sker på dette område ikke efter de retningslinier og efter den op-

fattelse, hvorpå vi i sin tid godkendte reglerne. Personalet kan ikke være tjent hermed, men heller ikke statsbanerne høster fordel af at tvinge organisationerne til at stille nye krav i tjenestetidsspørgsmålet. En mere human fremgangsmåde ved anvendelsen af de nuværende regler burde akcepteres af administrationen, det tjener statsbanerne bedst og forhindrer nye krav fra organisationerne.

For helhedens skyld skal det nævnes, at hovedbestyrelsen i den forløbne periode har beskæftiget sig med flere tjenestetidssager, og herunder opstilling af nye bestemmelser i forbindelse med ændringer i driftsformerne.

Således har vi for traktortjenestens vedkommende ført forhandlinger om forberedelses- og afslutningstjenesten. Forhandlingerne er afsluttet med en foreløbig overenskomst, da man fra begge sider har ønsket at stå frit overfor eventuelle krav om en revidering efter en passende prøvetid.

For motordriftens vedkommende har vi i øvrigt behandlet forberedelses- og afslutningstjenester for de dieselelektriske vognes vedkommende. Det har her i særlig grad drejet sig om koldtilæg, og sagen er løst på en tilfredsstillende måde.

Umiddelbart før kongressen har vi på opfordring fra de afdelinger, hvor der er stationeret MY-lokomotiver, påbegyndt arbejdet med opstilling af tjenestetid for de samme arbejdsperioder som nævnt for traktorer og dieselvogne.

Spadseretiden for personale, der skal til afløsning udenfor maskinafdelingernes område, har ligeledes været rejst overfor generaldirektoratet, og under hensyn til de mange uensartede afstande, som der kunne blive tale om, har vi akcepteret, at fastsættelsen af disse tider sker ad lokal vej, og så vidt jeg har erfaret, har man de fleste steder fået denne sag bragt i orden.

Velfærdsforanstaltninger og lejeboliger.

Antallet af lejeboliger for lokomotivpersonalet er ikke forøget væsentligt i de senere år. Ud fra det fordelingsstal, organisationerne får stillet til rådighed til dette formål, kan der kun tildeles os én bolig årligt. Da der ligger en økonomisk gevinst i at opføre dobbeltboliger, har vi i nogle tilfælde måttet skyde et år over, hvori vi ingen bolig fik, men hvor vi så til gengæld fik en dobbeltbolig året før eller året efter.

Medens der blandt vore medlemmer fandtes mange uden bolig ved tjenestestedet i de første 5 til 8 år efter besættelsen, er der i de senere år

sket en lysning i dette forhold. I hvert fald for de byers vedkommende, hvor vi kan få opført lejeboliger. Det kan som bekendt kun lade sig gøre i de forholdsvis mindre byer, medens personalet i de større byer må henvises til de stedlige boligudvalg.

Inden for det område, der omfattes af velfærdsforanstaltninger i opholds- og overnatningsbygninger, har vi i kongresperioden fået stillet et ikke ringe beløb til rådighed. Det har åbnet os adgang til en forbedring og modernisering af lokalerne ved en del maskindepoter, og vi har samtidig opnået en væsentlig fornyelse af inventar.

De fleste af jer her kender resultatet, som hovedbestyrelsen noterer som et betydeligt fremskridt.

Gennemførelsen af enkeltværelser er vi kommet et skridt nærmere. Vi er kommet væk fra de triste skindbetrukne brikse. Har fået fjernet de utidssvarende jernsenge med de dertil hørende ubehagelige madrasser og dyner.

I stedet har vi nu moderne møbler, tiltalende lys og venlige værelser, hvortil organisationerne har leveret — omend i reproduktion — så dog god kunst til udsmykning af væggene.

De nye forhold gælder endnu ikke samtlige maskindepoter, men vi har allerede fået et rimeligt antal med. Jeg er bekendt med de forhold, der hersker ved en del maskindepoter, og er også opmærksom på, at vi snarest må have dette rettet. Vi har imidlertid været handicappet i det sidste års tid, fordi der ikke blev stillet noget beløb til rådighed.

Men selv om vi har mødt velvilje gennem nogle år, må vi alvorligt henstille til vore chefer, at de overfor finansudvalget klart tilkendegiver nødvendigheden af, at der ingen standsning sker i moderniseringsarbejdet. Der findes endnu alt for mange uhumske og derfor ganske uanvendelige værelser, som benyttes til overnatningsrum for personalet. Ingen er tjent hermed. Og ikke mindst de mennesker, som skal benytte værelserne efter en ofte lang og streng tjeneste, må have krav på mere tiltalende værelser med hvilepladser, som byder dem den krævede afslapning.

Også for opholdsværelserne er der gennemført en modernisering, og det er hensigten at fortsætte hermed, efterhånden som ombygning eller istandsættelse skal finde sted. Vi vil på disse værelser ligeledes få hyggeligere forhold, og møbleringen vil ske efter en moderne stil. For at få ensartede møbler og skabe har vi formået statsbanerne til at levere særlige opslagsskabe

og faneskabe til afdelingerne, men udgifterne hertil skal dækkes af organisationen. Billederne til værelserne leveres gennem statsbanerne, men bekostes også af foreningen.

Ved de maskindepoter, hvor der må påregnes at blive ren motordrift, oprettes kun én opholdsstue, hvorfor der i overgangen kan forekomme tilfælde, hvor samtlige kategorier er fælles om stuen.

De resultater, som er opnået på velfærdsområdet, er et lykkeligt fremskridt. Skal vi imidlertid bevare det eller nå længere, er det ubetinget nødvendigt, at vore tillidsmænd sammen med alle de øvrige medlemmer rækker os en hjælpende hånd. Og det må ske i kraft af, at der nu bliver værnet om de nye ting, at der udvises samme respekt for værelser og inventar, som der udvises over for vore egne hjem. Den nødvendige disciplin må opretholdes overalt, og der gælder ingen undskyldning for misbrug af møbler eller andet, som findes på værelserne.

Personaleforhold.

Tidligere har jeg nævnt den standsning i lokomotivførerforfremmelserne, der er opstået som følge af ændringerne i driftsformerne og omlægningen af driften mange steder. Lad mig tillige gøre opmærksom på lokomotivfyrbøderstyrken, som i den senere tid synes at have været for stor i 2. distrikt, medens 1. distrikt har haft behov for nogle flere lokomotivfyrbødere.

Disse forhold fremkalder visse vanskeligheder, som jeg allerede pegede på under kongressen 1953, men som ikke er reduceret væsentligt siden. Vanskelighederne opstår, fordi antallet af lokomotivfyrbøderaspiranter også forholdsmeget har været større i 2. distrikt end i 1. distrikt, hovedsagelig fordi man i sidstnævnte distrikt har afviklet de kørende ekstrahåndværkere i mere jævn takt med overgangen fra damp- til motordrift, medens man i 2. distrikt tog afskedigelsen af ekstrahåndværkere over en kortere tid, samtidig med en forøgelse af aspirantantallet. Ved ansættelsen som lokomotivfyrbøder vil lokomotivfyrbøderne derfor i stor udstrækning blive stationeret i 1. distrikt, uanset i hvilket distrikt de har været aspirant.

Skønt denne fremgangsmåde naturligvis vil høre op på et eller andet tidspunkt, hvor distrikterne har balance i styrketallet, har de allerede stedfundne forflytninger, og der må påregnes at komme flere endnu, medført, at vi har en del såkaldte 2. distriktsfolk gående her i 1. distrikt, skønt de har bopæl på den anden side Storebælt.

Det fremkalder en del utilfredshed, ikke mindst fordi det at skulle erhverve sig en lejlighed i en fremmed kommune er meget vanskeligt, og det er selvfølgelig ikke alene besværligt, men også utilfredsstillende, at det største antal timer på en fridag skal tilbringes i tog og på færge mellem tjenestested og bopæl.

Vi kan imidlertid ikke hjælpe alle disse mennesker tilbage til uddannelsesdepotet, og vi må opfordre dem til at sætte alt ind på at få lejlighed ved tjenestestedet. Nogle forflytninger vil jo altid forekomme, men det sikreste er at indstille sig på ikke at blive forflyttet inden for en årække.

Vi har også nogle lokomotivførere i samme situation, men det er selvsagt kun et mindre antal, og de er i de fleste tilfælde stationeret i samme distrikt, hvori den by ligger, deres familie er bosiddende i.

Styrken pr. 1. maj 1956 ser iøvrigt således ud: Lokomotivinstruktører i 6. lkl. 3, i 7. lkl. 7, lokomotivførere i 7. lkl. 95, heraf 5 som depotledere ved Enghave maskindepot, lokomotivførere i 11. lkl. 1414 og elektroførere i samme lkl. 14, elektroførere i 12. lkl. 46 og elektroførere i 13. lkl. 27. Motorførere i 13. lkl. 19. Af lokomotivfyrbødere har vi 683, medens aspirantantallet ligger på 41.

Lokomotivpersonalets hjælpefond.

Ifølge lovændringerne vedtaget på kongressen i 1953, hvorefter hjælpefonden ophørte som selvstændig institution og blev indlagt under hovedbestyrelsen, skal jeg på denne kongres aflægge beretning om fondens arbejde.

Den 24. april 1954 havde fonden virket i 40 år. Vi lod dagen markere ved en historisk omtale i Lokomotiv Tidende, og da vi tillige var i den lykkelige situation at have fondens egentlige stifter, fhv. rådmand Rich. Lillie, og fondens første formand, nu pensioneret lokomotivfører K. Johansen, i vor midte, samlede vi disse pionerer sammen med vore andre æresmedlemmer, repræsentanter for administrationen og auditøren til en lille festlighed. I dagens anledning blev der tillige udarbejdet et mindre festskrift, som altså kunne underskrives af stifteren og den første formand. I skriftet er indsat et eksemplar af hver af de hjælpefondsmærker, som har været udstedt i de 40 år og som ophørte med at udkomme med udgangen af 1953. Mindeskriftet opbevares i foreningens arkiv.

I den 3 årige periode har der været afgivet bisidderassistance i 43 tilfælde til et samlet beløb af 2.219 kr. Vi har betalt bøder i 38 tilfælde til et

beløb af 2.528,19 kr., heri er medregnet sagfører-salær, emolumenterstatning og lægeregning. Af den årlige juleunderstøttelse er der udbetalt kr. 2.890,00, hvilket svarer til knapt 1.000,00 kr. pr. år. Iøvrigt skal jeg henvise til de udsendte regnskaber.

Ferie- og Rekreatiøshjemmet.

Om vort Ferie- og Rekreatiøshjem kan der berettes om 3 jævnt gode sæsoner, hvoraf 1955 tegner sig som den bedste.

Vi må imidlertid stadig have for øje, at vort feriehjem drives efter det særlige princip, at vi ud af indtægterne ikke alene skal varetage de udgifter, som står i forbindelse med pensionsopholdene, men tillige også udgifter til bygninger og inventar, både ved nyanskaffelser, ombygninger og vedligeholdelse. Igennem årene har vi kunnet holde vore pensionspriser på et niveau, der langt fra svarer til prisudviklingerne, set i relation til de pensionspriser, som blev ansat ved hjemmets åbning i 1922. Det eneste, vi kan disponere over foruden indtægterne er den gavekonto, som oprettes ved de beløb, som skænkes af medlemmerne, samt renterne af feriehjemsandelene. Feriehjemmet som sådan har ingen kapital, og når der derfor skal gennemføres ombygninger og moderniseringer — som vi jo nu engang er tvunget til, hvis vi skal følge udviklingen — skal der ydes hjemmet økonomisk støtte ad anden vej.

Den generation af lokomotivmænd, der i dag kan glæde sig over et godt og velholdt feriehjem, i virkeligheden skænket dem af tidligere generationer, skulle derfor efter min mening allerede nu være på vagt over for udbygning af det gode, de gamle gennemførte. Og det bør gøres ved at oprette en kapitalkonto, hvorfra hjemmet kan få midler til at imødegå de nødvendige udgifter. Der er derfor under forslag til denne kongres fremsat en idé, som jeg håber vil blive vedtaget, selv om jeg naturligvis har taget i betragtning, at visse ting i forslaget kan ønskes ændret.

I 1954 foretog vi en ombygning af nederste etage i hovedbygningen, idet vi lod de to stuer mod gårdsiden indgå som en udvidelse af spisestuen. Søgningen til hjemmet har i de senere år været så stor, at spisestuen ikke mere kunne rumme gæsterne, og da verandaen derfor efterhånden måtte udnyttes fuldtud under måltiderne, mistede den fuldstændig karakteren af sit formål. Ombygningen har virket tilfredsstillende og har glædet de mange gæster, som kommer på hjemmet.

Derudover har vi ikke haft større arbejder i gang, men vi har haft den glæde at modtage en række lygter, som er opstillet langs balustraden. Lygterne er udført og skænket af nu afdøde lokomotivfører Kjær Knudsen, Nyborg, der inden sin død nåede at se det største antal af lygterne opstillet. Den resterende del blev færdigt i efteråret 1955 og vil blive opstillet inden sæsonens begyndelse i år.

Vi har erhvervet flaghøjen, der ligger sydøst for hovedbygningen. Købet var fordelagtigt, men ikke foretaget fordi hjemmet manglede jord. Da ejeren af »Klintebo« ønskede at sælge og grunden er egnet til bebyggelse, fandt hovedbestyrelsen det rigtigst, at vi blev ejer, så vi undgik at få naboer så tæt op til hjemmet.

Ligesom vi tidligere har søgt at række en hjælpende hånd til mennesker, for hvem skæbningen har været særlig hård, tog hovedbestyrelsen i 1955 initiativet til at udbygge det hjælpearbejde, dagbladet Social-Demokraten i forening med svagførekomitéen har udført i en årrække. 46 invaliderede blev indbudt til et 8 dages ophold på hjemmet i september måned. Et arrangement, som stillede store krav til vort personale og de mange andre mennesker, der stillede sig til rådighed, men tillige et arrangement, vi havde megen fornøjelse af, og som på alle områder blev meget vellykket, skønt det var første gang, hjemmet påtog sig opgaven med svagføre.

Afslutning.

Med disse bemærkninger har jeg søgt at trække hovedpunkterne op for det principielle i hovedbestyrelsen arbejde siden 1953. Det er naturligvis langt fra udtømmende for, hvad der har beskæftiget ledelsen, men som tidligere nævnt er det kun at betragte som et supplement til de periodiske beretninger.

Inden jeg slutter er der tillige grund til at understrege, at vi som hidtil har bevaret et godt og udmærket samarbejde med den gamle kreds af velkendte organisationer. Ofte har vi søgt fællesskabet udbygget ved at kontakte disse organisationer, dels for selv at indhente materiale, dels for at bistå med, hvad vi efter evne kunne yde andre. Gode erfaringer og gode råd er indhentet hos kammerater i ind- og udlandet, og det er mit håb, at dette fællesskab, denne samhørighed, må bestå også i tiden fremover. Uanset hvilke synspunkter vi kan have, og selvom vi af og til kan brydes i meninger og opfattelser af et eller andet problem, viser det sig, at står vi skulder mod

skulder, ligger resultatet ikke så langt væk, som hvis vi slår hånden af hinanden.

Må jeg sluttelig rette en tak til hovedbestyrelsens øvrige medlemmer for et loyalt og godt samarbejde i den forløbne periode. Den stabilitet, vi har opnået i hovedbestyrelsens sammensætning ved zoneinddelingen, har betydet meget for arbejdet og resultaterne. Der er heller ingen grund til for mig at skjule den fordel, der ligger i en 3 årig kongresperiode og i, at lokomotivfyrbøderne kan blive en længere årrække i hovedbestyrelsen end tidligere. Uanset hvilken landsdel man repræsenterer, er hver især med levende interesse og kraftig aktivitet gået op i de opgaver, som har ligget på vort bord. Vi har vel næppe altid kunnet haft de samme synspunkter

og har derfor af og til måttet tage de store og voldsomme debatter. Men det er aldrig nogen skade til, at meningene kommer til udtryk, det bebrejdes aldrig nogen, at han har en mening og et standpunkt. Det vigtigste er, at vi altid har fundet hinanden i et fællesskab til gavn for medlemmerne, og at kammeratskabet ingen overlast har lidt.

Også tillidsmændene ude i afdelingerne, det være sig dem, som er her på kongressen, som dem, der i årenes løb er fratrådt, takker jeg for et loyalt og godt samarbejde, og på samme måde takker jeg kontordamen på Hellerupvej.

Med disse ord overlader jeg hermed hovedbestyrelsens beretning til kongressens videre behandling.

Feriehjemmet

Et lille sommerlotteri, hvori alle sæsonens gæster er gratis deltagere.

Der er alligevel en hel del om, at når frk. Petersen og Palle kommer til Røsnæs, melder foråret sig med det samme. Medens maj måned gjorde sin entre med et par kolde dage og langt fra virkede overbevisende som forårets virkelige forkynder, meldte tredie og fjerde maj sig i fuld forårspragt med sol og varme. Samtidig drog de to venner fra Fynsland for at tage feriehomeet i besiddelse og tage fat på det forberedende arbejde, så alt kan være klart til gæsterne kommer.

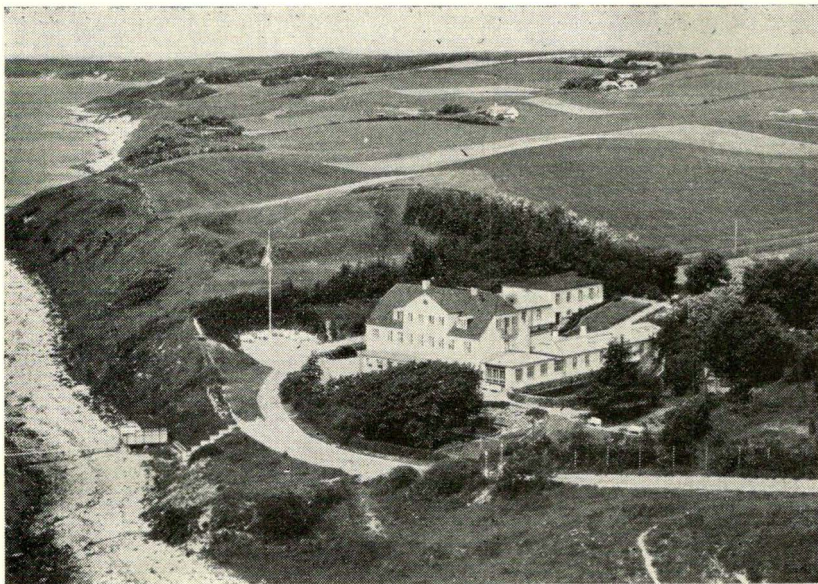
Og det tegner sandelig til at blive en stor sæson efter antal gæster at dømme. Allerede før vi kom til maj måned, har vi måttet melde udsolgt for en del perioder. Således er der fra åbningsdagen den 1. juni og langt ind i denne måned fuld belægning, og for juli måned ser det naturligvis endnu bedre, eller skal vi sige værre, ud. De, der har fået plads, tager selvfølgelig denne meddelelse med sindsro, medens de, der endnu ikke har fået bestemt sig, må være forberedt på ikke at få plads. En lille trøst er det, at vi udskifter alle dage undtagen søndage, og herved fremkommer der en del »huller« i belægningen, som vi kan gøre godt med overfor efternølerne. Hvor der er hjerterum er der også husrum, og vor flinke kontordame og hovedkasserer Svendsen gennemfø-

rer gerne en »omrangering« på planen for at imødekomme så mange, som vel muligt. Men send ansøgning ind omgående, både for Deres egen og vor skyld, vi vil så nødig sige nej til nogen, og jo før vi har ansøgningerne, jo bedre kan vi disponere, bl. a. ved at tale med andre ansøgere, der har mulighed for at flytte ankomst- og afrejsedagene til den ene eller anden side.

Så har vi iøvrigt frisket op på en del værelser i år med hvidtning af lofter og nyt tapet. Hvert værelse har fået sit eget tapet i farve og mønster, og samtidig er de værelser, som er istandsat, blevet »moderniseret« med stikkontakt til elektriske barbermaskiner. I det store anneks er tillige belysningen lagt om og nye læselamper monteret.

Ny kunst til nye diskussioner.

Med velvillig støtte af en god ven har vi igen i år lejlighed til at sætte gæsternes diskussionslyst i bevægelse. Men denne gang skal de have et nyt, men til gengæld lige så godt emne ind i debatten. Sidste år var det professor Niels Lergaards bornholmerbillede, som satte sinde i bevægelse, og i år har vi med bistand fra samme side som sidste år haft held til at låne to billeder



Forhandlingerne om køb af grunden sydøst for hjemmet (til højre for billedet) er nu endelig afsluttet, og ved sæsonens begyndelse kan vi rejse hjemmets gamle flagstang på den gamle flaghøj. Desværre er ny-erhvervelsen ikke med på dette billede, men vi kan betro gæsterne, at den nye grund utvivlsomt vil blive et yndet opholdssted, ikke mindst på grund af dens beliggenhed og den særlige udsigt, der er herfra.

af maleren Oluf Høsts store og smukke produktion. På den ene væg skal vi have Høst's store »Sankt Hans Nat« og på den anden et mindre gårdbillede; det er begge top-billeder fra hans produktion.

Oluf Høst er født 1884 i Svaneke og er æresborger i samme by. Han er en af Danmarks nulevende mest kendte og agtede malere. I kunsthistorien betegnes Høst som romantiker, mystiker og lyriker. Om sig selv siger Høst: »Jeg gi'r Fanden i hele kunstforvirringen; jer er natur-salmist«. Oluf Høst har siden 1929 boet fast i Gudhjem, og herfra stammer langt de fleste af hans billeder. På højsletten over Gudhjem — på Bokulknuden — ejer Høst en mindre gård, »Bognemark«, og herfra henter han det ene stemningsbetonede motiv efter det andet, som regel med den nedadgående aftensol glødende gennem den åbentstående ladedør. Ildebrand og Sankt Hans bål er et andet af hans yndlingsmotiver. Når det brænder i Gudhjem eller omegn, ringes der automatisk til Høst samtidig med brandalarmeren, og Høst »rykker ud« for at tegne skitser. Desværre er hans billeder sjældne og yderst vanskelige at få fat i — men trods sin høje alder maler Høst stadig på livet løs; og man har lov til endnu i en årrække at vente værdifulde billeder fra et af dansk malerkunsts aller største navne.

Som en introduktion til vore gæster før de ankommer til hjemmet har vi i disse få linier fortalt lidt om Oluf Høst, og lad os hertil føje en kunstkenders kortfattede, men meget sigende bemærkning:

»Jo mere man beskæftiger sig med Høsts billeder, jo mere får man ud af dem. Det er billeder, der holder og bliver ved med at give beskueren noget«.

Det lille sommerlotteri.

Også på anden måde vil maleren Oluf Høst være repræsenteret på feriehjemmet.

Som gave har vi nemlig modtaget 35 reproduktioner af et andet af Høst's gode billeder. Det er af marinebilledet, som er et af de første arbejder Høst har udført. Vi har derfor fået den idé at foretage lodtrækning blandt hjemmets gæster, når sæsonen er afsluttet. Lodtrækningen vil selvfølgelig blive foretaget af hjemmets økonoma, og det sker ved de særlige belægningskort, som tilstilles hjemmet for hver gæst. Gæster, der besøger hjemmet mere end en gang i sæsonen, vil naturligvis ikke kunne komme i betragtning ved mere end det ene af belægningskortene.

Velkommen til Røsnæs.

Centralorganisation I og lønforliget 1956

Ud fra det midlertidige tillægs historiske oprindelse kunne tjenestemandorganisationerne forud for de nu afsluttede forhandlinger kun formulere deres krav om ændring ud fra det, som i sin tid gav stødet til tillægets indførelse: en forskydning i forholdet mellem arbejderens grundløn og tjenestemændenes løn, der forrykkede det indbyrdes forhold, som ved lønningssloven af 1946 var skabt mellem dem. Det var den ændring, der påvises i 1948, som medførte det første midlertidige tillæg, og det er de deri senere skete ændringer, der har været det grundlæggende i de efterfølgende forhandlinger, sidst i 1954. I 1952 kom der et nyt moment ind, nemlig den såkaldte omregning af allerede tildelte regulerings-tillægsportioner, som skulle dække en nivellering, der var sket som følge af de mange regulerings-tillægsportioner, som var kommet siden 1946. Ud fra dem havde man skabt nivelleringsproblemet: en regulerings-tillægsportion betød ikke samme procentvise stigning for de højere lønninger som for de lavere, derfor var der sket en tilnærmelse mellem lavere og højere lønnedes virkelige lønninger, som skulle udjævnes gennem en omregning af et eller andet antal regulerings-tillægsportioner, så de udgjorde ikke 168, 180 eller 192 kr., men 3 pct. af den pågældende stillings pensionsgivende lønning.

Men dette nivellerings-tillægs tilsynekomst ændrede ikke ved, at de lavere lønningsklasser fortsat måtte bruge en sammenligning med det, arbejderne ved de periodiske overenskomstforhandlinger opnåede, og det, man mente at være kommet bagefter, selv om en væsentlig del af statstjenestemændenes stillinger ved overførsel til det frie erhverv ikke kunne vente at komme i betragtning, når overenskomsternes lønningsbestemmelser skulle bringes ud i livet.

Når arbejderens overenskomstforhold var i orden, var det første, tjenestemændene i de senere år har spurgt efter: hvad kan det give til os? Og ud fra den opfattelse har man fra CO I's side og i nogen grad også fra CO II's og lærernes side hidtil formet sine forslag til finansministeren, medens den organisation, der især repræsenterer de højerelønnede, Danske Statsemployed Samråd, siden 1952 især har lagt an på at få flest mulig gamle reguleringsportioner omregnet til procentbasis, idet man har ræsonneret som så, at de øvrige organisationer i egen interesse sørgede for at få flest mulige portioner lagt til det midlertidige tillæg til fælles bedste, en politik der kan søge sin begrundelse i netop denne organisations sammensætning.

Men allerede på et meget tidligt tidspunkt i forhandlingernes række i år havde CO II og Danmarks Lærerforening sluttet sig til den opfattelse, at deres medlemmer kunne henføres til de højestlønnede, der havde særlig interesse i de omregnede portioner, og at man med sindsro kunne lade CO I om at tage sig af det midlertidige tillægs portioner. Og det skabte den spænding om forårets lønforhandlinger, der flere gange truede med, at forhandlingerne blev resultatløse, og at hele lønningssagen ville finde sin endelige form i en folketingsafgørelse uden medvirkning fra organisations-side, men helt og udeløst ud fra politiske synspunkter. Om det lykkes at få det endelige forlig mellem CO I og Danmarks Lærerforening og finansministeren uæn-

dret gennem folketingset, vil tiden vise, men det er i så fald ikke CO II og Samrådets skyld.

Optakten til forhandlingerne hos finansministeren var, at de respektive organisationer fremlagde ønskerne og motiverede dem. CO I lagde vægten på forhøjelse af det midlertidige tillæg, idet man henviste dels til den lønglidning, der har fundet sted, og den forhøjelse, der sker gennem forligsmandens forslag rent økonomisk eller gennem indførelse af sociale goder. De tre andre organisationer ønskede også en forhøjelse af det midlertidige tillæg, men de lagde særlig vægt på ønsket om omregning af 7 regulerings-tillægsportioner til procentbasis, og man tillagde det punkt i forhandlingerne en så betydelig værdi i modsætning til en forøgelse af det midlertidige tillæg, at det blev det førende princip i debatten.

Hvad der især var bemærkelsesværdigt, var, at det på et tidligt tidspunkt i forhandlingerne klart blev antydet, at man fra de øvrige organisationer var rede til at afstå fra en overenskomst med finansministeren, man var klar til at lade lønsagen blive et politisk spørgsmål, der skulle afgøres af folketingset. Det blev ikke sagt, men det lå i luften, at man nærede en tyrker-tro til, at der fra konservativ side ville blive taget vel imod en sådan indbydelse til at bruge tjenestemændenes lønningssag til propaganda ved et kommende valg; ingen havde troen på, at det var velvilje fra Venstre eller radikale, der lokkede i det fjerne.

Ved forhandlingerne i 1954, da der indførtes en særlig form for beregningen af det midlertidige tillæg, var der indløbet en konstruktiv fejl ved skalaen, hvorefter tillæget udbetales, som medførte, at der til 13. og højere lønningsklasser opnåedes en forholdsvis mindre forhøjelse end til andre, og det ville CO I have ændret denne gang. Derfor foreslog CO I, at der opstilledes en ny skala, der gav alle med en pensionsgivende løn fra 3900 til 6400 kr. en noget gunstigere stilling end før. Dette forslag omfattede altså både CO I's mellemklasser og CO II's mest talstærke klasser, kontorassistenter, assistenter, overassistenter m. v., ligesom det omfattede praktisk talt alle lærere. Videre omfattede forslaget, at det ikke alene skulle bruges overfor nye portioner, men også skulle gælde de i 1954 og 1955 tilkomne portioner.

Det var at vente, at man fra i hvert fald CO II og lærerne ville komme på andre tanker og indrømme, at deres medlemmer trods alle opadstræbende følelser i lønningsmæssig henseende havde fordel af dette forslag, og at de økonomisk havde fordel af at få tillæget i form af forhøjelse af det midlertidige tillæg, der kommer alle under ca. 6000 kr. til gode, hvorimod omregningen først rigtig kommer til udfoldelse for de højere lønninger.

Indenfor CO I's delegation var der enighed om, at det ville være en overordentlig ubetænksom handling at afslå finansministerens tilbud og lade hele lønsagen vandre den politiske vej. Og især var man overrasket over, at man fra CO II's side kunne tænke sig at spille organisationerne helt ud og lægge an på, at der ved allehånde politiske rævestreger kunne skaffes mere til den højestlønnede del af tjenestemandstanden, efter at den væsentlige del af medlemmerne var sikret gen-

nem CO I's forslag. At der indenfor Samrådet muligvis var en sådan optimisme tilstede, kunne bedre forstås.

Det endelige forslag, som blev tiltrådt af CO I og Danmarks Lærerforening, byder f. eks. 16.—14. lkl. en forhøjelse på 336 kr. i år, fra næste år 504 kr. 12. lkl. 468—540 kr. i år og 660—768 kr. næste år, og som f. eks. til assistenterne giver fra 504—768 kr. fra 1. april næste år, og til lærerne giver fra 336—762 kr. i år og fra 604—1143 kr. næste år, en forhøjelse, der set i forhold til forhøjelserne af arbejderlønningerne, må siges at være et acceptabelt resultat, kunne end ikke få CO II fra at sige nej, og de så dermed gerne hele lønsagen overladt til politikernes afgørelse.

Det er en hidtil anerkendt regel, at tjenestemændene ved forhandlingerne var bedst tjent med, at der opnåedes enighed med finansministeren, og man har hidtil anset det for den fornemste opgave at opnå enighed.

Men denne opfattelse nyder øjensynligt ikke samme anerkendelse som før, hvis man skal gå ud fra den politik, CO II har ført ved de nu afsluttede forhandlinger.

Vi skal ikke prøve på at granske hjerte og nyrer hos dem, der har ledelsen indenfor CO II, eller prøve på at finde den dybere baggrund for, at man ikke nu nærer samme betænkelighed ved at spille kortene ud af organisationernes hænder og give dem til politikerne, som man ved tidligere forhandlinger har lagt for dagen. Indenfor tjenestemændenes egen kreds er der ikke sket sådanne begivenheder, der skulle kunne opfordre til at ændre taktik; kan der findes en ydre foranledning, må den findes udenfor de fire organisationers kreds.

Vel er de danske statstjenestemænd organisationsmæssigt set opdelt i fire organisationer, men det fritager ikke for et fælles ansvar for, at der ved forhandlinger om et så vitalt spørgsmål lægges an på at tjene det fælles vel og holde uvedkommende synspunkter udenfor. Det er indenfor vor centralorganisation den almindelige opfattelse, at CO II's ledelse helt har glemt denne hidtil indiskutable kendsgerning og i høj grad har lyttet til røster udenfor vore rækker, der har andre opgaver end at varetage tjenestemændenes interesser.

Lønoverenskomsten i tal

Forsørgere		2 port. midl. løntillæg efter ny skala	Omregning af 5 port. midl. løntillæg fra 1954-skalaen til ny skala		2 port. særligt tillæg efter ny skala	Omregning af 2 port. særligt tillæg fra 1954-skalaen til ny skala		Ialt pr. 1/4-56	1 port. midl. løntillæg efter ny skala	1 port. særligt tillæg efter ny skala	Ialt pr. 1/4-57
14. lkl.	beg. løn	288,00	0	48	0	336,00	144,00	24,00	504,00		
	slutløb	288,00	0	48	0	336,00	144,00	24,00	504,00		
13. lkl.	beg. løn	312,00	60	72	24	468,00	156,00	36,00	660,00		
	slutløb	312,00	60	72	24	468,00	156,00	36,00	660,00		
12. lkl.	beg. løn	312,00	60	72	24	468,00	156,00	36,00	660,00		
	1. alderst.	360,00	60	96	24	540,00	180,00	48,00	768,00		
	slutløb	360,00	60	96	24	540,00	180,00	48,00	768,00		
11. lkl.	beg. løn	312,00	60	72	24	468,00	156,00	36,00	660,00		
	1. alderst.	360,00	60	96	24	540,00	180,00	48,00	768,00		
	slutløb	360,00	60	96	24	540,00	180,00	48,00	768,00		
7. lkl.	beg. løn	360,00	60	96	24	540,00	180,00	48,00	768,00		
	1. alderst.	360,00	60	96	24	540,00	180,00	48,00	768,00		
	slutløb	384,00	51	96	9	540,00	192,00	48,00	780,00		
6. lkl.	beg. løn	384,00	6	96	9	495,00	192,00	48,00	735,00		
	1. alderst.	403,20	0	117	0	520,20	201,60	58,50	780,30		
	slutløb	424,80	0	147	0	571,80	212,40	73,50	857,70		

Ikke forsørgere mellem 25 og 30 år		2 port. midl. løntillæg efter ny skala	Omregning af 5 port. midlertidigt løntillæg fra 1954 til ny skala			2 port. særligt tillæg efter ny skala	Omregning af 2 port. særligt tillæg fra 1954-skalaen til ny skala		Ialt pr. 1/4-56	1 port. midl. løntillæg efter ny skala	1 port. særligt tillæg efter ny skala	Ialt pr. 1/4-57
			4 port.	1 port.	Ialt							
14. lkl.	beg. løn	288	0	48	48	128	96	560	144	64	768	
	slutløb	288	0	48	48	128	96	560	144	64	768	
13. lkl.	beg. løn	312	48	60	108	152	120	692	156	76	924	
	slutløb	312	48	60	108	152	120	692	156	76	924	
11. lkl.	beg. løn	312	48	60	108	152	120	692	156	76	924	
	1. alderst.	360	48	68	116	184	136	796	180	92	1068	
	slutløb	360	48	68	116	184	136	796	180	92	1068	
7. lkl.	beg. løn	360	48	68	116	184	136	796	180	92	1068	
	1. alderst.	360	48	68	116	184	136	796	180	92	1068	
	slutløb	384	40,80	70,80	111,60	192	134	821,60	192	96	1109,60	

Arbejderne fører vore krav frem

*siger formanden for Fyrvæsenets
Funktionær Forening*

I 1954 blev Fyrvæsenets Funktionær Forening optaget i De samvirkende Fagforbund med sine ca. 250 medlemmer. Det er folk, der arbejder på fyrskibe og inspektionsskibe og som fyrpassere på vore fyrtårne landet over. De er tjenestemænd under forsvarsministeriet og tilsluttet sølvsnorene.

— Vi er blevet medlemmer af DSF, siger formanden, J. Storgaard, fordi vi følte det som vor moralske pligt at være med i arbejderbevægelsen. Vi ved nemlig, at arbejderne går i brechen for os, og at de er en slags murbrækkere for vore egne krav. Lad mig eksempelvis nævne, at vi på fyrskibene i gennemsnit har en arbejdsdag på 9 timer, og på inspektionsskibene endnu mere. Havde arbejderne nu i denne overenskomstsituation kunnet opnå en arbejdstidsforkortelse, ville der uden tvivl også have været en chance for os.

12 fyrskibe er placeret rundt om i danske farvande, og her er omkring 110 mand beskæftigede. Man er isoleret fra omverdenen under arbejdet ombord. Således er Gedser Rev fyrskib et af dem, der ligger nærmest land, men der er dog 14 sømil ind til Gedser. Arbejdet er tilrettelagt på den måde, at fyrskibenes besætning er i tjeneste 1 måned ad gangen, hvorefter følger 14 fridage i land. Inden for et år er der 7½ måneds tjeneste ombord i fyrskibene, medens man er fri 4½ måned. Selve ferien falder inden for den sidste periode.

Endvidere er fyrvæsenets fem inspektionsskibe samt et par kuttere udelukkende bemandede med funktionærforeningens medlemmer — kun med undtagelse af styrmænd og kaptajner. Inspektionsskibenes opgave er at kontrollere bøjer og lystønder, afmærke tvangsruiter, udbringe proviant til fyrskibene etc. Man har også dykkere med, således at vrug i sejlruter kan bortsprænges, og en af inspektionsskutterne foretager et årligt togt til grønlandske farvande. Endelig er der tilsluttet foreningen ca. 70 fyrpassere ved fyrene landet over.

Som nævnt er arbejdstiden lang, og man ser fra funktionærforeningens side med længsel hen til en arbejdstidsforkortelse. Som forholdene imidlertid ligger, vil det være arbejderne, som må gå i spidsen — være murbrækkere, siger formanden.

Med hensyn til løn rangerer man i 11. til 15. lønklasse, hvilket vil sige en årsløn på mellem ca. 9 000 og 12 000 kr. Nyantagne i fyrvæsenet må fungere i 2 år som aspiranter, inden de fastansættes med ret til pension.

De nye folk rekrutteres almindeligvis blandt søfolk og fiskere, og de skal i reglen være under 28 år. I modsætning til krigsårene og umiddelbart efter er det nu ret vanskeligt at komme ind i fyrvæsenet. Der er mange ansøgere.

Funktionærerne på fyr- og inspektionsskibene afholder selv udgifterne til forplejning, og hertil yder staten et kosttillæg pr. udedag på 2,88 kr.

Dette beløb er fastsat af lønningsrådet, og det er gennem de sidste 5 år — uanset alle prisstigninger — kun blevet forhøjet med 5 øre.

De reelle kostudgifter ligger på mellem 5,80 og 6,50 kr. pr. dag på fyrskibene og en smule højere på inspektionsskibene. Foreningen anser derfor statens kosttilskud for at være alt for karrigt, og man gør en ihærdig indsats for at få gennemført en forhøjelse. Det er et af de aktuelle spørgsmål for os fyrvæsenfunktionærer, siger formanden J. Storgaard, som der snarest må findes en løsning på. Disse tilskud er fastsat efter et helt andet prisniveau end det, vi har i dag.

— Men samtidig sætter vi stærkt ind på en ændring af arbejdsudligningen, fortsætter Storgaard videre. I vor tjeneste vil der ganske naturligt fra tid til anden blive tale om overarbejdstimer. Som reglementet er nu samles overarbejdstimerne sammen indenfor et år og afspadseres før udgangen af januar måned — enten ved fridage eller overarbejdsbetaling. Vi søger nu gennem forhandlinger at få overarbejdstimerne udlignet for hver måned — altså her at få årsnormen afløst af en månedsnorm. Ellers kan vi eksempelvis stå over for at skulle udligne 150 overarbejdstimer på een gang, og det er en uheldig ordning for begge parter.

— Endelig har jeg nævnt arbejdstidsspørgsmålet, men det er jo en ting, som for vort vedkommende må løses i takt med, hvad der opnås af den øvrige fagbevægelse.

Der er fra foreningsledelsens side stort set tilfredshed med den forbedring af arbejdsforholdene på fyr- og inspektionsskibe, som er gennemført i de senere år. Det kan i høj grad tilskrives foreningens virke, at der er sket en modernisering rundt omkring, at der er blevet indrettet bedre messer etc.

Man håber, at der inden længe vil blive givet de nødvendige bevillinger til bygning af et nyt inspektionsskib til fyrvæsenet. Planerne herom ligger fuldt udarbejdede. Det nye skib vil få enmandskamre, baderum, moderne fryserum etc.

Vi taler til slut med formanden og M. K. Hansen, der i bestyrelsen repræsenterer inspektionsskibene, om foreningens organisatoriske forhold. I maj måned skal der holdes generalforsamling, men det er svært at få samlet de delegerede — almindeligvis omkring 50 mand. Det skal helst passe således, at inspektionsskibene er i havn etc. Vigtige beslutninger og lovændringer lægges dog ud til medlemmerne til urafstemning.

På funktionærforeningens vegne har formanden netop på DSF's kontor indbetalt konfliktkontingent, og han er på vej tilbage til Gedser Rev fyrskib, hvor han til daglig gør tjeneste som maskinist og radiotelegrafist.

— Selv om vore forhold som tjenestemænd i flere henseender er forskelligartede, siger Storgaard, så er vi lykkelige over at stå sammen med arbejderne i fagbevægelsen — på lige fod. I sin kærne er vore interesser de samme, og hvert skridt, som arbejderne vinder frem, er også vundet for os. Det er helt klart, at vi på vor side vil give arbejderbege- lsen al den støtte, vi formår, og derfor er vi også medlem af De samvirkende.

F. M.

Togmateriel der kan køre på stejle stigninger

Af cand. mag. C. E. Andersen.

Fortsat fra DLT 5. marts side 56.

MAN fremstiller en 12-cylindret jernbanedieselmotor med omtrent samme størrelse som den omtalte 12-cylindrede Mercedes-motor, nemlig 175 mm boring og 210 mm slaglængde, svarende til 60,6 liter cylinder-rumfang.

Desuden fremstiller MAN en sværere type jernbanedieselmotorer med væsentlig større cylindre, nemlig 220 mm boring og 300 mm slaglængde og med meget lavere omdrejningstal, nemlig 900—1000 omdrejninger pr. minut. Den produceres både med 6 og 8 cylindre på linie og 12 og 16 cylindre i V-orientering. De mindre typer er indbygget i mange lokomotiver, dog ikke lokomotiver til forbundsbanerne, men til ikke-tyske jernbaneselskaber. Den 12-cylindrede motor kan i nyeste version med mellemkøling udvikle 1560 hk, og den 16-cylindrede 2080 hk.

MAN har gennem flere år udviklet en dieselmotorkonstruktion, hvis udblæsningsgasturbinedrevne kompressor giver luft ved meget højt tryk. Denne motors brændstofforbrug var kun 136 g pr. hkt, hvilket svarer til en virkningsgrad på mere end 46 pct.

Den pågældende motor var en forsøgsmotor. Men nu er der udviklet en brugsmotor, som har karakteristiske træk til fælles med forsøgsmotoren, men som i henseende til dimensioner er udviklet af den forannævnte jernbanemotor.

Den nye motor har 240 mm boring og 300 mm slaglængde. Den udvikler ved 900 omdrejninger pr. minut ikke mindre end 3500 hk; den er dermed verdens kraftigste jernbanedieselmotor.

Det er herefter blevet muligt at konstruere et dieselhydraulisk lokomotiv med 2 motorer på tilsammen 7000 hk. Det kan udstyres med 4 konvertere af standardtypen på 1600/1500 hk, så lokomotivet kan udvikle i det mindste 6000 hk ved drivhjulspæriferien. Hver af konverterne kan

trække to drivaksler. Lokomotiverne kan være rammelokomotiver med 4 faste aksler og 2 to-akslede bogier, eller de kan være bogielokomotiver med 2 fire-akslede dobbeltbogier. Skønt dieselmotorerne er ret tunge, vejende 5—6 kg pr. hk og omkring 20 t hver, kan lokomotivvægten sikkert holdes nede på under 160 t, så akseltrykket ikke bliver over 20 t; muligvis kan det bringes helt ned på 18 t.

Det er vel tvivlsomt, om de tyske forbundsbaner vil anskaffe så kraftige lokomotiver. Hvis der endelig bliver behov for så mange hk og så stor adhæsiionsvægt for et enkelt tog, vil man formodentlig foretrække at anvende to helt selvstændige eller permanent sammenkoblede mindre lokomotiver, der kan fjernbetjenes fra en førerplads i det ene lokomotiv. Jævnfør den amerikanske praksis med hensyn til de almindelig diesel-elektriske lokomotiver, der gerne formeres af 3—4 enheder.

Til den eventuelle stejle Storebæltsbro ville man vel også foretrække to mindre lokomotiver f. eks. et foran og et bag togstammen, hvoraf det sidste kun kører mellem Korsør og Nyborg.

Dieselhydrauliske lokomotiver, lyntog og motorvogne bliver navnlig fremstillet i Tyskland. De fremstilles her i meget stort antal, endda ikke alene til Forbundsbanerne, men også til oversøiske landes baner.

Der fremstilles faktisk ikke længere dieselelektrisk togmateriel i Tyskland. Dette er højst bemærkelsesværdigt på baggrund af, Tyskland før krigen var det førende land m. h. t. det dieselelektriske togmateriel, navnlig lyntog, som brugtes i stort antal af Rigsbanerne og som efterlignedes i andre lande. Allerede da gennemprøvede Rigsbanerne en del dieselhydrauliske lyntog og motorvogne, som bortset fra kraftoverføringen var mage til de dieselelektriske konstruktioner, hvorved det blev

muligt at foretage direkte sammenligninger mellem de dieselelektriske og de dieselhydrauliske kraftoverføringssystemer under langvarige drifts-forhold.

De tyske hydrauliske drejementkonvertere bliver nu licensbygget i mange andre industrilande, der normalt er selvforsynende m. h. t. togmateriel; eksempelvis fremstilles Mekydro-konverterne i England, Frankrig, Italien U. S. A. og måske flere lande. Også de højt udviklede tyske jernbanedieselmotorer bliver licensfremstillet i en række andre lande. British Railways har således bestilt 3 diesellokomotiver med hver to 12-cylindrede Maybach-motorer og Mekydro-konvertere, desuden 5 lokomotiver med hver to 12-cylindrede M. A. N.-motorer af af den hurtigterende type og Voith-konvertere, og fremdeles 6 lokomotiver med kun et enkelt M. A. N. motor og Voith konverter samt 10 lokomotiver med samme motor, men med elektrisk kraftoverføring.

Af den senere tids nybestillinger i mange lande synes det at fremgå klarere end nogensinde, at udviklingen går fra dieselelektrisk togmateriel dels mod dieselhydraulisk, dels mod dieselelektrisk togmateriel. Det te gælder både motorvogne, motorvognstog og lokomotiver.

De hydrauliske kraftoverføringssystemer er lettere end de elektriske. Togmateriel med hydraulisk kraftoverføring udmærker sig desuden fremfor materiel med elektrisk kraftoverføring ved at byde på en større effektiv adhæsiionsfaktor. Dette beror dels på, at drivhjulene ikke pludselig kan begynde at snurre rundt med forøget hastighed, uden at også motorerne begynder at rotere hurtigere, og dels på, at drivakslerne gerne er sammenkoblet parvis, i visse lokomotiver endda tre sammen, via kardan-aksel-systemerne, der overfører kraften fra konverterne til drivhjulene. — Den mindre vægt og den

større adhæsionsfaktor har særlig interesse, hvis opgaven drejer sig om at skabe grundlag for bygningen af en bro over Storebælts Østre Rende med størst mulige stigning af hensyn til bro længden og dermed omkostningerne for broanlæggene, som er af ganske anden størrelsesorden end omkostningerne for en serie lokomotiver, af hvilken art og størrelse disse end må være.

De hydrauliske kraftoverføringsystemers succes er måske lige så bemærkelsesværdig som dieselmotorernes succes.

Også kardansystemernes succes må fremhæves. — Den har vist været en overraskelse for de fleste, da den er indtruffet efter, at de elektriske kraftoverføringsystemer er blevet meget udbredt.

På denne baggrund kunne man måske ligefrem vente, at nogle af de eventuelle nye damplokomotivkonstruktioner udstyres med hurtigtrotende »dampmotorer« og kardantræk, ligesom de tyske 4- og 6-akslede die-

selhydrauliske lokomotiver eller det franske 4-akslede pescare-lokomotiv og dets planlagte 6-akslede efterfølgere. Men de stadig meget høje priser på kul og brændselolie har måske svækket interessen for damplokomotiverne så meget, at der slet ikke bliver udviklet flere egentlige nykonstruktioner, hverken med stempelmaskiner eller turbiner og hverken med direkte mekanisk, indirekte mekanisk, elektrisk eller hydraulisk kraftoverføring.

For øjeblikket er det diesellokomotiverne, der går deres sejrsgang, hvor man ikke elektrificerer banerne.

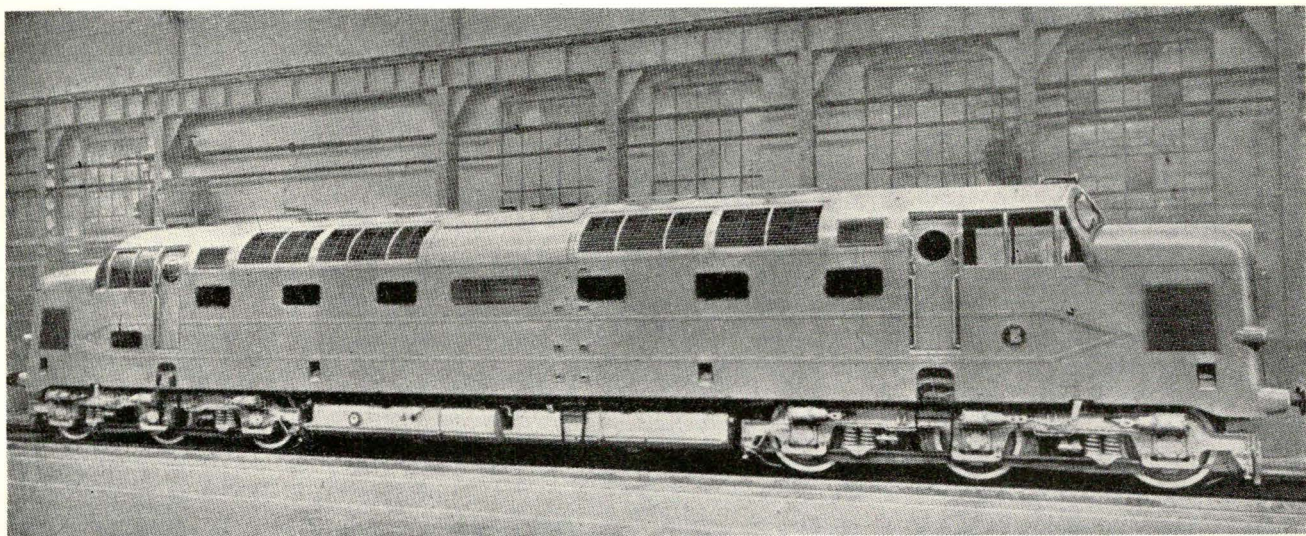
Gasturbinelokomotiverne er dog også ved at kunne hævde sig under specielle forhold. Union Pacific Railroad, der allerede har 25 store gasturbinelokomotiver med elektrisk kraftoverføring og hver på 4500 hk varigt ved drivhjulsperiferien, har lige bestilt 15 gasturbinelokomotiver som de første blandt 45 af en endnu større type, der kan udvikle 7000 hk varigt ved drivhjulsperiferien i stor højde

og mellem 9000 og 10000 hk nær havniveauet og ved højt atmosfæretryk og lav temperatur.

Desuden er en række nye mellemformer mellem stempelmaskiner og turbinmaskiner, eller rettere sagt compound-former, under udvikling. Der kører allerede prototyper af Pescara, Götaverken- og Geislingerlokomotiverne.

En anden af de nye kraftmaskintyper, der er under udvikling, skal omtales nærmere.

English Electric, der har konstrueret Deltic-motoren og det tidligere omtalte, meget kraftige dieselelektriske lokomotiv, er et meget stort firma med en overordentlig alsidig produktion og forskningsvirksomhed. Det fremstiller således flyvemaskiner og flyvemaskinmotorer. I de senere år har flyvemaskinmotorafdelingen, det gamle Napier-firma, udviklet en motortype, der må karakteriseres som en kombination af en stempelmotor og en turbine, altså ikke blot en motor med spildgasturbine til at drive kom-



English-Electric's nye lokomotiv med to Napier-Deltic motorer er for øjeblikket verdens kraftigste dieselelektriske enkeltlokomotiv, skønt det kun vejer 108 metriske t. De to indbyggede dieselmotorer, som hver kan udvikle indtil 1600 hk i det pågældende lokomotiv, kan i virkeligheden godt yde flere hk, endda helt op til 2750 hk for den versions vedkommende, som den engelske marine bruger til motortorpedobåde o. lign. Dette er næsten lige så meget, som de kraftigste tyske lokomotivdieselmotorer kan yde, idet den 16 cylindrede MAN motor kan yde 3500 hk og den 20 cylindrede Mercedes motor 3000 hk og den 16 cylindrede Maybach motor ligeledes 3000 hk ved høj overladning og mellemkøling og stort omdrejningstal. En kombination af en stempelmotor og en turbine, karakteriseret ved, at turbinen afgiver kraft til drivakslen foruden til kompressoren, som pumper luft ved meget højt tryk til stempelmotoren, kan yde langt flere hk. På basis af Napier-Deltic motoren er der allerede udviklet en sådan compound-motor, som kan udvikle ikke mindre end 5500 til 6000 hk. Et dieselelektrisk lokomotiv med to sådanne motorer kan i og for sig let bygges. Men dets dynamoer og banemotorer kan normalt ikke absorbere så mange hk. Dog kan det konstrueres ved store dynamoer og med banemotorer, som i korte perioder kan tåle den store belastning uden at blive for varme. Derved bliver den for hk-ydelsen begrænsende faktor adhæsionsvægten, ligesom det er tilfældet for de rene elektrolokomotiver.

pressoren, men en egentlig compound-konstruktion. Motoren er en to-takts-dieselmotor med 12 cylindre, der er anbragt iiggende i to grupper over for hinanden. Cylinderrumfanget er 41.1 liter. Forbrændingsluften ekspanderer ikke til det sædvanlige lave tryk i cylindrene, men går ud ved betydeligt tryk og hastighed og påvirker en turbine. Denne driver en kompressor, som leverer luft ved højt tryk til stmpelmotoren, og som desuden trækker direkte på hovedakslen. Omkring halvdelen af den kraft, der tilføres akslen, kommer fra stempel-motoren, og den anden halvdel fra turbinen. Hele aggregatet kan udvikle omtrent 3600 hk; dette er ved vandindsprøjtning, men uden reaktionseffekten ved store flyvehastigheder af den fra turbinen bortgående luftstrøm, som kan blive betydelig ved forbrænding af ekstra brændstof i den bortfarende luft. Aggregatet vejer ikke mere end 16000 kg. Brændstof-forbruget er under gunstige omstændigheder kun 150 g pr. hk-time, hvilket er rekord for en flyvemaskine-motor.

Da det netop er Napier-fabrikken, der har udviklet Deltic-motoren, måtte det være nærliggende også at udvikle en compound-kraftmaskine af denne. Dette er allerede ved at ske. En prototype er af det engelske Admiralitet godkendt til at yde ikke mindre end 5500 (engelske) hk, og der regenes med, at ydelsen snart kan bringes op på omtrent 6000 (engelske) hk. Firmaet rekommenderer dog en version på kun 3850 (engelske) hk til kommercielt brug. Men allerede det er en meget bemærkelsesværdig ydelse. Turbinedelen fylder så lidt, at den kun forøger konstruktionens total længde med ca 50 cm.; og vægten forøges med mindre end 1 t. Totalvægten af hele aggregatet bliver derfor kun godt 4.8 t.

Et sådant aggregat kan naturligvis også bruges til lokomotiver, f. eks. lokomotiver, der ligner det fornylig færdigbyggede store lokomotiv, men blot med en enkelt 12-cylindret Deltic-motor, som driver to dynamoer af samme type som i det eksisterende lokomotiv eller en enkelt dynamo af en større type.

Deltic-motoren (som egentlig mo-

tor uden turbine) fremstilles allerede nu i stort antal til skibe og stationære anlæg. Firmaet sereiefremstiller iøvrigt en transportabel version, som ved sin hele fremtoning, beskyttelsesplader m. m. tager sig ud omtrent som en kasse. Denne helhed kaldes »Kompac«. Motoren er den kommercielle standardmotor på 1725 (engelske) hk ved varigydelse og maksimalt 1900 hk. Helheden omfatter foruden motoren en vekselsstrømsgenerator, der leveres for forskellige spændinger og frekvenser, eller med jævnstrømsgenerator. Standardtre-faasegeneratoren er dimensioneret for 1200 kw. Aggregatets ydre dimensioner er omkring 24 i længden, 11 i højden og 8 fod i bredden, d. v. s. omkring 7, 3 m \times 3,35 \times 2,45 m. Dets vægt er 15,5 (metriske) t. Prisen angives i »Oil Engine and Gas Turbine«, januar 1956, s. 324, til 24 000 £. Men i »Electric Journal«, 16. december 1955, side 2027, angives prisen at være omkring 35 500 £.

Man kan måske forvente, at firmaet i løbet af et par år optager produktionen af en lignende kompakt og transportabel konstruktion med en dieselmotor-turbine, lignende den, der nu er under udvikling, og som udvikler hen ved 4000 hk i den version, der anses for at være egnet til kommercielt brug, og sammenbygget med en dynamo eller generator på omtrent 3000 kW.

Der kunne også tænkes en version, som kan yde væsentlig flere hk i korte perioder, og som er koblet til en dynamo eller generator, der kan yde tilsvarende mere i korte perioder uden at blive overbelastet og ophevet for meget. Eventuelt kan generatoren være en enfasegenerator.

Sådanne aggregater må kunne indbygges i specielle jernbanevogne til stationært eller mobilt brug. Jvfr. de elektricitetsværker med dampkraft- eller gasturbineanlæg, der er bygget gentagne gange i de senere år, ikke mindst i USA.

Det må formodentlig blive muligt at indbygge to sådanne kraftanlæg i en fireakslet bogievogn, uden at vægten overstiger 80 t, hvilket betyder, at akseltrykket kan holdes nede under 20 t.

En sådan vognenhed kan da kob-

les sammen med et elektrolokomotiv. Der fremkommer derved et die-selelektrisk lokomotiv-kompleks. Da generatorvognen kan kobles til snart et, snart et andet elektrolokomotiv, bliver det muligt at bruge selve elektrolokomotiverne i gennemgående togdrift, såvel på ikke-elektrificerede som elektrificerede strækninger, og at nøjes med et lille antal generatorvogne til brug på de ikke-elektrificerede strækninger samt de elektrificerede strækninger i tilfælde af større ledningsbeskadigelser, kort sagt som krigstidsreserve.

Elektrolokomotiverne kan eksempelvis være ensretterlokomotiver med jævnstrømsbanemotorer, lignende de franske ignitronlokomotiver; de har to toakslede bogier; de vejer omtrent 84 t, idet der tillades 21 t akseltryk, lidt mere end for damplokomotiver på de samme banestrækninger. Disse lokomotiver kan udvikle 3600 hk ved timeydelse og 4400 hk i korte perioder. Trækraften ved drivhjulsperiferien kan under gunstige omstændigheder overstige 40 t, grundet på den store adhæsiionskoefficient.

Denne beror på, at alle motorerne får strømmen tilført parallelt. I modsætning dertil ledes strømmen i de almindelige dieselelektriske lokomotiver til motorerne parvis eller flere i serie, hvilket f. eks. er tilfældet for MY-lokomotiverne og det store Deltic-lokomotiv. (Dette sidste angives at have en maksimal trækraft af 27 t, hvilket dog må gælde under almindelige middeldunlige eller ugunstige driftsforhold). I de almindelige hel-elektriske jævnstrømslokomotiver får ligeledes to eller flere motorer strømmen tilført parallelt, og desuden bliver der under igangsætningen indskudt modstande i serie med motorerne af hensyn til reduktionen af motorspændingen til en langt mindre størrelse end den konstante spænding mellem kontaktledningerne og jorden. Pludseligt indtræffende spændingen af et drivhjulspær og tilsvarende motorrotation kan da ikke medføre så megen ekstra effektiv større modstand, at strømstyrken derved ændres så meget, at den pågældende motor berøves den væsentlige del af sin trækraft og derved

hindres i at bringe drivhjulene til at spille.

Det er utvivlsomt muligt at fremstille ensretterlokomotiver med seks aksler og fire banemotorer, men i øvrigt konstrueret efter samme standarder som de fireakslede lokomotiver. Den seksakslede type må kunne udvikle omkring 60 t trækraft under gunstigste omstændigheder.

Hvis den fireakslede type udrustes med en lige så stort dimensioneret transformator som den seksakslede type, kan den antagelig udvikle lige så mange hk, men naturligvis kun i ganske korte perioder og kun ved et højere hastighedsområde. Ensretterne kan nemlig overbelastes stærkt i korte perioder. Også banemotorerne kan overbelastes meget i korte perioder uden derved at blive for varme. Der skal her blot mindes om, at det ene af de franske hastighedsrekordlokomotiver, hvis banemotorer og bogier var næsten mage til dem, der bruges i standardlokomotiverne med ensretter, udviklede langt over 12000 hk i kort tid under rekordforsøget.

Lokomotiverne kan ved strømtilførsel fra den omtalte kraftforsyningsvogn udvikle ca. 6000 hk ved drivhjulsperiferien, såfremt stempel-turbine-motorer udvikler hver 3850 hk, d. v. s. tilsammen 7700 engelske eller 7800 metriske hk. I korte perioder må endnu større motorydelser kunne tolereres i betragtning af, at allerede prototypen kan udvikle 5500 engelske hk og tillades en sådan ydelse, ganske vist under forhold hvor driftsøkonomien kun spiller en underordnet rolle. Regnes der med 5000 hk pr. motoraggregat, d. v. s. 10 000 for dem begge, kan der føres så megen energi til elektrolokomotivet — i form af ret højspændt vekselstrøm, — at lokomotivet kan udvikle ca. 8000 hk ved drivhjulsperiferien, men som sagt kun i korte perioder, navnlig for den fireakslede types vedkommende.

10 000 motor-hk for et 500 t tog svarer til 50 kg pr. hk. Til sammenligning er det tilsvarende tal for et MY-lokomotiv uden vogne godt 8000 effektive hk for et tog, som vejer 500 t, deraf ca. 350 + vognvægt, er

tilstrækkelig til at løfte toget med en 60 kg pr. hk.

konstant hastighed af 1,2 m pr. sekund i teorien og i praksis vel lidt over 1,0 pr. sekund under hensyn til de øvrige former for togmodstand. Dette svarer til 80—85 km i timen på en 4½ pct. stigning. Hvis togvægten er 1150 t, d. v. s. omkring 1000 t togstammevægt, kan der opretholdes en konstant hastighed af ca. 40 km i timen på den stejle stigning; et tog kan accelereres fra stilstand til denne hastighed, blot lokomotivets adhæ-sionsvægt og adhæ-sionskoefficient er tilstrækkelig til, at det kan sætte toget igang.

De pågældende lokomotivkomplekser vil også få overordentlig stor starttrækraft, til trods for at antallet af drivhjulspar kun bliver 4 eller 6. Man kan formodentlig regne sikkert med, at de to slags lokomotiver selv under allergunstigste omstændigheder kan udvikle mindst 30 henholdsvis 45 t trækraft, regnet ved drivhjulsperiferien eller skinnerne.*) Dette betyder, at de skulle kunne igangsætte tog på henholdsvis 500 og 750 totalvægt på en stejl brostrækning med 4½ pct. stigning selv under ugunstigste omstændigheder, idet den fornødne løftekraft for et 500 t tog her er 22½ t, og den

Hvis lokomotiverne udstyres med apparater, der gør det muligt at fjerne olie og andet smuds fra skinnerne i løbet af et par sekunder (Jvfr.: »Railway Locomotive and Cars«, januar 1956, side 59 ff.: High driver-rail adhesion without sand), kan den minimale trækraft rimeligvis bringes op på omkring 35 t for den fireakslede type og 50—55 t for den seksakslede type.

ekstra igangsætningsmodstand formodentlig omkring 7 t, tilsammen ca. 30 t.

Hermed være naturligvis ikke sagt, at den skitserede form for diesel-elektrisk togdrift netop repræsenterer idealet for driftsformen på strækningen mellem Korsør og Nyborg udført med en stejl bro over Østre Rende. De anførte eksempler tjener kun til at vise, at det må være muligt at igangsætte og accelerere temmelig tunge tog og at fremføre dem med meget betydelige og ikke aftagende hastigheder på selv den stejleste delstrækning, uden at man derfor behøver at ty til anvendelse af urimeligt tunge, besværlige og kostbare lokomotivformationer, bestående af flere enheder, som er meget kostbare, og som tilmed ikke kan udnyttes ret godt.

Også andre driftsformer kan gøre god eller endnu bedre fyldest. Eksemplet viser endda umiddelbart, at problemet kan løses effektivt ved brug af de omtalte simple og billige elektriske lokomotiver alene, hvis banestrækningen mellem Sjælland og Sprogø og eventuelt også de tilgrænsende banestrækninger elektrificeres.

Under alle omstændigheder må konklusionen være, at der nu er grundlag for at udføre Storebæltsbroens delstrækning over Østre Rende med en betydelig stigningsgradient, der muliggør begrænsning af broens længde til blot de ca. 2½ km, der er mellem de ganske små vanddybder på Halsskov Rev og Sprogø Rev. — Følgelig må det være muligt at reducere bro længden fra de hidtil forudsete 12—14 km til kun 2—3 km, — kort sagt spare omkring 10 km brostrækning.



Kvæghyrden der blev lokomotivets opfinder

Eventyret om Georg Stephenson.

175 årsdagen for hans fødsel.

Han var en fattig dreng fra Wyland nær ved Newcastle — Georg Stephenson, der endte som en af verdens største ingeniører med et udødeligt navn blandt bærerne af verdenskulturen.

Han fødtes den 8. juni 1781 i et lille 2-etages hus, fra hvis vinduer han fra ganske lille så kulvognene glide forbi, trukket af heste på skinnevejen fra og til Wyland-grubberne, hvor faderen var fyrbøder ved en gammel pumpestation. Der var 6 børn i det fattige hjem, og Stephenson måtte som barn bidrage til familiens underhold ved at vogte køer; hans vigtigste opgave var at holde dem væk fra skinnevejen.

Hans løn var ikke stor, den androg godt 10 øre om dagen, men det lagde ikke noget tryk over hans barnesind. Hans fantasi syslede næsten altid med maskiner, han modellerede dem i ler og satte skarntydestilke som skorstene. Allerede på det tidspunkt var det hans drøm at blive maskinist.

Imidlertid måtte man først i en tid arbejde ved hårdt landarbejde, men hans løn steg da også til 25 øre om dagen. Derefter var han kulplukker og havde det ansvarsfulde hverv at skille sten fra og andre fremmede genstande. Senere kørte han en af fabrikshestene.

Alt dette kom han igennem, inden han fyldte 14 år, og endnu havde han ingen skolekundskaber fået, faderen havde ganske simpelt ikke råd til at lade ham gå i skole.

14-års alderen blev et slags skel i hans liv, thi nu opnåede han en stilling som hjælpefyrbøder hos sin far og fik 90 øre om dagen. Det var i al fald så meget, at han kunne spare en lille skilling sammen, som tre år senere satte ham i stand til i en aften-skole at skaffe sig undervisning i læse-, skrive- og regnekunsten. Samtidig havde han fået det hverv at tilse maskinen og pumperne i en grube i nærheden af Wyland, og han gav sig nu til grundig at studere maskinen; han var ved den også i sin fritid om aftenen, han skilte den ad for at lære dens enkelte dele at kende, han puslede om den, som en mor om sit barn.

Då han var 20 år, blev han »bremser« ved kulgruben, hvilket var hans første virkelige ansvars-

fulde hverv, da bremserne skulle sørge for, at der ikke skete nogen ulykke ved grubekurvernes op- og nedhejsning. Kort efter giftede han sig, og skønt hans økonomiske forhold nu efterhånden bedrede sig, var han dog nød til at skaffe sig ekstrafortjenester ved at lappe støvler og reparere ure, to håndteringer han selv havde lært sig. Efter 4 års ægteskab døde hustruen, og han satte da sin lille søn i pleje og drog selv til Skotland for at passe en Watts maskine.

Af lang varighed blev hans ophold i Skotland ikke, thi længslen efter sønnen gav ham ingen ro, før han atter var hjemme hos ham; men han var dog længe nok ved den Wattske dampmaskine, til at han havde lært den at kende indtil de mindste enkeltheder, hvilket snart skulle komme ham til gode.

Faderen og sønnen som hinanden lærerestere.

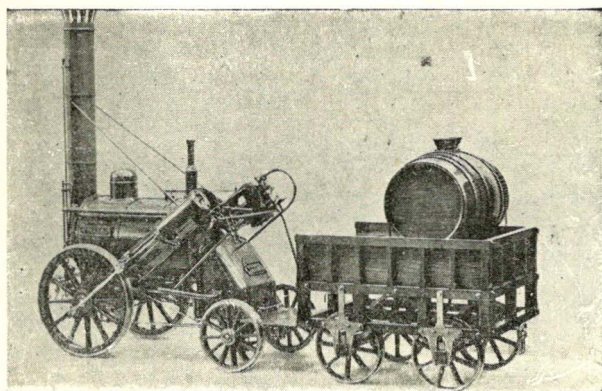
Da sønnen Robert voksede til, sørgede faderen for, at han fik en god skolegang, og nu opstod det smukke forhold, at fader og søn blev hinandens lærerestere. De kundskaber faderen endnu manglede, tilegnede han sig ved nu om aftenen at gennemgå lektierne med sønnen. De lærte begge to grundigt skolebøgerne, og ved siden af læste de tekniske og videnskabelige værker, som Robert hentede i Newcastle, hvor han gik i skole, de lærte begge at »læse en tegning fra bladet«, uden først at se teksten.

På denne måde lagde de grunden til at blive de verdensberømte teknikere; de blev: Georg Stephenson som lokomotivets opfinder og verdens første jernbanebygmester, sønnen Robert Stephenson som verdens berømteste brobygger.

I 1812 var Georg Stephenson blevet maskinpasser ved Killingworth kulgrube. Her opfandt han en sikkerhedslampe for kulgruber, og på samme tid vakte hans interesse for benyttelsen af dampmaskinen som bevægelseskraft for vogne. Andre havde tidligere beskæftiget sig med det samme spørgsmål, men uden held. En af de tidligere dampvogne måtte standse hvert kvarter for at dampen på ny kunne sættes op, en anden væltede på sin første prøvetur i Paris' gader, den fik overbalance ved at dreje om et hjørne, hvorefter den straks blev lukket inde på tøjhuset som »livsfarlig for sine omgivelser«, en tredje gjorde ved spildedampenes udblæsning så mægtigt spektakel, at der måtte gives ordre til at holde stille hver gang en hest var i syne.

Det første brugbare lokomotiv.

Stephensons første forsøg gjaldt at skabe en køremaskine, der kunne transportere kullene fra Killingworth minerne ned til udskibningsstederne, således at hestekraften kunne afløses af mekanisk



trækraft. Det var imidlertid ingen let sag at bygge en sådan maskine, med datidens primitive og klodsede værktøj, og med en hesteskosmed fra West Moor som maskinfabrikant, men det lykkedes dog Stephenson efter 10 måneders arbejde i 1814 at skabe det første brugbare lokomotiv. Uden at anvende en høj skorsten fik Stephenson tilvejebragt godt lufttræk gennem ilstedet, idet han lod spildedampen strømme ud i skorstenen og rive luften med sig til vejrs; han anbragte endvidere kedel og maskine på fjedre, hvorved stød og rystelser fik mindre indflydelse; han sammenkoblede for- og baghjul, så alle hjulene blev tvunget til at følges ad, og på mange andre måder indførte han tekniske forbedringer, der i al deres simpelhed var genialt udfundet.

Med dette Stephensons første lokomotiv var spørgsmålet om dampkørsel på skinneveje i virkeligheden løst. I de følgende år indførtes da også lokomotivet på flere andre skinneveje, og en regelmæssig persontrafik ved dampkraft sattes i gang på en skinnevej, der var anlagt mellem kulminerne ved Darlington og kystbyen Stovkton.

Let var det imidlertid ikke at gøre lokomotivet populært, thi de nye »ildvogne« stod for mange som et tegn på død og ulykke, man mente at uhyret ville forstyre husdyrenes ro, at gnisterne ville tænde huse i brand, og røgen kvæle plantevæksten og udrydde himlens fugle, og man var rædselsslagen ved tanken om, at disse djævelske vogne kunne fare hen ad skinnevejen med den urimelige fart af 30 kilometer i timen.

Georg Stephenson fik overdraget at bygge jernvejen mellem Nordenglands to største industribyer Manchester og Liverpool, og fordømmene mod lokomotiverne blev bragt til tavshed. Hele dette mægtige, med overvindelsen af uhyre terrænvanskeligheder forbundne ingeniørarbejde havde Georg Stephenson fået overdraget. 63 broer skulle bygges deriblandt en viadukt på 142 meters længde og 22 meters højde over Sankey-flodens dalføre, en tunnel bores under byen Liverpool, omfangsrige afgravninger foretoges og en 4 eng. mil lang dæmning lagdes tværs over den yderst farlige Chat Moos sump. Uden forbilleder, uden støtte andetsteds end i sin egen erfaringskreds formede den geniale englænder her de talrige tekniske elementer, som danner grundlaget for moderne jernbanevæsen; sporskifter, vigespor, drejeskiver, signalapparater — alt måtte skabes fra nyt. Efter tre års arbejde var det hele færdigt, og efter en konkurrence om det bedste lokomotiv til banen, i hvilken Stephenson sejrede med sin navnkundige maskine »Rokett« (raketten) toges banen i brug i efteråret 1829.

Efter denne tekniske stordåd blev Stephenson rådgiver for de fleste stater ved deres første baneanlæg, og det skyldes navnlig ham, at de fra først af blev bygget så solidt, at man undgik skuffelser.

Hans eventyrlige liv sluttede den 12. august 1848. I skæret af hele verdens beundring gik han i sin grav som en af kulturens største.

E. B.

Kooperationen sætter ind

over for monopoliseringen af byggematerialer

Det er vanskeligt ud fra et forbrugersynspunkt at se, at dansk erhvervsliv ikke på alle områder fungerer efter de mest sunde, naturlige og harmoniske principper. Produktion og varefordeling foregår ikke altid ud fra behovshensyn, men bestemmes af de foreliggende muligheder for opnåelse af profit, og der opstår herved i vort økonomiske liv en række modsætningsforhold, som det kan være vanskeligt at overvinde. De stadigt stigende priser og de dermed følgende vanskeligheder med at få budgettet til at slå til, som enhver husmoder kender, er et udtryk herfor.

Igennem det mønster, som det private erhvervsliv danner, er vævet et net af aftaler, sammenslutninger, monopoler og andre former for konkurrencebegrænsende foranstaltninger, hvorved man på forbrugernes bekostning søger at opnå den størst mulige indtjening.

Ikke kun vore daglige forbrugsgoder fordyres på denne meningsløse måde, men også et så vigtigt område som boligbyggeriet — der jo både har samfundsøkonomiske og dybt alvorlige sociale sider — er ramt af prisfordyrelser, som direkte eller indirekte kan henføres til de forbrugerfjendtlige metode, som tages i anvendelse for at sikre profitten for såvel bygmestre som leverandører af byggematerialer.

Byggematerialebranchen er blandt de brancher, som har været stærkest hærget af aftaler. Nogen samlet oversigt over, i hvor høj grad byggematerialerne er monopolbundne findes ikke ført op til dato, men til brug for Indenrigsministeriets Byggeudvalg af 1940, som afgav betænkning i 1945, blev der udarbejdet en oversigt på grundlag af 1939-priserne, som viste, at ca. 60 pct. af materialerne til en almindelig 5-etagers københavnsk beboelsejendom, var monopolbundne. Det tilsvarende tal for provinsen var 75—80 pct.

Rør-, sanitet- og centralvarmebranchen har været særlig præget af uheldige forhold. Tidligere eksisterede de såkaldte *eksklusivaftaler* — d. v. s. aftaler, som forhindrede udenforstående i at handle i branchen — men selvom disse nu er ophævet, er der dog langt fra blevet tale om frie konkurrencemuligheder.

Konkurrencebegrænsningen finder sted på flere måder. Dels er branchen domineret af nogle få, meget store fabrikanter, dels er grossistsammenslutningen så stærk, at fabrikkerne ikke vover at levere til foretagender, som står udenfor, og endelig er omkring to trediedele af alle varerne i rør-, sanitet- og centralvarmebranchen — og heri indgår samtlige hovedartikler — prisbundne.

Prisbindingerne medfører en uheldig salgsstruktur med alt for høje fordelingsomkostninger. Hvad en fornuftigere salgsordning betyder prismæssigt, frembyder *centralvarmekedler* et udmærket eksempel på. For nogle år tilbage solgtes disse kedler af

krossisterne hovedsageligt som lagervarer, og der ydedes ikke nogen særlig rabat for kedler solgt som forskrivningsvarer — d. v. s. leveret direkte fra fabrikk til forbruger, medens grossisten kun er et salgsmellemed. Det offentlige skred imidlertid ind og fik gennemtvunget en særlig rabat for forskrivningsvarer på 7,5 pct., og resultatet har været, at centralvarmekedler nu hovedsageligt sælges som forskrivningsvarer uden at passere den fordyrende omvej gennem grossistens lager.

Trustkommissionens betænkninger har bragt artige forhold fra flere brancher frem i lyset. I kalkbranchen viste det sig, at de finansielle forbindelser var meget udbredte, idet de førende virksomheder ejede eller kontrollerede 11 af de 27 kalkværker, som i 1948 producerede brændt kalk. Disse 11 værker havde 88 pct. af produktionen.

De prisforhøjelser, som forskellige former for trustdannelser medfører, træder ikke altid lige tydeligt frem for forbrugerne. Ved oprettelsen af det nu nedlagte salgskontor for de jydskt værker, *Den jydskt Kalkcentral*, i 1935, var forhøjelsen imidlertid iøjnefaldende.

I perioden 1929—35 var der nemlig for det jydskt område ingen prisaftaler, og kalkprisen lå som følge heraf gennemgående 10 pct. under prisen på Sjælland for brændt kalk. Efter 1935, da centralen dannedes, steg den jydskt pris imidlertid til 20 pct. over prisen på øerne!

Fra kooperativ side arbejdes der på forskellig måde for en billigørelse af byggematerialerne. I 1947 oprettede dansk arbejderkooperation således indkøbscentralen *Bolind*, der som formål har at drive handelsvirksomhed som importør og grossist med alle arter af varer og fabrikater, som anvendes i byggeindustrien og til boligmontering med særlig henblik på det almennyttige byggeri.

Bolind har nu en årlig omsætning på ca. 10 mill. kr., men kan med tilfredshed notere sig en indflydelse, der rækker langt ud over, hvad dette tal antyder, idet selve eksistensen af den kooperativ virksomhed har haft en prisdæmpende virkning, ligesom *Bolinds* aktive deltagelse i *tilbudsgivningen* øver en meget gavnlig indflydelse i konkurrencen.

Det er ikke altid lige dadelfri metoder, som fra de private konkurrenter tages i anvendelse for at hindre det kooperativ foretagende i at udføre sin her beskrevne, meget forbrugergavnlig virksomhed. Det holdes ude, hvor det er muligt, og ved tilbudsgivning rundt i landet udsættes *Bolind* for ufine konkurrencemetoder.

Dansk Durisol er en anden kooperativ virksomhed, som ved fremstilling af et nyt letbetonmateriale, har søgt — og også opnået — stor indflydelse i byggematerialebranchen. Ligesom *Bolind* har *Durisol*-fabrikken været udsat for hårde konkurrencemetoder. Det nye, rationelle og billige byggemateriale er naturligvis ikke blevet budt velkommen af teglværkerne, og visse steder er man ikke vejet tilbage for at sætte hviskekampagner i gang mod den kooperativ fabrik, ligesom forskellige former for boykot har været forsøgt anvendt.

Ikke alene ved nationale foranstaltninger, men også ved et samarbejde over grænserne, søger kooperationen en billigørelse af byggematerialerne

gennemført. Således arbejder de kooperativ bygge- og boligorganisationer i de fire nordiske lande gennem deres fællesorganisation, *Nordisk Byggnadskooperativ Organisation*, for tiden på at få iværksat en nordisk samhandel af byggematerialer.

N. B. O. repræsenterer et meget stort forbrug, idet de tilsluttede organisationer disponerer over en samlet boligmasse på ca. 250.000 lejligheder til en samlet værdi af mere end 8 milliarder kroner. Det årlige nybyggeri er på omkring 25.000 lejligheder — d. v. s. mere end den samlede årlige boligproduktion her i landet.

Foreløbig befinder man sig i bestræbelserne for skabelsen af et fællesnordisk marked for byggematerialer kun på et forbedrende stade, idet de praktiske samarbejds muligheder er ved at blive undersøgt, men der er allerede nu ingen tvivl om de store perspektiver et samarbejde vil kunne åbne — forøvrigt ikke alene hvad det snævert kooperativ sigte angår, men også i det større perspektiv: fællesnordisk, økonomisk samarbejde.

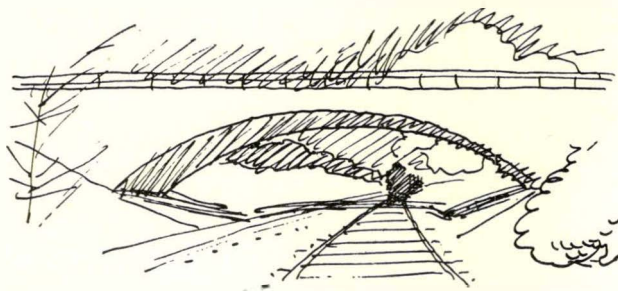
Det arbejde, som kooperationen udfører for at bringe byggematerialepriserne ned, er ikke nogen isoleret bestræbelse, men må betragtes som et led i den indsats, som fra kooperativ side udføres for at bringe omkostningsniveauet på alle byggeriets områder ned.

Den gældende form for tilbudsgivning inden for byggeriet gennem den *licitationspraksis*, som anvendes af de private håndværksmestre, er utilfredsstillende og fordyrende. De kooperativ byggefagsvirksomheder landet over søger gennem en forbrugervenlig prispolitik at bøde på disse forhold og i en offentlig kommission, som kooperationen har sat stærkt ind på at få nedsat, tager man nu byggeriets tilbudsproblemer op til behandling.

De alt for høje huslejer, som mange unge hjem må slås med, er for en stor del en følge af spekulanters og profitmageres virksomhed, og selvom kooperationen vel endnu ikke *alene* formår at tvinge priserne ned — vi lever jo i et overvejende kapitalistisk samfund — kan denne demokratiske bevægelse ved fortsat aktivitet og stadig ekspansion drage større og større dele af byggeriet ind under forbrugernes kontrol og dermed påvirke prisniveauet i nedadgående retning.

Bent Hansen,

Det kooperativ Fællesforbund.



fra MEDLEMSKREDSSEN

Kender du ham?

Han hedder »Støj«, han passer sin tjeneste punktlig og samvittighedsfuldt i enhver henseende. Tager man et køretøj efter ham, kan man være sikker på, at alt er i orden, som det skal være. Han er til enhver tid hjælpsom og omgængelig, parat med råd og dåd. Er ligeledes meget interesseret i foreningens arbejde og møder til generalforsamlingerne, såfremt hans tjeneste tillader det. Dertil er han jovial og gemytlig, kort sagt en god kollega i enhver henseende. Men, ja for der er et men, han har een stor fejl trods alle sine fordele, og det er: Kommer han til et depot, hvor han har ophold, kan man over hele opholdsbygningen høre, når han kommer trampende, meget ofte i træskostøvler. Dørene lukkes op og i med megen støj. Madkassen og lagedåsen sættes på gulvet så hårdt, at det kan høres langt væk. Vinduet, der har stået åbent, lukkes med et smæld. Stolene skubbes hen over gulvet. Rullegardinet rulles ned med en raslende lyd. Så går turen hen til vaskerummet, hvor der larmes med vandhanerne. Tilbage igen og nu skal senges redes. Hov! der faldt låget til lagedåsen på gulvet og trillede ind under bordet, stolene skubbes atter for at få fat i det. Nå endelig er sengen redt, og nu, først nu kommer træskostøvlerne af, og hr. »Støj« går til ro, men så er samtlige andre, der opholder sig i bygningen, også vågne. Der går nogle timer, kaldemanden kommer og meddeler, at klokken er så og så mange, og så gentager hele forestillingen sig igen blot i omvendt orden, og atter vækkes alle andre. Hvis du tilfældig skulle kende ham, sig så til ham på en pæn måde, at det kan man ikke være bekendt, i særdeleshed ikke, når man selv er den første til at forlange ro, så længe man er på depotet. — For det skulle vel ikke være dig selv? Hvis det er det, tag ham så i nakken og få ham til at love, at det skal bestemte ikke ske mere.

»Stille«.

Danske jernbaneorkestre

Det nystartede Nyborg jernbaneorkester står i år som arrangør af det traditionelle årlige jernbaneorkesterstævne.

Der er anmeldt deltagelse fra orkestrene i København, Fredericia, Esbjerg, Varde, Nyborg og cvk. Aarhus. Orkestret fra Struer har på grund af andet arrangement med en rejse til udlandet meldt frafald. Foruden disse orkestre deltager et jernbaneorkester fra Hamar i Norge som Nyborg jernbaneorkesters særlige gæster.

Der er lagt op til et par dejlige dage i bæltbyen, hvor orkestermedlemmerne indkvarteres dels privat og dels på det kendte kursted »Nyborg strand«.

Det planlagte program byder på en velkomst til orkestrene straks efter disses ankomst til Nyborg. Orkestermedlemmerne samles da ved Nyborg rådhus, hvor borgmester C. E. Bjerring vil tale.

Borgmesteren tilhører selv etaten og er glad for

på denne måde at byde medansatte samt de udenlandske gæster velkommen til sin by.

Efter velkomsten ved rådhuset marcherer orkestrene til Håndværkerforeningen, hvor der er arrangeret fællesspisning, kammeratlig sammenvær med underholdning ved orkestrenes egne kræfter. Aftenen slutter med et par timers dans.

Søndagen den 27. ds. indledes med en fællesprøve om formiddagen. Om eftermiddagen starter orkestrene fra byens yderdistrikter og marcherer under fuld musik gennem byen til de gamle volde, hvor de så mødes og giver den egentlige koncert på friluftscenen. Hvert enkelt orkester giver et par numre, og som toppen på kranseskagen slutter alle orkestre sig sammen, og samtlige ca. 200 mand vil så under musikdirektør Johs. Kruses ledelse spille Griegs »Landkjending« — Lumbyes »Dronning Louise vals« og en amerikansk march »Sons of the brave«.

Som man forstår er der lagt op til et dejligt stævne, og Nyborg bys befolkning glæder sig allerede til begivenhederne.



Landsoplysningsudvalget

Sommerens fællesrejse!

Som tidligere meddelt her i bladet, agter landsoplysningsudvalget i tiden 16.—23. september d. å. at arrangere en fællesrejse til Nord-Tyskland og Harzen.

Rejsen vil forme sig på en sådan måde, at vi såvel besøger de kendte og smukke i Harzen, såsom Goslar — Claustal — Burgberg osv., ligesom vi i Kassel og Hamburg vil få lejlighed til at se det store genopbygningsarbejde, der er sket — og stadig sker — i disse to byer.

Kassel er berømt for sin meget smukke slotspark »Wilhelmshöhe« med kæmpestatuen af Herkules, ligesom der også findes et smukt botanisk anlæg. Under og efter sidste verdenskrig har byen fået en anden — noget mere tvivlsom — berømmelse, idet omkring 95 pct. af byen blev udslettet ved store luftangreb. Også for os lokomotivmænd har Kassel et kendt navn, idet det er her de store Henchel lokomotiv- og fyvemaskinfabrikker er beliggende.

Hamburg er vel nok den by i Tyskland, der er bedst kendt af danske, det skal derfor kun oplyses, at der her vil blive en busrundfart med besøg ved bl. a. den verdensberømte havn, ligesom der vil blive arrangeret et besøg i Hagenbecks zoologiske have, og endelig — ikke at forglemme — vil der også blive en aftentur på Reberbahn.

Rejsen er lagt an således, at den såvel er en studie- som fornøjelsesrejse, den skulle, efter udvalgets formening, ikke blive særlig anstrengende, idet togrejserne er lagt om dagen, og med hurtige gennemgående tog.

Den endelige pris er endnu ikke udregnet, idet vi her må afvente tilslutningens størrelse, inden en-

delig aftale med hoteller, busselskaber osv. kan træffes. Men, som tidligere nævnt, regner vi med en pris på omkring 600 kr. for et ægtepar, fordelende sig med ca. 265 kr. for deltagere med frirejse i udlandet, og ca. 335 kr. for deltagere uden frirejse. I øvrigt skal nævnes, at udvalget håber, at denne pris vil kunne trykkes noget.

Det foreløbige program for rejsen er ansat som følger:

Søndag den 16. september, Afrejse, fra Kh. kl. ca. 7,40, fra Fredericia kl. ca. 10,33, de to hold samles i Hamburg, hvorfra afg. bliver kl. ca. 16,02 med ank. til Bad Harzburg kl. ca. 19,40.

Søndag den 17. september: Formiddagen til fri rådighed. Eftermiddag med svævebane til Burgberg.

Tirsdag den 18. september: Busrundtur i Harzen med besøg i Goslar samt bjergværksmuseet i Claustral — Zellerfeld.

Onsdag den 19. september: Med tog over Göttingen (evt. ophold) til Kassel.

Torsdag den 20. september: Byrundtur i Kassel om formiddagen. Eftermiddag udflugt til Wilhelmshöhe.

Fredag den 21. september: Tog fra Kassel til Hamburg.

Lørdag den 22. september: Busrundtur i Hamburg, besøg ved havnen, med evt. sejltur her om formiddagen. Eftermiddag udflugt til Hagenbeck.

Søndag den 23. september: Hjemrejse: Deltagere til Sjælland afg. Hamburg kl. ca. 14,44, ank. Kh. kl. ca. 23,20. Øvrige deltagere afg. Hamburg kl. ca. 14,50 ank. Fredericia kl. ca. 19,22.

Anmeldelse om deltagelse bedes tilsendt undertegnede senest den 15. juni d. å. Program osv. vil da — såsnart det er udarbejdet — blive tilsendt hver enkelt af deltagerne.

Allerede indtegnede deltagere bedes tage ovennævnte som foreløbigt svar på de oplysninger, der er er anmodet om, idet der ikke for øjeblikket vil kunne gives yderligere og mere udtømmende oplysninger om den påtænkte rejse.

p. u. v.

J. V. Christensen, Ormslevvej 69, 1., Viby J.

Statsbanepersonalets Sygekasse

Jernbanelæge M. Petri (4. A lægedistrikt), Kastelsvej 1, er bortrejst fra 1. juni—30. juni incl.

Hans praksis varetages i nævnte tidsrum af læge P. Heiberg, der afholder konsultation i jernbanelægens konsultationslokale.

Konsultationstid: 13,30—14,30, lørdag dog 11—12, telf. tid 8—9.

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.



Tak

Hjertelig tak for den udviste deltagelse ved min mand, pensioneret lokomotivfører S. M. R. Poulsens begravelse.

Christine Poulsen.

Nyborg og Assens afdelinger.

Hjertelig tak for venlig deltagelse ved vor mor og svigermors død og begravelse og tak for den smukke krans.

Thea og J. H. Gyllum, lokomotivfører.
Anna og Th. Gyllum, overassistent.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum frabedes venligst.

H. Hansen (Vejle), lokomotivfører, Gb.

Al opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum frabedes venligst.

Chr. F. Jochumsen, lokomotivfører, Aarhus.

Eventuel opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum den 23. maj frabedes venligst.

J. H. Pedersen, lokomotivfører, Fredericia.

Al opmærksomhed i anledning af mit 40 års jubilæum frabedes.

A. Andersen (Granslev), lokomotivfører, Aarhus.

Al opmærksomhed ved mit jubilæum i juni frabedes venligst.

E. M. J. Gravesen, lokomotivfører, Aarhus.



Forflytninger efter ansøgning pr. 1-5-56.

Lokomotivførerne:

- I. Nielsen, København Gb., til Helgoland.
- A. P. Sørensen, København Gb., til Helgoland.
- E. W. Jespersen, København Gb., til Helgoland.
- P. L. Ingstrup, København Gb., til Helgoland.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 2-5-56.

Lokomotivfører:

- E. Jensen, Padborg, til Tønder H.

Forflytninger efter ansøgning pr. 1-5-56.

Lokomotivfyrbøderne:

- K. Z. Andersen, Gedser, til Roskilde.
- J. K. Pedersen, Roskilde, til Korsør.

Ansæt som lokomotivfyrbødere pr. 1-5-56.

Lokomotivfyrbøderaspiranterne:

- K. H. Pedersen, København Gb., i København Gb.
- T. H. Jørgensen, Helsingør, i Helsingør.
- H. Andersen (Varmark), Korsør, i København Gb.
- S. Jørgensen, Korsør, i Gedser.

K. K. Hansen, Gedser, i Gedser.
L. L. D. Krusbæk, København Gb., i København Gb.
R. Ø. Dinesen, København Gb., i København Gb.

Afsked.

Lokomotivfører (11. lkl.) A. L. Wedebye, Slagelse, afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30-6-56).

Lokomotivfører (11. lkl.) C. Christensen, Esbjerg, afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (30-6-56).

Lokomotivfører (11. lkl.) C. Fagerbøl, København Gb., afskediget på grund af svagelig med pension (30-6-56).

Dødsfald.

Lokomotivfører S. A. Andersen (Stig), København Gb., er afgået ved døden den 27-3-56.

Pensioneret lokomotivfører S. M. R. Poulsen, Enghave Passage 3, 2., København V., er afgået ved døden den 13-4-56.

Pensioneret lokomotivfører J. C. C. Larsen, Bjørnsonsvej 78, 1., Valby, er afgået ved døden den 13-4-56.

MEDLEMSLISTEN

Optaget som ekstraordinært medlem pr. 1-5-56.

Pensioneret lokomotivfører L. P. Vorborg, Ørnevej 58, 2., København NV.

Pensioneret lokomotivfører J. J. Scheel-Paulsen, Skjern.

NYE ADRESSER

Lokomotivførerafdeling:

Herning: Formandens adresse rettes til: Østergade 29, 3.

Lokomotivfyrbøderafdeling:

Korsør: Formandens navn og adresse rettes til: B. K. Kristensen, Lindeallé 59, st. tv. Telf. 1372.

Uden Udbetaling



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

10 Maaneders

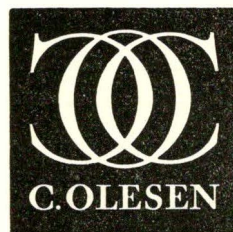
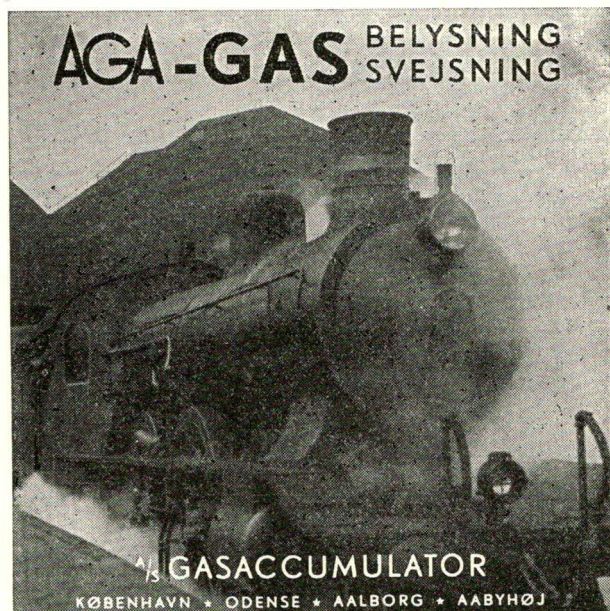
FAMILIE-KONTO

J. ALBERTSEN

NØRRE FARIMAGSGADE 68-70

Husk: Den høje Stue

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



AKTIESELSKABET

C. OLESEN

MANUFATUR EN GROS

KØBENHAVN K.

Det er altid
TOP-tid

ØSTJYSKE BRYGGERIER AKTIESELSKAB



Fisk - Vildt - Fjerkræ

PRØVEN

FR. ALLE 139 . TLF. AARHUS 2 53 22

Knud

BRØGGER Special Optiker

Aarhus - Østergade 28 - Tlf. 2 47 68

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

Sig det med Blomster

✕
Paa faa Timer
overalt i Verden

P. B. VAHL

Fr. Alle 149, Aarhus, Tlf. 5150



AKTIESELSKABET

Accumulator-Fabriken

TELEFON LYNGBY 1645

THÜRMEERS
originale Snittøj

Jensen & Nielsen

Kirkegaardsvej 1, Aarhus, Tlf. 1379

Stort
Udvalg i
Grav-
monumenter

Aktieselskabet

AARHUUS PRIVATBANK

Aarhus

København

Arbejder Spare- og Laanekassen for Aarhus og Omegn
de Mezasvej 1 Østergade 4 Tordenskjoldsgade 37
Tlf. 3 0333 Tlf. 2 6255 Tlf. 6 8166

Er det Kød det gælder - saa selvfølgelig

Hugo Münzberger

Skanderborgvej 21 . Tlf. 4 3045

NB. Leverandør til Brugsen

Varerne bringes overalt

Aarhus Amtstidende

Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger

Hovedkontor: Njalsgade 15, København

Telefon 4015

Importkompagniet A/s

Kalundborg

Import af

**KUL, KOKS &
BRIKETTER**

Telf. *33 (Flere Ledn.)

L. A. Jørgensen
Rosengårdsvej 13

BOGTRYK
Tlf. Byen 1502
København K

LEDIG

Andersson & Bardram A/s

Stuistræde 10 . Tlf. 8638 . København K

Alt i Pakninger og Stempelringe til Motorer

A/s **Kulimporten Dania**

★

Vestre Boulevard 9, Kbhvn.
Central 3443

Weinrich Niensens
Bageri og Conditori
anbefales



- i det lange løb vil De synes bedst om

ALBANI PILSNER

Besøg „Kurhotellet“
Nyborg Strand . Tlf. 112

Bevar
Beskyt
Forskøn
MAL!

Nyborg Tapet- og Farvelager

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

A/s C. F. Schalburg

VINGAARDEN I NYBORG
Grundlagt 7. Juni 1817

**Nyborg Kulimport
og Nyborg Cichorietørreri A/s**

Telefon 15 og 23

NØRREGADES KIOSK

Nørregade 9 (Alfred Johansen) Telf. 261

Alt i Dag- og Ugeblade — Tobak og Spiritus

Bødtcher-Jensen

Kongegade, Nyborg, Tlf. 33

Bøger
Papir
Musik

Engelsk Beklædnings-Magasin

Telefon 346 NYBORG telefon 346

Drevsen & Nellemann

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

**NYBORG DAMPVASKERI
OG TRI-RENSERI**

Kemisk Tøjrensning
Telefon 54

Cafe FÆRGEGAARDEN

Godt Madsted . Billige Priser . Tlf. Nyborg 582

I. KRUSE & BECH

Vand-
Gas- & Lysinstallationer
Telf. Nyborg 144, 381 - 1144

JOHS. WICHMANN'S

Træskoforretning
anbefales
d'Hrr. Lokomotivmænd

HJ. MARTENS EFT.

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

WERNER HANSEN
Urmager og Guldsmed

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

Forlang

KAFFE

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

Forlang!

Carlsminde

øl og vand

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

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

HJORTSHØJ CHRISTENSENS Tandteknik

NYBORG - TELF. 920

C. Knackstredt

Tlf. Nyborg 550

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

RICHARD LEHN
1. Kl. Herreekviperung Tlf. Nyborg 68

Til daglig og Fest
»BORGERFORENINGEN«
altid bedst

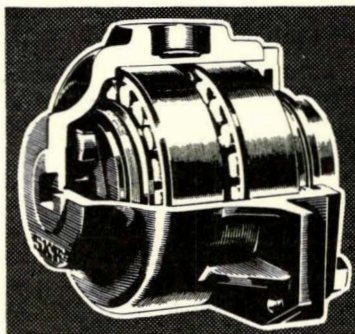
Tlf. NYBORG 1313

H. Nicolaisen

N. Urban Sørensen

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

10 000 000 millionen er passeret



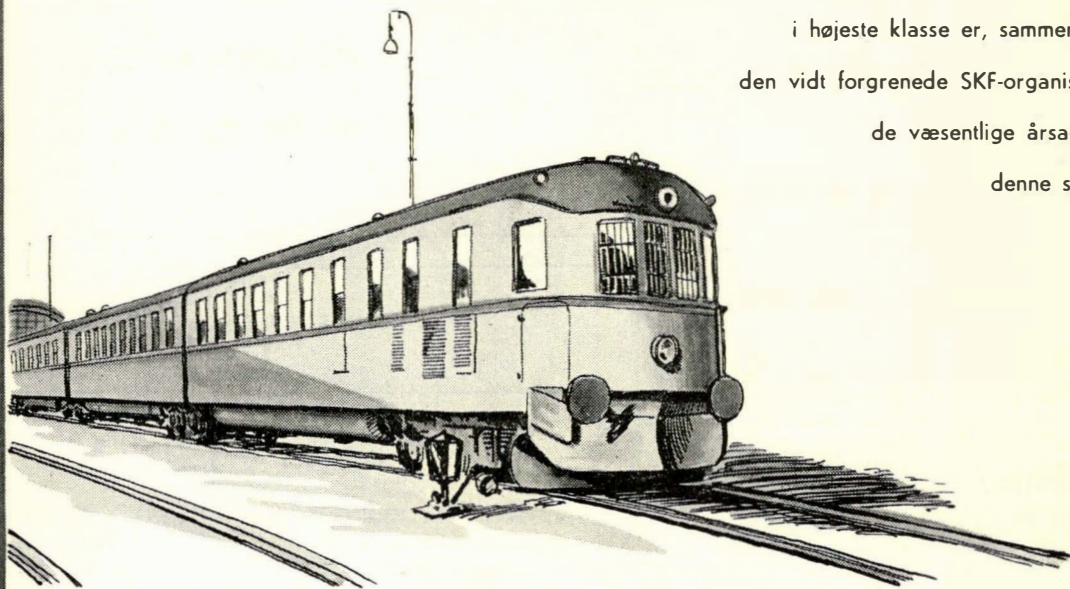
Fornylig leverede SKF sin
akselkasse nr. 1 000 000

– en rekord, der viser SKF's absolutte førerstilling.

SKF

SKF har konstrueret akselkasser
til godsvogne, personvogne og lokomotiver
i mere end 50 lande.

Udsøgte materialer og en stab af specialister
i højeste klasse er, sammen med
den vidt forgrenede SKF-organisation,
de væsentlige årsager til
denne succes.



DANSK KUGLELEJE AKTIESELSKAB SKF

KØBENHAVN
BREDGADE 31 . MINERVA 3330

ÅRHUS
VESTERGADE 9. TELF. 2 48 44