

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 3 . 5. FEBRUAR 1962 . 62. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening



VIKING
EXPORT BEER

*belønnet
med ærespræmie*

Prix d'Honneur

Belgien 1958

Ligeså **UUNDVÆRLIG**
jernbanen er for trafikken er



Statsanstalten for Livsforsikring

Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V

A/s Kulimporten Dania



H. C. Andersens Boulevard 9, Kbhvn.
Central 3443

*Opstilling af automater for
varme drikke*

GEORG HANSEN

Kongshvilebakken 49 - Kgs. Lyngby - Telefon 87 26 40

LANGAA

Jernbanepersonalet anbefales:

Langaa materialhandel

v/ Chr. Bjerre

Telefon Langaa 38

LANGAA VASKERI

HUSK tøj hentes hver mandag og
tirsdag og bringes fredag og lørdag
Kitler og dåbskjoler udlejes
De ringer - vi henter og bringer overalt

Henny og Max Baarup
Telefon Langaa 180

CHR. NORUP MØLLER

KOLONIAL - ISENKRAM
LEGETØJ

TELEFON 42

»Kaffen der dufter over hele huset«

CALTEX-service

Moderne reparationsværksted for
BILER - TRAKTORER
Speciale: DIESELVOGNE

FRITZ KNUDSEN
Telefon Langaa 222

DSB's personale anbefales:

Chr. Mouritzen

Vognmands- og Flytteforretning
Væthvej 32 . Tlf. Langaa 111

Erik Lauridsen's Køreskole

Villavej 39

**Bil, omnibus og m. c.
samt rutinekørsel**

Nye Rekorder u. fører . Tlf. 202

VARDE

Vardeegnens Ungdomsskole - Varde - Telf. 1193

Skole for unge piger maj-okt. og unge mænd nov.-april. Almindelige skolefag.
(Særhold for ordblinde). Plan tilsendes gerne.

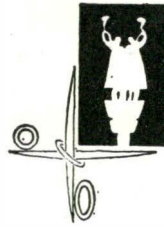
Gunver og Frede Nielsen

KOLDING

KOLDING FOTO v/ R. Hartimmer

Jernbanegade 32, Kolding Telf. 54

Vi fremkalder og kopierer Deres film . Pas- og kørekortfoto på 2 min.



Man lægger mærke til
det store udvalg:

dame- og herrekonfektion,
kjoler,
teenage- og juniorbeklædning
pige- og drengetøj
dame- og herrelingeri
til populære priser

TILSKÆRERNE

Rådhuspladsen 75
Stengade 37, Helsingør
Gøernes Gård, Næstved

- det store
magasin
for tøj

Tegn forsikringer i

**Statsbanepersonalets Brandforsikringsagentur
og Understøttelsesforening af 1891**

Telefon Humlebæk 713

Lav præmie - uden gensidighed - kulant erstatning

Tillidsmænd over hele landet - Alle arter forsikringer tegnes

ODENSE

BANZON

Maskinentrepris - Odense - Tlf. 12 88 77

Alle jord- og planeringsarbejder

HORSENS

Telefon HORSSENS 24850

Worm's
sandkage



Hatting
tvebakker

EN GROS - WILLY F. JOHANSEN - HORSSENS

SØNDERBORG

NU SOM FØR

MØBLER

fra

Central-Møbellager

Æblegade 2-5 - Sønderborg - Telf. 219 24



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 3 - 62. ÅRGANG

5. FEBRUAR 1962



Indhold:

Lønforhandlingerne	35
Opslagsstillinger	36
Danmarks økonomiske status	37
Umoralsk oprustning	38
Dansk Jernbane-Klub	38
Interview med indenrigsministeren	40
FULDSTOP	42
Samarbejdsudvalgene	45
Landsoplysningsudvalget - Kursus 1962	45
Under DLF	46
Personalia	46
Medlemslisten	46

Forsidebillede:

Vinter.



Redaktører:

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

Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon: Hell. 7269.
Kontortid 10-16.

Annonce-ekspedition:

Studivestgade 49, København K.
Tlf. Central 12327 og Palæ 1142.
Giro 22289.
Kontortid kl. 8,30 til 16.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Lønforhandlingerne

*Finansministeren villig til forhandling, men ikke om
overenskomstillægsportioner efter § 88*

Da tjenestemandorganisationerne i foråret 1961 sluttede forhandlingerne med den daværende finansminister, var det ikke på forligsgrundlag eller fordi ministerens tilbud var acceptabelt. Skønt de fremsatte ønsker om antal overenskomstillægsportioner byggede på den stedfundne lønudvikling på det private marked, ønskede ministeren ikke at imødekomme organisationerne, men sluttede i virkeligheden med et diktat. Det kan kun beklages, at dette blev afslutningen på de første forhandlinger om en af de nye paragraffer i loven af 1958, som tjenestemændene satte sin lid til og håbede skulle modvirke deklasseringen af denne befolkningsgruppe.

I centralorganisationernes forligsforslag var bl.a. tilkendegivet viljen til at dele portionsantallet, så et mindre antal først blev udbetalt med gyldighed fra 1. april 1962, men heller ikke dette kunne der som bekendt opnås ministertilslutning til. Da der imidlertid fortsat er et minus i tjenstemandslønnene i forhold til lønninger på det private marked, og selvom der fra forskellig side er tilkendegivet, at tjenstemændene ikke har krav på fuld dækning for denne lønudvikling, har organisationerne påny rettet henvendelse til finansministeren med anmodning om genoptagelse af forhandlingerne om ydelse af et tillæg fra foråret 1962. I mellemtiden har der fundet et personskifte sted i ministeriet, men det er naturligvis urigtigt, når det hævdes, at dette er begrundelsen for tjenstemændenes fornyede henvendelse. Denne må alene ses på baggrund af de rimelige krav, som allerede blev fremsat i 1961 og tjenstemændenes nuværende stilling, efter den fortsatte lønglidning for andre lønmodtagere.

Finansminister Hans R. Knudsen stillede sig da også imødekommende overfor en drøftelse af problemet uden dog at give tilsagn om en udbygning af det nuværende overenskomstillæg. Og efter den første forhandling, som fandt sted den 26. januar, er der kun ringe udsigter til, at tjenstemændene skal få deres ønske imødekommet på dette område. På den anden side blev forhandlingerne heller ikke afbrudt, idet finansministeren efter mødet udsendte følgende meddelelse:

»Efter ønske af statstjenestemændenes centralorganisationer og Danmarks Lærerforening har der i dag været en forhandling med finansministeren om tjenstemændenes lønningsforhold. Der blev herunder af organisationerne fremsat forslag om en forhøjelse af antallet af overenskomstillægsportioner.

Finansministeren meddelte imidlertid, at han ikke kunne gå ind for nogen ændring af den ordening vedrørende overenskomstillægget, som i maj måned 1961 blev truffet for finansårene 1961/62 og 1962/63. Ministeren afviste dog ikke muligheden af, at der indenfor tjenstemændenes lønningsområde kunne være andre bestemmelser af mere generel lønningsmæssig karakter, som kunne tages op til overvejelse.

Organisationerne fastholdt deres krav, men ville dog ikke

Gennem »Skammens« mur

Ifølge dagspressen er et tog kørt gennem »Skammens mur« i Berlin, idet en østtysk loko-fører, Harry Deterling, sammen med sin fyrbøder kidnappede et tog, satte fuld damp på og kørte med 80 km's fart forbi den østberlinske station Albrechtshof, hvortil toget kun skulle køre efter planen, og brasede over den forhadte sektorgrænse ind i Vestberlin, hvor det standsede ½ km inde, antagelig fordi en af de passagerer, som uforvarende var kommet med toget, anede uråd og trak i nødbremsen.

Den lykkelige loko-fører fejrede dagen efter sin 29-års fødselsdag omgivet af sin familie, nemlig: kone, 4 børn og mor, der også var med toget, som ialt bragte 25 personer til det forjættede land foruden 7, der vendte tilbage til Østberlin, da et andet østtysk loko rullede ind og trak toget tilbage over grænsen. Deterling sagde, at hans bedste fødselsdagsgave var friheden.

Loko-føreren havde af sin overordnede fået lov til at køre toget til Albrechtshof, hvor han ellers ikke kører, og han tog altså chancen og slap godt fra det.

38 km broer i Schweiz

Af en rapport fra de schweiziske forbundsbaner fremgår det, at bane-nettet nu andrager 2919 km spor, hvoraf 1256 km er med dobbeltspor. Det bjergrige land har ikke mindre end 3257 jernbanebroer med en samlet længde på 38,7 km og 240 tunneler på sammenlagt 180,2 km. De schweiziske baner er de stærkest elektrificerede i verden med 98,8 pct., og man kører med dampdrift på kun 35 km strækning. I det sidste år var antallet af ansatte ved jernbanerne i Schweiz 39.904 personer.

Trafikmæssigt kører en række pendultog mellem de vigtigste byer med stor hastighed, og disse tog er formeret på en sådan måde, at motorvognsføreren flytter fra den ene ende af toget til den anden, hvor der henholdsvis er motorvogn og styrevogn, og man undgår at skifte lokomotiv på stationerne.

modsætte sig, at det på baggrund af ministerens udtalelser blev overladt formændene for de tre centralorganisationer og Danmarks Lærerforening i forbindelse med en repræsentant for finansministeriets lønnings- og pensionsdepartement at gennemgå de i betragtning kommende bestemmelser.

Forhandlingerne hos finansministeren vil herefter blive fortsat på et senere tidspunkt.

Et mindre udvalg er således nedsat og forhandlingerne ventes genoptaget. Hermed skulle der være et rimeligt håb om et eller andet resultat, selvom det villigt skal erkendes, at vi har vanskeligt ved at se begrundelse for, at et resultat skal hentes på andre lønningsområder, end overenskomsttillægget, der er oprettet netop med det formål for øje, at revidere tjenestemændenes lønninger, når lønningerne på det private marked stiger uforholdsmæssigt ud over pristalsreguleringen. Vi tror heller ikke, ministerens standpunkt bygger på tvivl om det rimelige i tjenestemændenes krav eller om det saglige i beregningsgrundlaget, men må skulle søges i anden motivering. Skulle denne være, at tjenestemændene ligesom arbejderne i privatindustrien har en to-årig overenskomst med udløb i foråret 1963, må vi imidlertid protestere, thi da forhandlingerne sluttede i 1961, var det ikke med en overenskomst, som tjenestemandsoverenskomstorganisationerne er forpligtede overfor.

Men kan vi ikke komme videre med en udbygning af overenskomsttillægsportionerne, har vi naturligvis pligt til at finde frem til en løsning, der kan tilfredsstille eller i hvert fald accepteres af parterne. Om dette skal findes i en revision af stedtillægsbestemmelserne, en eventuel nedsættelse af 53-års-aldersgrænsen for opnåelse af fire ugers ferie, omregning af en eller flere af de fire A-dyrtidsportioner til B-dyrtidsportioner eller forhøjelse af procenttillægget til honorarerne m.v. er der ingen, der kan besvare i dag. Vi stiller til gengæld de bedste forhåbninger til et godt resultat, og selvom betingelserne for vore forhandlere har ændret sig betydeligt efter finansministerens sidste udspil, så er der dog trods alt forhandlingsgrundlag.

Opslagsstillinger

Selvom det var stillet foreningen i udsigt, at et væsentligt antal af de nødvendige stillinger som lokomotivførere ved MY- og MX-tjeneste ville blive udpeget og besat efter opslaget i »Vingehjulet« for 25. december 1960 og foreningens formand på de afholdte fællesmøder har givet meddelelse herom, har generaldirektoratet senere truffet anden beslutning. Som det fremgik af »Vingehjulet« af 25. januar d.å. er en del af pladserne opslået påny, og det vil af opslaget ses, at alle tidligere ansøgninger om forfremmelse eller forflyttelse hermed er annulleret. Der vil nu ikke mere komme opslag, hvortil ansøgninger har gyldighed til forfremmelse eller forflyttelse i indtil 12 måneder. Alle stillinger vil for fremtiden blive opslået ved ledighed. Ikke imødekomne ansøgninger bortfalder ved pladsers besættelse og ny ansøgning må indsendes af interesserede i forbindelse med nyt opslag.

Danmarks økonomiske status ved årsskiftet

Året 1961 har som bekendt været præget af arbejdskonflikter, landbrugskrav, valutaforringelse og stærk opgang i detailpristallet. Overfor disse negative faktorer står den fortsatte højkonjunktur, den gode beskæftigelse, en stigning i reallønnen på ca. 10 pct., en god høst og et godt statsregnskab, som dog fik et knæk på grund af tilskuddet til landbruget. Ikke ret meget af dette kunne forudses ved årets begyndelse, ja, end ikke ved forelæggelsen af den økonomiske årsoversigt i begyndelsen af marts 1961 tegnede udsigterne sig særlig foruroligende. Man ventede en gunstig valutaudvikling, ret gode tider for landbruget og et roligt pristal. Når fremtiden på vigtige økonomiske områder er så usikker, kunne man fristes til at spørge, om det har ret megen interesse at se tilbage på året, der gik. Det kan dog have interesse, selv om det ikke kan bruges til at spå om fremtiden. Især gælder dette nu, da vi står overfor vor indtræden i fællesmarkedet. Lad os derfor holde os til de rene fakta fra 1961.

Stigende produktion og høj beskæftigelse.

Hvis man kan tage den samlede eksport fra industrien som et barometer for *produktionens højde*, viser tallene for perioden januar–september i år en mere eksport til en værdi af 215 mill. kr. i forhold til samme periode i 1960. Det betyder en fremgang på 9–10 pct. Landets samlede produktion og beskæftigelse har været stigende. *Beskæftigelsen* er så høj, at der ikke kan forventes nogen stigning. De sidste reserver synes at være indkaldt. I august i år var ledighedsprocenten 1,1 mod 1,8 i fjor, og i september var den 1,4 mod 1,8 i fjor. (Se i øvrigt tabellen over ledighedsprocenten 1960–61).

Også *landbrugsproduktionen* viser fremgang. Sammenligner vi produktionen i 3. kvartal i år med det tilsvarende indekstal i 1960, viser det en stigning på 9 points (fra 110 til 119). Det samlede indekstal for 1960 var 115. *Værdien* af produktionen er derimod faldende. Den androg i 2. kvartal i år 1.695 mill. kr. (indekstal: 122), men i 3. kvartal 1.622 mill. kr. (indekstal: 119). Siden er prisudviklingen som bekendt yderligere forringet.

Valutaen i jævn nedgang.

De fleste kyndige frygtede vistnok ved årets begyndelse en forholdsvis stærk nedgang i valutastillingen, men denne nedgang blev ikke foruroligende stor. Faldet blev noget større end i 1960, da den samlede nedgang kun androg ca. 35 mill. (fra 1.441 til 1.406), idet den i tiden fra januar til udgangen af oktober i år udgjorde 266 mill. kr. (fra 1.432 mill. til 1.166 mill. kr.). Valutareerven er således stadig tilfredsstillende.

Stigning i pristal og i realløn.

I modsætning til 1960, da pristallet viste et lille fald, måtte man i år notere en betydelig stigning (11 points), hvis vi benytter det lønregulerende pristal med 1914-tallet som udgangspunkt. Det er første gang i adskillige år, at detailtallet udviser en så stor stigning.

Pristallets bevægelser i 1960 og 1961 ser således ud:

	1960	1961
Januar	452 (147)	454 (148)
April	452 (147)	460 (150)
Juli	448 (146)	461 (150)
Oktober	449 (146)	465 (152)

(Tallet i klammer angiver det lønregulerende pristal med juli 1949 = 100).

Det forventes, at pristallet i januar 1962 vil vise en ny stigning med udsigt til nye dyrtidstillæg.

Engrospristallet, der plejer at ligge fast, viste en lille stigning (fra 102 til 104).

Reallønnen viste ved udgangen af 2. kvartal 1962 en stigning på ca. 10 pct. Senere er den formentlig steget yderligere. Den gennemsnitlige timefortjeneste i 2. kvartal i år var 689 øre (mod 609 i samme kvartal 1960), altså en stigning på 13 pct. Da pristallet i samme periode steg ca. 2 pct., kan stigningen i reallønnen, når alt tages i betragtning, regnes at andrage ca. 10 pct.

Stort importoverskud.

Merimporten passerede i oktober 1961 2 milliarder kr. I de forløbne 10 måneder af 1961 har vi eksporteret for 200 mill. kr. mindre pr. måned end vi har importeret. (I samme periode 1960 var merimporten gennemsnitlig 189 mill. kr. pr. måned). Eksporten beløb sig i de første 10 måneder af 1961 til 8486 mill. kr., og importen til 10.499 mill. kr. – Landbrugseksporten gik ned, og industrieksporten gik op. For første gang har værdien af industrieksporten overfløjet værdien af landbrugseksporten (med 3.716 mill. mod landbrugets 3.644 mill. i perioden januar–oktober).

Statens overskud blev til underskud.

Medens der i den økonomiske årsoversigt fra marts 1961 regnedes med et kasseoverskud på 425 mill. kr., måtte man efter forårets lønforhandlinger og de deraf stigende lønninger til tjenestemændene og især efter landbrugstilskuddet i foråret omvendt regne med et underskud på ca. 300 mill. kr. Til dækning heraf vedtoges som bekendt forskellige afgiftsforhøjelser. Alligevel tegner den finansielle situation sig ikke mørk, da man i betragtning af højkonjunktoren formentlig tør regne med stigende skatteindtægter.

Ledighedsprocenten var:

Måned:	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
1960	9,8	10,6	6,6	4,1	2,0	1,5	1,9	1,6	1,7	2,2	4,0	5,0
1961	6,9	6,5	4,3	3,9	2,2	1,2	1,8	1,3	1,6	2,2	–	–

Umoralsk oprustning

MRA's stilling til fagbevægelsen.

Bevægelsen »Moralsk Oprustning« (MRA = Moral Re-Armement), der har vakt så megen opmærksomhed, stammer fra 30'erne, idet dens leder, Frank N. D. Buchmann, der døde i fjor, arrangerede et »Verdensmøde« i 1938, hvor han samlede sine tilhængere, der hovedsagelig hidrørte fra »Oxford-Bevægelsen«. Denne gik som bekendt ud på, at man offentligt skulle tilstå sine synder og fejl og gøre bod for dem.

Først efter den sidste verdenskrig tog MRA's udvikling fart. For mægtige pengemidler (af skjult oprindelse) købte MRA et vældigt hotelkompleks i byen Caux i Schweiz, hvor der fra 1947 næsten hvert år afholdtes »verdensmøder«. Til disse møder indbød man folk af alle lejre og hudfarve: Fagforeningsfolk og arbejdsgivere, sorte og hvide, regeringstro og oppositionelle, troende og »hedninger« (gratis rejse og ophold), idet man ved fælles bøn, selvransagelse og reformløfter samt tallerkenvask skulle tjene MRA's formål.

Frank Buchmanns lære går ud på,

at tidens og verdens problemer ikke er af materiel, men af ideologisk natur. I hele verden kæmper forskellige ideologier mod hinanden, især kommunisme og kapitalisme. MRA tager skarpt stilling imod kommunismen, men klapper kapitalisterne på skuldrene og beder dem »forstå« arbejderens stilling. Også arbejderne får et skulderklap med opfordring til at »samarbejde« i fordragelighed med arbejdsgiverne. – Buchmann erklærer, at verden må vende tilbage til »Ærlighed, renhed, uegennytte og kærlighed«. Den enkelte må først og fremmest omvende sig selv, derefter vil »en bølge af uegennytte gøre en ende på alle krige«.

Løsningen af de økonomiske problemer forestiller MRA sig således: »Når enhver sørger tilstrækkeligt for andre og deler tilstrækkeligt, har enhver da ikke nok?«. Industrien kan blive det bærende element i en ny orden, hvor uegennytte træder i stedet for egennytte, og hvor industriel planlægning grundlægges på Guds førelse. Når arbejderne, bedrifterne og kapitalen samarbejder på

dette grundlag, kan industrien finde sin rette plads i samfundet«.

Da MRA indså, at fagbevægelsen var en betydningsfuld faktor i samfundene, søgte den at vinde indpas i denne. I foråret 1950 udgav MRA en brochure med titlen: »Verdens arbejderbevægelse og Caux«, hvori man bl.a. benyttede udtalelser af kendte fagforeningsledere (f.eks. Hans Böckler), der toges til indtægt for MRA. En høflig bemærkning af Böckler om Caux blev udlagt som en forherligelse af MRA. Da det lige efter krigen var meget vanskeligt for faglige ledere at træffe kolleger fra andre lande, deltog Böckler i et »verdensmøde« i Caux, hvor MRA havde påstået, at også den franske faglige leder Jouhaux ville komme til stede. Han kom dog ikke, skønt man havde foregøglet ham, at Böckler ville komme. Det hele viser, hvorledes MRA omgås netop begrebet »ærlighed«.

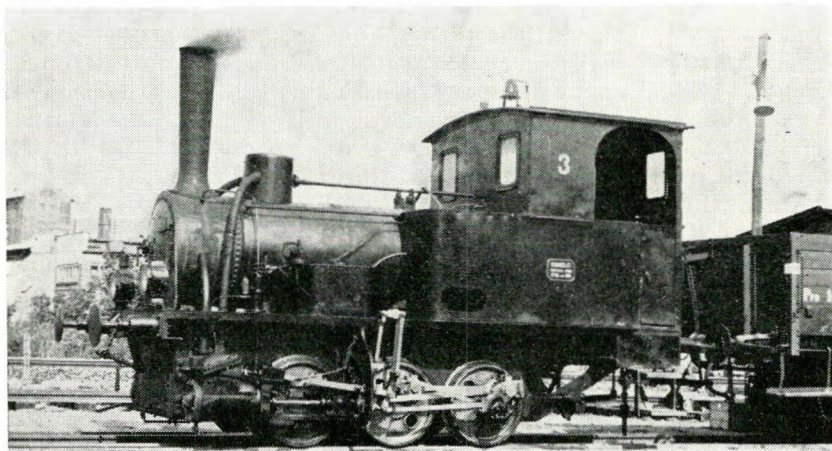
Anti-faglige aktioner.

I de seneste år har MRA gang på gang forsøgt at modarbejde den frie fagbevægelse og endog at danne »gule« fagforeninger, især i U-landene. F.eks. forsøgte man med Caux

Dansk Jernbane-Klub

I år er det 115 år siden den første danske jernbane åbnedes, og selvom de stolte dampheste i de senere år er trængt stærkt tilbage af andre driftsformer, så har de dog hver ene-

ste dag i disse mange år trofast trukket deres læs af personer og gods og ydet et kæmpemæssigt arbejde til vort lands udvikling og nuværende stade.



Det er med vemod, vi ser, de stolte dampheste blive fortrængt, thi i mangfoldige år var de indbegrebet af al jernbanedrift, og ingen anden anden maskine har som damplokomotivet kunnet begejstre ung som gammel. Den dag i dag findes der på en jernbane ikke noget flottere syn at se end et smukt damplokomotiv, der med røg og damp vældende ud af skorstenen kommer brusende for i næste nu at forsvinde i det fjerne med sit tog kun efterladende sin hvide røgstribe.

Også blandt os der ved, at dampdrift ikke er lutter romantik, men fuldt ud kræver sin mand, er der hos mange opstået en vis glæde eller stolthed – entusiasme – ved det daglige arbejde med en levende og villig maskine. I dag er dette næsten glempt,

DJK's lokomotiv fra 1878.

som udgangspunkt at oprette en dok-arbejder-internationale. MRA påstår, at man kan danne »et sandt klasse-løst samfund«, hvor arbejdere og arbejdsgivere fordeler verdens goder retfærdigt mellem sig. Til dette formål skal parterne danne et »bedriftsfællesskab«, hvor man ikke modarbejder hinanden, men samarbejder!

Så let og enkelt er det efter MRA's teori. Praksis ser dog noget anderledes ud. MRA anfører selv et eksempel herpå. I et fransk byggefirma, hvor MRA's ånd sejrede, præsterer arbejderne daglig en times overarbejde gratis og giver afkald på rejsepenge – for at forhindre en krise i bedriften. I filmstudierne i Madras, hvor MRA havde indflydelse, kunne arbejderne i løbet af 1½ time udrette lige så meget som hidtil i 8 timer. MRA's teaterstykker er opbygget efter samme recept. I et af disse stykker siger fagforeningslederen: »Jeg vil føre denne kamp, indtil firmaet går fallit«. Men der kommer en happy-end: Han indser, efter MRA's lære, at han har handlet af had og forblindelse og giver arbejdsgiveren en undskyldning. Også arbejdsgiveren bekender, at han har båret sig forkert ad! Arbejdskraften

er genoprettet – takket være MRA. – Hvem mon der profiterer? Arbejderne eller arbejdsgiverne?

MRA og arbejdsgiverne.

Det er ikke mærkeligt, at arbejdsgiverne og mange af deres organisationer støtter MRA på forskellig vis. En af MRA's bedst bevarede hemmeligheder er netop kilderne til bevægelsens umådelige rigdomme. Kort efter krigen erhvervede MRA tre luksus-hoteller i Caux. Efter egne opgivelser koster opholdet for 1000 gæster 15.000 DM (ca. 25.000 kr.) daglig. Caux-mødet i 1959 havde endog 5.000 deltagere. Dertil kommer mange andre erhvervelser: Westminster-teatret i London, paladser i Los Angeles og på øen Mackinac o.s.v. Der bruges enorme summer til administration, propaganda, rejsende teatergrupper, optagelse af film (en enkelt har kostet over 3 millioner kr.).

Den frie faglige Internationale (FFI) har sikkert ret, når den fastslår, at »de kilder«, hvoraf MRA øser sine indtægter, ligger fuldkommen skjult. Men giverne må i hvert fald være meget kapitalstærke.

MRA og de faglige Internationaler.

Både den Frie Faglige Internationale og flere branche-internationaler har på et tidligt tidspunkt beskæftiget sig med MRA og taget klart standpunkt imod denne bevægelse. Således har FFI efter en grundig undersøgelse erklæret, at »MRA søger at gennemhulle fagbevægelsen og at gennemføre direktiver i virksomhederne, der sjældent svarer til flertallets vilje. Vi er af den opfattelse, at man må hindre MRA i at virke på det faglige område«.

MRA har i årevis fået publicity og materiel støtte fra arbejdsgiver-side. Fagbevægelsen har taget klar stilling mod MRA.

Det kan tilføjes, at MRA's stilling til nazismen har været meget problematisk. I et interview i 1936 udtalte Frank Buchmann: »Jeg takker himlen for en mand som Adolf Hitler, der har gjort front mod Antikrist: Kommunismen«. Det varede mange år før MRA forsøgte at dementere denne og lignende erklæringer. I hvert fald er det betegnende, at MRA i modsætning til andre antinazibevægelser ikke var genstand for Nazi-terror!

(Efter »Gewerksch. Monatshefte«).

»fast maskine« ved ingen længere, hvad er, gode, gamle »venner«, ser vi ruste og blive hugget op eller i heldigste tilfælde havne på jernbanemuseet.

Vi ved, at det kun er et spørgsmål om kortere eller længere tid, før der ikke kører eet eneste damplokomotiv i Danmark.

Et af vore mål i Dansk Jernbane-Klub er at redde enkelte gamle lokomotiver og holde dem i køreklar stand, så vi fremover kan vise folk, hvordan f.eks. et lokomotiv med tog så ud i 80'erne eller 90'erne; ja, give folk lejlighed til at køre med et sådant veterantog.

DJK blev stiftet 15. januar 1961 og tæller allerede nu over 260 medlemmer – desværre alt for få jernbanefolk! I det forløbne år har vi anskaffet 2 lokomotiver fra 1878 og 1895 samt 9 vogne fra nogenlunde samme tidsrum. Vi håber til sommer med en del af dette interessante

gamle materiel at kunne åbne driften om søndagen af en »veteran« jernbane fra Maribo til Bandholm.

Som De sikkert vil forstå, er det ikke nogen ringe opgave for en klub af denne art at anskaffe og restaurere materiel endsige begynde på privat jernbanedrift; men det er muligt bl.a. ved velvilje og interesse fra såvel DSB som privatbanerne. Dog, vi behøver mange flere medlemmer, og specielt blandt lokomotivfolk må der være mange, der er interesseret i vort arbejde; derfor kunne De tænke Dem at medvirke til at bevare et levende minde om 115 års damp-

drift, og hører De til dem, i hvem det giver et stik i hjertet, når et damplokomotiv hugges op, ja, så håber vi, De vil benytte nedenstående kupon til indmeldelse i DJK. Kontingentet er kun 15 kr. pr. år + 5 kr. i indmeldelsesgebyr, og De modtager cirka 8 gange årligt vort medlemsblad med oplysninger om ture, film, foredrag og meget andet af interesse. Alene i 1961 havde vi 5 udflugter med dampstøt og 1 med helt moderne materiel; thi DJK's formål er ikke alene at bevare det gamle materiel, men også at fremme interessen for jernbanen nu og i fremtiden!

Til Dansk Jernbane-Klubs kasserer, *Mogens Bruun*, Lindehøjen 10, Vanløse.

Undertegnede anmoder om optagelse i DJK:

Navn:

Stilling:

Adresse:



Indenrigsministeren under interview'et.

Interview med indenrigsminister Lars P. Jensen



Det er en hæder at blive valgt som
kommunalbestyrelsesmedlem



Der er alt for mange kommuner, og der bør
ske sammenslutning til færre og større

Indenrigsminister Lars P. Jensen er en ny mand i sit nuværende embede, men i den tid han beklædte jobbet som handelsminister, afslørede han, at han ikke bare kan sætte skub i tingene. Han kan også finde løsninger på de problemer, der dukker op. Det er en god egenskab for enhver minister. Lars P. Jensen er heldigvis ikke ene om den i det nuværende ministerium, men han er måske blandt dem, der i de kommende år får mest brug for den. Kommunernes problemer er meget store, og de kan nok give indenrigsministeriets politiske chef en del at se til.

I den kommunale debat, som vi alle drages stærkt ind i nu foran kommunevalget den 6. marts, står bl.a. disse ting højt på dagsordenen:

1. Udbygning af diætordningen, så enhver egnet har råd til at deltage i kommunalt arbejde.
2. Kommune-sammenlægninger ude i landet – frivillighed eller tvang?
3. Hovedstadsområdet og de øvrige store byområders særlige vanskeligheder af økonomisk, trafikal, byplanmæssig o.a. karakter.
4. Det kommunale selvstyres udvikling – eksisterer det overhovedet?

– Bør det ikke være en hædersbevisning at blive valgt til et kommunalt råd?

– Jo, naturligvis! Det er en hæder, fordi det er et tegn på, at ens medborgere har tillid til én. Men ingen kan leve af æren alene, og jeg kender adskillige eksempler på, at særdeles fornuftige og velegnede mennesker har måttet afslå at modtage valg, fordi de simpelthen ikke havde råd til at deltage i kommunalt arbejde. Dels koster det nemlig rent faktisk penge, dels er det stadig sådan, at flertallet af lønmodtagere sætter løn til, hvis de deltager i møder i den normale arbejdstid.

Den nuværende ordning er helt utilstrækkelig. Den er baseret på frivillighedsprincippet, og i de kommuner, hvor den er gennemført, udbetales der for møder på indtil 4 timer 10 kr., og 20 kr., hvis møderne strækker sig derudover – men vel at mærke kun, såfremt møderne holdes i tiden kl. 7 morgen til 18 aften. Der er af landets ca. 1.300 sognekommuner 300, som har gennemført denne ordning, og 41 af de ialt 86 købstæder. Enhver kan se, at de nævnte beløb er aldeles utilstrækkelige, såfremt de også skal dække tabt arbejdsfortjeneste.

– Skal diæterne sættes i vejret og gøres obligatoriske?

– Det har været drøftet, om der ikke simpelthen burde indføres et egentligt honorar til kommunalrådsmedlemmer på linie med, hvad man – i beskeden udstrækning – allerede har for borgerrepræsentanter i København. Tanken er rimelig nok, for det koster nu en gang at være med-

lem af en kommunalbestyrelse: Man må være lidt pæn i tøjet, man må ofte modtage gæster – vælgere – som vil spørge om råd i en eller anden sag, og det koster normalt både kaffe og cigar.

Jeg tror imidlertid, at vi i denne omgang skal søge frem til en ordning som giver kommunalbestyrelsesmedlemmer dækning for tabt arbejdsfortjeneste – og vel at mærke dokumenteret tabt arbejdsfortjeneste. Vi har drøftet dette spørgsmål meget og er opmærksomme på, at tabt arbejdsfortjeneste kan være så mange ting! Hvad skal man stille op med den selvstændige landmand, sagfører, købmand, ejendomsmægler o.s.v., som hævder at have haft indtægts-tab? Det vil være helt uoverskueligt og umuligt at administrere, og derfor mener jeg, at indtægtstab skal kunne dokumenteres – og at erstatningen for det iøvrigt skal holdes indenfor et nærmere fastsat maksimumsbeløb. Ved en sådan nyordning, som er stærkt på vej, vil vi undgå, at velegnede folk siger nej til at deltage i det kommunale arbejde, fordi de ikke kan undvære de penge i lønningsposen, som rent faktisk går til i dag.

– Har vi for mange kommuner i Danmark?

– Ja, det er helt givet. Men det er uhyre vanskeligere at sige, hvor mange vi egentlig burde have. Der er allerede en rigtig udvikling i gang. Ved kommunevalget i 1958 havde vi 1.298 sognekommuner, og det er

siden faldet med 27, fordi en række mindre kommuner har slået sig sammen. Denne udvikling vil givetvis fortsætte, fordi de helt små kommuner simpelthen ikke kan klare de opgaver, vor tid stiller kommunerne overfor. Jeg vil tro, at vi bør frem til kommuner, som mindst har 3-4.000 indbyggere. I øjeblikket er den danske kommunesammensætning så broget, at vi har en kommune - Hirsholmene - med 21 indbyggere, en anden - København - med over 750.000. Og imellem lilleput og giganten findes alle mulige størrelser - deriblandt et utal af helt små. Men som sagt: Udviklingen går den rigtige vej, og netop i denne tid gennemføres en del frivillige sammenlægninger af sognekommuner, eksempelvis på Samsø, hvor 5 kommuner bliver til én. Det er givetvis bedst, når disse sammenlægninger kan ske frivilligt, men jeg vil ikke skjule, at det måske nogle steder kan blive nødvendigt med tvang under en eller anden form.

I de senere år er der også for nogle købstæders vedkommende opstået akutte problemer i forhold til nabosognekommunerne, og nogle af disse er blevet taget op til behandling i indlemmelsesnævnet, der er gået ind for tvungen sammenslutning - på Ærø - og indlemmelse ved Århus.

- De store byer har også deres problemer . . .

- Unægtelig ja! Økonomiske, trafikale, byplanmæssige, jordpolitiske o.a. problemer tårner sig op i næsten hvert større bysamfund i landet. De skattemæssige blev i nogen grad klarere, da udligningstilsvaret mellem København, Frederiksberg og Gentofte og erhvervsskattetilsvaret i en række storby-samfund udover landet blev lagt i faste rammer for nogle år siden. Til afløsning af erhvervsskatten får central-kommunerne nu tilsammen 20 mill. kr. om året fra deres omegnskommuner, deraf København alene de 15 mill. kr., men udenfor disse specielle storby-samfund eksisterer erhvervsskatten som bekendt stadig for folk med lidt større indtægter.

- Regional-kommuner er et nyt begreb, der dukker op?

- Selve ideen er såmænd ikke ny,

men nu må der tages fat på at realisere den. Jeg kan sige, at jeg allerede i indeværende folketingssamling venter at kunne fremsætte lovforslag om oprettelse af en regional-kommune for hovedstadsområdet - forstået således, at Hørsholm bliver den nordligste kommune, der kommer med, Dragør den sydligste og Høje Tåstrup den vestligste.

- Hvad forstås ved en regional-kommune?

- Regionalkommunen skal overtage løsningen af en række problemer, der nu løses af de enkelte kommuner, men som er af betydning for hele regionalkommunens område. For hovedstadsområdets vedkommende vil dens oprettelse medføre, at det nuværende Københavns amt forsvinder - de kommuner i amtet, som ikke kommer ind under regionalkommunen, overføres til Gl. Roskilde amt. Men mens amtets opgaver som bekendt er stærkt begrænsede, skal regionalkommunen i videste forstand tage sig af alle de opgaver, som har fælles betydning og værdi for det samlede bysamfund: Trafik, byplanlægning, kloakforhold, jordkøb og -salg o.m.m. - altså ikke bare, som amtet, hovedsagelig beskæftige sig med hospitaler og veje. Hovedstadskommunernes Samråd, som skulle have taget sig af disse opgaver, har som bekendt ikke kunnet klare dem . . .

- Hvordan skal regionalkommunen få indtægter - og hvordan skal ledelsen udpeges?

- De indtægter, som amtet hidtil har opkrævet, kan de tilsluttede kommuner overtage og overføre til fællesskabet, men det vil næppe være urimeligt, hvis regionalkommunerne derudover får indtægt fra særligt store skatteydere indenfor dens grænser. Hvor denne skattegrænse skal sættes - og om denne tanke, som jeg finder rimelig, kan realiseres, bliver jo i høj grad et politisk spørgsmål. Men når regionalkommunen skal gøres til et virkelig selvstændigt og handlekraftigt organ, må den også have de nødvendige midler til rådighed.

Det må være rimeligt, at regional-kommunens ledelse skal udpeges ved direkte valg ligesom andre kommu-

nalbestyrelser. Jeg ved, at nogle systemer med en tanke om, at lade de tilsluttede kommunalbestyrelser udpege ledelsen ved direkte valg, men en sådan fremgangsmåde er jeg ikke tilhænger af. Det direkte valg er dels mest demokratisk, dels giver det regionalkommunens bestyrelse den naturlige myndighed, som den må udstyres med.

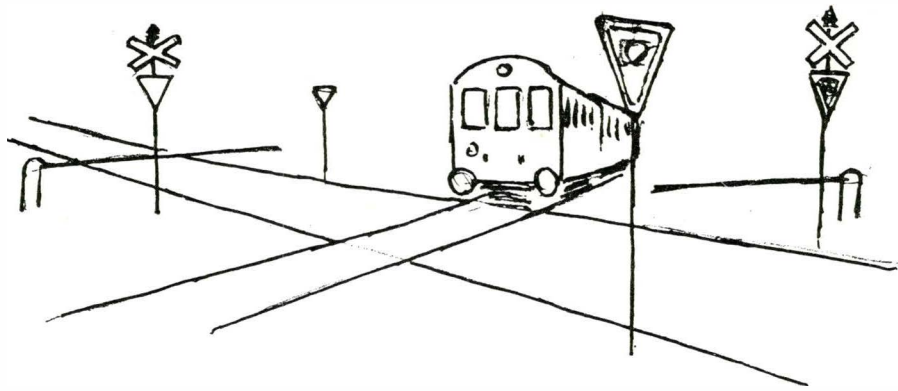
I første omgang tages der som sagt fat på hovedstadsområdet. Men det er vigtigt, at vi får rigtigt fat, for det, vi nu sætter i gang, skulle gerne, måske tillempet de mindre forhold, kunne bruges også andre steder i landet.

- Og så til sidst et par ord om det kommunale selvstyre. Man påstår, at det er en saga blot!

- Problemet om mere selvstyre og større myndighed til kommunerne hænger nøje sammen med kommunernes størrelse. Principielt vil jeg gerne allerede nu slå fast, at jeg er tilhænger af at udvide det kommunale selvstyre - men forudsætningerne må være til stede. De mange små kommuner, vi har i dag, kan simpelthen ikke selv klare den moderne tids opgaver. De må melde pas, hver gang en større sag skal løses. Hvis de derfor ikke slår sig sammen, ja, så vil de beslutninger, der skal træffes, blive truffet hen over deres hoveder. Større kommuner vil også blive langt mere tilfredsstillende for kommunalrådsmedlemmerne, fordi de så vil blive i stand til at engagere sagkyndig arbejdskraft til det rent administrative arbejde - en arbejdskraft, som dels gør arbejdet hurtigere, dels ofte også bedre end utrænede på disse gebeter - naturligvis! Og så vil de politisk valgte få tid og mulighed for at beskæftige sig med de politisk betonedede opgaver: Planlægning af kommunens udbygning, dens borgeres fremtidige levedygtigheder.

Når vi er nået så langt, skal kommunernes selvstyre yderligere udbygges. De bør have meget mere frihed end i dag. Det er f.eks. urimeligt, at velorganiserede kommuner nu skal spørge indenrigsministeriet eller amtsråd om tilladelse til selv de mindste jordhandeler.

peb.



Ved overskæringer uden sikringer kun et at gøre:

FULDT STOP

Konklusionen i overskriften fremgår af en samtale dagbladet »Aktuelt« har haft med banechef S. C. C. Thorning Christensen, DSB, og direktøren for Rådet for Større Færdselssikkerhed, Ulrik Duurloo. Med den stadig aktuelle debat om jernbaneoverskæringerne findes anledning til at bringe denne artikel til kundskab for alle medlemmerne, og samtidig bringer vi med tilladelse fra »Politibladet« et læserindlæg i dette blad fra overpolitibetjent Verner Vermod.

To eksperter.

Vi har talt med to af de mænd, der i særlig grad har fingeren på pulsen, om problemet »Jernbaneoverskæringer«. Fra banernes side blev det banechef S. C. C. Thorning Christensen, DSB, den anden er direktøren for Rådet for Større Færdselssikkerhed, Ulrik Duurloo. Begge erkender, at det et alvorligt problem, men begge er også enige om, at selv om der til stadighed arbejdes på forbedringer, kan der ikke forventes nogen helt sikker løsning. Dertil er både statsbanernes og privatbanernes net for voldsomt. Et indtryk deraf giver de tal, som banechefen gav os:

Ved udgangen af året 1959-60 havde alene De Danske Statsbaner 3686 såkaldte niveauoverkørsler. Deraf er ca. 2000 (to tusinde) sikret »så lidt som muligt«.

Af samtlige overkørsler er 400 sikret ved gammeldags bomme, kun en halv snes ved automatisk bom-system. 1900 overkørsler har led eller bomme, som folk selv må be-

tjene. 400 overkørsler er forsynet med blinklys, heraf er 50 forsynet med halvbomme, 200 er sikret »ved oversigt«, på stedet, og mellem 700 og 800 er kun sikret med de kendte skilte: *Pas på toget!*

Når hertil lægges tallene fra privatbaner i Jylland og på øerne, hvor sikkerhedstjenesten visse steder er endnu mere beskeden – og som sagt er der på såkaldte markveje overhovedet ingen sikringskrav – er det ikke overdrevet, at den kørende i landevejstrafikken praktisk taget sidder med livet i hænderne.

– Synes De ikke, der bør gøres noget?

Vi retter spørgsmålet til banechefen, der svarer:

– Den refererede ulykke fornylig i Jylland skete jo ved en markvejs- overgang. Den slags overkørsler er der så mange af, at det ikke nytter at tænke på at gøre andet med dem end at advare.

– Der var ikke engang et skilt . .

– Nej, men statsbanerne opsætter

altid advarselsskilt ved overkørslerne.

– Hvad mener Rådet for Større Færdselssikkerhed?

Direktør Duurloo svarer:

– Vi har konstateret, at der sker mange ulykker. *Hver 10. motorkører, der dræbes i trafikken, mister livet ved overkørslerne!* MEN jeg må sige, at der foregår ofte en hasarderet kørsel ved baneoverskæringerne. Da vi fra jernbanernes side fik at vide, hvor vildt der blev kørt, opsatte vi tavler i vejsiderne, hvor de kørende motorfolk præsenteres for spørgsmålet: – Kørte De forsvarligt? Det er tænkt som et memento, og skiltene er netop anbragt, efter at overkørslerne er passeret for ikke at devaluere respekten for de eksisterende jernbaneskilte. Jeg er rystet over, så langt folk går, over at de så tit »tager chancen«.

– Det sker også, at blinklysene svigter . . .

– Det kan ske, siger banechefen – intet er jo fuldkomment, men jeg

kan oplyse, uden at det på nogen måde må opfordre til letsindighed, at ved alle de overkørsler, hvor der er etableret blinklys som advarsel, er der installeret et specielt kontrolsystem hos lokomotivføreren, der i god tid advares, hvis et lyssystem er ude af funktion. Det vil sige, at han kan standse toget, inden han passerer overkørslen.

– Hvis det er et eksprestog?

– Selv i de tilfælde er det muligt at stoppe toget. I det hele taget vil jeg gerne på DSB's vegne sige, at vi til punkt og prikke opfylder de krav, der stilles til banernes sikkerhedstjeneste, også hvad baneoverskæringer angår.

– Hvem opstiller de regler ?

– Der er særlige vejlove, hvor de respektive myndigheder, amter, ministerium o.s.v., bestemmer reglerne, og beslutninger herfra følger vi. For øvrigt kan privatfolk udmærket henvende sig til amtsudvalgene, skrive til den stedlige amtsmand, og ministeren træffer derpå en afgørelse efter drøftelse ved vejlovsudvalget, som DSB ikke er repræsenteret i.

Nu klages der så meget over jernbanerne; jeg ville dog godt have lov til at minde om, at det ikke er jernbanetrafikken, der stiger, i hvert fald ikke i det omfang, der øger vanskelighederne ved overkørslerne, men det er landevejstrafikken, der har taget en enorm fart.

Jeg mener, der gøres, hvad der kan gøres fra banernes side. Det er ganske betydelige beløb, der ofres på vejsikringer, men at gennemføre noget fuldkomment er økonomisk umuligt. En viadukt sikring ved en almindelig lille overkørsel koster i dag et par hundrede tusinde kroner.

Duurloo: – Jeg synes også, De må slå ned på, at det ofte er stedkendte folk, det går galt ved de mindre sikrede overkørsler. Det må være rutinen, der sløver, så en klap går ned.

Men jeg erkender, at i mange tilfælde burde der sikres ved bomme, eventuelt ved halvbomme.

Thorning Christensen: – Ved broer eller viadukter, hvor landevejstrafikken går over eller under banelinien, har vi 1100–1200 anlæg, dog fortrinsvis på hovedvejene. Det er store og vanskelige arbejder, men der foregår stadig udvidelser. Ved nybyggeriet af banen Nykøbing F. til Rødby Havn, forsynes ethvert vejryd med broanlæg. På strækningen København–Korsør mangler endnu to, som udføres i løbet af et årstid eller to . . .

Som eksempel på velanlagte anlæg nævner banechefen Hareskov-banens underføring ved Buddinge station, og på denne måde udrustes banen i øvrigt, så den kan være klar til S-togskørsel.

For øvrigt vokser nærtrafikken. Gennem Hellerup passerer f.eks. daglig en S-togs rejsestrøm på et halvt hundrede tusinde, der har deres job i København, og tallet er noget lignende på Valby station.

– Tænk Dem, hvis alle disse mennesker benyttede biler? Flere steder er indrettet parkeringspladser, f.eks. en større plads ved Holte, hvor mange bilister sætter vognen og ta'r toget . . .

Københavns U-bane.

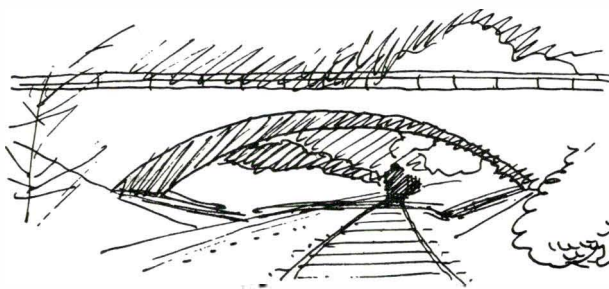
Det er netop 22 år siden, banechefen lagde sidste hånd på et forslag om den storkøbenhavnske un-

dergrundsbane. I 1944 nedsattes den københavnske trafikkommission, der arbejdede med sagen i 9 år og har indstillet etapevis U-bane i første omgang under Nørrebrogade. Den skulle have været færdig i 1965, men skønt DSB var interesseret og positivt indstillet, skete der intet. U-banen skal nu have nedsat et par udvalg, et teknisk og et økonomisk-finansielt. Banechefen sidder i det tekniske udvalg, og der har nylig været møde med de implicerede kommuner: København-Frederiksberg og Tårnby, hvor man er enige om, at den københavnske trafikplan skal nyde fremme. År 2000 har København godt 2 millioner indbyggere, så de kommende år skal der ske meget, for at vi for alvor kan leve op til den rigtige storby.

Men med hensyn til landevejstrafikken er både Duurloo og banechefen enige om, at der trods al kritik gøres meget. Man vil heller ikke slække på arbejdet fremover, men det erkendes og pointeres, at der er grænser, og at det navnlig er de motorkørende, der skal appelleres til.

For at undgå ny katastrofer må man ikke løbe den mindste risiko. Ved ubevogtede overskæringer bør farten nedsættes, så snart et skilt minder om overkørsel. Hvor der oven i købet ikke er helt klare oversigtsforhold, bør motorføreren gøre, som han har pligt til ved udkørsel på hovedvej: *Fuld stop!*

For døden lurder måske på ham ved det næste trinbræt.



Var den jernbaneoverskæring forsvarlig?

»Kørte De forsvarligt?« står der på et skilt, der er opsat ved vejkanten umiddelbart efter, at man lige har passeret en jernbaneoverskæring. Det er et led i en landsomfattende kampagne som Rådet for Større Færdselssikkerhed har iværksat, og kampagnen har blåt stempel, idet både vejfonden efter indstilling fra ministeriet for offentlige arbejder's krydsningsudvalg og radio og fjernsyn er med i denne kampagne. Landevejsplakaten skal opfordre til samvittighedsransagelse med teksten: »Kørte De forsvarligt?« Og kan det virkelig virke efter hensigten, skal vi være glade, for givet er det, at ulykker ved jernbaneoverskæringer er omgivet af en egen gru, fordi de så godt som altid kræver menneskeliv, og fordi de rædselsfulde syn af lem-læstede personer og totalt knuste motorkrøretøjer giver de tililende og togpassagererne et alvorligt chok.

Hver 10. bilist, som mister livet ved en færdselsulykke, bliver dræbt i en jernbaneoverkørsel, og man har kaldt disse ulykker de uhyggeligste af alle færdselsulykker. Derfor prisværdigt, at man nu sætter kampen ind, men . . . ja, for der er et stort men. Har man også sat ind på de rigtige steder?

Det er helt i orden, at man efter at have passeret en jernbaneoverkørsel ser skiltet »Kørte De forsvarligt?«. De fleste vil utvivlsomt ransage deres samvittighed og gøre op med sig selv, om de nu også havde kørt forsvarligt, og så vil det måske mane dem til at huske på det næste gang, hvis de i dette tilfælde skulle have glemt det. For indrømme det vil ingen.

Men var det i grunden ikke lige så meget på sin plads, at der før man skulle køre over en jernbaneoverkørsel stod et skilt med en tekst som f.eks. »Husk at køre forsvarligt«. Hellere forebygge, end helbrede. Bedre at gøre opmærksom på faren, end stille spørgsmål bagefter, da det så alligevel vil være for sent, for den, der glemte at køre forsvarligt.

Så meget om at køre forsvarligt,

men det jeg egentlig vil med denne artikel, er at gøre opmærksom på en anden og måske større årsag til de mange meningsløse ulykker og drab, nemlig om de, der har med disse skæbnesvangre jernbaneoverkørsler at gøre, har båret sig forsvarligt ad? For det er her tampen brænder. Det er rigtigt, at der er sat skilte, bomme og lyssignaler op, jeg ved også godt, at det er sjældent, at de ikke virker.

Men ingen regel uden undtagelse. Alt, hvad mennesker har med at gøre kan svigte – og gør det af og til. Blinklys kan få funktionsfejl, og mennesker kan glemme at slå bomme ned. Og det lærer jeg hver dag børnene i skolen, at det eneste, der gælder er, at I ser jer godt for, når I skal passere en jernbaneoverkørsel og det, hvad enten der er blinklys, bomme eller ingen af delene.

Det samme skal siges til alle motorførere, men meget få steder kan en bilist nå at se sig rigtigt for. De fleste steder er oversigtsforholdene langt fra gode. De er endog de slettest tænkelige. Hvor ofte ser man ikke enten huse eller høje, tætte hække anlagt helt ud til vejen, så det er komplet umuligt for en bilist at se blot få meter til nogen af siderne ved en sådan jernbaneoverskæring. Skulle man et sådant sted køre helt og fuldt forsvarligt over jernbanesporene, skulle man standse helt op og have en anden til at gå hen og se efter, om der kom et tog – og det er der ingen der praktiserer. Man kører det, man kalder forsvarligt, altså meget langsomt håbende på, at der ingen tog kommer. Inderst inde er man lidt angst, for man ved, at kom der virkelig et tog, var det sket. Derfor læser man de nu opsatte skilte: »Kørte De forsvarligt?« som lidt ironiserende, for kørte man forsvarligt? Ja, det gjorde man vel, det vil sige man kørte bare over med nedsat fart, men det havde ikke hjulpet, hvis toget var kommet brugsende i samme øjeblik. Og det får en til at tænke på, at det med for-

svarligheden skulle have om ikke en anden adresse, så dog en adresse mere, og der skulle det lyde: »Var den overskæring forsvarlig?« Og omgående ville vi kunne svare, at det var den ikke.

Man har altid lært, at det er bedre at forebygge, end helbrede (og her hjælper helbredelse som regel ikke, oftest er det helt sket), og at det gælder om at fjerne årsagerne til ulykken.

Hvorfor fjerner man ikke alle høje hække, huse, ja, alt, hvad der spærrer for udsynet langs jernbanelinier, hvor der er overskæringer, så meget, at enhver trafikant kan se til begge sider om der kommer et tog. Gør der det, kan han standse og bagefter kommet godt over overskæringen, når toget har passeret, nikke bejænde og tilfreds til skiltet: »Kørte De forsvarligt?«

Dette er kun hvad der skulle være en selvfølgelig ting, men bedst ville det være at nedlægge alle jernbaneoverskæringer, der er anlagt, hvor landevejstrafikken skal passere. Som det er nu, er det utidssvarende og meningsløst, den megen biltrafik vi har i dag taget i betragtning.

Nu er togene der, og få dem til at standse op for landevejstrafikken lader sig jo ikke gøre, selvom det måske nok var mere logisk og i hvert fald mere demokratisk, hvor det heder, at den enkelte må bøje sig for de mange. Men kan man ikke standse togene, hvor en gade eller landevej går på tværs, så kan man dog fjerne alt, der hindrer udsynet for en landevejstrafikant.

Agtpågivenhed og hensynsfuldhed er færdselens første, sidste og vigtigste bud. Det må også gælde for jernbanerne. Væk med de mange hække og huse ved enhver jernbaneoverskæring. Den dag det er sket, kan man med langt større ret, end i dag, spørge via et skilt på den anden side overkørslen: »Kørte De forsvarligt?«

Vagner Vermod,
overbetjent.

Samarbejdsudvalgene

Sammensætningen af samarbejdsudvalgene for hhv. hovedudvalget og distrikternes samarbejdsudvalg er således for perioden 1. januar 1962–31. december 1963.

Hovedudvalget:

Repræsentanter for styrelsen:

generaldirektør P. E. N. Skov (formand),
afdelingschef C. C. Hedegaard Christensen,
» N. C. D. Johnsen,
» L. Buus-Pedersen,
» S. C. C. Thorning Christensen,
distriktschef A. Kristensen og
» S. Haldbo.

Repræsentanter for personalet:

forretningsfører P. Madsen, D.J.F.,
sekretær E. Rasmussen, D.J.F.,
overtrafikassistent E. Svendsen, Jbf,
lokomotivfører E. Greve Petersen, D.L.F.,
håndværker Hjalmar Jensen, Fællesborg., DSB,
forretningsfører Julius Nielsen, D.A.S.F. og
kontorfunktionær H. Aa. E. Nielsen, H og K.

1. distrikt:

Repræsentanter for styrelsen:

distriktschef A. Kristensen (formand),
overtrafikinspektør A. J. P. Aarkrog,
overbaneingeniør J. Persson,
oming E. Hansen og
overmaskiningeniør G. J. Grønbæk.

Repræsentanter for personalet:

stationsbetjent J. Thisgaard Thomsen, D.J.F.,
trafikassistent O. H. Jensen, Jbf,
lokomotivfører K. B. Knudsen, DLF,
håndværker Leif Lantov, Fællesorg., DSB og
afdelingsformand B. Kjeldsen Laursen, D.A.S.F.

2. distrikt:

Repræsentanter for styrelsen:

distriktschef S. Haldbo (formand),
overtrafikinspektør T. W. Nielsen,
overbaneingeniør S. Due,
overmaskiningeniør A. E. C. Vogel og
oversignalingeniør K. V. V. Mathiesen.

Repræsentanter for personalet:

togfører J. P. Pedersen, D.J.F.,
trafikkontrollør E. Christiansen, Jbf,
lokomotivfører E. E. Tandrup, DLF,
håndværker P. H. Lamp, Fællesorg., DSB og
afdelingsformand Carlo Andersen, D.A.S.F.



Landsoplysningsudvalget

Kursus 1962

Dansk Lokomotivmands Forening afholder i ugen 1.–8. juni d.å. sit årlige kursus, der i lighed med de seneste kurser, vil stå åben for såvel tillidsmænd som ikke tillidsmænd.

Årets kursus vil blive et rent organisationskursus, hvor fællestitlen i samtlige grupper bliver »Tjenestemandforhold«.

Landsoplysningsudvalget mener herved, at have opfyldt et på tidligere kurser stærkt udtalt ønske om mulighed for fornyet gennemgang af de mange problemer, der ligger inden for tjenestemandsløvgivningen. Ydermere vil et rent organisationskursus med ensartede arbejdsopgaver i alle grupper, give større mulighed for ny tilgang af deltagere end ved tidligere kurser, hvor to af grupperne var »udvidede grupper« med de mange forskelligartede krav, der naturligt må stilles de, der deltog i disse.

Arbejdet i grupperne vil i øvrigt omfatte aktuelle tjenestemandproblemer som lønnings- og pensionsregler, tjenestetidsbestemmelser, funktionsregler, sygefradragsbestemmelser m.v., ligesom indlagte foredrag står i relation til kursusarbejde og vor daglige tjeneste.

Som nævnt, er kursus åben for alle foreningens aktive medlemmer, og det er således ingen betingelse, at man beklæder en post som tillidsmand for at kunne indsende ansøgning om deltagelse.

Deltagelse i kursus, såvel som ophold på ferie-hjemmet i den uge kursus varer, er vederlagsfri, og der udbetales alle kursister et beløb, svarende til ca. to dages ekstraordinær tjenestefrihed. Herudover vil tillidsmænd kunne påregne tre dages ekstraordinær tjenestefrihed af statsbanerne.

Ansøgning om deltagelse bedes tilsendt undertegnede snarest belejligt, og senest 15. marts d.å. Ansøgningen skal indeholde oplysning om navn, stilling og nøjagtig postadresse. Tillidsmænd bedes endvidere angive hvilke tillidshverv inden for afdelingen, de bestrider.

Udvalget anbefaler så varmt det overhovedet er muligt alle interesserede at søge dette kursus. Mange af de problemer den enkelte i det daglige har at slås med, vil blive gennemdrøftet, såvel i grupperne som gennem foredragene, og således give et betydningsfuld grundlag at bygge videre på i den daglige tjeneste.

Endvidere vil kursusugens ophold på vort skønne feriehus give hver enkelt deltager en oplevelse udover det almindelige. En oplevelse om det gode kammeratskab og stærke sammenhold, der op gennem tiderne har præget vor gamle organisation.

P. u. v.

Jørgen V. Christiansen,
Ormslevvej 69, Viby J.

DJIF's hobbyafdeling

Korrespondanceskak!

Enten man sidder i ledvogterhuset eller på en fjern landstation, enten man er beskæftiget i administrationen eller på vore værksteder, enten man er til søs eller »på skinner« – trænger man til en hobby, en beskæftigelse, der kan lede tankerne lidt væk, bort fra hverdagens trummerum.

Hvad er da naturligere, i hvert fald for de skakin-teressererede, end at vælge korrespondanceskakken? Den er en form for fritidsbeskæftigelse, der opfylder alle de krav, man stiller til en sund og interessant hobby; og så giver den sine udøvere »fuld valuta for pengene« ved siden af, at den er lærerig.

Under Danske Jernbaners Idræts- og Fritidsforbund har vi vor egen landsomfattende korrespondanceturnering i skak, hvor kun jernbanemænd deltager! I de tre år, den har eksisteret, har den allerede spændt sit net udover hele landet, men vi vil gerne delagtiggøre endnu flere i de glæder, der er forbundet ved at dyrke K-skak.

Der spilles i klasserne 1., 2., 3. og 4. i grupper af fem deltagere. Alle vindere af 1. klasse spiller een gang årligt om vort mesterskab. 4. klasse er udelukkende for nybegyndere. Det koster pr. turnering 15,- kr. at deltage; er man i forvejen medlem af en forening under DJIF, dog kun 10,- kr., heraf går $\frac{3}{4}$ til præmier.

Interesserede bedes snarest tilmelde sig, eller skrive efter yderligere oplysninger hos:

Oktl. E. Vognsen, Struer. (Voldgade 39, 1., Struer).
Hvk. B. Rasmussen, Ctv. Århus. (Fuglsangsalé 104).
Otass. A. H. Iversen, Skjern. (Bredgade 77).
Teksp. E. Wissendorf Jensen, Ng. Syd. (Hjulby pr. Aunslev).
Tbtj. Aa. Johansen, Kbh. H. (Hvidovregade 43 B, Hvidovre).
Sfyrb. A. P. Jensen, Helsingør. (Kongensgade 17).

Enhver tilmeldelse må indeholde: Navn, adresse samt hvilken klasse, der ønskes spillet i. Indskuddet 10,- kr. (15,-) kan sendes til turneringslederen E. Vognsen, Voldgade 39, 1., Struer, postkonto 14184, og oplysningerne kan gives på modtagertalonen. Grupperne starter, så snart der er tilmeldt 5 mand i de resp. klasser.

Forhåbentlig kan vi i den nærmeste tid byde mange nye spillere velkommen i vore rækker, og så er vi næsten sikre på at beholde dem; thi vort motto, der passer så godt som noget er:

Een gang K-spiller – altid K-spiller!

Joh.



Tak

En hjertelig tak for venlig deltagelse ved min mands, F. C. Jespersen, død og bisættelse. Særlig tak til lokomotivfører P. Busk for venlig bistand og talen ved bisættelsen.

Kristine Jespersen.



Forfremmelse til lokomotivfører i 15. lkl. efter ansøgning ifølge opslag pr. 1-2-62.

Lokomotivførerne (12. lkl.):

J. V. R. Jørgensen, Esbjerg, i Esbjerg.
E. P. Schjødt, Århus, i Århus.
F. J. Nielsen, Århus, i Århus.
V. A. F. Hansen, Fredericia, i Fredericia.
S. A. G. Hermann, Fredericia, i Fredericia.
A. K. Poulsen, Esbjerg, i Esbjerg.
V. C. B. Møller, Fredericia, i Fredericia.
A. H. Pedersen, Fredericia, i Fredericia.
N. Juel, Fredericia, i Fredericia.
A. G. Sørensen, København Gb., i København Gb.
G. A. Rasmussen, København Gb., i København Gb.
O. Christoffersen, København Gb., i København Gb.
W. L. V. Andersen, København Gb., i København Gb.
J. A. Sindahl, København Gb., i København Gb.

Overgået til lokomotivfører i 12. lkl. efter ansøgning pr. 1-2-62.

Lokomotivfører (15. lkl.):

N. Kristensen, Fredericia, i Fredericia .

Forflytninger efter ansøgning pr. 1-2-62.

Lokomotivførerne (15. lkl.):

A. S. K. Rind, Fredericia, til Århus.
H. Haldbro, Padborg, til Århus.
O. Hare, Padborg, til Århus.

Dødsfald blandt pensionister.

Pensioneret lokomotivfører:

E. L. C. Mathiesen, Gl. Jernbanevej 43, 2., Valby, er afgået ved døden.
H. M. J. Høyer, Aagade 25, Ålborg, er afgået ved døden den 21-1-62.

MEDLEMSLISTEN

Optaget som medlem pr. 1-1-62.

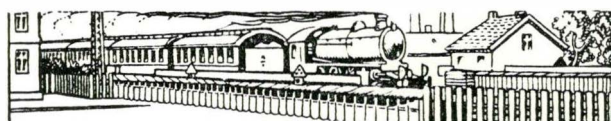
Lokomotivmedhjælperaspiranterne:

Jørgen Hansen, Korsør.
Henry E. M. Madsen, Korsør.

Overgået som ekstraordinære medlemmer pr. 1-2-62.

Pensioneret lokomotivfører:

C. S. J. Høbo, Peter Hjortsvej 20, 1., Valby.
J. R. J. From, Enghaveplads 25, 4., København V.
Th. G. Pedersen, Gl. Hobrovej 24 st. tg., Randers.
Hans Enevoldsen, Sønderborggade 4, 3., København Ø.
J. E. Petersen, Jyllandsgade 44, Struer .



SØNDERBORG

... De spiser godt og billigt på

K.F.U.M.s restaurant og pensionat

i Sønderborg, Løkken 28

Telefon 2 29 12

ARENDT THIESEN

Isolator

Finsensgade 5 . Sønderborg . Telf. 2 48 31

Alt isoleringsarbejde udføres
Tilbud gives uden forbindelse

Skandinavisk KAFFE

Sønderborg

K. P. Maletzki

Bageri - Conditori - Cafe

Bestilling modtages paa alt bagværk
Dybbølgade 17 . Sønderborg . Tlf. 21804

Harry Hemmingsen

Tapetserer-Sadelmageri-Autopolstring
St. Raadhusgade 13, Sønderborg, tlf. 22576

EHLERS KAFFE

Perlegade 70 - Sønderborg

Drøjhed

Fylde

Smag

A. ANDRESEN

St. Raadhusgade 4 - Telf. 2 33 49 - Sønderborg

Anerk. ortopædisk skomagermester

Salon »madame«

KAJ JØRGENSEN - Perlegade 88 - Sønderborg - Telf. 2 49 05

- Den moderne salon for de moderne damer -

ALS HUSHOLDNINGSSKOLE

Vollerup St. v. Sønderborg

3 og 5 måneders kursus i husholdning, syning og tilskæring fra 4. maj og fra 6. august. - Statstilskud kan søges.

Plan sendes gerne.

Johanne Hansen

Kunstige tænder

Fru K. THOMSEN

St. Raadhusgade 11 - Sønderborg

Villy Rasmussen

MURERMESTER

Lundbyesgade 19 - Sønderborg - Telf. 24397

Vi giver gerne tilbud på alt murerarbejde - Nybygninger og ombygninger

RANDERS

E. D. Christensens Eftf.

MOGENS HJORTH LARSEN

aut. el-installatør

Lille Voldgade 12-14 - Randers - Telf. 2579

En sikker forbindelse til alt elektrisk

Chr. Rasmussen's Møbeletablisement A/S

VESTERGADE 14 - RANDERS - TLF. 685 (flere linier)

SLAGELSE

CARL ANDERSENS EFTF.

Tilbud på nybygning - Blyindfattede ruder, autoruder isættes

ring til 520212 - så kommer glærmester

Ejner Jensen & Sønner - Jernbanegade 8 - Slagelse

Ved køb og salg af ejend. eller villa ret da henvendelse til

VIGGO HANSEN

Statsexm. ejendomsmægler

Slotsvænget 20 - Slagelse - Telf. 52 42 07

HANS HANSEN & SIGURD HANSEN

Murermestre

Slagelse - Telefon 52 09 72 og 52 22 96

Spec.: Hulrumsisolering med Rockwool

HERNING

N. C. JENSENS EFTF.

Jes Øst-Jacobsen

URMAGER OG GULDSMED

Telefon 507 HERNING

Stort udvalg i ure, guld og sølv . Reparationer udføres



Hammerum Herreds
Spare- og Laanekasse

- gå først i

IMPORTØREN

Østergade 20 . Herning . Telf. 2555



SØNDERBORG

ALSGADES
24747
TAXI

SØNDERBORG

Centralværkstedernes Marketenderi

Da Marketenderierne i Centralværkstedet og Remiserne drives af Fællesorganisation D.S.B. og Dansk Lokomotivmandsforening, anbefaler vi Benyttelsen af disse.

Driftsudvalget.

N. URBAN SØRENSEN
SLAGTER
Altid 1. Kl. Varer
NYBORG - Tlf. 111, 2 LIN.



- i det lange løb vil De synes bedst om
ALBANI PILSNER

AARHUS

D. S. B.
kører altid i
Haandværkerforeningens
Restaurant og Selskabslokaler
Aarhus Tlf. 2 02 33

Aarhus inventar- & møbesnedkeri

Saltholmsgade 6 . Aarhus . Telefon 3 16 17
Inventar efter opgave



Viby Maskinstrikkeri
W. O. Ankerstjerne - Tlf. 41706
Strikkeri . Væveri
Gulvklude, karklude, håndklæder m. m.

Møbler - Inventar anbefales

Laurits Thomsen
Ny Munkegade 40, Aarhus, Tlf. 26854

»**Spirella**« Fruerne anbefales vor individuelle måltagning til korset, hofteholder og busteholder hos »Spirella« korsetiere

Fru C. Frederiksen - Michalsengade 4. 1ste
Aarhus - Telefon 2 40 16

S. Bendtsen & Co.s Eftf. Telefon Aarhus 23720
Skræderforretning Leverandør til DSB
Skræderi og konfektion Ryesgade 27. Aarhus Uniformer af enhver art leveres

Anker Kristensen
*Vulkanisering
Nyt autogummi*
Vester Alle 25 . Tlf. 2 73 96
Privat » 7 11 93

STRUER

Aut. El-Installatør
Peter KORSGAARD Jensen
Struer . Telf. 50 453

HJORTSHØJ

MEJLBY TURISTBUSSE

HANS V. JENSEN
Husk vore nye luksusbusser - Selskaber fra 15 til 100 personer befordres i egne busser i såvel ind- som udland
Postadresse: Mejlbj pr. Hjortshøj
Tlf. Todbjerg 133 kalde-nr. 9 86 11

ULBJERG

ULBJERG  **Ande Ismejeri**
Ost i fineste kvalitet eter
VIBORG TLF. ULBJERG 50

KALUNDBORG

N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering
Tlf. Kalundborg 280

VARE-MESSEN
BUUR-NYDSEN
Sengeudstyr, Gardiner, Hvidevarer
Kalundborg - Tlf. 426

Kalundborg
Fællesbageri

Fiskehus nr. 1

Viktor Nielsen
Tlf. Kalundborg 659
Altid friske Torske- og Rødspettefilet'er samt Fiskefars.
Leverandør til Feriehjemmet.

Spis mere OST,
ring så kommer Fallesen
Leverandør til Feriehjemmet
Tlf. Kalundborg 1029

Fa. **KJÆR** 
CHRISTENSEN

Rubjerg Alle 7 . Telefon 503 og 520 . Lev. til feriehjemmet

NYBORG

Forlang!

**Carlsminde
øl og vand**

**NYBORG DAMPVASKERI
OG TRI-RENSERI**
Kemisk Tøjrensning
Telefon 54

NØRREGADES KIOSK
Nørregade 9. (Alfred Johansen) Tlf. 261
Alt i
Dag- og Ugeblade, Tobak og Spiritus

C. Knackstredt Tlf. Nyborg 550
Spec.: Kranse, Buketter, Planter og Potte-Kultur. *Direkte salg fra Drikhus.* Ingen Butiksleje - derfor billigste Priser.

Windsor Nørregade 20
Telf. 18 11
Herre- og Drengkevipering

FREDERICIA

TEATERKROEN

Prinsessegade 8 - Fredericia - Telefon 558

- er altid et besøg værd -

BOGTRYKKERIE
Nørrebrogade 5, Fredericia
A. Petersen . Tlf. 1014
Alle arter tryksager til små priser
Festsange - Telegrammer

Nørreport Cykleforretning

Magnus Madsen
alle reparationer udføres
Fredericia - Tlf. 1456

MARIBO

K. C. DUE
Telefon Maribo 277

*Autoriseret
elektro installatør*

Tøjhuset

Herreekvipering
Gothersgade 2 . Fredericia
Tlf. 1095

AABYHØJ

Plantesalg -
Stort udvalg af grønne og blomstrende planter, sammenplantninger af blomster, kranse og meget andet. NB. Bestilling på plante-skoleartikler modtages.
Åben søndag formiddag.
Gartneriet „Rosenkilde“
Arnegaardsvej 54, Aabyhøj, ved Tøusparken, telf. 5 84 26