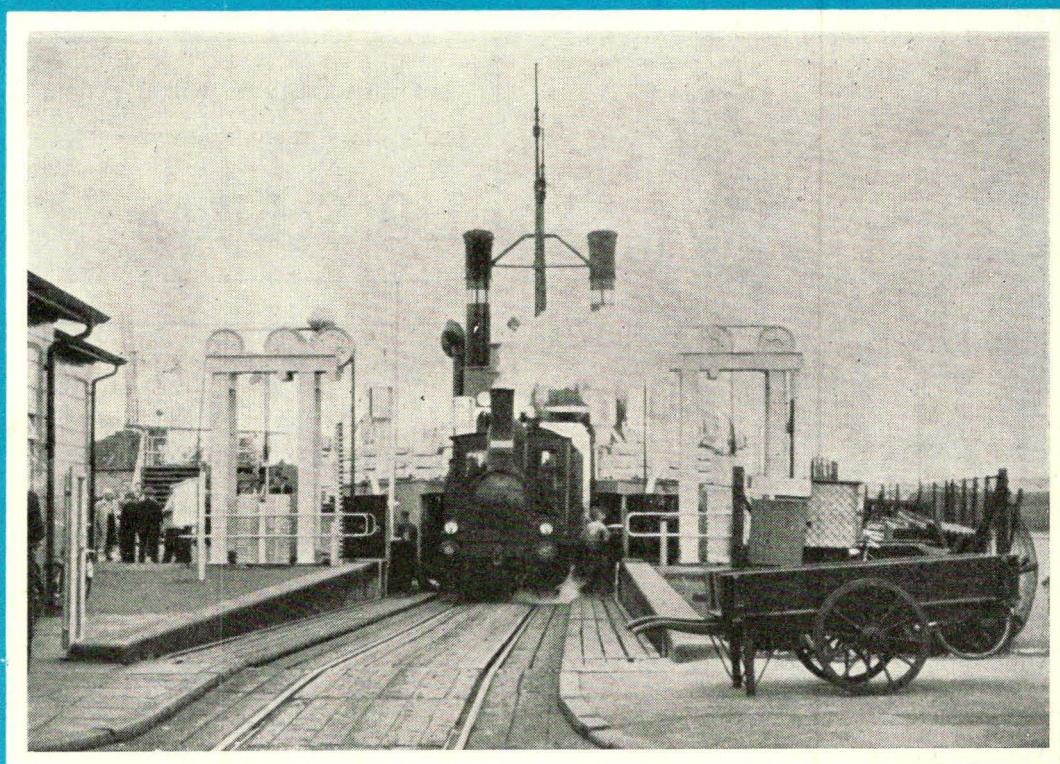


DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

NUMMER 15 · 5. AUGUST 1957 · 57. ÅRGANG



Husk jernbaneorganisationernes egne forsikringsforeninger

FIONETTE

Regnfrakker

Ligeså **UUNDVÆRLIG**
jernbanen er for trafikken er



Statsanstalten for Livsforsikring

Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V

Har De tonen?



Den friske, milde læskedrik fra Tuborg

HB

forbrugernes
egen
virksomhed

HOVEDSTADENS BRUGSFØRENING



Vesterbros Ligkistemagasin

Chr. F. Christensen
Enghavevej 31
Telefon: Eva 1404

Begravelse og Ligbrænding
besørges paa bedste
og billigste Maade

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

Uden Udbetaling



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

10 Maaneders

FAMILIE-KONTO

J. ALBERTSEN

NØRRE FARIMAGSGADE 68-70

Husk: Den høje Stue

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

Uniforms-skrædderi, målkonfektion, skrædderi

Spørg om vort ny kontosystem

I. B. Schilder

Nørregade 7
København K

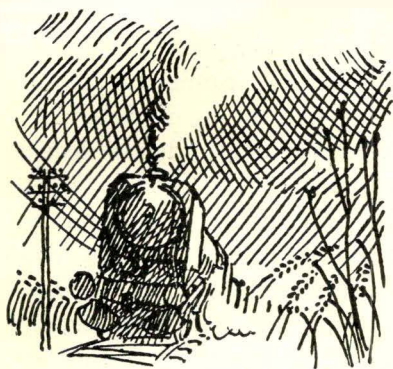
SPAR BRÆNDELSE
OG OPNÅ EN BEHAGELIG
KONSTANT TEMPERATUR
MED

Danfoss

**TERMOSTATISKE
RADIATORVENTIL**

Tal med Deres varmeinstallatør –
han ved alt om radiatorventilen!

- ✱ Sparer brændsel
- ✱ Giver konstant temperatur
- ✱ Er regulerbar
- ✱ Sikrer mod frostskaeder



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 15 - 57. ÅRGANG

5. AUGUST 1957



Indhold:

Afstanden er ikke stor	227
De svagføres tur til Feriehjemmet	228
Nordisk nyt - Danmark	228
Som sardiner i dåse	229
I Norge bygges jernbaneskole ..	230
Hjælp - vi drukner i papir	231
73 millioner personbiler	231
Skattens mønt	232
Orientekspressen	233
Om træthed og pauser under arbejdet	234
Nogle gamle drenge	234
Fra medlemskredsen - Feriehjemmet	235
Kooperationen	235
Uheldsforsikringsforeningen	236
Udenlandsk interesse for dansk arbejderkooperation	237
Under DLF	237
Afdelingsudflugter	238
Personalialia	238
Dødsfald	238
Medlemslisten	238

Forsidebillede:

*Der trækkes i land fra færgen
i Helsingør.*

(Foto: Lkf. E. G. Nyegaard, Gb.).



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.

Afstanden er ikke stor

For nogen tid siden berørte vi her i bladet spørgsmålet om en samling af jernbaneorganisationerne. Industriforbundstanken er ikke af ny dato og derfor heller ikke vores opfindelse. Den er ofte fremme til debat inden for fagbevægelsen og i flere lande - heriblandt vore naboer - er den gennemført på en særdeles tilfredsstillende måde for de organiserede. For nogle landes vedkommende er det sket efter mange forudgående forhandlinger og flere års samarbejde mellem de organisationer, der har fælles interesser og derfor fundet det fagligt og økonomisk fordelagtigt at skabe en større enhed, medens andre, det gælder f. eks. lande, der var direkte impliceret i den sidste verdenskrig, efter det store ragnarok simpelt hen fandt hinanden i den større samling. For de sidstes vedkommende er samlingen endog mere effektiv, idet den omfatter samtlige de organisationer, der har fælles interesser, enten fordi de har samme arbejdsområde og arbejdsgiver eller indtager samme stilling i samfundet, som tjenestemand eller løst antaget. Effektiviteten i disse lande er måske ikke så bemærkelsesværdig. Det er jo en kendt sag, at når nøden er størst, er der også større tendens til samling.

Naturligvis er der problemer i forbindelse med en reorganisering. En omlægning af et mangeårigt system fremkalder givetvis visse forhold, der ikke finder sin løsning fra dag til dag, men de vanskeligheder, der melder sig er til gengæld næppe større, end at de kan overvindes også hos de danske organisationer, men naturligvis må viljen være tilstede, og det må være tilfældet i samtlige organisationer, der kan være tale om i forbindelse med en sammenslutning.

For jernbaneorganisationerne er afstanden fra den nuværende ordening med fire organisationer til en samling til een organisation i virkeligheden slet ikke så stor, som nogle vil gøre den til. Ganske vist kan der fremsættes forskellige modargumenter, afvekslende alt efter tiden og den bestående situation, men det bortforklarer ikke kendsgerningen om det allerede gennemførte meget snævre samarbejde.

På grundlag af vort sidste indlæg om dette spørgsmål har Jernbaneforeningens nu afgående formand, overtrafikassistent M. S. Lyngesen, på foreningens delegeretmøde blankt afvist tanken med henvisning til, at såfremt den gennemførtes ville Jernbaneforeningens medlemmer blive dårligere stillet økonomisk set. Dette argument er ikke alene nyt, men har også en svag for ikke at sige slet ingen forbindelse med realiteterne. Thi er påstanden rigtig, er der et eller andet galt med den eller de linier, vi inden for jernbanemændene har fulgt gennem mange år.

Med henblik netop på at opnå det bedst mulige for den enkelte ansatte, uanset stilling og tjenestested, har jernbanemændene oprettet forskellige kooperative sammenslutninger. Vi behøver blot at nævne »Vejlekassen«, Den gensidige Uheldsforsikringsforening, Forsikringsagenturforeningen og sidst - men derfor ikke mindst - Jernbaneorganisationernes Marketenderiudvalg. Alle disse institutioner bygger på reglen om, at jo bedre vi holder sammen, og jo flere vi er, jo bedre bliver resultatet. Og ingen har gennem de mange år været i tvivl om, at vore koopera-



Trafikråd for Stor-København

I følge dagspressen ser det nu ud til, at trafikministeren vil søge forslaget om Stor-københavns fremtidige trafiktilrettelægning forelagt ved den nye folketings-samlings begyndelse.

I første omgang tages der sigte på at få oprettet et trafikråd, som skal give indstilling og forslag til løsning af trafikproblemerne i København og omegn med virkninger til forskellige byer på Sjælland. Rådet skal ikke have nogen overmyndighed, idet det bliver folketetinget, som kommer til at tage stilling til forslagene, der udarbejdes som lovforslag af trafikministeren.

Trafikreformerne bliver vel nok af stort omfang, ikke mindst er det spændende at se, hvorvidt man går ind for tunnelbane eller ej i forbindelse med aflastning af det store trafikpres, der er i Københavns centrum, og som vil blive værre og værre med årene, såfremt der ikke sættes effektivt ind.

Et er naturligt at udarbejde forslag, noget andet er disses økonomiske rækkevidde ved virkeligt afhjælpende foranstaltninger. Der skal nok tårne sig vældige forhindringer op, når modstående interesser tager stilling til forslagene, og som tiden går, bliver projekterne vel dyrere og dyrere; men en sådan skæbne er jo almen i et demokratisk samfund, hvor man snakker om tingene.

Prøvekørsel med MY 1201

Ved nøje samarbejde mellem flere danske firmaer er fremstillet det første diesellokomotiv af type MY, som nu, efter at have forladt Frichs værksteder, har været til en række prøve-kørsler på strækninger i 2. distrikt.

Efter disse skal de nu indsættes i daglig drift, og statsbanerne stiller de bedste forhåbninger til deres ydeevne, således at de skal opfylde de krav, som stilles til dem.

Lokomotivet har ved prøve-kørslerne kørt godstog på 1000 tons, ilgodstog på 600 tons samt eksprestog på 300 og 500 tons. Under prøve-kørslerne, hvor man også var oppe på en hastighed af 143 km/time, er tilbage-lagt 3000 km.

tive sammenslutninger har været af en uvurderlig betydning for jernbanemændene. Her har vi ved fælles hjælp kunnet række en hjælpende hånd, når det har været påkrævet, og vi arbejder stadig ud fra de grundprincipper, som var bevæggrundene til deres oprettelse, og som er det samme, der danner det bærende i organisationernes faglige arbejde. Vil man ikke fuldt ud anerkende en sammenligning mellem arbejdet i disse institutioner og arbejdet i det daglige inden for organisationerne, kan man til gengæld ikke afvise en udvidelse af samarbejdet med frygten for, at en enkelt organisations medlemmer vil blive økonomisk dårligere stillet. Hidtil har de eksisterende foreninger, vi er fælles om, virket modsat og dermed i den rigtige retning. Skal der derfor bygges på erfaringerne er det fremsatte modargument dårligt underbygget.

Det bliver ikke bedre, hvis vi går videre og ser på den faglige del af jernbaneorganisationernes arbejde. Til næste år passerer vi 10-års dagen for Fællesudvalgets oprettelse. Det er ikke noget langt åremål for en forening, men dog tilstrækkeligt for at vurdere dens betydning. Også her er der vist almindelig enighed om, at jernbanemændene i 1948 tog et skridt i den rigtige retning. Under en fælles ledelse – ligesom i de kooperative foreninger – er sager af fælles interesse blevet behandlet dels i det siddende arbejdsudvalg, dels i Fællesudvalget, og under nødvendige forhandlinger i generaldirektoratet eller i distrikterne har arbejdsudvalget været organisationernes forhandlingsudvalg. De fire jernbaneorganisationer er selvfølgelig repræsenteret såvel i arbejdsudvalg som i fællesudvalg.

Heri ligger i virkeligheden een organisation under een ledelse, og den står ikke efter 10 års forløb uden at kunne præsentere resultater. Tværtimod! – Der ligger i dag et ikke ringe antal afsluttede sager repræsenterende gode fremskridt for medlemmerne i samtlige organisationer. De opgaver, udvalget har påtaget sig, har stort set omfattet alle de problemer, der nu engang melder sig blandt jernbanemænd. Herudfra kunne drages den konklusion, at der ikke er nogen grund til at ændre ved det bestående, men det er givet, at det allerede eksisterende kan yderligere udbygges med en forenkling af administrationen og en endnu bedre arbejdsform end den, der anvendes i dag.

Tiden kræver større og større samling og det gælder også til de opgaver jernbanemændene skal løse. Hvorledes en forbedring af et gennemprøvet og påbegyndt system skulle få økonomiske konsekvenser for en enkelt organisations medlemmer har vi ærligt talt vanskeligt ved at få øje på.

De svagføres tur til feriehjemmet

Det forberedende arbejde med tilrettelægning af arrangementet for de 50 svagføre, der skal nyde godt af et 8-dages ophold på Feriehjemmet er nu i fuld gang. Ligesom sidste år vil der blive hentet gæster på den anden side Storebælt, og vi vil ikke alene invitere århusianere, men også trængende fra Nyborg, Viborg, Alborg og Frederikshavn. Det er hensigten stadig at udvide det antal byer, hvorfra gæsterne inviteres.

Som sardiner i dåse

Den 30. juni 1948 betød en kritisk milepæl i New Yorks historie – det var nemlig sidste dag, storbyens 7 millioner passagerer kunne køre i undergrundsbane for 5 cents. Rasende protester løftede sig fra togenes trofaste klientel, da det blev bekendtgjort, at man for første gang i banernes 44-årige udvikling så sig nødsaget til at hæve taksten fra 5 til 10 cents. Undergrundsbanernes 5-cents-takst var efterhånden – ligesom amerikanernes berømte kop kaffe – blevet en tradition, og i visse retninger hænger yankeerne lige så meget om traditioner som vi andre.

Men skæbnen ville det nu således, at taksten fra og med den 1. juli 1948 var 10 cents, og dermed fordobledes indtægterne for banernes ledelse, mens udgifterne var steget næsten tilsvarende. For det koster jo en net lille sum at holde de 13.000 tog i gang hele døgnet rundt. 39.000 funktionærer er beskæftiget ved New Yorks undergrundsbaner, heraf er de 4450 konduktører, 3250 togførere, mens 12.000 reparerer og vedligeholder vogne og spor, resten arbejder i administrationskontorerne, på stationerne og andre steder.

7 millioner New York'ere benytter sig daglig af de tre hovedlinier, – de fleste af dem to gange om dagen til og fra arbejde, resten om aftenen i teatertiden. Langt den største del af passagererne betaler deres »dime« uden at snyde, men blandt de 2½ milliard mønter, som årligt ruller ned i banernes tælleapparater, ligger der altid tusinder af udenlandske mønter eller små runde stykker letmetal.

Selv om der daglig er 13.000 tog til at befordre alle disse passagerer, kan det ikke undgås, at disse i myldretiden bliver klemte aldeles flade som den nok så bekendt dåsesardin. I stedet for at stille sig i kø, farer hele sværmen af ventende passagerer ind gennem de brede døre, og situationen minder fuldstændigt om kvægflokke i vild panik for at undslippe en præriebrands knasende flammer.

En New Yorker-journalist skrev for kort tid siden: »Hvis kvæg på gennemrejse blev behandlet på samme måde, ville sagen hurtigt blive taget op af selskabet til dyrenes beskyttelse«.

Den typiske subway-passager finder sig i denne uanstændighed mindst to gange om dagen på hverdage eller 50 gange om måneden. Statistikken – som i U. S. A. nærmest er en gud – viser, at gennemsnits-New Yorkeren tilbringer 10½ fulde døgn om året under jordens overflade.

Det er selvfølgelig ikke alle stationer, der fylder lige meget i de grådige togs maver. En af de fedeste bidder for banernes ledelse er stationen Times Square, i hjertet af storbyens forlystelseskvarter. Ved slutningen af 1955 havde tælleapparaterne på de forskellige perroner her indbragt ca. 100 millioner 10-center eller ca. 70 millioner kr.

Eftersom New York er en by, der er på tæerne hele døgnet rundt, kører dens subways uafbrudt, selv om der naturligvis er færre tog om natten. Fra midnat til kl. 5 morgen suser togene afsted med 12–20 minutters mellemrum. I myldretiden om morgenen og igen om aftenen behøver man blot at vente

3–4 minutter, i de mellemliggende timer og i aften-timerne inden midnat ca. 8 minutter.

Da man jo ikke opnår noget ved at se ud ad vinduerne i en undergrundsbane, er passagererne tvunget til at vende blikket indad og betragte alle de mange fornøjelige reklamer eller deres ofte mindre fornøjelige medmennesker. I de tidlige morgentimer kan de deles i to lejre – den sovende og den læsende. Mange føler sig lokket af hjulenes rytmiske slag over skinnerne til at tage en lille lur som en forlængelse af nattesøvnen, mens andre mener, at de bør tage deres daglige dosis af enerverende verdensnyheder, og intetsteds på jorden reklameres der så ihærdigt for nervemedicin og for hovedpinetabletter som i New Yorks subway.

Når passagererne forlader toget, efterlader de som regel deres aviser på sæderne, og hver måned samler personalet 128 tons avisepapir op af de 6000 vogne og 1999 perroner eller fisker dem op af 4588 affaldsspande. Ledelsen sælger det hele for 147.000 kr. årligt, selv om det koster den i lønninger 30 millioner kr. for at samle det op. Men de 28 millioner kommer ind igen ved koncessioner for tyggegummi- og chokoladeautomater på perronerne og ved udlejning af reklamerubrikker i vognene og på stationsvæggene.

Aviser er iøvrigt ikke det eneste, togpersonalet finder glemt eller bortkastet. Alt lige fra hårnåle til kontrabas'er bliver bragt ind på kontoret for fundne sager, men uparrede handsker og paraplyer er de mest almindelige genstande. Under krigen indbragte årlige auktioner af fundne sager over 42.000 kr., – nu derimod er tallet dalet til 28.000. Forklaringen er den, at uafhængte paraplyer betaltes med 70 kr. dusinet på et tidspunkt, hvor der var mangel på disse genstande, mens de i dag går for 19 kr.

Hvem skulle tro, at togpersonalet finder noget så ejendommeligt som forlorne tænder? Selvfølgelig taber folk ikke deres skattede gebis uden videre ud af munden, men personalet fortæller, at masser af mennesker går med deres gebis i lommen en stor del af tiden, og når de trækker et lommetørklæde frem, følger gebisset uforskyldt med.

Men hvordan i alverden kan noget menneske være så fraværende at glemme sit træben eller et par krykker eller en barnevogn, – eller en slange i sprit? Ikke desto mindre dukker disse ting af og til op på kontoret for fundne sager.

En af de ting, som aldrig viste sig på kontoret, var 11.700 dollars, 82.000 kr. i kontanter, som en forhandler af brugte automobiler tabte i et tog.

En mængde mennesker anvender en masse tid på at finde anledning til kritik og fremsætte forslag til forbedring. Det hyppigste forslag er anskaffelsen af en buffet-vogn om morgenen, således at den travle kontormand kan få den kop kaffe, han aldrig får tid til at drikke, inden han går hjemmefra. Men ledelsen er bange for, at han blot skal spille den.

En hel del passagerer udtrykker ønsket om at få specielle rygevogne, men det strenge forbud mod tobaksrygning i togene eller på perronerne har ikke en skygge af chance for at blive ophævet. Enhver

kan forestille sig omfanget af den katastrofe, som en ildebrand i de underjordiske tunneler ville betyde. Mere fornuftigt er forslaget om at få særlige vogne til mødre med barnevogne, som i trængslen er en sand forbandelse for medpassagererne.

To kendte New York-opfindere har anbefalet bakteriedræbende lamper overalt i tog og på stationer, et kæmpemæssigt støvsugearrangement til at rense luften for støv samt sammenfoldelige sæder, således at alle passagerer ville blive tvunget til at stå op og dermed skaffe mere plads til hinanden.

New York's subway-system er verdens største bybanenet. Det består af 37 linier, som daglig ruller hen over 300 km spor. Dertil kommer utallige sidespor til rangering og dobbeltspor, og hvis man lægger alle underjordiske spor sammen, vil man få det imponerende tal 1095 km! Den længste køretur for en dime (10 cents) indenfor The New York Metropolitan Areal (svarende til Storkøbenhavn) er ca. 45 km – eller som fra Rådhuspladsen til Helsingør.

Selv om New Yorks undergrundsbane kan prale af at være verdens største, så er den dog langt fra den ældste, idet London ligger 40 år forud. Det er heller ikke den mest moderne, for både Moskva og

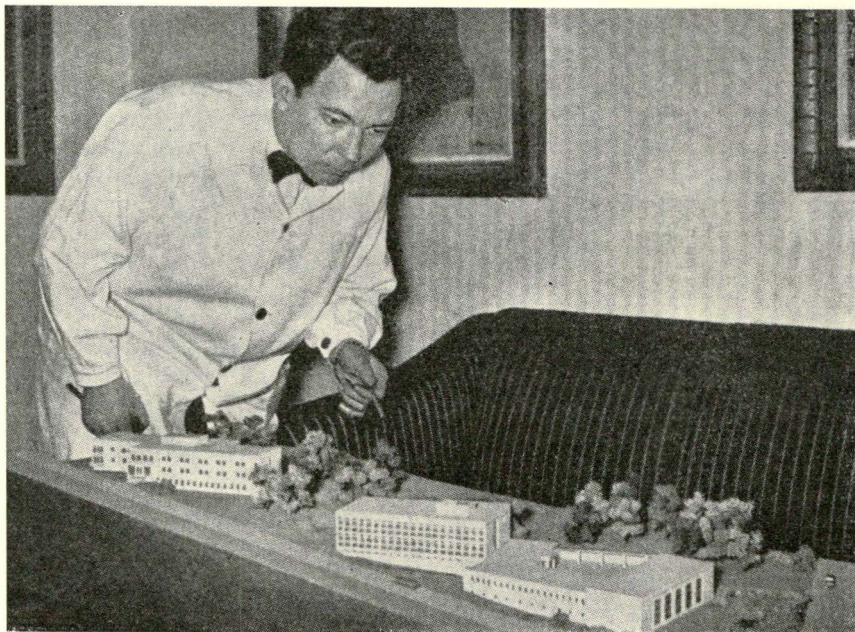
Buenos Aires kan fremvise langt elegantere baner. Ligeledes er den heller ikke den mest snavsede, – noget, man nok kunne fristes til at tro, når man ser det griseri af flåede aviser, tygegummipapir og sammenkrøllede konvolutter, som almindeligvis hersker suverænt i New Yorks subways – Glasgows undergrundsbane slår dem allesammen i denne noget uheldige retning.

De første eksperimenter med undergrundsbaner i New York City blev foretaget i slutningen af 1860'erne, da man borede en tunnel 312 fod lang under Broadway fra Warren til Myrray Street. I 1870 var arbejdet fuldført, og den ingeniør, der havde ledet det, blæste en vogn fuld af passagerer fra den ene ende til den anden ved hjælp af en enorm pneumatisk vifte.

Den første regulære subway-service blev åbnet i 1904, da 27.000 embedsmænd og honoratiores fik en gratis køretur gennem en 14 km lang tunnel fra rådhuset til 145. gade. En reporter skrev dengang om begivenheden: »Mænd sloges, sparkede og skubbede som vanvittige for at komme med«.

Tilsyneladende er situationen den samme den dag i dag!

I Norge bygges jernbaneskole



Model af skolen og kollegium.

Man kan blive rigtig godt misundelig, når man studerer planerne for opførelse af en jernbaneskole i Norge. Det projekt, man efter besværligheder med at finde grund til, har fremlagt, vil koste 5 millioner kr. at virkeliggøre, hvortil yderligere skal lægges omkostningerne til inventar og undervisningsmateriale; men så bliver det både en hensigtsmæssig og æstetisk bygget skole, der skal rumme fremtidig teoretisk uddannelse af norske jernbanemænd.

Skolens placering bliver Oslo i et område ved V. Aker kirke, og grunden, der i forvejen er vel-signet med træer, vil blive tildannet til parkmæssig udseende. Sandelig en stærk forandring fra den nuværende tilstand med skolens placering i en baggård.

Af NSB's blad »Vårt Yrke« fremgår det, at skolen foruden 13 normalklasseværelser og 3 specialklasseværelser vil komme til at rumme vestibule med ekspedition, bibliotek, en kontorfløj med skolebestyrerens og sekretærens kontorer, lærerværelser, garderobe, spiserum m. v., gymnastik- og foredragssal. Under lærerfløjen er etableret et rum til modeljernbane. Til skolen opføres et kollegium, hvor elever, der ikke på anden måde får ordnet deres boligforhold, kan bo. Der bliver 85 sengepladser, fordelt på lige mange enkelt- og dobbeltværelser. I denne bygnings underste etage indrettes selskabsrum og spisesal beregnet til 180 personer.

Skolen bliver opført i armeret beton uden luksuspreg, men iøvrigt solidt og moderne udstyret.

Hjælp – vi drukner i papir!

En sag, der angår os alle

Afdøde professor Karl Larsen har fortalt en lille oplevelse, som han havde engang for mange år siden, da han henvendte sig i et eller andet tysk ministerium angående et mindre anliggende. »Jeg blev høfligt modtaget af en typisk tysk embedsmand«, fortæller han, »og jeg kunne straks se, at jeg med min ligegyldige forespørgsel blev til en »sag«, der nu skulle beskrives, gennemgås, drøftes og arkiveres i ministeriets arkiv for bestandig«.

Vi drukner i bjerge papir, som opbevares i årevis til ingen – eller næsten ingen – nytte. I ministerierne bliver papiret benævnt »sager«, i firmaerne er det »bilag« eller korrespondance, i hospitalerne er det »journaler«, i organisationerne »overenskomster« eller »sager« og i de private hjem er det »attester« eller regninger samt blade, aviser og tryksager. Og så er det værste endda slet ikke nævnt: De offentlige arkivers pligt til at »opbevare« *alle* tryksager (i flere eksemplarer) fra de mest ligegyldige til de allervigtigste.

Aviserne er et kapitel for sig. Statistikerne fortæller, at der blot til en eneste søndagsudgave af en større avis medgår en mindre skov af træstammer. Det er altså ikke alene kul og olie, der vil slippe op i denne verden i løbet af et par menneskealdre, men også skovene, som vi bruger til papir. Radioen er en storartet undtagelse – den bruger næsten intet papir. Tænk om alle dens millioner ord hver dag skulle arkiveres!

I Amerika har man undersøgt, hvor mange procent af arkivmaterialet, der faktisk blev benyttet igen indenfor et tidsrum af 18 måneder. Det viste sig at være 5 procent. Ud fra disse erfaringer har man nådeløst tømt administrationens kæmpemæssige arkivkældre. De overflødige »bilag« blev tonsvis kørt til papirmøllen.

Desværre forbyder lovgivningen i de fleste lande en sådan tilintetgørelse af arkivalier. Der er fastsat frister for opbevaringen af »handelsbreve«, regninger og andre bilag i lovgivningen. Nogle steder 2 år, andre steder 3 eller 5 år, endog 10 år. Man har beregnet, at papirbjerget fra et middelstort firma i løbet af 10 år omfatter mindst 10 millioner »bilag«, der i højden, hvis de stabledes oven på hinanden, ville svare til Eiffeltårnets højde 3½ gang. Hertil kommer omkostningerne. Opbevaring i 10 år af et stykke papir i kvarf-format er beregnet at ville koste fra 1 til 5 øre. Det betyder atter, at omkostningerne alene i de 10 år løber op i titusinder af kroner. Det er ikke underligt, at kontorpersonale- og funktionærstanden i antal vokser mere end nogen anden stand. Amerikanerne påstår, at medens den egentlige produktion i løbet af de sidste 10 år kun har bevirket en stigning i arbejdskraften på 3 procent, er funktionærernes antal steget med 45 procent, og der findes i Amerika i øjeblikket flere mennesker beskæftiget i kontorer end ved landbruget. Automatiseringen vil yderligere uddybe denne kløft.

Man er forlængst blevet klar over, at al admini-

stration har en af dens væsen hidrørende tendens til at vokse. Man kan ikke indrette noget kontor med blot een mand. Snart skal han have en kontordame til at bistå sig samt holde orden bl. a. i »bilagene«. Og så ruller lavinen videre, nogle steder hurtigt, andre steder langsommere. Men den ruller.

Hvad kan der gøres?

Det mest rationelle er naturligvis at kaste alt overflødigt papir bort – helst i papirmøllen, så det påny kan komme ud som papir. Men som nævnt forbyder lovgivningen dette, når der er tale om papirer, der kan »få betydning«. Juristerne drøfter, om opbevaringspligten bør være 2, 3 eller 5 år eller mere. Under trykket af den offentlige mening går de nødtvungent med til at reducere tidsfristerne, men det forslår ikke ret meget.

Under forsøget på at komme ondt til livs har man mange steder taget sin tilflugt til *mikrofilm*. Det er en løsning af papirproblemet og af pladsproblemet. Bilagene fra et middelstort firma gennem 10 år vejer 19.000 kg. Hvis de mikrofotograferes kan de rummes på 1000 film à 30 meters længde og med en samlet vægt af 200 kg. Mikrofotograferingen koster også penge, men de moderne fotoapparater kan præstere mellem 1000 og 5000 optagelser i timen. Fordelene ved mikrofotograferingen er i mange retninger meget betydelig.

De 19.000 kg papir, som optages på film, ville kræve en lagerkælder på mindst 150 m², og der kræves adskillige funktionærer til at holde orden i dette papirbjerg. De 10 mill. bilag fylder på film så lidt, at de kan arkiveres i to specials skabe med 1 m² grundareal. Og der kræves højst en enkelt funktionær til at holde orden i sagerne.

Især i banker er mikrofilmene en stor fordel. Der foreligger mange beregninger over besparelser i en storbank ved hjælp af mikrofilm. Store arkivbygninger overflødiggøres, og ekstra mandskab ligeledes. Omkostningerne ved arkivering på denne måde reduceres altså betydeligt.

Vi lever i »papir-alderen«, men det ender med, at vi kvæles under papir-bjerget.

C. L. S.

73 millioner personbiler

I hele verden – Sovjetunionen, Østeuropa og Kina ikke medregnet – fandtes der i 1955 73 millioner personbiler, d. v. s. 73 pct. mere end i 1948 og næsten dobbelt så mange som i 1938. Af lastbiler, varevogne og busser fandtes der i 1955 19,75 millioner, d. v. s. 56 pct. mere end i 1948 og to en halv gang så mange som i 1938. Ikke mindre end 76 pct. af samtlige personbiler og 58 pct. af lastbiler og busser hørte hjemme i USA, henholdsvis 17 pct. og 26 pct. i Europa.

Skattens mønt

Afdøde V. Buhl, der var statsminister i befrielsesregeringen, formede i sin tid sætningen »betal din skat med glæde«, men lad os blot være ærlige og tilstå, at når sætningen citeres i disse dage, er det som regel med en undertone af ironi.

Hvor venner og kolleger mødes, fejler det sjældent, at talen falder på den nylig udsendte skattebillet, og uvægerlig ender det med en beklagelse over de stadig stigende skatter.

I samtalen bliver som regel også nævnt skatteligningen, og det må erkendes, at arbejdere og tjenestemænd har grund til beklagelse, når man ved, at lønmodtagerne i realiteten må betale mere i skat end visse andre grupper i samfundet, hvis indtægter ikke er så nemme at kontrollere som lønmodtagernes.

Det hævdes af eksperter, at det er meget betydelige beløb, der unddrages skatteligningen (mellem to og tre milliarder kr.), og om det skyldes glemsomhed eller manglende evne til at regne, kan man jo filosofere over, men hvorom alting er, så er det jo uretfærdigt, at lønmodtagerne skal betale forholdsvis mere end andre til de fælles udgifter, hvilket i realiteten bliver tilfældet.

Det er i den forbindelse meget interessant at erindre, hvad en skattedirektør i et andet land engang svarede en journalist på spørgsmålet om, hvorledes direktøren var indstillet over for en skærpet kontrol med selvangivelserne, som efter jorunalistens mening ikke blev udfyldt helt i overensstemmelse med loven og profeterne.

Direktøren svarede, at han ikke var uenig i, at kontrollen burde skærpes.

Det havde i flere tilfælde undret ham, at folk med universitetsuddannelse i store stillinger med virkelig gode indtægter for adskilliges vedkommende fuldstændig havde glemt de almindelige elementære skolekundskaber, nemlig at læse deres eget modersmål og regne med jævne regningsarter. De pågældende kunne ikke svare på ganske simple spørgsmål anført i selvangivelsen, og de kunne ikke regne til rigtigt facit af for eksempel 12 gange 2000, ligesom de heller ikke kunne lægge to eller tre tal sammen, især ikke, hvis de forskellige tal stod i en bankbog.

Om det samme er tilfældet i vort land med hensyn til vanskelighederne med at læse og regne ved den tid, selvangivelserne skal skrives, kan man kun gisne om, men vi må håbe, at de eventuelle glemsomme og de, der har vanskeligt ved at regne, kan findes efter vedtagelsen af loven omhandlende en skærpet kontrol af befolkningens samlede indtægter.

En revision af hele skattelovgivningen har været på tale i flere år, og som bekendt er vor nuværende finansminister en ivrig talsmand herfor.

I diskussionen herom har været nævnt begrebet skat ved kilden, således at skatten fradrages ved lønudbetalingen, og det lyder umiddelbart tiltalende. Det er forøvrigt kendt andre steder i verden. Spørgsmålet er, om det er det helt rigtige, thi det udvikler sig jo nemt derhen, at lønmodtagerne kommer til at yde mere end folk i andre erhverv med

flydende indtægter, som småhandlende, tjenere og deslige.

Tjenestemænd og andre lønmodtagere er selvfølgelig interesseret i en retfærdig lovgivning på dette område, og hatten af for Kampmann, hvis det lykkes at nå målet.

Det er givet, at stat og kommune skal have indtægter for at svare til deres forpligtelser over for hele befolkningen, men det er et vrangbillede af et demokrati, hvis nogen bevidst søger at unddrage sit bidrag til de fælles udgifter.

Skatten og pristallet.

En af den sidste tids foreteelser er den forhøjelse af forbrugsafgifterne, der er vedtaget i forbindelse med andre love, og hvis samlede formål er at begrænse forbruget af hensyn til landets valutasituation.

Forbrugsafgifter kommer ind under begrebet indirekte skatter og bliver indregnet i pristallet, der som bekendt er bestemmende for antallet af reguleringsstillægsportioner og dermed lønregulerende.

De sidste forhøjelser skal dog holds uden for pristallet og vil derfor ikke få indflydelse på pristallets stigning.

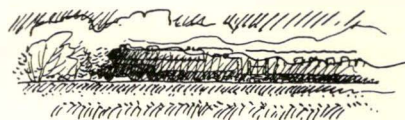
Nu må det erkendes, at når forbrugsafgifternes forhøjelse tilsigter at begrænse forbruget, ja, så er det sund fornuft at holde dem uden for pristallet, thi ellers er der ingen mening i det. Man kan ikke først forhøje og bagefter udbetale kompensation, så er vi lige vidt. Men når dette er erkendt, må det samtidig gøres klart, at pristallet har mistet sin betydning som retningsvisende for reallønnen for tjenestemændenes vedkommende.

Nu har pristallet som regulator for tjenestemændenes lønninger af mange kloge mænd været betegnet som noget meget værdifuldt, ud fra den betragtning, at reallønnen stadig blev fastholdt, selv om kompensation for prisstigninger kom nogen tid efter, at stigningen var sket. Men spørgsmålet er, om betragtningen i det hele taget er rigtig. Som udviklingen har formet sig, har det vist sig, at hver gang arbejdere og tjenestemænd har fået nogle kroner mere i løn, er priserne igen forhøjet, således at lønningerne stadig kom haltende bagefter.

Dette problem er også taget op til debat inden for den faglige arbejderbevægelse, og det er givet, at den nusiddende lønningskommission også vil komme til at beskæftige sig med det.

Vi tjenestemænd har tillid til de repræsentanter, vi har valgt ind i kommissionen. Det er erfarne og kloge mænd. Men der må utvivlsomt findes en anden form for regulering af tjenestemændenes lønninger end den, der har eksisteret hidtil.

S. Suneson.



Eventyrets og mystikkens tog – Orientekspresen

Helbefarne jernbanefunktionærer og den øvrige betjening, der til stadighed arbejder i Orientekspresen, lader sig vanskeligt forbløffe af noget som helst. I Europas ældste og mest sagnomspundne langdistance-jernbanetog er det ekstraordinære forlængst blevet daglig kost.

Orientekspresens flunkende blå vogn, der tre gange om ugen passerer jerntæppet for at forbinde Vesten med Østen, kan ligesom i gamle dage på hver 77-timers tur ad den 3400 kilometer lange strækning mellem Frankrig og Tyrkiet opvise stof til adskillige »gysere«.

I de snart 75 år dette fabeltog er løbet gennem Europa, har det i Frankrig været kendt som »mysteriernes tog«. Det har været skuepladsen for sne-se af spændende bøger og film, hvoriblandt romaner af Carol Reed, Alfred Hitchcock, Agathe Christie, Graham Green og adskillige andre berømte forfattere.

Ligesom i disse bøger har Orientekspresen også i virkeligheden befordret alle optænkelige slags passagerer: spillere og smuglere, diplomater og femmes fatales, finansmænd og spioner. Det er ikke helt galt, når man siger, at dette togs passagerliste uden smålig skelen er skrevet ud af Europas politikartoteker og af den aristokratiske Gotha-kalender. For tiden følger Orientekspresen tre forskellige ruter gennem Europa. Den berømteste af dem er den rute til Tyrkiet, der går gennem Simplon-tunnelen i Schweiz, via Venezia, Triest, Zagreb, Belgrad, Sofia til Istanbul – det gamle Konstantinopel. Denne rute kaldes, som enhver kriminalroman-sluger vil kunne fortælle, Simplon-Orient-Ekspressen. Den anden af de berømte Orient-ekspresser går fra Paris til Warszawa og Budapest gennem Centraleuropa. Det tredje tog, der er kendt under navnet Arlberg-Orientekspresen, går fra Paris til Bukarest via Arlberg-tunnelen i de østrigske alper, Innsbruck, Salzburg, Wien og Budapest.

Det var i dette tog – i Halleintunnelen lige uden for Salzburg i Østrig – at kaptajn Eugen S. Karpe, De forenede Staters marineattaché i Rumænien, mødte sin pludselige og uforklarlige død i februar 1950 – et af efterkrigstidens største europæiske mysterier.

Karpe, der var en nær ven af Robert A. Voegler, den amerikanske forretningsmand, der blev dømt i Ungarn for sabotage og spionage, men senere igen frigivet, fandt sin død, da han faldt eller blev skubbet ud af toget, mens det rasede frem for fuld fart.

Togfunktionærer, der før har været ude for lignende tilfælde, har fastholdt, at han umuligt kan være faldet – men at han må være blevet myrdet, og politiet og de militære autoriteter, der undersøgte sagen, var tilbøjelige til at nære samme opfattelse. Intet kunne imidlertid bevises, og Karpes død står stadig opført under rubrikken »uopklaret« i de interesserede landes politijournaler.

Et ligeledes uopklaret Orientekspres-mysterium drejer sig om en uidentificeret englænder, der ka-

stede sig i døden fra et af togets vinduer mens det jog frem over en høj bro, som førte hen over en dyb kløft i de schweiziske alper.

I årene før den anden verdenskrig, da de mahognibeklædte, plydsbetrukne kupéer i Orientekspresens vogne var det sidste skrig i europæisk jernbaneelegance, benyttede kongelige personer fra mange europæiske lande regelmæssigt toget. Kong Michael af Rumænien, kong Georg af Grækenland, kong Gustaf af Sverige, kong Alfonso af Spanien, hertugen af Windsor og mange andre fyrstelige personer var hyppige passagerer.

Det var under denne periode, at kong Boris II af Bulgarien, en fanatisk lokomotivelsker, nu og da sprang op på Orientekspresens maskine og førte den over grænsen til sit rige.

Også mange indiske maharaja'er har gennem mange år foretrukket Orientekspresen på deres rejser mellem Østen og de europæiske storbyer. Gamle funktionærer på Istanbultoget mindes endnu maharaja'en, der hyrede en særlig vogn til at transportere syv kvinder fra hans harem fra Tyrkiet til Paris. Alle kvinderne var unge og meget smukke, fortæller en konduktør, som var med toget ved denne lejlighed. Flere af dem var europæere. De bar allesammen et tyndt slør og havde en lille diamant anbragt på højre side af næsen og en anden diamant i højre øreflip. Også berømte kunstnere yndede – navnlig i mellemkrigsårene – at rejse med Orientekspresen, og man kunne komme ud for en oplevelse som at høre Lily Pons og Grace Moore synge arier i deres kupéer i samme vogn.

Under den sidste verdenskrig var al transeuropæisk trafik på Orientekspresens linier standset. Efter krigen har togene atter løbet efter den faste køreplan, men en betydelig del af den elegance, der tidligere prægede disse tog, savnes nu. Borte er f. eks. brusebadene, som tidligere hørte til det faste luksusudstyr.

På Simplon-Orient-Ekspressens berømte Istanbul-rute, som den er i dag, går kun een vogn helt igennem til Tyrkiet tre gange om ugen, – og så er det endda ikke alle, der kan foretage den gennemgående rejse med dette tog. Amerikanerne kan det f. eks. ikke, for de må ikke sætte deres ben i Bulgarien, som toget passerer igennem. Hvis en amerikaner skal fra Paris til Istanbul og vil rejse pr. jernbane, må han tage til Nis i Jugoslavien, forlade Orientekspresen der og gøre en omvej gennem Grækenland før han via Saloniki kan nå til Tyrkiet.

Men selv om Orientekspresens formidable luksus er forsvundet i de senere år, hviler der dog stadig over passagererne dette skær af fornemhed og mystik, som alle tider har skabt en særlig atmosfære omkring dette tog, og en erfaren iagttager, som forleden overværede Orientekspresens ankomst til Paris, ramte ikke helt ved siden af, da han sagde: »Hver eneste passager i dette tog har et mystisk punkt i sin fortid og et dunkelt i sin fremtid.«

Om træthed og pauser under arbejdet

Det bør være en vigtig opgave i enhver rationelt ledet virksomhed at drage omsorg for, at arbejdere og funktionærer ikke bliver unødigt trætte under arbejdet. For det første ligger det i virksomhedens egen interesse, og for det andet bør der naturligvis tages menneskelige hensyn i videst muligt omfang.

Træthed opstår som bekendt, når der kræves mere energi ved et organs virksomhed, end der står til rådighed. Der optræder herved en forstyrrelse i den del af stofskiftet, der leverer energien, og der dannes træthedsprodukter, som hæmmer forløbet af den normale funktion.

Overdreven eller ensidig træthed kan bekæmpes på to fronter: For det første må årsagerne findes, og disse må afhjælpes ved bedre tilpasning af arbejdsgangen, ved at undgå hede og overlast, ved godt og rigtigt lys på arbejdspladsen, ved bekæmpelse af støj, ved den rette temperatur i lokalet, ved hensigtsmæssige arbejdsbevægelser, ved godt værktøj og gode hjælpemidler og ved en god omgangstone i virksomheden. For det andet må virkningerne af træthed bekæmpes ved passende pauser og en rimelig adgang til kaffe, te, mælk eller lignende i pauserne.

Som man ser, er der mange og vidt forskellige årsager til træthedens opståen, og de må bekæmpes hver for sig på den mest hensigtsmæssige måde.

Mange pauser i arbejdet.

Efter de hidtil indhøstede erfaringer er en uafbrudt arbejdstid på fire timer ikke at anbefale. Det har vist sig, at man ikke kan holde sin høje præstation på samme niveau igennem fire hele timer. Der vil indtræde træthed forinden, og ydelsen vil synke eller kvaliteten af arbejdet mindskes. Det har da også vist sig, at hvis virksomheden ikke selv sørger for pauser i en fire timers uafbrudt arbejdsgang, vil arbejderne selv på den ene eller anden måde sørge for sådanne pauser. Derfor er fastsættelsen af officielle pauser i virksomhedens interesse.

Især hos kvinder har det vist sig, at selv bevidstheden om en forestående kort afbrydelse i arbejdet virker stimulerende. To gange to timers arbejde med en mellemliggende kort pause kan lettere klares end fire timer ud i et træk.

Ved transport af tunge byrder har det endog vist sig, at den bedste præstation kan opnås, når pauserne udgør 57 pct. af arbejdstiden og det effektive arbejde kun 43 pct.

1. Pauser ved legemligt arbejde.

Disse må fastsættes forskelligt alt efter arbejdets sværhed. Flere korte pauser er bedre end få længere. Pauserne skal indlægges, når trætheden begynder at melde sig. Indtagelsen af drikke eller et ganske let måltid er en fordel.

2. Pauser ved legemligt monotont arbejde.

Legemligt monotomt arbejde kræver større pauser end mere afvekslende arbejde. Flere korte pauser med adgang til motion er bedst.

3. Pauser ved åndeligt monotomt arbejde.

Her har det vist sig at være bedst at indskyde små pauser på 10 minutter med adgang til »mellemmad« samt motion og udluftning af lokalerne.

I mange virksomheder har en pause på 10–15 minutter om formiddagen samt om eftermiddagen vist sig at være hensigtsmæssig. Arbejderen har der ved lejlighed til at forlade arbejdspladsen og hvile sig lidt ude i fri luft. Desuden har han mulighed for at indtage mad eller drikke under gode hygiejniske betingelser, hvilket især er af vigtighed for arbejdere med hårdt arbejde eller arbejdere i meget varme rum.

Endvidere kan nævnes følgende hovedregler:

En solid frokost giver ringere træthed og større ydeevne, men et alt for kraftigt middagsmåltid virker lammende. Flere mindre måltider i dagens løb giver større ydeevne end et par store måltider. –

Praktiske erfaringer i forbindelse med videnskabelige undersøgelser har givet til resultat, at korrekt indlagte hvilepauser, der er i nøje overensstemmelse med den menneskelige organismes funktionelle love, bidrager heldigt til at sætte præstationerne i vejret på en sund og naturlig måde – uden at drive rovdrift på arbejderens sundhed.

C. L. S.

Nogle gamle drenge

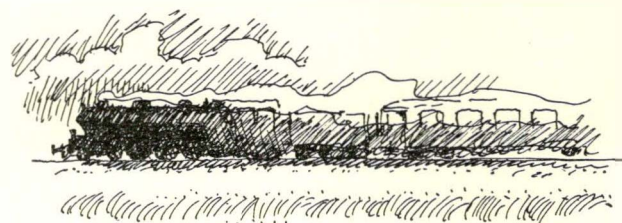
Enkelte af onkel Sams sønner er temmelig sejlivede at dømmе efter en notits i ITF-journal, der udgives af Internationalt Transportarbejder Forbund.

I henhold hertil foretog bestyrelsen for de amerikanske jernbanemænds pensionskasse ved udgangen af året 1956 en undersøgelse for at få klarlagt, hvor gamle de ældste pensionister egentlig var, og man kom da til det resultat, at ti af dem var over 100 år.

Nogle af dem blev interviewet, og den mest bemærkelsesværdige var en, der var fyldt 101 år. Da han blev opsøgt på sin bopæl, var han ikke hjemme, han var gået ud for at skyde egern, en ret yndet sport i visse egne af USA, og det viste sig, at han uden briller kunne skyde og efter eget udsagn også ramme. Ligeledes var han i stand til at læse uden briller, hvilket må siges at være godt skuldret af en mand i den alder.

På spørgsmålet om han ikke fiskede, svarede han: »Næ, det har jeg ikke tålmodighed til, og desuden bliver jeg øm og stiv i knæene af at sidde stille, så jeg kan bedre lide at gå rundt med mit jagtgevær«.

S.



Feriehjemmet

I D. L. T. af 20. juli d. å. var der skrevet en udmærket artikel om vort dejlige feriehem. Jeg er også enig med H. B. i, at lokomotivmandsstanden vil yde sit bedste for, at der kan vedblive at være ro og idyl om denne skønne perle, som alle lokomotivmænd kan få såvel gavn som glæde af.

I artiklen blev der ganske flygtigt nævnt lidt om Klintebo, der nu er tilbudt foreningen til købs. Her er det jeg vil sige: Skal det fortsat vedblive med den idyl, som er om vort feriehem i dag, så må H. B. lade Klintebo ude af tankerne, da jeg ellers er bange for, at roen og idyllen da vil forsvinde, og i stedet vil der komme uro om denne perle, og noget sådant må ikke ske.

Efter hvad jeg erfarer kører feriehemmet med underskud den dag i dag, og efter min mening burde dette hjem efter 35 års forløb kunne bære sig selv, men det kan det altså ikke. Derfor må vi ikke købe Klintebo, da vi så sikkert får to ejendomme, som giver underskud, og det kan foreningen ikke forsvare.

Lad os derimod sætte alt ind på at få feriehemmet til at bære sig selv, førend man tænker på investering af flere penge på noget, som vi ikke har brug for foreløbig. Hvorfor skulle Klintebo være bedre egnet til oplysningsarbejde m. m. end feriehemmet; det kan ikke være tilfældet. Vi må meget hellere lægge centralvarme ind i feriehemmet, end vi må købe Klintebo. Bliver der først lagt varme ind på hjemmet, da kan det bruges over en længere periode, end tilfældet er nu, og så var der måske chance for, at underskuddet ville falde, og ligeledes blive billigere for medlemmerne at holde ferie der, for eftersom det er vort eget, og vi har været ejer af det gennem 35 år, er det ærlig talt ret kostbart for en familie med 3 børn at feriere på feriehemmet i otte dage.

Nej, kære H. B., lad Klintebo fare og se i stedet at få noget mere ud af feriehemmet, for det må og kan lade sig gøre.

Nu da Klintebo var nævnt i D. L. T. havde det været rart, om der havde stået noget mere desangående, f. eks. købsprisen, låneforholdene og hvad en omforandring vil komme til at koste; men det kan være, at vi så kommer op på så svimlende tal, at H. B. ikke tør nævne dette.

Spørgsmålet køb af Klintebo har jo krav på at komme til urafstemning, og da vil jeg råde samtlige medlemmer til at stemme imod, da jeg er bange for, at Klintebo vil gøre mere skade end gavn.

L. S. A.

Med ovenstående indlæg føler man sig hensat til årene omkring 1920. Akkurat på samme måde fremsatte de tvivlende den gang forskellige betragtninger, uden at det helt stod ledelsen klart, hvad det var, der mentes. Vi er heller ikke klar over, hvad L. S. A. mener med, at roen og idyllen forsvinder. Hvorfor skulle den det? Det er dog lokomotivmændene selv, der vil erhverve. Er du i dag enig med dem, der tvivlede i 1920?

Feriehjemmets drift giver ikke underskud. Vi holder

hjemmet i en standard, der efter vor opfattelse svarer til de krav lokomotivmændene stiller. Vedligeholdelsen af bygningerne kræver derfor mere, end tilfældet måske er tilsvarende steder, men det var man klar over i 1920-1922, derfor blev andelene sat til kr. 120,00, de er ikke forhøjet siden. Pensionsprisen er i dag for den familiestørrelse, du nævner, tre gange prisen i 1940. - Hvorledes med lønningerne eller feriegodtgørelsen, der har været et argument fra organisationerne under forhandlingerne om det midlertidige og særlige løntillæg. Udtrykket »kostbart ophold« er overdrevet.

Der kan intet nævnes om de forskellige forhold vedr. »Klintebo«, da der ikke er optaget realitetsforhandlinger. Men hvorledes kan du opfordre til at stemme imod, når du er så uvidende? Vi andre påtager os endog ikke en opfordring til det modsatte. Vor stillingtagen må afvente, til vi er kommet dybere ind i sagen.

Enhver oplysning i bladet kan være til skade for dine forhandlere i denne sag. Hvorfor skal vi tvinges hertil, når du var deltager på formandsmødet.

Red.

Nødvendigt at kooperationen kommer helt ind på livet af fabrikationen og engros-distributionen

I en artikel i Det kooperative Fællesforbunds tidsskrift »Kooperationen« fornylig peger De samvirkende Fagforbunds formand, *Eiler Jensen*, på en række af de problemer, som den erhvervsøkonomiske udvikling stiller arbejderbevægelsen over for. Det hedder således bl. a. i artiklen: »Vi ser ude i det private erhvervsliv, hvorledes der sker en stadig stigende økonomisk sammensmeltning, og hvorledes de store koncerner slår de små erhvervsdrivende ud« - og på baggrund heraf stiller De samvirkende Fagforbunds formand nogle af de krav op, som kooperationen fremover formentlig må skulle imødekomme. Det hedder således videre i artiklen: »Det bliver sikkert nødvendigt, at kooperationen i fremtiden i langt, langt højere grad end tidligere kommer helt ind på livet af fabrikationen og engros-distribueringen, hvis vi skal gøre os noget som helst håb om effektivt at bekæmpe monopolerne.«

Om de konkrete opgaver, som kooperationen må tage op, hedder det videre: »Jeg tror faktisk, at det er muligt efterhånden at skabe en sådan forståelse for kooperationen, at man samtidig skaber den tillid, som der nødvendigvis må være, for at lønmodtagerne af deres indtjening vil lade nogle af deres småpenge investere for til gengæld at få andel i de nye ypperlige goder, som teknikken har skabt. Ting, som ikke bør være museumsgenstande eller rariteter forbeholdt en lille gruppe. De nye ting, som kun bliver fremskridt, når de kan erhverves af den store befolkning. Det gælder fotografiapparater, knalserter, scooter, radioer, fjernsyn, stålvaske, moderne komfurer, køleskabe og således fortsat en linie fremover for alle de nye forbrugsgoder, der vil komme. Forbrugsmasserne får i dag som regel kun andel i disse nye ypperlige ting mod at betale temmelig store avancer, d. v. s. at de i rigelig grad udbyttes. Derfor skulle forbrugermasserne selv kunne skabe en kooperation som var i stand til at skaffe disse ting frem på markedet til priser, der let kunne komme til at ligge mange procent under de nugældende.«

Den gensidige Uheldsforsikrings-Forening for D. S. B.s personale

Den gens. Uheldsforsikrings-Forening for D. S. B.s personale afholdt den 7. maj 1957 ordinært repræsentantskabsmøde i København med følgende

dagsorden:

1. Protokol fra repræsentantskabsmødet 1956.
2. Beretning og regnskab for driftsåret 1955-56.
3. Forslag til ændring af præmietarif.
4. Valg i h. t. vedtægtens § 10.
5. Forslag til protokoltilførsel.
6. Fastsættelse af lønninger m. v.
7. Eventuelt.

Mødets ordstyrer, forretningsfører P. Madsen, erklærede mødet for lovligt indvarslet og bød alle de fremmødte velkommen.

Alle repræsentanter var mødt.

Til sekretær valgtes overtrafikassistent E. Svendsen.

Pkt. 1. Protokollen fra repræsentantskabsmødet 1956, der var udsendt til samtlige repræsentanter, blev enstemmig godkendt.

Pkt. 2. Forretningsføreren, sekretær J. K. F. Jensen, udtalte, at driftsåret 1955-56 udviste en mindre medlemsfremgang end året forud. Foreningens medlemstal var ved årets begyndelse 8555, og efter afgang, udmeldelse, slettelse af 75-årige pensionister m. v. havde vi ved årets slutning 8.603 - en nettofremgang på 48 medlemmer.

Uanset, at DSB's personaleantal er for nedadgående, finder styrelsen alligevel denne fremgang for lille. Der havde været en betydelig bedre tilgang blandt de nyantagne i 1. distrikt end i 2. distrikt, hvilket beroede på, at man i 1. distrikt mere systematisk fik det nyantagne personale i tale. En tilsvarende ordning for 2. distrikts vedkommende var ønskelig. Iøvrigt måtte styrelsen fastslå at det kneb meget med at få Jernbaneforeningens unge medlemmer til at melde sig ind i Uheldsforsikringsforeningen. Dette var i sig selv mærkeligt, når man tog i betragtning, at de fleste hørte til den billige fareklasse.

De 8.603 medlemmer fordelte sig i de 3 fareklasser således:

Fareklasse I: 989.

 » II: 1942, heraf 620 pensionister.

 » III: 5672.

Fælles for de 3 fareklasser var, at langt det overvejende antal medlemmer havde dagpengeforsikring fra 4. dagen.

Den samlede forsikringssum for død og invaliditet udgjorde i september kvartal 1956 hhv. 26.059.000 og 42.744.000 kr.

Der var i årets løb udtrådt 407 medlemmer, de fleste på grund af dødsfald, en ikke ringe del ved afskedigelse og glædeligvis kun ganske få efter ønske fra de pågældende.

Det viste sig, at stadig flere ønskede at forblive forsikret efter afgang med pension, hvilket også er årsagen til, at styrelsen på et senere punkt på dagsordenen vil fremsætte forslag om fortsat forsikring også efter det fyldte 75 år.

Efter sædvane var langt de allerfleste skadesager afsluttet med udbetaling af dagpenge, ialt 52.175 kr. Af dødsrstatninger havde der kun været 3, og i 17 tilfælde var der udbetalt invaliditetserstatning med ialt ca. 16.000 kr.

Nogle skadesager var afgjort kulancemæssigt, og i få tilfælde havde man måttet afvise skadeanmeldelser på grund af manglende oplysninger m. v.

Voldgiftsretten havde været i brug i et enkelt tilfælde, hvor styrelsens afgørelse var blevet stadfæstet.

Skadeudvalget havde afgivet erklæring om, at der ikke var bemærkninger at gøre til de truffe afgørelser.

Driftsregnskabet for regnskabsåret 1. december 1955 -31. november 1956 balancerede med 211.652,41 kr., og overskuddet på 39.478,12 kr. var overført til reservefondet. Formuen udgjorde 341.178 kr.; dog måtte bemærkes, at foreningens obligationer var optaget til kurs pr. 1. november 1956.

Beretning og regnskab blev enstemmigt vedtaget.

Pkt. 3. Forslag til ændring af vedtægtsafsnittet:

»Præmietarif« skyldtes, at statsbanernes lønningsbogholderi skal omlægges til hulkortsystem, hvilket medfører månedlig opkrævning af præmien i stedet for kvartårlig. Ændringen vil medføre en mindre forhøjelse af satsene, som desværre er nødvendig, da beløbene skal fordeles med lige store andele for hver måned.

Præmietariffen vil herefter blive således:

	For hver 1000 kr. ved død	For hver 1000 kr. v. invaliditet	For hver 1 kr. i dagpenge fra 4. dag	For hver 1 kr. i dagpenge fra 22. dag
Fareklasse I:	kr. 0,05	kr. 0,05	kr. 0,20	kr. 0,10
» II:	» 0,05	» 0,10	» 0,35	» 0,10
» III:	» 0,10	» 0,15	» 0,40	» 0,15

Ved tegning af forsikring fastsættes en mindstepræmie på kr. 2,40 pr. år (20 øre pr. måned).

Der kan ikke tegnes højere forsikring end

10.000 kr. ved død

20.000 kr. ved invaliditet og

5 kr. i dagpenge.

Præmierne opkræves månedvis gennem indeholdelse i lønnings- eller pensionsudbetalingen.

Med hensyn til tidspunktet for de nye satsers ikrafttræden ville styrelsen så vidt muligt foranledige, at dette skete senest 3 måneder forinden, igennem bekendtgørelse i de 4 jernbaneorganisationers fagblade, men det sker ikke, før DSB's lønningsbogholderi går over til hulkortsystemet.

På forespørgsel fra repræsentantskabet oplyste forretningsføreren, at ændringen ville medføre en merindtægt på 20.000 kr. årlig, som egentlig var mod styrelsens ønske. Formodningen om, at fareklasse II fik en relativ ringe forhøjelse i forhold til fareklasse I var ikke rigtig, men hertil kunne siges, at fareklasse II ved en tidligere lejlighed havde fået en forhøjelse af dagpengepræmien, uden at de øvrige fareklasser var undergået nogen ændring.

Herefter blev ændringen enstemmigt vedtaget.

Pkt. 4. Følgende valgtes:

Forretningsfører: Sekretær J. K. F. Jensen.

Styrelsesmedlem: Lokomotivfører E. Greve Petersen.

3. medlem af styrelsen. Maskinarbejder Hj. Jensen.

Kasserer: Billetkasserer P. From Hansen.

Stedfortræder for styrelsen: Overtrafikassistent E. Svendsen.

Formand for repræsentantskabet: Forretningsfører P. Madsen.
 Næstformand for repræsentantskabet: Rangerformand N. Meldgaard Kristensen.
 Revisor: Stationsforstander F. Remfeldt.
 Revisorsuppleant: Værkmester H. K. Henriksen.
 2 medlemmer til skadeudvalget: Togfører N. J. Olsen og lokomotivfører S. Suneson.
 Suppleant til skadeudvalget: Banebetjent N. A. Jensen.
 Formand for voldgiftsretten: Overkirurg, dr. med. Hans Wulff.
 Medlemmer af voldgiftsretten: Overtrafikkontrollør Carl Andersen og rangerformand N. Meldgaard Kristensen.
 Suppleanter for voldgiftsretten: Værkmester H. K. Henriksen for Carl Andersen og overportør N. Kolding for N. Meldgaard Kristensen.

Pkt. 5. På styrelsens vegne fremsatte forretningsføreren følgende forslag:

»Repræsentantskabsmødet 1957 beslutter, at den i 1943 vedtagne aldersgrænse på 75 år for pensionerede medlemmers forbliven i Uheldsforsikrings-Foreningen bortfalder fra og med den 1. juni 1957.

Den efter den 1. juli 1957 på medlemsbrev til pensionister anførte påtegning om forsikringernes ophør uden særlig varsel fra udgangen af det regnskabsår, hvori den pågældende er fyldt 75 år, har ingen gyldighed fra den 1. juni 1957.«

Forretningsføreren udtalte, at forslaget var forelagt på grundlag af en undersøgelse for årene 1940 til 1956, i hvilken periode pensionisterne havde indbetalt ca. 25.000 kr. i præmie, og udgiften i samme tidsrum kun havde udgjort ca. 7.300 kr. Selv om undersøgelsen selv sagt kun kunne omfatte pensionister indtil det fyldte 75. år, ville man anbefale forslagets gennemførelse bl. a. som en cadeau til gamle trofaste medlemmer af foreningen.

Protokolltilførslen blev enstemmigt vedtaget.

Pkt. 6. Som følge af en rationalisering af foreningens arbejdsgang og regnskabsform fremsatte forretningsføreren på styrelsens vegne forslag om nedsættelse af lønninger således:

»Med gyldighed fra den 1. juni 1957 foreslås honorarerne til forretningsfører, sekretær og regnskabsfører fastsat til: 2,5 pct., 3,25 pct. og 3,0 pct. af sidste års præmieindtægt samt et tillæg i henhold til det til enhver tid for finanslovshonorarer fastsatte procenttal.

Fra det tidspunkt, de på repræsentantskabsmødet 1957 vedtagne præmiereguleringer træder i kraft, nedsættes de foran nævnte procentsatser med 0,25 pct. for alles vedkommende.«

Forslagets gennemførelse vil betyde en nedsættelse af honorarerne på hhv. ca. 1200, 1400, og 1500 kr. årlig for hver.

Forslaget blev enstemmigt vedtaget.

Et af styrelsen fremsat forslag om regulering af diætsatserne og betaling for afløsning efter DSB's afkortningsregler blev enstemmigt vedtaget.

Pkt. 7. Intet forelå.

Herefter afsluttede ordstyreren mødet.

E. Svendsen.

Stor udenlandsk interesse for dansk arbejderkooperation

Den danske arbejderkooperation er genstand for overordentlig stor interesse fra udlandets side. Året rundt gæster mange mennesker fra institutioner og organisationer i udlandet den kooperative bevægelse for at sætte sig ind i, hvilke metoder og veje, den har fulgt i sin udvikling og vækst.

I denne sæson har der bl. a. været gæster fra U. S. A., Sydamerika, Indien, Thailand, Indonesien, Philippinerne, Pakistan, Ceylon, Formosa, Burma, Malaya, Nigeria, Østrig, Svejts, Frankrig og Grækenland, som har ønsket at danne sig et indtryk af arbejderkooperationen.

Repræsentanter for de såkaldte underudviklede lande er navnlig interesserede i at sætte sig ind i byggefagskooperationens forhold og organisationsformer, idet denne virksomhedsgruppe hviler på et grundlag og har et arbejdsområde, som gør, at erfaringerne herfra let kan overføres til disse lande og anvendes her.

Blandt de udenlandske gæster var iøvrigt professor Leslie Lipson fra universitetet i Berkeley, Californien, som er i Skandinavien på et stipendium fra Rockefeller Foundation. Han beskæftiger sig med sammenlignende studium af demokratisk styre og ønskede derfor at lære af, hvad han betegnede som »demokratiets konstruktive og frugtbare virke i Skandinavien«, hvor han har haft samtaler med regeringsmedlemmer og fremtrædende politikere og altså også har villet sætte sig ind i dansk arbejderkooperations opbygning og baggrund.



Tak

Vi beder Fredericia afdelinger af Dansk Lokomotivmands Forening modtage vor hjerteligste tak for udvist opmærksomhed ved vor kære gamle faders begravelse.

På familiens vegne
 pens. lokomotivfører J. P. Pedersen.

Hjertelig tak for den venlige deltagelse ved vor kære mand og faders død og bisættelse. En hjertelig tak til lokomotivfører Søltøft for den smukke tale ved børen samt for fanens tilstedeværelse.

Valborg, Lise og Egon Terkelsen.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit 40 års jubilæum frabedes venligst. Er bortrejst.

J. C. Astrup, lokomotivfører, Gb.

Lokomotivførernes Sangforening Gb. og Hgl.

Til den årlige skovtur, som denne gang går »Ud i det blå«, mødes vi ved DSB's rutebilstation i Valby torsdag den 15. august kl. 11,15.

Frokostpakke medbringes, og et eller andet sted stoppes op, medens maden vederfares al retfærdighed med snaps, øl og kaffe til.

Inden vi hen på aftenen vender hjem, får vi te eller kaffe med ostepind til.

Prisen pr. deltager er 8,00 kr., og indtegning kan ske ved henvendelse til telefon RY 6052, eller man kan tegne sig på de lister, der vil blive ophængt på depoterne.

Bestyrelsen.

D. L. F., Århus afdelinger

afholder sommerudflugt til Bygholm slot ved Horsens mandag den 19. august kl. ca. 14.

Nærmere ved opslag i remisen.

Festudvalget.

»Lanternen«

Til oplysning for medlemmerne kan meddeles, at »Lanternen« afholder sin årlige sommerudflugt onsdag den 4. september 1957.

Vi mødes kl. 9,00 prc. med hjemkomst kl. ca. 24,00.

Pris pr. deltager 18 kr.

NB. Nærmere følger i D. L. T. nr. 16, 20. august.

Bestyrelsen.



*Forfremmelse til lokomotivinstruktør (6. lkl.)
efter ansøgning pr. 1-7-57.*

Lokomotivinstruktør (7. lkl.):

M. Christensen, Fredericia, (motordriften) i Fredericia.

Forfremmelse til lokomotivfører (11. lkl.) pr. 1-8-57.

Motorførerne:

H. Rasmussen (Sinding), Århus, i Gb.

C. J. Kongsted, København Gb., i København Gb.

A. G. Schmidt, København Gb., i København Gb.

Lokomotivfyrbøderne:

A. F. Christensen, Ålborg, i København Gb.

B. E. Poulsen, Fredericia, i København Gb.

H. C. Ballhorn, Padborg, i København Gb.

Ansæt som lokomotivfyrbøder pr. 1-8-57.

Lokomotivfyrbøderaspirant:

V. Andersen, København Gb., i København Gb.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 9-7-57.

Lokomotivfyrbøder:

G. Madsen, Brande, til Frederikshavn.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-8-57.

Lokomotivfører (11. lkl.):

K. Birkelund, København Gb., til Kalundborg.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-8-57.

Lokomotivfyrbøder:

P. E. Sørensen (Hasseris) Kbhvn. Gb., til Frederikshavn.

Afsked.

Lokomotivførerne (11. lkl.):

A. S. Terkelsen, Næstved, er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (30-9-57).

Hans Nielsen, Fredericia, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30-9-57).

P. K. Larsen (Boe), Korsør, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30-9-57).

Dødsfald.

Lokomotivfører A. S. Terkelsen, Næstved, er afgået ved døden den 12-7-57.

Lokomotivfører P. T. Jacobsen, Korsør, er afgået ved døden den 15-7-57.

MEDLEMSLISTEN

Optaget som ekstraordinært medlem pr. 1-7-57.

Pens. lokomotivfører L. H. C. Olsen, Svanedamsgade 35, Nyborg.

Pens. lokomotivfører Chr. E. Dalbro, Reberbanen 14, Viborg.

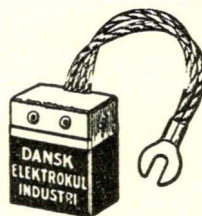
Pens. lokomotivfører W. J. J. Frederiksen, Horsensgade 10, 2., Århus.

Navnændring.

Motorfører D. K. Christensen, Esbjerg, har taget navnændring til D. Kiis pr. 3-6-57.

Dansk Maskinpakning A/S

Amaliegade 41
København
C. 12528



Klingseyvej 6, Kbhvn.

Telefon Damsø 3132



Hygiejniske Gummivarer
Katalog gratis

Amk. Gummivare Industri

Vestergade 3 · København K
Tlf. Byen 4195

Weinrich Nielsens
Bageri og Conditori
anbefales



- i det lange løb vil De synes bedst om

ALBANI PILSNER

Besøg „Kurhotellet“
Nyborg Strand . Tlf. 112

Bevar
Beskyt
Forskøn
MAL!

Nyborg Tapet- og Farvelager

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

1/8 C. F. Schalburg

VINGAARDEN I NYBORG
Grundlagt 7. Juni 1817

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

Telefon 15 og 23

NØRREGADES KIOSK

Nørregade 9 (Alfred Johansen) Telf. 261

Alt i Dag- og Ugeblade — Tobak og Spiritus

Bødtcher-Jensen

Kongegade, Nyborg, Tlf. 33

Bøger
Papir
Musik

Nyborg
JERN Telefon 76

Drevsen & Nellemann

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

**NYBORG DAMPVASKERI
OG TRI-RENSERI**

Kemisk Tøjrensning
Telefon 54

Cafe FÆRGEGAARDEN

Godt Madsted . Billige Priser . Tlf. Nyborg 582

Støt vore
ANNONCØRER

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«

Tlf. NYBORG 1313

altid bedst

H. Nicolaisen

N. Urban Sørensen

Nyborg

Telf. 111 2 L.

Altid 1ste Kl. Varer

Det er altid
TOP-tid

ØSTJYDSKE BRYGGERIER AKTIESELSKAB



Jensen & Nielsen

Kirkegaardsvej 1, Aarhus, Tlf. 1379

Stort
Udvalg i
Grav-
monumenter

Aktieselskabet

AARHUUS PRIVATBANK

Aarhus

København

Fisk - Vildt - Fjerkræ

PRØVEN

FR. ALLE 139 . TLF. AARHUS 253 22

Knud

BRØGGER Special Optiker

Aarhus - Østergade 28 - Tlf. 2 4768

S. Bendtsen & Co.s Eftf.

Skræderforretning

Rvesgade 27, Aarhus

Telefon

Aarhus 3720

Leverandør
til DSB

RADIO-THYGESEN

Rådhuspladsen 1 . Aarhus . Telefon 21011

Førende Specialforretning i

RADIO - GRAMMOFONPLADER - FJERNSYN

Sig det med Blomster

★
Paa faa Timer
overalt i Verden

P. B. VAHL

Fr. Alle 149, Aarhus, Tlf. 5150



J. Lauritzens Kulforretning A/s

KUL . KOKS . BRIKETTER . BRÆNDELSOLIE

Esbjerg

Telf. 3900

Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger

Hovedkontor: Njalsgade 15, København
Telefon 4015

VOGNFABRIKKEN

SCANDIA

AKTIESELSKAB

R A N D E R S

Marketenderiet

*i Centralværkstederne
og Godsbanegaardens*

Lokomotivremise

anbefales



Driftsudvalget

ERIKSEN & CHRISTENSEN

AKTIESELSKAB

ESBJERG