

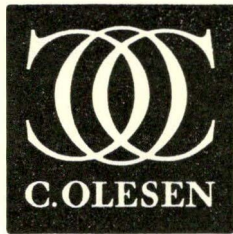
DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

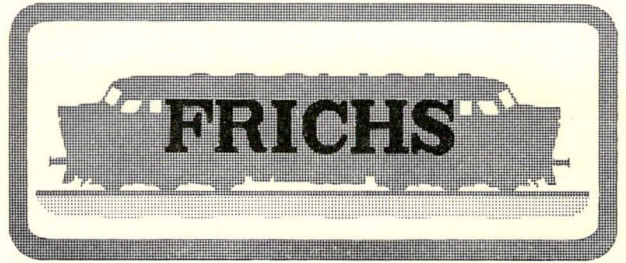
NUMMER 2 . 20. JANUAR 1958 . 58. ÅRGANG



Den gensidige Uheldsforsikringsforening for de danske Statsbaners personale



AKTIESELSKABET
C. OLESEN
MANUFABTUR EN GROS
KØBENHAVN K.



THÜRMEERS
originale Snittøj

Elegante Kjoler og Smoking
udlejes
ELKLÆR-OLSEN & SVENDSEN
Nørrebro Runddel 140 Telefon Taga 1513

Ja... **HOF**
har den rene
friske pilsner-
smag..!



Carlsberg

AKTIESELSKABET
Accumulator-Fabriken
TELEFON 87 16 45

De forenede Kulimportører

KUL og KOKS

Holmens Kanal 5 . København K
Telefon 211

OPTIKER
Felix Schmidt's
EFTF.

Nørreport

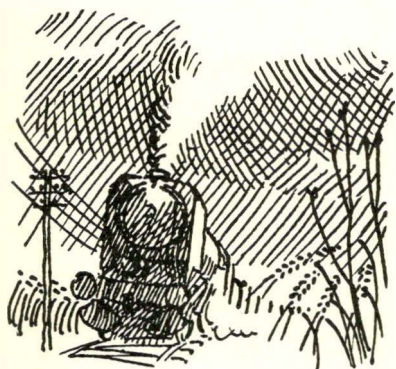
Nr. 68 mellem Nørregade og Fløjstræde
Byen 2006-2007

Statsbanernes Brille-Leverandør

DEUTA - HASTIGHEDSMAALERE

Leverandør til D S B

Repræsentant for Danmark: P. FUNDER & SØN . Nørrevoldgade 68 . København K . Telf. C. 7



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 2 - 58. ÅRGANG

20. JANUAR 1958



Indhold:

Livlig aktivitet	19
Affaldsgasser i luften	20
Forligsinstitutionens placering ...	21
Franske diesellokomotiver	24
Fra DSB's årsberetning	26
Fra medlemskredsen - Delt eller udelt skole	27
Automatiseringens perspektiver ..	27
Landsoplysningsudvalget - Studierejse til Tyskland	28
Selvangivelsen for 1957	29
Under DLF	30
Personalialia	30
Rettelse til lommebogen	30
Nye adresser	30
Statsbanepersonalets biblioteker .	30
Jernbaneskolen	30
Bytteøjeligheder	30

Forsidebillede:

Et glimt fra den travle Københavns
Godsbanegård.



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.

Livlig aktivitet!

Et hastigt blik ud gennem vinduesruden og man møder den trøstesløse, grå og kolde januardag. Sindets stemning befordres just ikke af dette til højstemt lovprisning af tiden og dens udvikling, men er der alligevel noget, som den lille utæthed i skylaget, der lader ane det varme, livgivende sollys bag den uldne masse. Er der på lignende måde en dør, som står på klem til fremtiden, og hvor der gennem sprækken anes det, som kan give forventning om videre fremskridt i den udvikling, vi mere eller mindre bevidst ønsker i vore sociale, kulturelle og økonomiske vilkår. Ja, forventningen er der i hvert fald, men selv om der bag døren skulle kunne ventes noget godt, skal man alligevel ikke tage alt for meget optimisme i forskud.

Vore forventninger står til gennemførelsen af en ny tjenestemandsløvslov og til de forhandlinger, der foregår på det private arbejdsmarked. Dermed tænkes specielt på arbejdstidsforkortelse.

Der er vel al sandsynlighed for, at der kan forelægges folketinget et forslag til ny tjenestemandsløvslov i indeværende år, og at den vil blive vedtaget, men hvilket tidspunkt den vil få gyldighed fra, er mere uvist, selvom man bliver nødt til at tage den kendsgerning i betragtning, at den traditionelle forhandling om det midlertidige løntillæg m. v. skulle have fundet sted i foråret, og at tjenestemændene derfor finder det ganske naturligt, at en ny tjenestemandsløvslov får virkning, så også det tilgodeses, at man ville have påregnet lønforbedring med den vanlige to-årsoverenskomst.

Den kommission, der siden 1954 har været beskæftiget med udformning af en ny tjenestemandsløvslov, har været meget tilbageholdene med at få gang i arbejdet, men til gengæld har den i den seneste tid udfoldet en aktivitet, som kunne give formodning om, at der var en vis person i hælene på den.

At kommissionen har været sen til at komme igang har sikkert den selvfølgelig baggrund, at samfundets økonomiske udvikling var sådan i kommissionens barneår, at der skulle mere end almindelig lyst til at frembringe et produkt, der betød nogen forbedring for tjenestemændene, når midlerne dertil ville belaste statens økonomiske formåen udover dens evner. Af samme grund har heller ingen ansvarlige organisationsledere følt trang til at presse på kommissionens arbejde, man ville til forskel for tjenestemandsløvsloven af 1946 have en lov, som tiden ikke allerede var løbet fra ved dens vedtagelse.

Med måde er dog al ting godt, thi nu ser vi til gengæld, at kommissionsvirksomheden er livlig som bare pokker, ja så livlig, at der bør råbes vagt i gevær, og det desværre på den baggrund, at man har indtrykket af, at kommissionen arbejder lidt intermistisk. Det er nemlig svært at finde ud af materialet, som lønningsskommissionen indtil dato har forelagt, og som har været til behandling i centralorganisationens styrelse. Og med det foreliggende er der grund til at henstille et mindre hæsblæsende tempo, så der bliver garanti for et nogenlunde gennemtænkt lovkompleks, ikke mindst i henseende til lovens 2. del, som omfatter lønninger og placeringer.

Selv om det er sparsomme oplysninger, der indtil i dag er

Affaldsgasser i luften

Nyt industriproblem

Problemet forurenede vand er allerede i flere år blevet drøftet på internationalt plan. Nu er også spørgsmålet om forurening af luften blevet stadig mere aktuelt. På initiativ af verdenssundhedsorganisationen WHO's europæiske kontor i København er der afholdt en konference i Milano, hvor man har drøftet dette problem. I mødet deltog repræsentanter for 21 europæiske lande, deriblandt Danmark, Finland, Norge og Sverige.

Alle var enige om, at det er en fundamental menneskeret at kunne indånde frisk og ren luft – det var straks vanskeligere at nå til problemets praktiske løsning. Hvor industrier vokser op, forurenes både vandløb og luft. Hvad luften angår, skyldes forureningen sod og fabrikgasser. Fra engelsk side fremlagde man under konferencen talrige eksempler på, at røg og tåge i forening er årsag til sygdomme med dødelig udgang. Finland rapporterede materielle skader som følge af gas fra bl. a. svovlsyre-fabrikker, og Sverige gav eksempler på, at planter og materiel var blevet helt eller delvis ødelagt i industriområder, hvor gasarter har forurenede luften. Det gælder således egne omkring jern- og kobberværker, fosfatfabrikker og elektrokemiske virksomheder. Som konkret eksempel nævntes fra svensk side en oliefabrik i Kvarntorp, der opsender ikke mindre end 12 millioner kubikmeter affaldsgas i døgnet. I store træk er der her tale om 12 tons støv, 200 tons svovldioxid og 1200 kubikmeter brintsulfid. En undersøgelse blandt befolkningen i disse områder har afsløret mere end almindelig træthed, lidelser i åndedrætsorganerne hos den del af befolkningen, der bor i umiddelbar nærhed af den pågældende virksomhed.

Også fra andre lande rapporterede man om sygdomme og materielle skader som følge af fabrikgasser. I Holland har det således været nødvendigt at slå en del sygt kvæg ned i et industridistrikt, og i et metalindustridistrikt i Polen har man konstateret sygdom blandt skolebørn. Schweiz har dårlige erfaringer om aluminiumsfabrikker, der har forårsaget sygdom hos både planter og dyr i nærheden.

tilflydt videre kredse om lønningsklasseopbygningen, så er der alene i den lille smule, der foreligger, så megen usikkerhed i meningene om, hvordan den bør være, at man berettiget kan placere et ansvar herfor hos kommissionen. Afledt af dette fremstår nemlig den kendsgerning, at de af de enkelte organisationer udarbejdede og kommissionen tilstillede forslag hviler på uvirkelighedens grund i den forstand, at de bygger på den eksisterende lov, medens kommissionen retfærdigvis burde have lavet en virkelig ramme for lønklasedelingen, som organisationerne kunne bygge sine forslag på. Man ville da også fritages for mistanken om, at nogle forslag blot er godt overdimensioneret, ude af kontakt med berettiget grundlag for en ønsket placering, bare for at være helgarderet, og man havde gjort organisationerne en uvurderlig tjeneste ved ikke at have givet dem det svævende arbejdsgrundlag.

Dette er hverken tiden eller stedet til at beskæftige sig med de små detaljer, som er kommet fra kommissionen. Det skal vi vel vogte os for, men dette er også mere tænkt som et memento til de ansvarlige. Lad være med det kissejav, bring først orden i arbejdsgrundlaget for dem, der er sat til at varetage tjenestemændenes interesser.

For vort vedkommende gælder, at lokomotivmændene ønsker at se resultater. Der ligger en glød og ulmer, og den kan blusse hurtigt op, men vi ønsker ikke resultat for enhver pris ved f. eks. at forcere kommissionsarbejdet.

Når tjenestemandsløven er vedtaget står atter et stort spørgsmål foran behandling. Da bliver det opgaven at tage vore tjenestetidsregler op til revision. Der er visse bestemmelser heri, der længe har trængt til en ansigtsløftning, og ikke mindst lokomotivpersonalet er interesseret efter den stramning, der foretages i kørselsfordelingerne og med den stadig voksende eenmandsbetjening af trækraften. Netop på dette område vil vi stille problemerne om arbejdstidslængde i relation til den forkortelse, der ser ud til at ville få almindelig virkning på det private arbejdsmarked.

Uden i øvrigt at ville tage stilling til andre kategoriers krav til arbejdstid, så føler lokomotivpersonalet at have et uopfyldt krav på arbejdstidsforkortelse stillet i forhold til anspændende sikkerhedstjeneste – mindre den fysiske anstrengelse end den, der fremstår af det enerverende arbejde ved eenmandsbetjening af trækraften.

Ved bedømmelse af de sikkerhedsmæssige faktorer bør man gøre sig klart, at der er en grænse for den menneskelige evne til time efter time at reagere hurtigt og effektivt som ansvarlig for mennesker og materiel. Dette forhold har altid eksisteret for lokomotivpersonale ved jernbanedrift, og de nye signalsystemer har skam ikke gjort arbejdet lettere, idet man jo i modsætning til tidligere har langt flere signalobservationer samtidig med større belastning, rejsehastighed og eenmandsbetjening. Det skal for den, der f. eks. gør nattjeneste under disse forhold være en afgrænset tjenestetid, der skal opfylde sikkerhedsfaktorernes yderste krav. De ansvarlige kan lige så godt indstille sig på nødvendigheden af at imødekomme disse selvfølgeligelige krav. Det er ikke alt, som spares, der bliver tjent.

Forligsinstitutionens placering – i historisk og aktuel belysning

Af forligsmanden, departementschef Erik Dreyer

I anledning af DSF's 60 års jubilæum har forligsmanden, departementschef Erik Dreyer, skrevet i »Løn og Virke« om forligsinstitutionen, og følgende bringes denne artikel, som må have interesse i vide kredse.

Forligsinstitutionen har ikke gjort alle de 60 år med, som De samvirkende Fagforbund nu har tilbagelagt. Den er et barn af det »Fællesudvalg af 1908« (også kaldet »Augustudvalget« af 1908), der nedsattes af indenrigsminister Sigurd Berg, da han – i mangel af en forligsmand – selv måtte optræde som mægler i en konflikt i sommeren 1908, der begyndte som en lille strejke af ca. 200 litografer, men som gennem lockout- og strejkevarsler hurtig antog et faretruende omfang og en tid bragte en stor del af dagspressen til ophør.

Forligsinstitutionen kom til verden ved en lov af 12. april 1910. Om godt 2 år kan den således fejre sit 50 års jubilæum, og da er tiden vel inde til at få skrevet dens historie i dette halve århundrede. Jeg skal derfor ved denne lejlighed slet ikke indlade mig på noget sådant. Det er jo imidlertid en kendsgerning, at i de forløbne 48 år har De samvirkende Fagforbund og forligsinstitutionen – personificeret i de skiftende forligsmænd – haft en del med hinanden at gøre. Det har så godt som altid været i bevægede tider på arbejdsmarkedet ved overenskomsternes fornyelse – og det har jo ikke altid været lutter idyl mellem arbejdernes hovedorganisation (eller dens underorganisationer) og forligsinstitutionen.

Men, hvad enten man kan lide det eller ej, er det et uomstødeligt faktum, at forligsinstitutionen i de 48 år har øvet en ret afgørende indflydelse på de vilkår, som har været gældende mellem arbejdsmarkedets to parter, de organiserede arbejdsgivere og arbejderne. Derfor er det vel helt naturligt, at der ved De samvirkende Fagforbunds 60 års jubilæum også lyder en røst fra forligsinstitutionen.

Når »Løn og Virke«s redaktør har ment, at denne røst særlig skulle tale om »Forligsinstitutionens placering på arbejdsmarkedet«, er det fristende for mig at drage en sammenligning mellem den placering, som forligsmandslovens fædre i 1910 tiltænkte forligsinstitutionen og den, som den faktisk har fået efterhånden og nu har.

Om det første kan man læse i august-udvalgets betænkning, i bemærkningerne til lovforslaget om udnævnelse af en forligsmand og i rigsdagsforhandlingerne i dette lovforslag. Jeg har imidlertid valgt den for mig selv lettere udvej særligt at benytte den artikel om »Forligsmandsinstitutionen«, som forligsmanden fra 1914–1919 (og senere fra 1922–1926), departementschef Adolph Jensen, i 1920 skrev i »Danmarks sociallovgivning«, altså da forligsinstitutionen havde eksisteret i 10 år.

Institutionen var en nyskabning i dansk lovgivning. Navnlig fra arbejdsgiverside var det kun med en vis ængstelse, at man gik med til den. I Dansk Arbejdsgiverforenings jubilæumsskrift i 1946 siges det med et forsigtigt ordvalg, at af de to love fra 1910 – den anden var loven om »Oprettelse af en fast voldgiftsret« – var loven om forligsmanden »arbejderne mest velkommen«.

Hovedorganisationerne frygtede spiren til en tvungen voldgift.

Medens lovforslaget forudsatte, at der kunne udnævnes flere forligsmænd, hver for sin landsdel, bestemte loven, at der kun skulle være een forligsmand for hele landet. Allerede de første 4 års erfaring viste imidlertid, at forligsmandshvervet var langt mere byrdefuldt og omfattende end

forudsat i 1910. Da loven kom til revision i 1913–14, blev det derfor foreslået, at der skulle kunne udnævnes flere forligsmænd. Begge hovedorganisationerne modsatte sig imidlertid dette med den begrundelse, at ordningen let ville udvikle sig til en egentlig forligskommission, at parterne ville blive mindre frit stillede over for en sådan og at det ville betyde et skridt hen imod tvungen voldgift i interessestridigheder. Dette var altså allerede dengang en vederstyggelighed for begge hovedorganisationer.

Kun 8 år efter lovfæstedes udnævnelsen af 3 forligsmænd plus 1 stedfortræder, og det blev fastsat, at de i arbejdsstridigheder af vidtrækkende betydning kunne udføre mæglingen i forening.

Bestemmelsen gælder stadig, men har i øvrigt ikke været brugt mange gange, og det er i hvert fald ikke den, der har aktualiseret tanken om tvungen voldgift.

Også i en anden henseende var man ængstelig for at lægge spiren til en sådan voldgift. Man fremhævede derfor stærkt i augustudvalgets betænkning, at forligsmandens opgave i første linie var at bringe parterne sammen til en indbyrdes forhandling. Udvalgets formand, dr. jur. Carl Ussing, siger endnu tydeligere, at forligsmandens virksomhed »kun er en forhandlingsleders. Lejlighedsvis vil han vel under ledelsen underhånden komme til at virke mæglende, og en sådan uofficiel underhåndsvirksomhed vil næppe nogen af parterne med rette kunne have noget imod. Anderledes stiller sagen sig, når talen er om mæglingsforslag, der officielt tilstilles parterne, og som fremkommer for offentligheden«

Forligsmanden ikke blot forhandlingsleder, men også mægler.

Lovens § 3, stk. 1, taler stadig kun om indkaldelse af parterne »til forhandling«, men § 4, stk. 1, berettiger forligsmanden til at gøre henstillinger til parterne »om indrømmelser, som måtte synes hensigtsmæssige for stridens fredelige afslutning«, og § 4, stk. 3, giver forligsmanden adgang til at fremsætte mæglingsforslag, når han »finder det formålstjenligt«.

Der er det rigtige i tankegangen både bag udvalgsbetænkningen og loven, at en forligsmand først og fremmest skal søge at få parterne til selv at blive enige – derfor forligsmandens ofte gentagne tilbagevisning af parterne til direkte forhandlinger – men det ville vist nok virke temmeligt forbavsende for begge parter, hvis forligsmanden, selv om han officielt i visse situationer kun virker som leder af forhandlingerne, ikke samtidig i høj grad forsøger på at mægle imellem parterne. Det er dog vel også det, der tænkes på i de nye forhandlingsregler af 1956, når det i disses § 2, stk. 3, siges »at forligsmanden efter 20. december kan anmodes om at tiltræde hovedorganisationernes forhandlingsudvalg »for at påtage sig ledelsen af forhandlingerne« om de generelle krav. Der er altså i denne henseende foregået en betydningsfuld udvikling siden 1910.

Arbejdsgivernes repræsentanter i august-udvalget var i øvrigt betænkkelige ved at gøre parterne forpligtede til at efterkomme forligsmandens indkaldelse til forhandling. De ville have, at forligsmanden kun skulle kunne »indbyde« til forhandling – en indbydelse kan man jo afslå. De frygtede for, at en myndighed for forligsmanden til at indkalde parterne i stedet for at hjælpe disse kunne blive til skade eller dog til besvær for dem, hvis den ikke blev brugt med varsomhed. Adolph Jensen mener, at der bag arbejdsgivernes standpunkt lå »en måske ubevidst ængstelse for, at forligsmandens indgriben i visse tilfælde kunne blive en art tvungen voldgift«.

Allerede loven af 1910 gennemførte imidlertid en pligt for parterne til at efterkomme forligsmandens indkaldelse, og det er mig bekendt aldrig

sket, at en part ikke har givet møde. Nu anses det dog for en selvfølge, at statens repræsentant kan forlange, at parterne skal give møde, selv om den ene af dem muligvis finder den andens krav helt urimelige og havde mest lyst til at undlade enhver forhandling om dem – et standpunkt, som i øvrigt heller ikke forhandlingsreglerne accepterer.

Allerede loven af 1910 gav ikke forligsmanden nogen pligt til at gribe ind i en truende eller løbende arbejdsstrid. Begrundelsen herfor var formentlig den, at forligsmandens indgriben ikke skulle ske ud fra de stridende parter interesse, men kun ud fra samfundshensyn. Det samme gælder i og for sig stadig, men forholdene har unægtelig berøvet denne bestemmelse en stor del af dens betydning. Efter at man siden 1936 har haft den fælles udløbstid for alle overenskomster under de to hovedorganisationer, og risikoen for en meget omfattende arbejdsstrid derfor foreligger, hvis parterne ikke har kunnet enes selv, er der ikke givet forligsmanden noget valg. Han må ganske simpelt gribe ind.

Det er i og for sig ikke nogen lykkelig udvikling – Adolph Jensen siger: »Det er sundt, at de forhandlende parter ved, at forligsmandens mægling ikke kan fremtvinges« – fordi sikkerheden for, at forligsmanden vil komme ind i billedet, kan friste parterne til ikke at gøre deres yderste for selv at blive enige. De er ængstelige for at give noget fra sig, som de måske kan få brug for under forhandlingerne i forligsinstitutionen.

Om de nye forhandlingsreglers opdeling af det samlede overenskomstområde i 8 grupper, der slutter hver for sig, kan bringe en ændring i dette forhold, må fremtiden vise. En vis chance skulle der måske være herfor.

Forligsmandens ret til at gribe ind blev allerede i 1910 gjort afhængig af visse betingelser, derunder at »forhandlingerne mellem parterne i henhold til de mellem dem vedtagne bestemmelser er ført og fra en af siderne erklæret afsluttet uden resultat«. Den samme betingelse findes stadig i lovens § 3, stk. 1.

Dette har imidlertid ikke hindret, at parterne ved visse lejligheder har

anmodet om forligsmandens medvirken på et tidligere stadium og fået den. I 1946 gik man et skridt videre ved indførelsen af mæglingsmænd, som forligsmanden på begæring af blot een af parterne kunne udpege til at træde til som forhandlingsleder allerede under forhandlingerne i underorganisationerne for »større faglige områder af vidererækkende betydning«. Nu er denne sidste begrænsning foreslået slettet af arbejdsretskommissionen, idet forhandlingsreglerne af 1956 i § 3, stk. 2, siger, »at ved forhandlingerne i underorganisationerne kan hver af parterne anmode om at få en mæglingsmand til at medvirke ved forhandlingerne, og dette kan ske allerede fra forhandlingernes begyndelse«.

Mæglingsforslag, når det skønnes formålstjenligt.

De samme forhandlingsregler fastsætter endvidere i den allerede nævnte § 2, stk. 3, at hovedorganisationerne skal anmode forligsmanden om den 20. december at tiltræde hovedorganisationernes forhandlingsudvalg om de generelle krav, hvis hovedorganisationerne ikke selv har kunnet blive enige om disse – altså et godt stykke tid før forhandlingerne mellem parterne i øvrigt er afsluttet.

Endelig ville arbejdsgiverne i august-udvalget kun give forligsmanden ret til at fremsætte mæglingsforslag, når begge parter var enige om at opfordre ham dertil, idet man frygtede, at mæglingen ellers ville komme til at virke som et regelmæssigt pres på arbejdsgiverne til dog at give noget efter overfor ethvert krav fra arbejderne. Loven af 1910 fulgte imidlertid ikke dette synspunkt, men gav forligsmanden adgang til at fremsætte mæglingsforslag, når han finder det formålstjenligt – den bestemmelse, som stadig gælder.

Det ligger i sagens natur, at en forligsmand ikke fremsætter et mæglingsforslag, hvis han ikke mener, at det har en rimelig chance for at blive vedtaget af begge parter. Dels vil han nødig sætte sin prestige overstyr, dels kunne han komme til at gøre hele situationen vanskeligere, end den er i forvejen. Derfor vil forligsmanden i almindelighed sikre sig tilslutning

til et mæglingforslag fra begge parter forhandlingsudvalg og løfte om anbefaling af dette. Men parterne skal nu ikke altid føle sig sikre på dette – situationen *kan* være en sådan, at forligsmanden uden en sådan tilslutning må søge situationen udløst gennem et mæglingforslag.

Det er helt forståeligt, at begge parter – og særligt arbejdsgiverne – i 1910 stod tøvende og utrygge overfor det nye, som man var med til at skabe. Når man nu ser tilbage over de forløbne årtier, er begge parter dog vist enige om, at det var rigtigt, at man skabte en forligsinstitution – ellers havde man vel ikke stadigt udbygget den, således at den nu er udstyret med betydeligt større myndighed og indtager en meget mere central placering på arbejdsmarkedet, end dens fædre tiltænkte den. Men lad os trods dette ikke glemme, at forligsinstitutionen stadig kun skal være en ambulance. De nye overenskomster skabes bedst af parterne selv. Gid alle organisationerne på begge sider må huske dette – og gid deres ledere hver for sig må kende sit ansvar, ikke mindst for at lede medlemmerne. Det er under fornyelsen af overenskomsterne, at organisationerne skal vise, at de fylder deres plads i *samfundet* – og ikke bare i organisationerne.

For og imod den gruppevis afstemning.

I en henseende har man ved de nye forhandlingsregler stækket forligsmandens myndighed. Medens han siden 1934 har kunnet kræve fællesafstemning over samtlige mæglingforslag, er han nu ved forhandlingsreglernes § 8 og de konsekvenser, som lovgivningsmagten har draget deraf, begrænset til at kræve fællesafstemning indenfor hver af de 8 grupper og afskåret fra at sammenkæde grupperne afstemningsmæssigt. Jeg kritiserer ikke, at man har gjort dette, fordi den hidtidige sammenkædning med rette kunne underkastes kritik og kunne føre – og utvivlsomt førte – til en ikke helt ansvarsbevist afstemning over de sammenkædede mæglingforslag.

På dette sidste vil gruppedelingen forhåbentlig hjælpe, men man kan

ikke lade være med at føle en vis ængstelse for, at denne opdeling af overenskomstområdet i grupper skal føre os ind i tilstande som i 1930'ernes begyndelse, da mæglingforslag skaffede fred på visse dele af arbejdsmarkedet, men ikke på andre, hvorfor de førstnævnte dele alligevel ikke fik lov til at arbejde uforstyrret, fordi de ved sympatiaktioner blev inddraget i striden.

Samfundsøkonomiske hensyn.

Man kan ikke lade være at spørge sig selv, hvorledes det vil gå den forligsinstitution, der nu har virket i 47 år. Vil den fortsat bestå i den udformning og med den myndighed, som den nu har fået? Eller vil den undergå ændringer og da hvilke?

Der har – og naturligvis med rette – rejst sig kritik i de senere år over manglende samordning mellem de organer, der er af størst betydning for landets økonomiske politik. Hertil hører de organisationer, der bestemmer vilkårene på arbejdsmarkedet, og dermed kommer også forligsinstitutionen ind i billedet. Det har hidtil været anerkendt fra alle sider, at forligsmæglingen kun har eet formål: at skaffe fred på arbejdsmarkedet, og at forligsmanden som sådan ikke har til opgave at skønne over, hvorvidt de vilkår, som et mæglingforslag indeholder, samfundsøkonomisk set er de rigtige. Vil man ændre denne målsætning for forligsinstitutionen, vil jeg ikke sige, at jeg ikke ville kunne forstå det. Men jeg har meget svært ved at se, hvorledes det kan lade sig gøre uden helt at ændre institutionens karakter. Man kan – som samordningskommissionen af 1955 foreslog det – oprette et institut for konjunkturforskning, hvilket jeg synes var formålstjenligt, og et samfundsøkonomisk råd, og man kunne forpligte forligsmanden til at høre disse synspunkter på det tidspunkt, da overenskomstforhandlingerne foregår. Men hvis ikke begge arbejdsmarkedets modstående parter er blevet overbevist om rigtigheden af disse institutioners – forhåbentlig sammenfaldende! – synspunkter, kan jeg ikke se, at man kan gøre det til en pligt for forligsmanden at opbygge sit mæglingforslag på disse syns-

punkter. For da har det næppe store chancer for at blive vedtaget af begge parter og dermed skaffe fred på arbejdsmarkedet.

Og hvorledes vil forligsinstitutionens stilling blive, hvis man tænker sig en permanent tvungen voldgiftsordning gennemført? Man kan jo ikke lukke øjnene for, at tanken herom vinder frem.

Som jeg allerede har nævnt foran, var begge hovedorganisationerne i 1910 ængstelige for igennem oprettelse af en mæglinginstitution at lægge kimen til tvungen voldgift. De har ikke siden ændret deres synspunkter – selv om de ikke blot under besættelsesårene, men også i en del andre tilfælde har måttet affinde sig med, at tvungen voldgift blev gennemført i særlige situationer.

Organisationernes ansvar.

Men vil man et mål, må man også ville midlerne. Det ligger, så vidt jeg kan se, helt i organisationernes hånd, om vi skal undgå tvungen voldgift eller ej. Kan organisationerne – eventuelt ved forligsmandens hjælp – få de store overenskomstsituationer udløst uden åben strid, er der vel næppe nogen, der blot ud fra et princip vil kræve gennemført en tvungen voldgiftsordning. Men viser organisationerne sig igen ude af stand til at opnå enighed, og må regering og folketing atter bestemme arbejdsvilkårene, ser jeg ikke, hvorledes det skal kunne undgås, at lovgivningsmagten indfører en permanent tvungen voldgift. At konsekvenserne heraf efter min mening er helt uoverskuelige, kommer vel næppe til at veje stærkt til.

Her er virkelig noget, som organisationerne helt har magten over – gid de *alle* må kende deres besøgelsestid og deres ansvar ikke blot over for deres medlemmer, men over for det danske samfund.

Pressens ansvar.

Til sidst et hjertesuk:

I Adolph Jensens artikel findes også et lille afsnit, der hedder »Forholdet til pressen«. Han siger heri følgende: »Det er naturligt, at dags-

pressen søger at skaffe sig føling med, hvad der foregår på forligsmøderne, og at den gennem notitser holder sine læsere à jour med sagernes gang. Det er imidlertid en selvfølge, at en offentlig drøftelse af realiteterne i disse sager kun vil virke forvirrende og måske skadeligt for resultatet, og det er derfor en regel, at de meddelelser, der gives pressen, før sagen er afsluttet, er ganske summariske. Pressemeddelelserne udsendes af forligsmanden efter hvert møde, og det er en forudsætning, som så at sige altid respekteres både af

parterne og af bladene, at der ikke knyttes nogen kommentar til det officielle referat. Adolph Jensen slutter med en hyldest til dagbladene af alle partifarver »for den loyalitet, der vises lige over for ønsket om, at der med hensyn til realiteter bevares tavshed, medens retten sidder.«

Dette kunne Adolph Jensen sige i 1920. Ak, hvor forandret! Nu synes dagbladene at kappes om netop ikke at bevare tavshed, medens forhandlingerne foregår, men at overgå hinanden med reportager, gisninger om forhandlingernes udfald, sandsynligt

indhold af mæglingforslag – længe før parterne selv eller forligsmanden ved noget herom. For at betjene læserne med nyheder og for endelig ikke at komme sidst med spådomme, som man bagefter kan henvise til, synes man at glemme det store ansvar, som også hviler på pressen i en overenskomstsituation, og ikke mindst henimod dennes slutning.

Den afdramatisering af forhandlingerne, som parterne – og forligsmanden – ønsker, yder pressen intet som helst bidrag til, tværtimod!

Erik Dreyer.

Franske diesellokomotiver

Af C. E. Andersen

Skønt alle Europas lande, lige bortset fra Danmark, Finland og Irland, elektrificerer deres jernbaner i stor stil, anskaffer de også dieselmateriel i betydeligt omfang, både dieselmotorvogne, små diesellokomotiver og desuden en del større lokomotiver.

De franske Nationalbaner har anskaffet svære diesellokomotiver af to typer. Begge har elektrisk kraftoverføring. Begge har treakslede bogier med hver tre banemotorer. De er omtrent lige kraftige, lige tunge og lige lange. De har førerrum i begge ender. Men i næsten alle andre henseender er de højst forskellige.

Den ene type, der kaldes 060DA, er bestilt og formodentlig også fuldtud leveret i tre serier, omfattende 20 + 5 + 10 stk., ialt 35, hvoraf det første blev leveret allerede i 1955. Disse lokomotiver er konstrueret specielt til brug for de tunge godstog på den

nordlige del af ringbanen, der forbinder, mellem de store rangerbanegårde ved Paris.

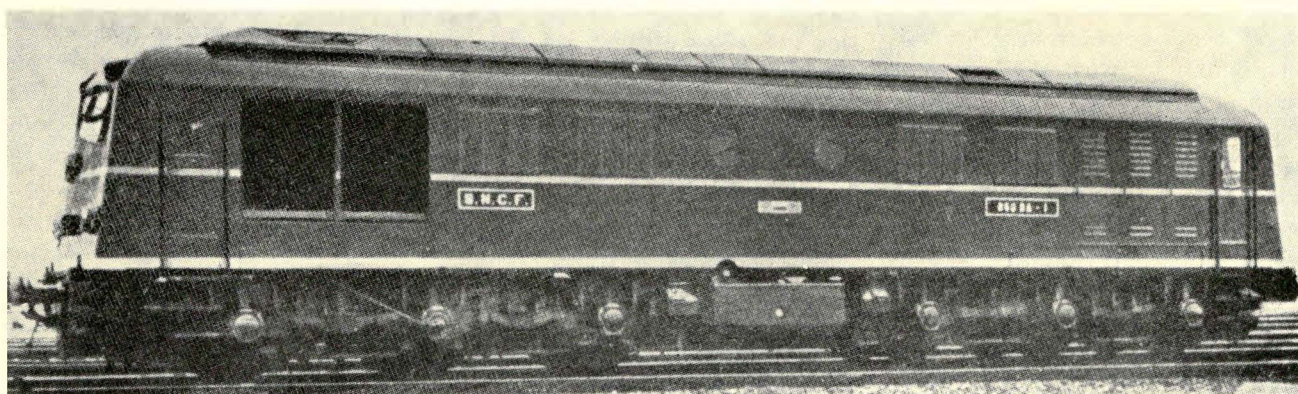
Den anden type, der kaldes 060DB, er bestilt og formodentlig også fuldtud leveret i to serier, omfattende 15 + 5 stk., ialt 20, hvoraf det første blev leveret allerede i 1955. Den første serie af disse lokomotiver er konstrueret specielt til brug for tunge eksprestog, dog også godstog på de vestfranske hovedlinier mellem Bordeaux og Nantes samt la Rochelle og Poitiers.

Førstnævnte type måtte nødvendigvis have meget stor adhæsionsvægt og helst også stor mekanisk styrke, da den skulle trække 2000 t togvognstammer ad en meget kurvet rute med mange stigninger, nogle med stejle heder indtil 1 : 72, og ligefrem rangere med de tunge tog og derved udsættes for hårde knubs. Derimod krævedes der ikke ret høj

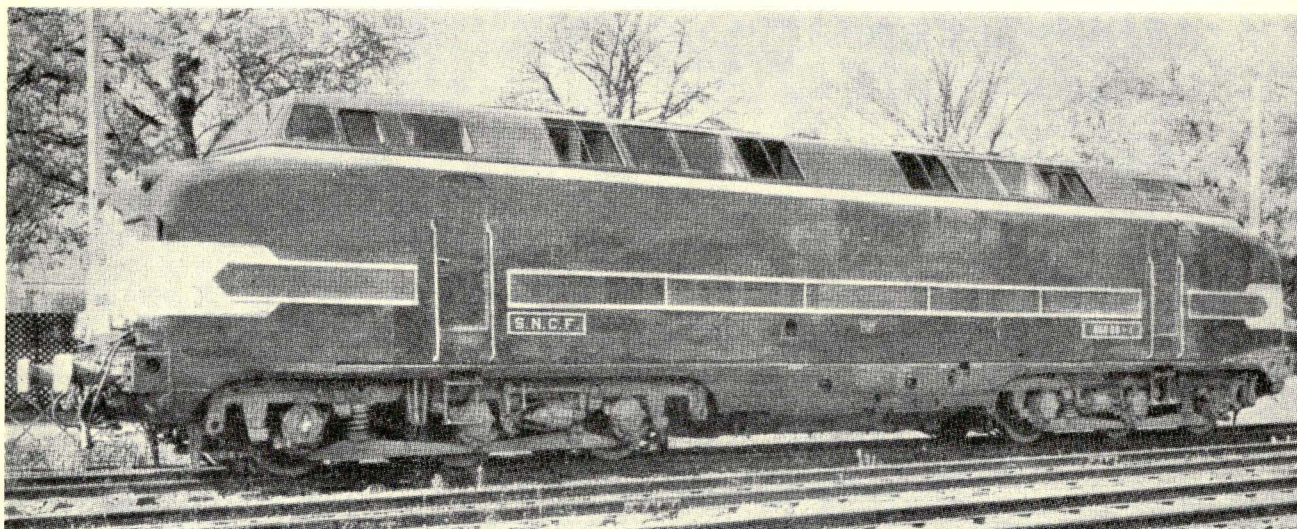
tophastighed. Følgelig blev totalvægten = adhæsionsvægten 120 t og største akseltryk 20 t. Maksimalhastigheden blev 75 km i timen. Motorydelsen blev 2000 hk.

Sidstnævnte type behøvede ikke overvældende stor adhæsionsvægt, men kunne dog ikke nøjes med helt ringe adhæsionsvægt, da den skulle fremføre eksprestog på 800 t og godstog på 1100 t på strækninger med mange stigninger på op til 1 : 100 og med ret små kurveradier og tilmed fremføre eksprestogene med meget store rejsehastigheder. Derfor blev totalvægten 112 t, og hele vægten blev adhæsionsvægt. Største akseltryk blev derfor knap 19 t. Maksimalhastigheden blev 130 km i timen. Motorydelsen blev 1800 hk.

Dette gælder dog kun den første serie af typen, som fik varmekedel af hensyn til togopvarmningen. Den sidste serie, der bruges til lokal gods-



Svært fransk godstogs-diesellokomotiv.



Svært fransk eksprestogs- diesellokomotiv.

togstrafik mellem de franske og schweiziske rangerbanegårde i Basel-området, fik ikke varmekedel, og vægten blev kun 104 t, svarende til godt 16 t akseltryk.

Førstnævnte lokomotivtype, 060DA, har kun en enkelt dieselmotor. Det er en Sulzer-motor af typen 12LDA 28. Den har 12 cylindre, som er anbragt vertikalt i to rækker tæt ved siden af hinanden, og som virker på to krumtapaksler. Cylindrene har 360 mm slaglængde og 280 mm boring. Omdrejningstallet er kun 710 pr. minut. Der er et for begge krumtapaksler fælles reduktionsgear, som forøger omdrejningstallet i forholdet 1 : 1,44, så omdrejningstallet for generatorakslen bliver 1020. Motoren er meget robust og tung. Den vejer i »tør tilstand« ikke mindre end 19,5 t. Den har kompressor, derimod vistnok ikke i den pågældende udførelse køling af luften mellem kompressoren og cylindrene. Ydeevnen er som sagt 2000 hk. Visse af de nye engelske diesellokomotiver får samme motortype, der her bringes til at yde ikke mindre end 2300 hk, og som endda kan overbelastes med 10 pct. til 2530 hk. Så stor ydelse er der imidlertid

ikke behov for til den langsomme godstrafik ved Paris.

Den pågældende motortype udmærker sig ved et bemærkelsesværdigt lavt brændstofforbrug, nemlig kun 162-172 g pr. hestekrafttime over et stort ydeområde. Ved en prøve ved 2300 hk var forbruget kun 169 g (10090 cal/g), d. v. s. 37,5 pct. virkningsgrad.

Generatoren udvikler ved timeydelse 2700 ampere ved 475 volt, d. v. s. 1280 kW. Den giver strøm til banemotorerne i tre parallelle grupper, hver med to motorer i serie.

Sidstnævnte lokomotivtype, 060DB, har to dieselmotorer. Det er M.G.O.-motorer. De har 12 cylindre, som er anbragt i to rækker i V-form. Kun den ene række cylindres stempler virker direkte på krumtapakslen, hvorimod den anden række virker via et led. Derved bliver slaglængderne lidt forskellige, nemlig henholdsvis 180 og 192 mm. Boringen er 175 mm. Motorernes normale omdrejningstal er 1500 pr. minut. Motorerne vejer hver ikke mere end 4,5 t i »tør tilstand«. Motorerne har kompressor og køling af luften mellem kompressoren og cylindrene.

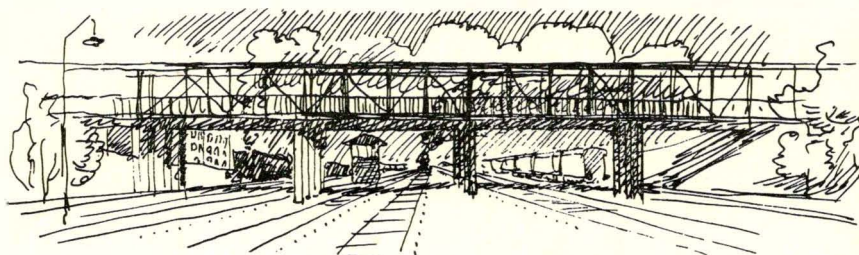
Ydeevnen er som sagt 900 hk pr. motor. Ved visse andre lokomotiver med samme motortype lader man motorerne yde 925 hk. Men de franske Nationalbaner har ikke ønsket at belaste motorerne så hårdt.

Den pågældende motortype udmærker sig ved et bemærkelsesværdigt lavt brændstofforbrug, ved en langvarig prøve således ikke mere end 155 g pr. hestekrafttime.

Generatorerne leverer ved timeydelse 1160 ampere ved 480 volt, d. v. s. 557 kW. De er altid koblet i serie.

Banemotorerne er koblet enten i to grupper med hver tre motorer i serie – ved hastigheder op til 65 km i timen – eller i tre grupper, hver med to motorer i serie – nemlig ved hastigheder op til 130 km i timen.

Bogierne og banemotorerne har stor lighed med dem, der bruges i de franske Nationalbaners elektriske lokomotiver af typen 7100, som har præsteret hastigheder op til 325 km i timen. Det må derfor formodes, at de nye dieselektriske lokomotiver er egnede til meget store hastigheder, omend der hertil kræves andre udvekslingsforhold.



Fra DSBs årsberetning

Tog- lokomotiv og vognbevægelsen.

Antallet af kørte togkilometer er steget med 0,3 mill. til 38,6 mill.; heraf faldt på damp tog 9,9 mill. (25,8 pct.), på diesellokomotiver 4,6 mill. (11,9 pct.), på dieselmotorvogne (ekskl. lyntog) 17,6 mill. (45,5 pct.), på elektriske motorvogne 4,1 mill. (10,7 pct.) og på lyntog 2,4 mill. (6,1 pct.).

I forhold til det foregående år er antal togkilometer udført af diesellokomotiver steget med 3,4 mill. (293,3 pct.) og for dieselmotorvogne (ekskl. lyntog) med 0,5 mill. (2,9 pct.), medens antallet for damp tog er gået tilbage med 3,7 mill. (÷ 26,9 pct.). For lyntog og elektriske motorvogne er forholdet på det nærmeste uændret. Af de rene personførende tog præsterede togkilometer blev 13,5 pct. udført af damp tog, 8,9 pct. af dieselelektriske lokomotiver, 56,1 pct. af dieselmotorvogne, 7,8 pct. af lyntog og 13,7 pct. af elektriske motorvogne. Af de af godsførende tog (ekskl. arbejdstog) præsterede togkilometer blev 69,5 pct. udført af damp tog, 23,1 pct. af diesellokomotiver og 7,4 pct. af dieselmotorvogne. Antallet af togkilometer i forhold til banenettets længde i de to driftsår 1938—39 og 1956—57 er henholdsvis 12 571 og 15 100 pr. banekm.

Sommerkøreplanen, der trådte i kraft den 3. juni 1956, bragte — i modsætning til tidligere år — ikke nogen væsentlig ændring i antallet af plantogkilometer for personførende tog.

Vinterkøreplanen trådte i kraft den 30. september 1956.

Det gennemsnitlige antal kørte kilometer pr. dag med personførende plantog efter sommer- henholdsvis vinterkøreplanen var:

Køreplanen	Siælland-Falster	Jylland-Fyn	I alt	%
3. juni 1956	37 425	44 785	82 210	100
Heraf				
damp tog	8 572	3 231	11 803	14
motortog ¹⁾	1 690	5 517	7 207	8
motortog ²⁾	14 667	31 802	46 469	58
lyntog	1 194	4 235	5 429	6
elektr. tog	11 302	—	11 302	14
30. september 1956 ..	37 425	44 785	82 210	100
Heraf				
damp tog	5 833	2 477	8 310	10
motortog ¹⁾	3 414	5 208	8 622	11
motortog ²⁾	13 862	32 061	45 923	58
lyntog	1 084	4 235	5 319	7
elektr. tog	11 040	—	11 040	14

1) Fremført af motorlokomotiv.
2) Fremført af motorvogn.

Antal kørte særtogskilometer (herunder arbejdstogskilometer) er steget med 0,1 mill. km til 1,9 mill. km, hvoraf 0,6 mill. km falder på persontog og 1,3 mill. km på godstog. Særtogskørslen har udgjort 4,9 pct. af samtlige togkilometer.

Der er kørt i alt 58,4 mill. lokomotivkilometer, som fordeler sig således på de enkelte trækraftarter:

	I togkørsel		Rangeringskilometer	Tomkørsel og reservehold	I alt
	Forreste lokomotiv hhv. motorvogn (= togkilometer)	Øvrige lokomotiver hhv. motorv. (forspand o. lign.)			
	tus.	tus.	tus.	tus.	tus.
Damp toglokomotiv.	9 930	79	1 059	473	11 541
Rangerlokomotiver	—	—	7 598	—	7 598
Dieselele. lokomotiv.	4 598	—	295	21	4 914
Dieselele. motorv. . .	17 541	1 352	1 561	—	2 0454
Lyntog	2 359	2 308	6	—	4 673
Elektriske tog . . .	4 139	5 091	—	—	9 230
I alt	38 567	8 830	10 519	494	58 410

Personalet.

Det samlede personale ved statsbanerne udgjorde i 1956—57 gennemsnitligt 28 890.

Under personale er kun opført det fast ansatte personale, aspiranter og det direkte af statsbanerne som arbejdsgiver antagne ekstrapersonale, derimod ikke personer, der — med entreprenører som arbejdsgivere — er beskæftiget ved nyanlæg til statsbanerne eller ved arbejde i tilknytning til disses drift (f. eks. vognmandskørsel).

Det gennemsnitlige antal af det ved overledelse, drift og vedligeholdelse af anlæg samt ved omnibusruterne beskæftigede personale var i driftsåret 1956—57 henholdsvis 1955—56:

	1956-57	1955-56	Forøgelse	Forøgelse i %
Tjenestemænd	15 593	15 655	÷ 62	÷ 0,40
Trafikmhj. og -elever.	312	319	÷ 7	÷ 2,19
Andre aspiranter	1 065	1 223	÷ 158	÷ 12,92
Fast ansatte timeløn. . .	2 903	2 905	÷ 2	÷ 0,07
Fast personale i alt. . .	19 873	20 102	÷ 229	÷ 1,14
Ekstraarbejdere (herunder lærl.)	6 950	7 271	÷ 321	÷ 4,41
Ekstraarbejdere ved omnibusruterne	936	924	12	1,30
I alt.	27 759	28 297	÷ 538	÷ 1,90

På de enkelte tjenesteområder er der følgende ændringer i personaletallet i forhold til antallet i 1955—56:

Overledelsen	÷ 19
Virksomheder, der er normeret under overledelsen, men med arbejdsområder uden for denne	+ 56
Driftens ledelse	÷ 14
Stationstjenesten	÷ 174
Lokomotivtjenesten	÷ 169
Togtjenesten	÷ 65
Banernes bevogtning	÷ 34
Vedligeholdelse af anlæg	÷ 65
Værkstedstjenesten	÷ 92
Søfartsvæsenet	+ 29
Rutebilvæsenet	+ 9

fra MEDLEMSKREDSEN

Delt eller udelt skole

Der føres for tiden en kraftig debat om den danske folkeskole. Baggrunden for debatten er den store utilfredshed med folkeskolen, der forefindes i så godt som alle kredse af befolkningen. Tiden er, kan vist godt siges, løbet fra den nugældende skolelov. Dens struktur er meget uregelmæssig og behæftet med mange fejl, hvorved skolens muligheder for at kunne give børnene en tidssvarende uddannelse, må siges at være noget beskåret.

Ikke mindst fra erhvervslivet, har der været stærkt kritiserende røster om den skoleuddannelse, der gives børnene. Vi husker sikkert alle den avis-polemik, der var for nogle år siden, hvor man – ikke mindst fra de tekniske skolars side – kraftigt kritiserede de kundskaber, eller måske rettere sagt den mangel på kundskaber, de unge havde, når de forlod skolerne efter undervisningspligtens udløb.

Desværre har den diskussion, der har været ført, ikke medført absolut enighed mellem de parter, hvor enighed var stærkest ønskelig, idet folkettingen – der jo varetager befolkningens interesser og ønsker – og lærerorganisationerne tilsyneladende står ret skarpt overfor hinanden, angående formen for en fremtidig skoleordning.

Nu skal denne tilsyneladende uenighed vist ikke tages alt for bogstaveligt. Godt nok er man delt op i to lejre, hvad angår selve strukturen, eller rammen om loven om man vil, idet man her, fra langt det overvejende folketingsflertals side, ønsker den fremtidige skole skal være udelt, medens lærerne for deres part ønsker den delte skole bibeholdt. Selve nødvendigheden af en udbygning og ajourføring af de nugældende love, er alle parter enige om, og det må for så vidt være det, der er det vigtigste. Man kan billedlig talt sige, at alle parter er enige om nødvendigheden i, at det billede der skal beskrive den nye lov, skal være det smukkeste mulige. Derimod er man ikke helt enige om, hvilken ramme, der får billedet til at fremtræde på den smukkeste måde.

Det er selvsagt ikke nemt for menigmand, at deltage i denne debat. Dels er det efterhånden så mange år siden, man selv har gået i skole, at man bedst husker de »øretæver« man fik den gang, og »øretævekassen« er der jo i de mellemliggende år lagt låg over, og dels er det vel således for de fleste af os, at vi bliver delvis lammede, når de store autoriteter træder frem på arenaen.

Der er dog et og andet i den førte skoledebat, der frister én til at fare i blækhuset. Man har jo selv skolesøgende børn, og som »forælder« kan man vel nok tillade sig at have en mening, og prøve at give udtryk herfor.

Forslag til ny skolelov, således som dette er fremlagt for folkettingen, vil, ved en eventuel vedtagelse, betyde indførelse af den udelte skole. Således ønsker folketingsflertallet det, medens lærerne for deres part ønsker den delte skole bibeholdt, idet de som hovedargument fremfører, at de kloge hoveder i klasserne vil blive holdt tilbage i deres naturlige udvikling af de mindre kloge.

For en anden én, syntes forslaget om den udelte skole at være godt. Ganske vist er vi ikke alle fra naturens hånd lige veludviklede, men mon forskellen i al almindelighed er så udtalt, at man allerede i 11–12-årsalderen kan sige, at lille Per egner sig bedst til skraldemand, medens lille Ove må siges at kunne blive en ny Niels Bohr?

Som forholdet er i øjeblikket, tvinger man forældrene til, på et altfor tidligt tidspunkt af barnets udvikling at tage standpunkt til, hvad skal mit barn være; og derved har man op gennem årene fremelsket eksamensnobberiet, til skade ikke mindst for de børn, det går ud over.

Det må derfor stærkt håbes, at forslaget om den udelte skole må blive en realitet, og at lærerne for deres part vil gå ind herfor, og være medvirkende til, at lovens rammer udfyldes på den bedst tænkelige måde. Får vi nemlig en udelt skole, med en liniedeling i de øverste klasser, da skulle der ikke alene være en mulighed for, at børnene fik en afsluttende skoleuddannelse, der svarede til den enkeltes evner og ønsker. Der vil, ved en udelt skole, også være den allerstørste chance for en virkelig demokratisk folkeskole, hvor alle, uanset forældrenes stiling, kan få den uddannelse, deres evner berettiger dem til.

Skal der tales om egentlige skavanker i det nye forslag til en skolereform, må det i første omgang være det, at man ikke med det samme vil gøre et 8. skoleår obligatorisk. Man påstår, at der ikke er politisk enighed herom, hvorfor det 8. år indføres som et frivilligt skoleår.

Der er her tale om en meget alvorlig mangel ved det foreliggende forslag. Ingen fra erhvervslivet, der modtager de unge i lærepladserne, er interesserede i at få dem for tidligt i lære, hvorfor man i alt for mange tilfælde ser de, der forlader skolen ved undervisningspligtens ophør, gå rundt uden at tage sig noget til.

Det vil derfor være ønskeligt, at skolen udbygges også på dette område. Ingen kan nogensinde lære for meget, og en indførelse af et obligatorisk 8. skoleår vil, rigtigt tilrettelagt, måske være det, der giver den unge netop den ballast, der vil virke aller mest senere hen i livet.

j.

Automatiseringens tekniske, økonomiske, sociale og menneskelige perspektiver

Kineserne har et ordsprog, der lyder således: »Det er senere, end du tror«!

Meget tyder på, at dette ordsprog vil få gyldighed med hensyn til automatiseringen: Ven eller fjende? – Kan vi selv afgøre det, og i så fald: hvordan?

Automatiseringens, tekniske, økonomiske, sociale og menneskelige problemer griber ind i hinanden,



Landsoplysningsudvalget

Studierejse til Tyskland

Som nævnt i dette blads nytårsnummer, har landsoplysningsudvalget undersøgt mulighederne for et besøgsarrangement på Henschels fabrikker i Kassel, Tyskland.

Tilladelsen til besøget er nu opnået, vi er budt velkomne til at foretage det ønskede studiebesøg, og landsoplysningsudvalget lader herefter Henschel & Sohns invitation gå videre til foreningens medlemmer i det håb, at så mange som muligt vil benytte denne chance til at se en af Europas største lokomotivfabrikker.

Besøget vil, i lighed med tidligere arrangementer af lignende karakter, blive et decideret studiebesøg, med særlig vægt lagt på studie af princippet i den hydrauliske transmission.

Udover besøget hos Henschel vil udvalget forsøge arrangeret et besøg på lokomotivremisen i Kassel, ligesom vi kunne tænke os at bese det moderne sikkerhedsanlæg på Kassel rangerbanegård, dersom tilladelse hertil opnås.

Det blev i nytårsnummeret nævnt, at besøg på folkevognsfabrikkerne i Wollfsburg eventuelt ville blive arrangeret på hjemrejsen fra Kassel. Dette arrangement vil dog ikke blive gennemført denne gang, idet togforbindelser o. s. v. betinger en rejse-dag mere end påtænkt, hvilket selvsagt vil fordyre arrangementet.

Studierejsen vil strække sig over ialt 4 dage med afrejse tirsdag den 22. april og hjemkomst igen fredag den 25., herved opnås to dages ophold i Kassel, hvorved tid til en rundtur i selve byen og dens smukke omegn kan nås.

Iøvrigt skulle programmet for studierejsen blive som følger:

Tirsdag den 22. april: Afrejse, deltagere fra København og øvrige Sjælland tog 13 (evt. over Gedser-Grossenbrode). Deltagere fra Fyn og Jylland samles ved tog 13 i Fredericia, forbindelse hertil opnås bl. a. med tog 50 eller lyntogene 44, 42 og 40.

Ankomst til Kassel bliver kl. ca. 23,00.

Onsdag den 23. april: Besøg hos Henschel & Sohn.

Torsdag den 24. april: Evt. besøg på lokomotivremisen og Kassel rangerbanegård.

Byrundtur med ophold i Wilhelmshöhe, hvor bl.a. kæmpestatuen af Herkules forefindes.

Fredag den 25. april: Afrejse fra Kassel kl. ca. 7,00 ank. Fredericia med tog 14. Deltagere fra København og øvrige Sjælland evt. over Gedser-Grossenbrode.

Prisen for rejsen, alt iberegnet, skulle blive ca. 130,00 kr. pr. deltager. Hvorvidt denne pris vil kunne gøres billigere, afhænger bl. a. af deltagerantallet. Udvalget vil dog her, som ved tidligere rejser, bestræbe sig på, at rejsen bliver så billig som overhovedet muligt.

og hvordan kan det være anderledes? Den tekniske udvikling er forudsætningen for automatiseringen, der er af udpræget teknisk natur, men den kan ikke udfolde sig uden store investeringer og uden højt uddannede menneskelige individer, hvis sociale liv helt og holdent vil blive præget af den automatisering, de selv skaber og opretholder. Hele samfundslivet kan og vil blive præget deraf. Levefoden fordobles, når automatiseringen slår igennem, vore brugsgenstande skifter karakter – de skal gøres modne til automatisk produktion – en stol bliver til et »sideapparat«, der kan støbes i en form af et passende materiale, glødelamper erstattes af lysende loftsplader, men iøvrigt er glødelampefabrikationen i U. S. A. så automatiseret, at 14 maskiner, der hver betjenes af een mand, fremstiller 90 pct. af U. S. A.s glødelamper. Automatiseringen kræver et stort marked, altså må Europas stater slutte sig sammen i et fælles marked – 160 mill. mennesker – altså må fabrikkerne omstille deres produktion, thi når toldmurene forsvinder, må megen produktion flyttes eller ændres. Men det er måske fremtidsmusik? Nej, det ligger kun nogle få måneder fremme i tiden. Visse industrier egner sig særlig til automatisering. Det gælder f. eks. olieraffinaderierne. Allerede nu kan et enkelt af Englands olieraffinaderier – Fawleys – med 24 mands betjening pr. døgn klare $\frac{1}{3}$ af Englands forbrug af olieprodukter. Samtidig arbejder ca. 270.000 mand i Englands kulminer, der dækker ca. $\frac{1}{3}$ af Englands kulforbrug. Et andet perspektiv: Hvis man i dag lavere biler efter samme retningslinier som for 50 år siden, ville en bil, der i dag koster 10.000 kr., komme til at koste 325.000 kr. Automatiseringen nedsætter efterhånden priserne på vore varer: et køleskab fra firmaet General Electric, som i 1950 kostede 394 doll., kostede i 1955 280 doll. – trods en stigning i pristallet på 19 pct. Samtidig er kvaliteten forbedret. De såkaldte »elektronhjernener« menes efter den engelske biolog Ashby's udtalelser bl. a. også at kunne forbedre den menneskelige intelligens. Men »elektronhjernenerne« er iøvrigt som bekendt en forudsætning for automatiseringen på en mængde områder. Det gælder især kontorarbejder, statistik, atomforskning, militære formål, fejlfinding i de automatiske fabrikker o. s. v. – Automatiseringen vil mange steder afløse samlebåndet med dets monotone, sundhedsfarlige arbejde.

Der er ingen tvivl om, at automatiseringen vil byde menneskeheden store fordele og betyde et væsentlig fremskridt på vitale områder. Men overgangstiden vil skabe en mængde problemer, og spørgsmålet er, om samfundene er modne nok til at løse alle disse problemer, især de sociale: Løn, fritidsanvendelse, beskæftigelse, uddannelse og omskoling, samarbejde på arbejdspladsen, politisk gruppering m. fl. Hertil kommer de enkelte industriers placering i den nye økonomiske struktur, kapitalens placering, nationaliserings- og planøkonomiproblemer, markedsdeling, fabriktionsdeling og utallige andre uhyre vigtige, men sikkert også uhyre vanskelige problemer.

Automatiseringens perspektiver er uoverskuelige, men interessante. Sammen med atomkraften vil automatiseringen skabe en ny verden.

S.

Anmeldelse om deltagelse skal sendes til under-
tegnede snarest og senest onsdag den 5. februar d. å.

Anmeldelsen skal indeholde oplysninger om ful-
de navn og adresse samt stilling og tjenestested.

Oplysningsudvalget mener med denne rejse at
kunne byde på noget ud over det almindelige, og vi
opfordrer derfor så mange som muligt til at benytte
sig af chancen, medens den er der.

Med venlig hilsen

P. u. v.

J. V. Christiansen.

Selvangivelsen for 1957

Under forudsætning af, at enhver er kendt med
størrelsen af sin årsindtægts faste lønningsdele,
herunder stedtillæget, og med henvisning til ordre-
samling A, de forskellige afsnit om løn med tillæg
i foreningens lommebog, hvor også årsindtægten for
vore aktive medlemmer findes på siderne 69 og 70
- dog uden medregning af indtægter af særlige
ydelser, betaling for eventuelt overarbejde eller for
mistede fri- eller orlovsdage - skal vi i det efter-
følgende oplyse om de fradragsberettigede beløb.
Vi henleder tillige opmærksomheden på værdien af
fri uniform, der almindeligvis beregnes til 100 kr.
Uniformstilskud til selvbeklædere antages at dække
merudgiften til uniform. Fradrag i den forbindelse
er derfor ikke tilladt.

Foruden retten til fradrag af det beløb, der i det
svundne kalenderår er betalt i skat (i fradraget
medregnes evt. børnetilskud), er det tilladt indtil et
beløb på højst 600 kr. at fradrage udgifter til for-
sikringer m. m. Pensionsbidraget (5 pct. af pensions-
givende lønning, grundløn, alderstillæg og alminde-
ligt pensionsgivende tillæg) holdes uden for oven-
nævnte 600 kr. og fradrages med det fulde beløb.

Sygekassekontingent for aktive tjenestemænd
udgjorde 1,5 pct. af den samlede lønningsindtægt +
stedtillæg. For pensionister har kontingentet været
1,5 pct. af den pensionsgivende indtægt, altså den
indtægt, som er lagt til grund for pensionens stør-
relse + 2,50 kr. pr. måned.

Som fradragsberettigede beløb skal tillige næv-
nes bidrag til begravelseskasse, livs- og ulykkes-
forsikringer og invalideforsikring samt renter af
lån, dog ikke de månedlige afdrag på disse.

Hertil kommer lønmodtagerfradraget på kr. 400,
højst 10 pct. af årsindtægten. Har både mand og
hustru indtægt ved arbejde for fremmede, kan der
for hver opføres lønmodtagerfradrag efter de gæl-
dende bestemmelser. Der kræves ikke dokumenta-
tion for, hvilke udgifter de 400 kr. dækker, men er
fradraget større, skal overskridelsen dokumenteres
overfor skattevæsenet. Pensionister kan ikke be-
nytte reglen om lønmodtagerfradrag.

Natpenge kan som hidtil fradrages med det halve
af det indtjente beløb, men dette indgår under løn-
modtagerfradraget.

Foreningskontingentet fradrages i særlig rubrik
på selvangivelsen og skal altså ikke ind under løn-
modtagerfradraget eller de 600 kr. for forsikringer
m. v. Medlemmer med indtil 5 års medlemskab i
foreningen har for året 1957 betalt 162 kr., andre
138 kr.



Tak

Jeg beder herigennem alle modtage min hjerteligste
tak for den venlige deltagelse ved min kære mand,
lokomotivinstruktør Barthold Kjærs sygdom og bisæt-
telse samt for den smukke fanevags tilstedeværelse.

Adda Kjær, Århus.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum den
10. februar frabedes venligst.

A. K. Aa. Berg, lokomotivfører,
Esbjerg.

»Lanternen«

afholder onsdag den 12. februar kl. 18,00 i Døpvstumme-
foreningen af 1866, Brohusgade 17,

»sommer- og fastelavnstest«.

Vi møder i sommertøj medbringende en solid mad-
pakke, hvortil serveres 1 guld beer, 3 snaps samt kaffe
og 1 likør.

Senere på aftenen underholdning af humoristen Egon
Peters, kendt fra TV-humorparader og radio, samt mu-
sik under spising og bal ved Poul Gambys humortrio.

Pris pr. deltager 8,00 kr.

Indtegningen slutter torsdag den 6. februar kl. 12.

Indtegningen sker på mdt. Gb 1-2, Hlg. og Ar. eller
ved telefonisk henvendelse til L. Krøyer Rasmussen,
Tria 1399 u, eller Otto Nymark, Bella 2583 y.

Bestyrelsen.

Elektrofører-afdeling

Ordinær generalforsamling afholdes 29. januar kl.
15,00 i »Folkets Hus«, Enghavevej.

Efter generalforsamlingen kl. 18,30 selskabelig sam-
menkomst med damer.

Der serveres følgende middag:

Klar suppe

Sprængt svinekam med gemyse

Isanretning

Pris pr. kuvert kr. 10,00.

Efter middagen, underholdning, dans, pakkefest
m. m.

Anmeldelse om deltagelse senest den 25. januar kl.
12,00 på telefon Eva 486 og Palæ 5078.

Bestyrelsen.

Helsingør afdeling 7

Afdeling 7, Helsingør, afholder generalforsamling
tirsdag den 28. januar d. å. kl. 19,00 på »Skandia«.

Dagsorden i følge lovene.

Efter generalforsamlingen en lille festlighed for de
afgæede kolleger, Oest Jacobsen og Staberg. Pensionister
indbydes venligst.

Bestyrelsen.



Forfremmelse efter ansøgning til elektrofører i 13. lkl.
pr. 1-1-58.

Lokomotivfyrbøder:

J. H. L. Pedersen, København Gb., i Enghave.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-1-58.

Lokomotivfører (11. lkl.):

H. V. Hansen, Helgoland, til København Gb.

Afsked.

Lokomotivførerne (11. lkl.):

- M. J. Hansen, Fredericia, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (28-2-58).
- H. Friis Hansen, Helgoland, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (28-2-58).
- K. F. Petersen, Fredericia, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (28-2-58).
- K. F. Olsen, Helgoland, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-3-58).
- V. J. Madsen, Nyborg, er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (31-3-58).
- N. Nielsen, Silkeborg, er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (31-3-58).
- C. C. V. Nielsen, Randers, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-3-58).
- L. P. Olesen, Århus, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-3-58).

Navnændring pr. 13-11-57.

Lokomotivfører (11. lkl) J. E. J. Lomholdt-Pedersen, Fredericia, hedder nu J. E. J. Lomholdt.

Dødsfald.

Lokomotivinstruktør J. B. M. Kjær, Århus, er afgang ved døden den 8-1-58.

Pensioneret lokomotivfører C. J. Andersen, København, er afgang ved døden den 22-11-57.

Pensioneret lokomotivfører N. J. Olsen, Fredericia, er afgang ved døden den 25-12-57.

Rettelse til lommebogen

Jubilæer.

Til lommebogens jubilæumsfortegnelse er der følgende rettelser: Lokomotivfører E. H. V. Hansen, Gb., har 40 års jubilæum den 2. december 1958, og lokomotivfører H. J. Løchenkohl, Næstved, har 40 års jubilæum den 9. februar 1959.

Emolumenter m. v.

I skemaet side 14 i lommebogen for 1958 bedes betaling for ekstraordinær tjenestefrihed rettet til 30,60 kr. for de to første satser og 26,70 henholdsvis 23,95 kr. for de følgende satser.

NYE ADRESSER

Lokomotivfyrbøderafdeling:

Herning: Kassererens adresse rettes til: Fynsgade 71, 1.

Det sjælland-falsterske statsbanepersonale bibliotek

Fra 1. maj d. å. fratræder:

Som bestyrelsesmedlemmer:

Stationsleder A. A. Petersen, Københavns Frihavn, og pens. remisearbejder R. E. Clausen, København.

Som suppleanter:

Pens. rangerformand I. S. Juhl, København, og pens. ekspeditionssekretær T. E. Jensen, København.

Som revisor:

Regnskabsfører A. E. L. Harnstedt, 1. distrikt.

Som revisorsuppleant:

Trafikkontrollør M. H. Kotman.

Alle er villige til at modtage genvalg.

Eventuelle kandidatforslag, underskrevet af mindst 10 medlemmer, skal ifølge vedtægterne være bestyrelsen i hænde senest den 10. februar d. å. under adresse: Københavns hovedbanegård. På forslaget må de opstillede kandidater have erklæret sig villige til at modtage valg.

Jernbaneskolen

Instruktion til motoruddannelse 3.-7. januar og 15.-19. marts.

I Århus: 8.-11. januar og 5.-8. februar.

Motorkursus: 7. februar-12. marts med eksamen 13.-14. marts og

29. april-4. juni med eksamen 5.-7. juni.

I Århus: 12. februar-17. marts med eksamen 18.-19. marts og

20. marts-1. april og 9.-29. april med eksamen

30. april-1. maj.

Byttelejlighed

København-Odense.

Velholdt 2 værelses lejlighed, kakkelovn, lille have, leje 60 kr. pr. md., ønskes byttet med en 2½ eller 3 værelses, helst moderne, i Odense til 1. februar.

Overpolitibetjent Erik Olsen, Høyensgade 16 st., Ø. Øbro 9874 ulla.

Fredericia-København.

Tilbydes: 2 vær. med kammer, moderne. Leje 147 kr. incl. varme, indskud 900 kr.

Ønskes: København eller omegn, helst tilsvarende lejlighed, men alt har interesse til 1. marts.

G. R. Nielsen, stationsbetjent,
Ørnevej 11, 3., Fredericia.

**Det bedste
I CYKLER OG RADIO**

V. Petersen
Jyllandsgade 22
Fredericia
Tlf. 1033

FÆLLESBAGERIET A/s

Fredericia . Tlf. 602
Køb altid Brød fra Fællesbageriet

Den folkelige Forsamlingsbygning
(lige overfor Landsoldaten)

*Store Bal-
og Selskabslokaler*
Agnes Petersen . Fredericia . Tlf. 85

Louis Nielsen
Danmarksgade 6, Fredericia
Gardiner & sengeudstyr
*Leverandør til
Brugsforeningen*

Fredericia Mejeri

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

»LA BELLA«

Gothersgade 15
Fredericia, Tlf. 598
v. Doris Sørensen

Blomster- og Kranseforretning anbefales de ærede Medlm.

Ekvipér Dem i

London-Magasinet

FREDERICIA

**FREDERICIA KUL-
OG BRANDEHANDEL A/S**

KUL- OG KOKS-IMPORT

Forhandler af Fredericia Gaskoks

IMPORT AF



BRANDELSOLIER

KULPLADS OG KONTOR:
VESTHAVNEN
TELEF. 955

BOGTRYKKERIET

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

Ougaard & Jensen

Danmarksgade 21 A
Fredericia
Telefon 332
Alt i herre- og drengetøj

**Farve-
bøtten**

Tapet . Malerverer . Rullegardiner
v. Holger Häuser
Danmarksgade 23 . Fredericia . Tlf. 1337

FREDERICIA KUL-KOMPAGNI A/s

Loehr og Holmelund

... vi sælger varme

Telefon
170-888
4 linier

FREDERICIA BRUGSFORENING

3 selvbetjeningsbutikker
2 betjeningsbutikker

BLIV MEDLEM - INDSKUD 2 KR.

TEATER RESTAURANTEN

TLF. 2500 FREDERICIA TLF. 2500
Byens nye, elegante mødested

Fra kvist til kælder
når maling det gælder

Neergaards bedst
Telf. 165 . Struer

Auf. installatør

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

**Thomas Hansen's
Bageri**

bringes i velvillig Erindring
Brødet bringes overalt i Byen
Danmarksgade, Struer, Tlf. 308

*For Synet en Vinding,
køb Brillen hos Sinding!*

★ STRUER . Tlf. 119

A/s Struer Kulimport

Telf. 777

P. WEILING

Struer . Tlf. 93

anbefaler alt
i moderne
Blomsterbinder!

NYBO

STRUER

- et godt Sted at handle

Frisørsalonen

Jyllandsgade 9 . Struer

anbefales
Gustav Jensen

Aa. V. Kristensen

Kolonial, Vin og Delikatesse

Jyllandsgade 16, Telf. 322

I Sol og Pløre
gaa eller køre

Brug

Skotøjsbørsens Fodtøj

Struer - Telf. 109

Wate Struer Grovbrød

I. L. RØLLE og SØN

TLF. 134 - STRUER

AGA-GAS BELYSNING
SVEJSNING



GASACCUMULATOR

KØBENHAVN • ODENSE • AALBORG • AABYHØJ



BRYGGERIET STJERNEN

Tag Kager med hjem fra *Clorius*

Spec.: Fødselsdagskringler
Tlf. Kalundborg 187 Prøv mine Kræmmerhuse

Fineste Kød, Flæsk, Paalæg

Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44
Tlf. Kalundborg 161 Leverandør til Feriehjemmet

Er Lyset i Uorden
da ring til Kalundborg 520

KJÆR CHRISTENSEN . aut. Installatør
Leverandør til Feriehjemmet

A. M. JØRGENSEN

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

KALUNDBORG KULKOMPAGNI

Aktieselskab
Tlf. TRETEN

M. H. Iversen

Mode- og Manufakturforretning

Kalundborg - Tlf. 82

Leverandør til Feriehjemmet

N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

Slagtermester **Børge Rasmussen**

Kød- og Paalægsforretning
Kordilgade 10, Tlf. Kalundborg 173

Altid 1ste Kl. Vnrer . Hjemmelavet Paalæg

Fiskehus Nr. 1

Poul Nielsen
Tlf. Kalundborg 659

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

Murermester og Cementvarefabrikant,

Chr. Schrøder

Tlf. Kalundborg 360

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

OTTO NIELSEN

Malermester

Tlf. Kalundborg 447

Spis **Kalundborg Margarine**

Th. Jørgensen. Telefon 90

Daglig friskkærnet. Leverandør til Feriehjemmet

Beiers **TAPET & FARVER Tlf. 254**

SKIBBROGADE 3, KALUNDBORG

Leverandør til Feriehjemmet.

Importkompagniet [^]/_s

Kalundborg

Telf. *33 (Flere Ledn.)

Import af

**KUL, KOKS,
BRIKETTER &
BRÆNDELSOLIER**

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

Nyrop & Maag ^a/_s

KØBMAGERGADE 43. K · C. 768

NYROP

FILIALER.
SØNDERALLÉ 5. AARHUS · KLAREGADE 7. ODENSE

Halskovsalonen

VOLDER og PETERSEN

Korsør

Tidsbestilling tlf. 430

**HALSKOV KØDFORSYNING
OG PÅLÆGSFORRETNING**

Jens Barslund

Tlf. 82 · Korsør

Alt i RADIO - FJERNSYN og PLADESPILLERE

RADIOLAGERET

v/ TH. HANSEN
TORVET, KORSØR
TLF. 389

K. Egede Jensen

Blomster · Kranse · Buketter

Rolighedsvej 9 - Korsør - Tlf. 216

Medlem af

BLOMSTER-Ringen