

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 21 – 5. NOVEMBER 1964 – 64. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

Ligeså **UUNDVÆRLIG**
jernbanen er for trafikken er



Statsanstalten for Livsforsikring

Hovedkontor: Kampmannsgade 4. København V

FREDERIKSHAVN

Lissi Trikotage & Børnekonfektion

Vi anbefaler alt i trikotage · linge · børnekonfektion
Vi sætter lille pris på varer - stor pris på Deres tilfredshed
Danmarksgade 29 . Frederikshavn . Tlf. 20 883

SNEKKERSTEN

VI KØRER OVERALT

Vådvaske . Tørvaske . Kilovask . Rensetøj . Rullevaske . Skjortevaske

SYDKYSTENS VASKERI

Parallelvej 17 . Snekkersten . Telefon 21 51 48

AALBORG

Rutebilstationens Cafeteria

Billig, god og hurtig mad

Aalborg . Telefon 36 555



FREDERICIA

Birkso

Pigernes Magasin

Gothersgade 30
FREDERICIA
Tlf. 2 47 48

Stort udvalg i babytøj
Pigetøj til 14 år

... altid hos SPETZLER

**URMAGER
GULDSMED
OPTIKER**

Telefon 280 - Fredericia - Giro 42533

Køb kaffen direkte i **Kafferisteriet**

v/ Arne Pedersen

Prinsessegade 51 - Fredericia - Telefon 911

Vor kaffe i kanden er bedre end nogen anden

Køb Deres frugt og grønt hos

HOUSTRUP's Eftf.

Jyllandsgade 16 - Fredericia - Telefon 367

PRANGERVEJ MEJERI

v/ N. H. Lund . Prangervej 53 . Fredericia . Tlf. 20285

1. kl. mejeriprodukter, brød, kolonial m. m. - „Slots Is“ til daglig og fest

Fredericia Mejeri

Vejlevej

Anbefaler sig med
1. kl.s mejeriprodukter

Det bedste i

FJERNSYN OG RADIO

V. Petersen

Jyllandsgade 22, Fredericia
Telf. 1033

RISSKOV

**Aarhusegnens
Husholdningsskole**

Risskov st. Tlf. Aarhus 78446

3. mdrs. kursus fra maj og august
5. mdrs. kursus fra maj og novbr.

Mod. skole, smukt belig, Statstilsk. kan
søges. Progr. og opl. send. Anna Hansen.

- man
lægger
mærke
til ...



— godt tøj
til fornuftige
priser

TILSKÆRERNE

DET STORE MAGASIN FOR TØJ

VARDE

BALLESGAARDS BLOMSTER

VARDE - TELEFON 20618

FARVEMESSEN

Tapet - maling - linoleum

Storegade 22 - Varde - Telefon 20545

RINGSTED

Finn Frejding . Urmager og Optiker

Sct. Hansgade 6 . Ringsted . Tlf. 205

URE OG BRILLER I BEDSTE KVALITETER

Reparationer udføres

AARHUS

DE GAAR RIGTIG, NAAR DE GAAR TIL

SKOMAGERMESTER **H. LÆGS** HELGE RODESVEJ 9

Haandskomager - Sko modtages til farvning

Spec.: Dame-luxusforsaaing - TLF. 6 53 67

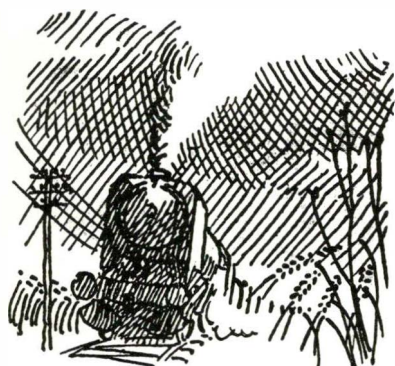
KRUSAA

B & O
FJERNSYN

RADIO - FJERNSYN

R. Paulsen . KRUSAA . Tlf. KRUSAA 71296

Stedet med det største udvalg og den bedste service



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 21 - 64. ÅRGANG

5. NOVEMBER 1964



Indhold:

Ny maskinchef	323
Nedlægning af maskindepoter ..	324
Forbrugerpolitikken	325
U-banens materiel skifter ud- seende	328
Hvad koster det at købe på afbe- taling?	330
Kursus 1964	364
Under DLF	333
Personalialia	333
Medlemslisten	333

Forsidebillede:

Hjem fra arbejde.



Redaktører:

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

Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon: Hell. 7269.
Kontortid 10-16.
Lørdag 9-12.

Annonce-ekspedition:

Studiestræde 49, København K.
Tlf. Central 12327 og Palæ 1142.
Giro 22289.
Kontortid kl. 8.30 til 16.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.



Ny maskinchef

Den 1. november fik maskinafdelingen en ny chef, den tidligere overingeniør E. Risbjerg Thomsen. Maskinchefen, som forøvrigt snart fylder 50 år, kan allerede se tilbage på mere end 25 år i statsbanernes tjeneste, deraf siden 1950 en række år i samarbejde med den afgåede maskinchef. Der ligger således mange års jernbaneerfaring som en god ballast ved overtagelsen af ansvaret for maskinafdelingen. Nogle kunne måske mene, at man derfor også har fået en chef bundet af overleverede statsbanetraditioner, men disse går da fejl i bedømmelsen, thi et tilbageblik over moderniseringen af statsbanernes rullende materiel giver netop indtrykket af maskinafdelingen som en levende mekanisme i administrationsmaskineriet, og ikke mindst vor ny maskinchef har sin store andel heri.

De blandt lokomotivmændene som kender Risbjerg Thomsen føler sig yderst tilfreds med, at det bliver ham, der skal løfte den ingenlunde lette arv efter maskinchef Hedegaard Christensen.

Fremtiden byder på vældige opgaver, hvor statsbanerne må opfylde sine forpligtelser overfor samfundsudviklingens krav. Også i henseende til underbygning af statsbanernes konkurrenceevne. Men vi tror på den nye mands - dog gammel i gårde - evner til at indpasse tingene med selvstændigt overblik for den rette vej til løsningerne.

Vi tror på, at samarbejdet med den tiltrådte maskinchef skal blive lige så godt som med den fratrådte. Dertil kommer, at også Risbjerg Thomsen har en venlig og ligefrem optræden, som jo betyder så meget, hvor modstående parter skal samarbejde et resultat.

Lokomotivmændene gratulerer med forfremmelsen og tilsiger en oprigtig vilje til at være med i løsning af fælles opgaver på mest fordomsfrie måde.

Nedlægning af maskindepoter

Der har gennem de senere år blandt personalet hersket en del usikkerhed med hensyn til opretholdelsen af forskellige maskindepoter. Til dato er en lang række af de mindre blevet nedlagt og flere står for tur.

Det er klart, at personalet af mange grunde er interesseret i denne udvikling, ikke blot af tjenstlige, men i nok så høj grad af familiemæssige, som for eksempel børns uddannelse. En anden væsentlig årsag er boligspørgsmålet. Vi kender som lokomotivmænd, der må underkaste sig forflyttelsesvilkårene, de vanskeligheder, som netop mulighederne for en bolig til rimelig penge bereder os.

Den driftsmæssige udvikling for statsbanerne gør, at man fra administrativ side må lade et hvert driftsområde gennemgå en omfattende rationalisering. Det medfører uundgåeligt en centralisering af driftsorganerne og betyder for lokomotivpersonalet, at dette bliver placeret på få store maskindepoter, hvorfra al strækningskørsel foregår.

Hidtil har denne udvikling ikke generet os i stort omfang hvad angår tvangsforflytninger, idet forholdene har været sådan, at naturlig afslidning har taget de værste stød, og vi håber, at det overvejende kan fortsætte ad denne vej.

Imidlertid må man indstille sig på koncentrationen, og selv om forekommende forflytninger kan komme nogle mere end andre ubelejligt, er det tiden at vænne sig til tanken, så man ikke overraskes.

I samarbejdsudvalgenes distriktsudvalg i 2. distrikt har overmaskiningeniøren givet en redegørelse for den øjeblikkelige situation, og vi bringer den efterfølgende:

Rationaliseringen ved overgang fra damp- til motortrækkraft, har medført betydelig ændring af lokopersonalets forhold. I løbet af de sidste 15 år er antallet af lokomotivmænd i 2. distrikt formindsket med ca. 30 pct., og denne nedgang har kunnet mærkes af så at sige alle maskindepoter.

Trækkraftændringen har medført, at man på adskillige steder, hvor der tidligere var rangermaskiner betjent af lokopersonale, nu kan klare sig med traktorer betjent af ikke-faguddannet personale, samt at trækkraften ved liniekørsel kan køre væsentlig længere strækninger end tidligere mellem nødvendige ophold ved maskindepoter.

Ændringen har – selv om tjenestetidsreglerne er ændret betydeligt til personalets fordel – endvidere

medført, at den enkelte lokomotivmand på den enkelte turdag kan køre længere strækninger end tidligere.

Disse forhold gør, at det nu ikke er nødvendigt med så mange maskindepoter som tidligere, og at deres antal derfor kan formindskes, dels ved nedlægning af rene rangerdepoter, og dels ved, at der kan være større afstand mellem maskindepoter med liniekørsel.

Hertil kommer, at mindre maskindepoter er forholdsvis dyre at administrere, bl.a. for så vidt angår afløsning for ferie og sygdom, hvorfor det ofte vil være økonomisk rigtigt at omlægge kørslen til andre større maskindepoter.

2. distrikt har hidtil i størst mulig udstrækning søgt at undgå at forflytte lokopersonale uansøgt og vil bestræbe sig for at holde denne linie, men det personale, der f.eks. ved forfremmelse forflyttes fra maskindepoter, som agtes formindskede, må ikke regne med at komme tilbage til disse depoter.

Af allerede helt nedlagte maskindepoter kan nævnes:

Ac, Få, Gy, Hb, Hj, Ho, Lg, Lk, Rj, Sl, Sd, Sk, Te og Va.

Følgende maskindepoter ser 2. distrikt gerne helt lukket: Sj, Ti og Vj, og der må ikke forventes flyttet lokopersonale til Sdb, Tdr og Svg, idet disse depoter må forventes formindskede ved afgang. Det samme gælder Bb, Fh, Hr, Hs, Kd og Vg, indtil de er formindskede, så der kun er det til rangering nødvendige lokopersonale tilbage.

Som situationen tegner sig i øjeblikket, kan følgende maskindepoter forvente fortsat at have liniekørsel for lokomotivførere i såvel 15. som 12. lønningssklasse: Ab, Ar, Es, Fa, Pa og Str, men det er naturligvis en forudsætning, at der ikke sker betydelig ændring i trafikens afvikling, idet forholdene jo så helt kan ændre sig. Det vil bemærkes, at enkelte maskindepoter ikke er nævnt og til disse må knyttes særlige bemærkninger.

Rd må, såfremt banerne Hb-Aat og Rd-Rå nedlægges, forventes efterhånden at blive et rent rangerdepot. Liniekørsel fra Od er afhængig af kørslen til Svg og Ac, men Od vil vel altid have en betydelig rangering. Åa og Had må antages foreløbig at beholde nuværende størrelse, men sikkert er det ikke. Hvad endelig Nyborg angår så kan liniekørslen herfra klares billigere fra Fa; men af hensyn til det store antal lokomotivmænd, der har bolig i Ng, har 2. distrikt været tilbageholdende med at »udtynde« Ng. Personalet i Ng – især det yngre – må dog gøre sig klart, at der må sigtes imod, at maskindepotet lukkes ved en storebæltsbros ibrugtagning.

Forbrugerpolitiken

et sidestykke til indkomspolitikken

For nogen tid siden afholdt Det kooperative Fællesforbund en konference på Højstrupgård hvortil var inviteret en række faglige og kooperative ledere. Under fællestitlen »Forbrugerpolitikken – et sidestykke til indkomspolitikken« diskuterede man fagbevægelsens og kooperationsens fælles interesser. Blandt talerne var forbundsformand Hans Rasmussen, Smedeforbundet, hvis indlæg vi har fået lov at bringe som artikel.

Selv om man i titlen for denne drøftelse som en del af emnet har nævnt »indkomspolitikken«, skal jeg ingenlunde her forsøge at definere, hvad vi i fagbevægelsen forstår ved indkomspolitik, udover, at vi i henhold til de nye forhandlingsregler mellem de to hovedorganisationer må påregne, at indkomspolitikken for erhvervslivets forskellige udøvere kommer til at danne baggrund for stærke ordvekslinger mellem de to parter på arbejdsmarkedet.

Efterhånden som arbejderne og funktionærene rundt om i dansk erhvervsliv, og herunder hele tjenestemandstanden, understøttes af stærke organisationer, der alt efter deres styrke er parat til kraftigt at varetage deres medlemmers interesser ud fra det opnåede produktionsresultat, må vi regne med, at den fordelingspolitiske kamp i samfundet bliver stærkere og stærkere.

Under sådanne forhold ville det faktisk være endnu mere påkrævet at få undersøgt, om den stigende rationalisering, den mere hensigtsmæssige arbejdsgang og den stigende produktivitet i samfunds- og erhvervslivet ikke burde samle sig stærkere om et stabilt prisniveau med en tendens til lavere priser, i stedet for et forjaget kapløb om lønningerne.

Et stigende lønniveau kan helt enkelt ikke undgå at præge prisdannelsen, og under den nyere tids udvik-

lingsproces må det være en væsentlig fordel, at der er den rette forbindelse og det bedste samarbejde mellem kooperation og fagbevægelse.

Oplysning og agitation

Allerførst vil jeg stærkt understrege det forhold, at fagbevægelsen forlængst har accepteret, at den ikke blot skal repræsentere sine medlemmer som lønmodtagere, men også som forbrugere.

Hvis vi skal bevare et stabilt, økonomisk klima, hersker der ingen tvivl om, at kooperationen i alle dens led må hjælpes videre frem, da den trods alt er en kraftig gren på arbejderbevægelsens træ.

Inden for fagbevægelsen må vi lære vore medlemmer, at de har en betydelig rolle som forbrugere, og det betyder, at vi også bør overbevise dem om, at de varer, som de i de forskellige virksomheder er med til at producere, skal sælges så billigt som muligt. – Man bør ikke søge klaret frisag på den måde, at det kun er de varer, som andre fremstiller, der sagtens kan sælges billigere, for trods alt drejer det sig om, at vi lever under fælles kår.

Det er ofte meget svært at bibringe lønmodtagerne den forståelse, at de under alle omstændigheder virkelig har forbrugerinteresser, som de mere intens burde varetage.

Når alt kommer til alt burde forbrugerinteresserne faktisk også – set ud fra et fagforeningsmæssigt synspunkt – have en større prioritet fremfor de lønmæssige interesser, og det er vel navnlig her, der ligger en stor opgave for både kooperation og fagbevægelse i at kunne overbevise lønmodtagerne om dette synspunkt.

Måske burde kooperation og fagbevægelse starte en fælles agitations- og oplysningskampagne, hvor vi navnlig gjorde det klart for fagbevægelsens medlemmer, at en stigende økonomisk gevinst og en større real-lønfortjeneste faktisk lå i de billige

priser, som kooperationen jo navnlig har opbygget hele sin virksomhed på.

Fagbevægelsen kan selvfølgelig ikke se bort fra sin fordelingspolitiske virksomhed, men kunne vi i højere grad tage gevinsterne hjem fra det rationaliserede erhvervs- og forretningsliv gennem de billigere varepriser, var det en fremgangsmåde, som samtidig skabte retfærdighed for den samlede befolkning, der herigennem blev delagtiggjort i rationaliseringsgevinsterne.

Fagbevægelsen har to veje

Fagbevægelsen har to veje at gå for at sikre sine medlemmers forbrugerinteresser varetaget, og vi benytter flittigt den ene og burde sætte stærkere ind for benyttelse af den anden vej:

a. *Gennem Socialdemokratiet*, som repræsenterer arbejderbevægelsen i Folketinget, retter vi jævnlig henvendelser, når det drejer sig om det økonomiske liv, og resultater er da også efterhånden opnået.

– I øjeblikket sigter vi på en bedre næringslov, en stærkere beskyttelse mod monopoler og rimelige licitationsregler.

b. Den anden vej er *gennem kooperations forskellige virksomheder* og her er det som om, at mange i fagbevægelsen endnu ikke har forstået kooperations idé.

En afgørende rolle

På Smedeforbundets kongres i 1963 havde jeg lejlighed til at fremføre problemerne omkring fagbevægelsens stilling til og indflydelse på erhvervslivet på den måde, at det mest hensigtsmæssige og effektive erhvervsliv nok ville være en passende blanding af statslig, kooperativ og privat drift. For fagbevægelsen drejer det sig om gennem kooperationen at gøre denne del af erhvervslivet så konkurrencedygtig som mulig over for det private erhvervsliv.

Der er to ting, som her spiller en afgørende rolle:

For det første: Kooperationens evne til gennem effektivitet at hævde sig i konkurrencen.

For det andet: Kooperationens muligheder for at skaffe sig tilstrækkelig finansiering til at gøre sit produktions- eller omsætningsapparat så effektivt og dermed så billigt for forbrugerne som muligt.

Vedrørende det første spørgsmål bør vi sikkert i fagbevægelsen hævde det synspunkt, at kun den kooperative produktions- eller detailforretning der kan hævde sig i konkurrencen over for de private næringsdrivende, bør bevares.

Måske burde vi i fagbevægelsen være noget mere kritiske, end det hidtil har været tilfældet. Der er dog nogle enkelte undtagelser, og vedrørende disse vil jeg gerne pege på den socialdemokratiske presse, fordi den har andre opgaver, end blot at fremstille en prisbillig vare.

Den socialdemokratiske presse er et uundværligt talerør for såvel Socialdemokratiet som fagbevægelsen og må derfor ses i en anden betydning, end når der er tale om produktion og omsætning af almindelige forbrugsvarer.

Man har vist lov til at sige, at hvis vore modstandere ikke interesserer sig for de kooperative virksomheder, så er der noget galt med disse. Den del af den kooperative virksomhed, der interesserer vore modstandere – og det gælder også vore enkeltforetagender, som navnlig de private næringsdrivende og arbejderbevægelsens modstanderpresse bekæmper – vil sikkert opfylde de forventninger, fagbevægelsen stiller til dem.

Sådanne kooperative virksomheder er vore modstandere ubehagelige, fordi de netop påfører det private næringsliv en stærk konkurrence og dermed bliver en virkelig prisregulator.

Som eksempel herpå bør særlig fremhæves de mange brugsforeninger, Brugsforeningen HB og byggekooperationen med dens mange licitationssager.

Forslaget om konfliktfond

Vedrørende spørgsmål nr. 2 vil jeg fortsat anse det som formålstjenligt, at vi her drøfter det forslag, som

Smedeforbundet for lang tid siden fremsatte om en fælles konfliktfond, hvis årlige renteafkastninger skulle tilføres den kooperative finansieringsfond.

I det øjeblik, vi i fagbevægelsen får drejet indstillingen over imod, at forbrugerinteresserne faktisk i det moderne samfund stilles lige med lønmodtagerinteresserne, skal hovedvægten i vore økonomiske bestræbelser vel også drejes stærkere over imod Kooperationen, og det var bl.a. tanken med det nævnte forslag.

Kunne vi sikre den kooperative finansieringsfond faste årlige og flydende finansieringsmuligheder – end og med en stigende tendens – så er det givet, at man havde langt bedre muligheder for at planlægge finansieringen og investeringerne på de rigtige steder til gavn for forbrugerne.

Det er ingen heldig fremgangsmåde, finansieringsfonden i øjeblikket er tvunget til at anvende, ved stadig at skulle gå rundt med hatten i hånden til de forskellige forbund for at skaffe midler, og man ikke ved, om sådanne stilles til rådighed.

Nu ligger det ikke sådan, at fagbevægelsens midler ligger døde hen. En væsentlig del af dem er indsat i Arbejdernes Landsbank, hvorfra de formidles ud i erhvervslivet eller i obligationer, hvorved specielt byggeriet støttes.

En anden ting er imidlertid, at fagbevægelsens formue tilvækst i disse gode beskæftigelsestider er alt for minimal i forhold til de lønninger, der i dag jævnt betales fagbevægelsens medlemmer.

Det er min opfattelse, at fagbevægelsens ledelse er altfor forsigtig, når det drejer sig om indkrævning af kontingent, for vi burde faktisk lære vore medlemmer, at det også koster penge at være medlem af en interesseorganisation med et så vidt arbejdsområde, som dansk fagbevægelse har.

Det er således min opfattelse, at vi fører en alt for tilbageholdende kontingentpolitik, og forholdet er dog det, at man burde tage et rimeligt kontingent, medens vore medlemmer tjener penge, for hvis arbejdsledigheden igen viser sig, bliver der ingen muligheder herfor.

Kooperationens finansiering

Vore interesser i at styrke Kooperationens finansieringsmuligheder træder altså ganske klart frem på baggrund af de bemærkninger, jeg har fremført.

Der sker i disse år inden for detailhandelen en væsentlig koncentration med store kædedannelser. Disse kæder vil efterhånden få et sådant omfang, at de i væsentlig grad sikrer sig indflydelse på, hvad producenterne skal producere, og hvor meget de producerede varer må koste.

Herigennem vil vore lønmodtagerinteresser og vore forbrugerinteresser få helt nye berøringsflader, fordi vi i fagbevægelsen er vitalt interesseret i, at det ikke bliver de privatkapitalistiske kæder, der med den store kapital alene skal være dominerende i denne udviklingsproces.

Skulle dette blive tilfældet, må vi regne med, at deres nedpresning af priserne fra producentledet simpelt hen betyder, at de forhøjer deres egne detailavancer, særlig når de bliver ene hane i kurven, hvorved forbrugerne ikke får en rimelig fordel deraf. Her ligger en særlig vigtig interesse for fagbevægelsen, som det nok er værd at ofre nogle midler på.

Kunne vi gennem en mere intim rådslagning finde en bedre løsning på de kooperative finansierings- og investeringsopgaver, så tror jeg, at der også økonomisk fremefter vil ligge store gevinster for fagbevægelsens medlemmer.

Industrielt demokrati

I mine slutningsbemærkninger skal jeg blot pege på, at vi også inden for det kooperative område må skaffe stigende indpas af det industrielle demokrati.

Ligesom fagbevægelsen kræver medindflydelse inden for det private næringsliv, således må tanken også følges op inden for de kooperative foretagender og såvel ledelse som medarbejdere må virke hen imod, at de kooperative virksomheder bliver gode og sunde arbejdspladser.

Trangen til viden hos fagbevægelsens medlemmer, der er beskæftiget hos Kooperationen, er ikke mindre end den er i det private næringsliv,

hvorfor medarbejderne må have regelmæssige orienteringer om virksomhedens trivsel, ordreindgangen og omsætningen, og hvad der ellers rører sig inden for virksomhedens liv.

Det er opgaver, som i høj grad påhviler driftslederne, og som der sikkert må ofres mere energi på, end det hidtil har været tilfældet.

Offentligt fremførte stridigheder mellem kooperative virksomheder og deres arbejdere, som vi af og til har set eksempler på, tager sig ikke altfor godt ud i fagbevægelsens øjne.

Hvad angår Kooperationens lønpolitik, må stillingen være den, at Kooperationen ikke skal være malkeko for fagbevægelsen.

Vore kooperative virksomheder skal helst være blandt de bedst lønnede arbejdspladser, men til en god løn hører også en duelig og kvalifice-

ret arbejdskraft med en høj effektivitet, og ingen skal tro, at blot fordi de er kommet ind på en kooperativ virksomhed, kan de tage den med ro, fordi andre skal betale gildet.

Faktisk burde forholdet være det, at når man arbejdede inden for egne foretagender, da udfoldede man endnu større anstrengelser og gav alt, hvad man havde af indsats og evne til gavn for den fælles virksomhed, men også til nytte for sig selv og sin økonomi.

Til allersidst vil jeg blot rejse det spørgsmål, om ikke Kooperationen kunne få tilført visse kapitaler fra Arbejdsmarkedets Tillægspension.

Det ligger jo sådan, at vore kooperative virksomheder for deres medarbejdere skal indbetale bidrag til ATP på samme måde som de private arbejdsgivere, og da de private ar-

bejdsgivere efter lovforslagets nuværende bestemmelser kan få lån, selv om det skal ske via pengeinstitutterne og til normal rente, var det jo et spørgsmål, om de kooperative virksomheder ikke kunne forvente at opnå lignende finansieringsmuligheder.

Nu er det jo tænkeligt, at disse indirekte lån ikke er tilstrækkeligt hensigtsmæssige på længere sigt, men hvorvidt Arbejdsmarkedets Tillægspensions midler kunne anbringes i vort kooperative byggeri, var en undersøgelse værd.

Fremskyndelsen af et stærkere internt samarbejde mellem Kooperation og fagbevægelse vil bevirke stignende udbygning og konsolidering af disse to faktoreres virksomhed i landets økonomiske liv og vil dermed sikre arbejderbevægelsen en større uafhængighed og økonomisk styrke.

Frankrigs statsbaner er meget fint kørende

Arsagen betydeligt flere og større statstilskud, end der ydes i noget andet europæisk land.

Det er en kendt sag, at de franske statsbaner ikke alene er meget præcise, men at de kører både hurtigere og med et mere moderne materiel end i noget andet europæisk land. Arsagen er den, at landets regering yder SNCF betydeligt større og flere tilskud til driften, end tilfældet er andre steder. De mange penge investeres i forbedring af det rullende materiel, hvorved man kan distancere alle andre jernbaneledelser, og samtidig være med til at øge produktionskraften for Frankrigs industri.

Her er nogle tal fra sidste regnskabsår. SNCF befordrede 597 millioner rejsende mod 579 millioner det foregående år. Der blev tilbagelagt 36.9 milliarder person-kilometer, en stigning på 3,1 pct. Godstrafikken androg i fjor 62,5 milliarder ton, hvilket var en fremgang på 4,5 pct.

Nye el-tog til 25.000 volt/50 hz, er sat ind i trafikken i Østfrankrig på linjerne Strassbourg-Metz-Nancy og Nancy Longwy, og i trit hermed ud rangeres de ældre tog. Hvert af de nye har to førerrum og på 1. klasse 12 siddepladser, på 2. klasse 37. Hver

motorvogn kan medføre tre bivojne og kører 130 km i timen på lige strækning, 110 km/t på strækning med 15 grader stigning, ja, endog en stigning på 33 grader kan klares med en enkelt bivogn og med 80 km i timen.

Selv på de store stræknings-lok indstalleres nu telefon, og lokføreren, der kører på Dole-Vallorbe kan komme i telefonisk forbindelse med togledelsen i byen Dijon og omvendt. Efterhånden er det meningen at indføre lok-telefon i stort omfang som et led i sikkerheden.

I begyndelsen af indeværende år havde Frankrigs statsbaner afgivet ordre på bl.a. følgende nyt rullende materiel: 20 el-lok til 50 hz, 16 lok til to strømstyrker, 10 tilsvarende lok af anden type, 13 diesellok, 18 personvogne, 1. klasse, af rustfrit stål, 55 personvogne, 2. klasse, efter UIC's internationale klassificering, heraf 25 liggevogne, 27 spisevogne og 4.000 lukkede godsvogne.

Ny engelsk Kanal-færgе

I 10-året 1950-60 blev godstrafikken på færgеoverfarten Harwich-Zeebrugge i Belgien fordoblet, og i sommer satte den yderligere rekord, hvorfor de engelske statsbaners øst-region udvidede fladen med en fjerde

færgе »Cambridge Ferry«, som både tager jernbanevogne og biler.

Nybygningen er 123,8 m lang, 17,85 m bred, dybgående 3,42 m, og maskinkraften er på 3720 hk og farten 13,5 knob i timen. Færgens dæk har fire forsænkede jernbanespor, som er forbundet ved to vigespor. Der er plads til 35 store godsvogne eller et tilsvarende antal biler. Med henblik på transport af storbeholdere har den nye færgе to løbekraner med 10 ton løfteevne, som kan bevæge sig langs styrbords- og bagbordsside.

På det øverste dæk ligger mandskabets lukafer, og her findes desuden kahytter, spisesalon og køkken samt redningsbåde, der er fremstillet af glasfiberstof. Sikkerheden med hensyn til brandfare er et kapitel for sig, bl.a. ved specielle røgmeldere. Færgens dobbelt-rør bliver styret elektrohydraulisk.

Som den første engelske færgе er »Cambridge Ferry« forsynet med et amerikansk stabilisator-anlæg, der skal give en roligere sejlads. Skibets bevægelser i søen dæmpes gennem et tanksystem i hver side og en gennem skroget tværgående kanal, som fyldes med vand, så tankene afbalanceres. Endelig har færgen indstillelige propeller og i maskinrummet et alarmsystem sådan indrettet, at det fortæller, hvor en opstået skade befinder sig.

U-banens materiel, stationer og passagerer skifter udseende

af Tage W. Jensen

I en tale for amerikanske transportkolleger i New York 22. september udtalte næstformanden i rådet for London Transport, Mr. A. H. Grainger, at det ville være absurd at betegne offentlige transportmidler modne til affaldsbunken, blot fordi hver-mand-sit-motorkøretøj tendensen bliver tydeligere.

»Men der sker en ændring i passagerbilledet,« sagde Mr. Grainger. »Efterhånden bliver der færre og færre aften- og weekendrejsende. Det bliver navnlig myldretidsrejsende, som offentlige transportsystemer skal tage sig af, og det problem vil det altid være deres opgave at løse, hvis voksende byer i det hele taget skal kunne fungere.

Desuden vil der altid være rejsende, som af forskellige grunde må benytte offentlige transportmidler. Det vil hovedsagelig være de mennesker, der ikke selv har bil eller motorcykel eller som ikke kan – eller ikke vil – køre selv, samt børn, gamle og svage mennesker. De tre sidste kategorier alene er nok til at sikre behovet for offentlige transportsystemer.

I mine øjne er der ikke mindst tvivl om, at storbyer så langt man kan se ud i fremtiden vil have brug for at anlægge eller udvide jernbanesystemer, fortrinsvis u-baner, og at passagerer i tæt befolkede og tæt trafikerede områder mere og mere vænnes til at bruge især todækkerbusser, hvor afstandene er for korte – eller passagermængden for lille – til at have en jernbane.«

Mr. Grainger sluttede:

»Fremtiden vil vise, at et meget betydeligt personale bliver nødvendigt for at skaffe tilstrækkelig betjening i de to forholdsvis korte, daglige myldretidsperioder.«

Nye højttaleranlæg

Måske kommer fremtidens u-banepassagerer til at bestå af børn, gamle og svagelige, der i så fald får let ved at komme af ved de rigtige stationer og kan være sikre på, at toget hurtigst mulig kommer på skinnerne igen, hvis det skulle hoppe af sporet! En oversigt over de sidste tekniske nyheder giver løfter i den retning.

I det nylig indsatte, automatiske – men ikke førerløse – tog på Woodford-Hainault linien har togoperatøren, som han kaldes, fået mikrofonanlæg til sin rådighed. Gennem fem højttalere i loftet på hver af de fire vogne kan han henvende sig direkte til alle sine passagerer.

Det er første gang, højttaleranlæg anvendes i Londons u-banetog. Hvis systemet virker efter forventning, er det meningen at indføre det på Victoria linien.

Nyt rullende servicemateriel

Syv 5-mands kranbiler af Leyland-fabrikatet med komplet reparationsudstyr til u-banetog er blevet anskaffet. På taget af de rødmaledede biler er lysskilte med »LT URGENT« (London Transport Ekspres) for at fortælle såvel politi som medtrafikanter på gaderne om vognens formål, når den er på vej til et togsammenbrud.

Selv alvorlige uheld er bilerne indrettet til at kunne tage sig af. Radio og bærer hører til udstyret, men dominerende plads har nogle bjælker til brug ved afspringer. Bjælkerne



Hvorfor en bus i bladet? Jo, for denne type – der svarer til Londons todækkerbusser – vil i stigende grad supplere u-banen over korte afstande, mener næstformanden i rådet for London Transport. LT eksperimenterer både med énmandsbetjente vogne med frontindstigning og med u-banens materiel, stationer og passagerer skifter udseende, den her viste model, der har indstigning gennem dørene til bagperonnen.

lægges under de afsporede vogne, som ved hjælp af donkrafte manøvreres ind over sporet og sænkes ned på dette igen. Kraner er upraktiske i disse tilfælde på store dele af u-banenet.

Tretten nye batteridrevne lokomotiver til arbejdsvogne er i ordre. Lokomotiverne vil om muligt kunne udnytte strømmen fra de strømførende skinner, men hvor strømmen er afbrudt eller strømførende skinner ikke findes, f.eks. ved konstruktionsarbejde, vil lokomotiverne bruge strøm fra batterierne.

Otte af lokomotiverne skal indsættes på Victoria linien, fire i forbindelse med det igangværende moderniseringsarbejde på kraftforsyningscentralerne. Det trettende – faktisk også et fjortende, som bygges på London Transports egne værksteder i Acton – skal bruges som forsøg til opgaver, som hidtil har været udført af damplokomotiver. LT bruger for tiden et mindre antal damplokomotiver overført fra British Railway's vestregion, hvor overgang til diesel snart gør de resterende damplokomotiver uøkonomiske at vedligeholde.

Det er tanken at anvende batterilokomotiverne over alt på u-banen (damplokomotiver kan ikke bruges i tunnelerne).

Desuden leveres treogtredive ingeniørvogne i nær fremtid til u-banen.

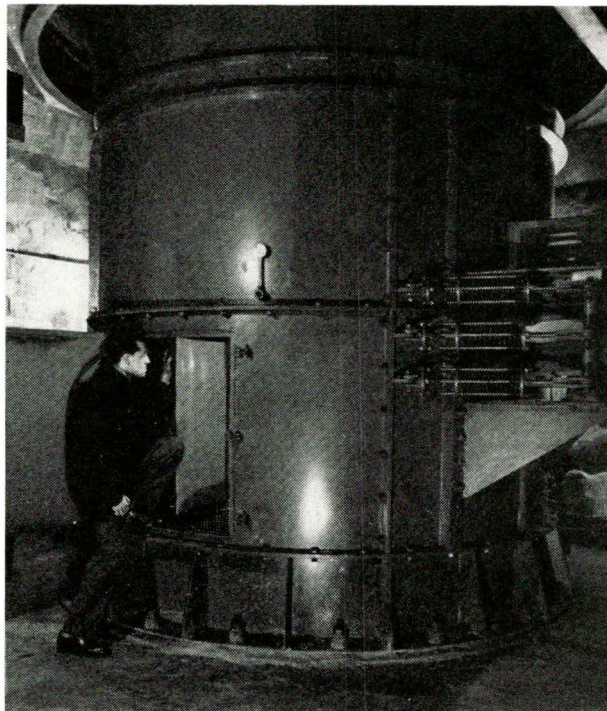
Nye sveller

Fra Australiens Jarrah-skove hentes over 3.000 tons træ til 42.000 sveller beregnet til Victoria-linien. Svelterne vil koste næsten 3 millioner kroner. Jarrah er en eukalyptus-art, der kun vokser i det vestlige Australien. Det mørke, rødbrune træ, som ikke behøver trækonservering, er ualmindelig hårdt og har en modstandsevne over for råd, som gør det ideelt til brug i de underjordiske afsnit af u-banen.

For resten er alle sveller i tunnelerne af Jarrah-træ – nogle af dem bruges endnu efter 60 års hårdt slid.

Nye »ansigter« på stationerne

Tre stationer – London Bridge, Green Park og King's Cross – er ved



Grundige forbedringer af u-banestationernes ventilationsanlæg er i gang. Her ses kappen omkring en motordrevet vifte på en af stationerne. Adgang til kappens indre sker gennem dørene til venstre.. Til højre ses en fjederanordning beregnet til at udligne slaphed, der muligvis kan opstå i viftens horisontale drivremme.

at blive ombygget og udvidet i forbindelse med Victoria linien.

King's Cross er byens næsttravleste (46 millioner rejsende myldrer igennem den hvert år) og bliver nøgleskiftestation mellem Victoria linien og Piccadilly, Northern, Metropolitan og Circle linierne samt mellem British Railway's to endestationer, King's Cross (hovedlinie) og St. Pancras.

Stationens klokkeformede billethal udvides og en ny, ydre ringpassage tilføjes for at fremme skifteforholdene og nedsætte passagertrykket i selve hallen.

Taget over hallen fjernes og et nyt bygges understøttet af piller. Ny dobbeltrulletrappe og nye perrontunneler til Victoria linien bliver også anlagt. Endvidere forestår grundige forbedringer af det nuværende ventilationssystem. . u-banens livsvigtige »åndedrætsorgan«.

King's Cross arbejdet vil vare 3½ år og udføres uden afbrydelse i den

daglige trafik gennem stationen. Udgift: 29 millioner kroner.

London Bridge stationen benyttes af ca. 10 millioner rejsende årligt. Her bygges helt ny billethal med nye rulletrapper, der afløser nuværende elevatorer.

Hver morgen indenfor femten minutter ankommer 10.000 kontorfolk, der arbejder i City, til denne station.

Omkostningerne her bliver ca. 20 millioner kroner.

Endelig er man i gang på Green Park, Piccadilly linien, med arbejder til ca. 10 millioner kroner.

Større billethal og tre rulletrapper fra hallen ned til Victoria liniens perroner 20 meter under hallen er projektets vigtigste dele.

LT vil give fremtidens u-banerejsende så meget som muligt for billetprisen – det er særlig glædeligt, hvis det virkelig bliver børn, gamle og svagelige mennesker, der kommer til at udgøre fremtidens u-banerejsende.

Hvad koster det at købe på afbetaling?

Det er sikkert de færreste af det voksende antal afbetalingskøbere der gør sig helt klart, hvad det koster at købe på afbetaling.

I nogle tilfælde nøjes køberen med at få oplyst størrelsen af udbetalingen plus et bestemt antal månedlige eller ugentlige afdrag, der sammenlagt viser, hvor meget han ialt kommer til at betale for den genstand (bil, fjernsyn, radio etc.), han ønsker at købe. Han ved i så fald intet om, hvor meget det koster ham ekstra at købe på kredit.

Mere almindeligt er det dog, at køberen får oplyst selve genstandens pris plus et finansieringstillæg, hvis størrelse varierer med udbetalingen og længden af den periode, i hvilken han ønsker at betale restbeløbet. I dette tilfælde kan man måske nok med en vis ret sige, at køberen får at vide, hvor meget det koster mere at købe på afbetaling.

Men hvordan kan man vurdere størrelsen af denne ekstraomkostning? Lad f.eks. et fjernsyn koste 2000 kr., hvoraf der udbetales 500 kr., medens resten betales over 12 måneder med et finansieringstillæg på 150 kr., således at det månedlige beløb bliver 137,50 kr. Er det dyrt eller billigt? Det lyder jo ikke så voldsomt at give 150 kr. for at få et fjernsyn et helt år, før man ellers ville få det. Beregner man finansieringstillægget i procent af restkøbesummen, får man 10 pct., hvilket heller ikke virker særlig dyrt i disse tider, hvor renteniveauet jo er højt.

Men ved disse betragtninger begås imidlertid den fejl, at der ikke foretages sammenligning af ekstrabetalingen for kreditten med prisen på andre former for kredit.

Prisen på kredit er en pris, man betaler for at have penge til rådighed i en kortere eller længere tid, og denne pris må derfor males pr. tidsenhed, hvis man overhovedet skal have mulighed for at foretage pris-sammenligninger. I vore pengeinstitutter og i normale private laneforhold beregnes denne kreditpris – ren-

ten – pro anno af den til enhver tid værende restgæld. En omregning af afbetalingsomkostningerne, således at disse udtrykkes i procent pro anno af den »flydende« restgæld, vil derfor give det bedste sammenligningsgrundlag med andre laneformer.

Til belysning af, hvordan afbetalingsomkostningerne tager sig ud, når de beregnes på denne måde, er foretaget en lille undersøgelse blandt københavnske afbetalingsforretninger, hvilket gav følgende resultater:

Branche:

	Renten varierede:
Møbler	fra 9 til 28 % p.a.
Radio og fjernsyn	» 17 » 30 % p.a.
Vaskemaskiner	» 16 » 21 % p.a.
Skrivemaskiner	» 15 » 33 % p.a.
Biler	» 15 » 21 % p.a.

Det må tilføjes, at heller ikke de således beregnede afbetalingsrenter kan sammenlignes umiddelbart med de rentesatser, der f.eks. må betales for at låne i en sparekasse eller bank, idet finansieringstillæggene ved afbetaling oftest er beregnet på en sådan måde, at udgiften ikke efter de gældende skatteregler kan fradrages i køberens skattepligtige indkomst, hvilket jo ellers er tilladt for renter af gæld. Værdien af fradragsretten varierer med vort progressive skattesystem med størrelsen af den skattepligtige indkomst, men for de fleste er den af en så væsentlig værdi, at man ikke kan lade den ude af betragtning. I andre forbindelser synes folk at tillægge det en ret stor betydning, om en udgift kan fradrages i den skattepligtige indkomst, og det forekommer således inkonsekvent ikke at gøre det, når det drejer sig om afbetalingskøb.

En omregning af finansieringsomkostningerne ved afbetalingskøb, således at disse udtrykkes ved den effektive rente pro anno af den flydende restgæld, vil forekomme vanskelig for den ikke rentekyndige køber. Og man kan derfor rejse det spørgsmål,

om det ikke ville være rimeligt at pålægge sælgeren en pligt til at give køberen oplysning om den effektive rente. Tanken om således at give låntagere en vis beskyttelse ved at kræve belysning af forhold, der kan være vanskeligt overskuelige for den enkelte, er i hvert fald ikke fremmed i dansk lovgivning. Således er vore kredit- og hypotekforeninger pligtige til at bilægge deres lånetilbud oplysninger til belysning af den effektive rente. I betragtning af, at der her er tale om institutioner, der er ledet af låntagerne selv, og som derfor må formodes at varetage disses interesser, forekommer det at være så meget mere grund til at søge tilvejebragt en bedre oplysning om renteforholdene ved afbetalingshandelen. Det kan tilføjes, at der i U.S.A., hvor afbetalingssystemet er mest udbredt, har været fremsat forslag om en lov, der pålægger afbetalingssælgerne at give køberne fuldstændige og nøjagtige oplysninger om rentefod og finansieringstillæg m.v., men lovforslaget har hidtil ikke kunnet vedtages.

Selv om en nøjagtig beregning af den effektive rente ved afbetalingskøb vil forekomme de fleste købere for indviklet, findes der imidlertid enklere regnemetoder, der ganske vist ikke giver et helt nøjagtigt resultat, men som til gengæld vil kunne anvendes af de fleste.

En sådan genvejsmetode skal beskrives i det følgende:

Merprisen ved afbetalingskøb findes ved, at man lægger samtlige månedlige afdrag sammen med den kontante udbetaling og herfra trækker kontantprisen. Eksemplet med et fjernsyn som nævnt foran: 12 månedlige afdrag à 137,50 kr. = 1.650 kr. + kontant udbetaling 500 kr. = 2.150 kr. ÷ kontantpris 2.000 kr. = 150 kr. Denne merpris beregnes først i procent af restkøbesummen, d.v.s. den divideres med restkøbesum og ganges med 100. Eksemplet:

$$100 \times 100 : 1.500 = 10 \%$$

Den således beregnede procent divideres med antallet af afdrag og ganges med 24, hvis der er tale om månedlige afdrag, det vil i eksemplet sige:

$$10 \times 24 : 12 = 20,$$

således at den effektive rente her bliver 20 %.

Såfremt der er tale om ugentlige afdrag, skal der ganges med 104. Det må bemærkes, at restkøbesummen beregnes som kontantprisen minus

udbetalingen. Den er altså ikke lig med restbeløbet på kontrakten efter udbetaling, idet dette restbeløb i reglen også vil indeholde selve finansieringstillægget, medens afbetalingsrenten må beregnes på grundlag af det beløb, man evt. skulle låne andetsteds, hvis man ville købe kontant.

Metoden, der jo er forholdsvis let anvendelig, giver kun en ret grov tilnærmelse til det rigtige resultat. Til belysning af den fejl man begår, kan anføres, at man ved anvendelse af

denne beregningsmetode på et af de konkrete tilfælde, der indgår i ovenstående undersøgelse fik 19 pct., medens en nøjagtig renteberegning gav 21 pct. Men selv om man således gør sig skyldig i en ikke ubetydelig undervurdering af afbetalingsrenten ved anvendelsen af denne metode, er det på den anden side klart, at man herved får en oplysning, der er såre nyttig i forhold til den uklarhed, der for øjeblikket hersker på afbetalingsmarkedet.

Ovenstående eksempel:

Månedlige afdrag: $137,50 \times 12 =$	1.650 kr.
+ kontant udbetaling	500 »
	<u>2.150 kr.</u>
÷ kontantpris	2.000 »
merpris (finansieringstillæg)	150 kr.

$$\frac{\text{merpris} \times 100}{\text{kontantpris} \div \text{udbet.}} = \frac{150 \times 100}{1.500} = 10 \%$$

$$\frac{\text{procenten} \times 24}{\text{antal afdrag}} = \frac{10 \times 24}{12} = 20 \%$$

i effektiv rente

Deres eksempel:

	kr.
+	*
	<u>kr.</u>
÷	*
	<u>kr.</u>

$$\frac{100}{100} = \%$$

$$\frac{100}{100} = \%$$

i effektiv rente

Medlems- og tillidsmandskursus på feriehuset

Havdelandsoplysningsudvalget haft samme indflydelse på vejret, som på den øvrige tilrettelægning af sit kursus for medlemmer og tillidsmænd, i dagene den 8. til 14. september, er jeg overbevist om, at vi var blevet begunstiget med betydelig mere sol og blå himmel, end tilfældet var. Min påstand herom ligger i, at på de områder udvalget har kunnet bestemme, blev det fra først til sidst et veltilrettelagt kursus, vi 41 lokomotivmænd og 7 gæster, fra samarbejdende organisationer, mødte til.

I sin velkomst rørte kursusederen, G. A. Rasmussen, allerede ved et problem, der gav anledning til drøftelser og diskussioner, idet han fremhævede den betydning, oplysningsarbejdet har for organisationens trivsel, et problem som også LO og AOF

havde øjnene åbne for. Hvilket den kampagne »Møde med fagforeningen«, som var indledt, var tydeligt bevis på, idet kampagnen er startet på den dystre baggrund, at en nedadgående kurve i oplysningsarbejdet, giver mindre og mindre tilgang til tillidsmandsvirksomheden, og giver stof til eftertanke. Den første dag blev iøvrigt brugt til en præsentation af de enkelte deltagere, og inddeling i 4 grupper, hvor de 3 skulle gennemgå tjenestemandforhold, og 1 moderne møder, den sidste gruppes deltagere havde i vinterens løb gennemgået AOF's brevkursus i emnet. lag.

Kurset var tilrettelagt med gruppearbejde, afvekslende med en foredragsrække.

I grupperne, der beskæftigede sig

med problemer fra det daglige arbejde i afdelingerne, blev der hurtigt store diskussioner om de forskellige bestemmelser fortolkning, og deltagerne kunne af og til sætte gruppelederne grå hår i hovedet, idet en enkelt sag jo kan udpensles til det yderste, et forhold vi jo også træffer på i praksis.

Emnerne for foredragene var lagt i et højt plan, en ting som viste sig at være en klog disposition, efter den interesse at dømme hvormed de blev påhørt, samt de spørgsmål der fra deltagerne side blev stillet foredragsholderne.

Det blev finansminister Poul Hansen, der indledte rækken af foredrag, med emnet »Politisk status forud for valget«. Finansministeren indelte sit foredrag i 3 afsnit, den økonomiske

udvikling, skatterne og tjenestemændenes forhold.

Under den økonomiske oversigt påvistes de fremgange som landet har haft i de sidste 10 år, både for industrien, byggeriet og handelens vedkommende, ligeledes var den lykke, at vi i dag har fuld beskæftigelse, et bevis for at vi er på rette vej. Under sin omtale af de foranstaltninger af forbrugerbegrænsende art, der er foretaget (oms, helhedsløsning), fastslog finansministeren, at vi fortsat må være på vagt over for den kendsgerning, at fremgangen kan blive så stor, så statsbudgettet ikke kan følge med, han kunne blandt andet af denne grund ikke love nogen nedsættelse af skatterne, men mente, at en indførelse af kildeskat ville medvirke til en mere retfærdig fordeling af skattebyrderne.

Under sin omtale af tjenestemændenes forhold, kunne finansministeren ikke give nogle konkrete tal på, hvor stort efterslæbet er, der var jo heller ikke endnu kommet nogen regning fra tjenestemandsoverenskomsterne, men skulle finansministeren hedde Poul Hansen, når regningen til april bliver præsenteret, ville han medvirke til en retfærdig løsning af spørgsmålet.

Efter det interessante foredrag blev der rettet en del spørgsmål, omhandlende alle 3 afsnit, fra kursusdeltagerne.

Som næste foredragsholder besøgte generaldirektør P. E. N. Skov kurset og havde kaldt sit foredrag »DSB i fremtidens trafik«. Vi ved ikke, hvad fremtiden vil bringe, eller om det er os, der skal forme den, indledte generaldirektøren, men der er to muligheder for os, nemlig at lade stå til, eller at få indtægterne til at stige. Men set på baggrund af statsbanernes underskud, der i dag er på 200 mill., hvoraf de 65 mill. er i driften, må man filosofere over, hvor trafikken går hen, og de vilkår statsbanerne må virke under. Netop i denne trafikhvervelse, mente generaldirektøren, at DSB var stærkt handicappet, idet vore konkurrenters personale ikke har den samme lønmæssige og tjenstmæssige status som hos os, findes der f.eks. nogle regler for, hvor længe en

lastbilchauffør må køre på landevejen? eller giver disse virksomheder større tilskud til vedligeholdelse af vejene end andre, nej der er ikke lige forhold her, det samme gør sig gældende med hensyn til de private færgeoverfarter.

For at få indtægterne til at stige er der også to muligheder, nemlig en nedsættelse af lønningerne, eller en gennemgribende rationalisering. Den første mulighed vil vi dog se bort fra, generaldirektøren gennemgik nu de rationaliseringsmuligheder, der ligger i de enkelte afdelinger.

1. Baneafdelingen: Skinnelegemet skal udnyttes fuldt ud, f.eks. ved vinstrespor kørsel. Indførelse af de nyeste metoder ved mekanisk stopning af ballasten, ved svejsning, boltning og ballastrensning, for at nedsætte nødvendigheden at hyppig rensning af ballast må der indføres skivebremser, hvorved bremsestøvets mængde begrænses.

2. Maskintjenesten: Her kender vi jo allerede rationaliseringen, ved indførelse af dieseldrift, men man kan gå videre, f.eks. til førerløse maskiner, der findes apparater, der kan stoppe togene foran signalerne, og køre dem ved hjælp af strimler i en elektronhjerne. Endelig må dampreserven helt overtages af dieseldieselservice.

3. Signaltjenesten: Fjernstyring af alle mindre stationer. Radio på rangmaskinerne, automatisk afbremsning af vognene på faldbanegårde og automatisk kobling af togstammerne.

4. Administrationen: Indførelse af kontormaskiner på alle områder hvor det er muligt, samt benyttelse af elektronhjerne.

Altså en gennemgribende automatisering af alle afdelinger.

Generaldirektøren omtalte de vanskeligheder man i dag har med færgeoverfarten, her ville en bro selv sagt være en nødvendighed i denne sammenhæng, man ville nemlig da kunne få en bedre udnyttelse af godsvognene, idet man undgik at dele togene ved overførelsen. Proble-

met med godsvognenes benyttelse blev belyst med nogle taleksempler.

Efter generaldirektørens tankevækkende foredrag, havde en del af kursisterne spørgsmål, og eftermiddagens foredrag sluttede med en besvarelse af disse.

Foreningens sekretær K. B. Knudsen holdt foredrag om »Skal vi have enhedsorganisation ved DSB«, et emne der nok kan siges at indeholde sprængstof. K. B. Knudsen indledte med en redegørelse for industriforbundstanken, dens baggrund og tilblivelse, samt det der talte for og imod. Vi har på dette område ikke i Danmark nogen egentlig organisationsplan, idet der ikke kan findes enighed om målsætningen.

Indenfor jernbaneorganisationerne, skulle der dog være mulighed, når man ser på den måde, vore organisationer er tilsluttet hinanden gennem forskellige udvalg og samarbejdende organer.

Foredraget kan vel siges at komme lidt bag på kursisterne, idet tanken i det ikke er blevet diskuteret i en sådan grad, at hver enkelt har fundet sit ståsted, men alligevel gav det anledning til en livlig debat.

Som sidste foredragsholder gav redaktør Holger Jensen en redegørelse for ATP (arbejdsmarkedets tillægspension), efter en gennemgang af lovens historiske baggrund, omtalte Holger Jensen dens virkemåde og kom sluttelig ind på tjenestemændenes tilslutning til loven. En mulighed som sikkert lå noget ude i fremtiden.

En interessant foredragsrække var slut, og med den 6 gode dage på ferie-hjemmet, hvor vi fik en god ballast til videre selvstudie, når vi kommer hjem.

Vi sluttede på en festlig måde med underholdning af vore blinde kammerater fra Raklevgården samt en hyggelig kammeratlig aften. Vi er en del, der gerne vil med næste gang, landsoplysningsudvalget kalder til stævne på Røsnæs, og jeg vil til slut bede andre om at overveje, om ikke også de burde deltage i denne del af foreningens arbejde.

Avedøre i oktober.

Jørn Thillemann.



Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

N. Martinsen,
lokomotivfører, Helgoland.



Forflyttelse efter ansøgning pr. 1/11-64.

Lokomotivfører (12. lkl.):
E. Poulsen, København Gb., til Roskilde.

MEDLEMSLISTEN

Overgået som ekstraordinært medlem pr. 1/11-64.

Pensioneret lokomotivfører Chr. Olesen, Østerbrogade 54 D, 3., København Ø.

Pensioneret lokomotivfører V. E. T. Sørensen, Helsingborggade 10, 2., København Ø.

Uddeling af legater fra LO's jubilæumsfond

Ifølge Jubilæumsfondens fundats skal hvert års renteindtægt udloddes i portioner à 200 kr., der efter ansøgning kan bevilges til medlemmer af de organisationer, der er tilsluttet Landsorganisationen De samvirkende Fagforbund, til hjælp ved deltagelse i *kursus i organisationskundskab*, herunder *tillige socialøkonomiske kurser*, der arrangeres af *Arbejdernes OplysningsForbund*, eller *fagbevægelsen* og dermed beslægtede institutioner såvel her i landet som i udlandet.

Vi beder forbundene understrege, at det *ikke* er fondens opgave at yde støtte til kurser, der sigter på at give ansøgeren *teoretisk uddannelse* inden for den pågældendes erhverv som f.eks. maskinist-skole o.l.

Under ganske særlige omstændigheder kan der efter fondsbestyrelsens skøn tildeles en enkelt ansøger indtil 5 portioner for et og samme kursus.

Ansøgere, der ikke tidligere har fået bevilget understøttelse af fonden, har fortrinsret.

De medlemmer, der ønsker at søge et af de omtalte legater, kan rekvirere ansøgningsblanket ved henvendelse til Landsorganisationen, Rosenørns alle 14, 3., V.

Når skemaet er udfyldt, og der er vedlagt dokumentation for, at ansøgeren har sikret sig adgang til det pågældende kursus, *indsendes det til medlemmets forbund snarest muligt*, der forsyner skemaet med de fornødne påtegninger og videresender det til Jubilæumsfondens.

Vi understreger, at *ansøgninger, der ikke er bilagt skriftlig bekræftelse for, at den pågældende har sikret sig plads på det omhandlede kursus, ligesom ansøgninger, der ikke indgår inden udgangen af februar måned, ikke vil komme i betragtning.*

Vi gør yderligere opmærksom på, at *samtlige spørgsmål skal være besvarede, idet ansøgningen ellers ikke vil blive behandlet.*

Vi henviser i øvrigt eventuelle ansøgere, der er under 30 år, til *LO's Ungdomsfond*.

Ansøgerne kan ikke forvente at få svar før efter 1. marts, og såfremt fondens svar ikke foreligger inden den 15. marts, har andragendet ikke kunnet bevilges.

Vi beder venligst de tilsluttede forbund om på en god måde at gøre deres medlemmer bekendt med foranstående og at indsende eventuelle ansøgninger hertil inden 1. marts, ligesom vi beder forbundene om, at forsyne hver enkelt ansøgning med en påtegning om forbundets indstilling til ansøgeren.

Frands E. Pedersen.

Herman Schäfer. Kai Petersen.

»Focus på nationaløkonomien«

AOF's Forlag - 163 sider - pris: 12,00 kr.

Kniber det med at finde rundt i nationaløkonomiens brogede, forvirrede verden?

Hvis det er tilfældet, så trøst dig med, at du ikke er den eneste, der har svært ved det! Hvem ved i grunden, hvad begrebet diskonto betyder?

Hvem kan svare på, om en »ærlig« krone er bedre end en »uærlig« - hvis et sådant fænomen overhovedet eksisterer?

Er det en fordel med et stabilt prisniveau, eller vil det være fordelagtigt, hvis priserne stiger en smule?

Alle disse problemer - og mange flere - handler en stor del af den politiske og faglige debat om. Men hånden på hjertet: Har du et så grundigt kendskab til de nationaløkonomiske sammenhæng, at du kan fælde en kvalificeret dom?

En af årsagerne til, at det kan knibe med at finde rundt i den nationaløkonomiske labyrint er, at der mangler populære lærebøger om emnet.

Nu har en kendt dansk nationaløkonom påtaget sig opgaven at knytte forbindelsen mellem hverdagen og den samfundsøkonomiske begrebsverden.

Det er chefredaktør cand. polit. Ivar Nørgaard fra dagbladet *Aktuelt*. Ikke mindst de pædagogiske erfaringer fra Esbjerg Højskole har belært Ivar Nørgaard om, hvor skoen trykker, når det gælder om at bibringe folk belæring om nationaløkonomi. Og erfaringerne er blevet taget i brug i den lærebog, som han har udgivet for Arbejdernes Oplysningsforbund.

»Focus på nationaløkonomien« hedder den nye lærebog, som afløser den nationaløkonomiske lærebog, som Ivar Nørgaard udgav for snart 15 år siden.

Den, der vil forstå, hvad der sker ved de politiske og faglige forhandlingsborde i de kommende måneder, vil have stor glæde af Ivar Nørgaards bog - den kan skabe sammenhæng i det, der ellers kan virke som volapyk.

Bent Hansen.

HOLSTEBRO

RINGPARKENS SELVBETJENING

Ringparken-Holstebro-Tlf. 1601

- ★ alt i konserves - kolonial
- ★ vine - tobak
- ★ ekstrafin kaffe
- ★ alt i dybfrost

Det er så naturligt, at du køber dit forbrug af dag- og ugeblade, samt dækker dit tobaksforbrug i
BANEGÅRDSKIOSKEN
Holstebro
Tage Skjød Pedersen

PEDER LYNGS *Bageri og Konditori*

Sønderlandsgade 25 . Holstebro . Tlf. 592

- vi modtager bestilling på alt bagværk -

HERNING



Service Station

Johs. Nøhr

Fonnesbechsgade 16 . Herning . Telf. 407
Benzin . Olie . Vask . Smøring



Hammerum Herreds Spare- og Laanekasse

NYBORG

Vor bager i Nyborg **A. G. Knudsen**

Knudshovedvej 15 - Nyborg - Telefon 180

Alt i 1. kl. brød og kager - bestillinger modtages

Køb møbler, tæpper, udstyr hvor udvalget er størst

O. Tipsmark & Søn's Møbelmagasin

Nørregade 27 - Nyborg - Telefon 317

Kongegades Tobaksforretning v/ Gunnar Henriksen

Alle mærker i cigarer - cigaretter - tobak - stort udvalg i piber - pibeservice
Alt i 1. kl. vine og spirituosa føres

Kongegade 31 - Nyborg - Telefon 435

NØRREGADES KIOSK

Nørregade 9, (Alfred Johansen) Tlf. 261

Alt i

Dag- og Ugeblade, Tobak og Spiritus

N. URBAN SØRENSEN SLAGTER

Altid 1. Kl. Varer

NYBORG - TLF. 111, 2 LIN.

Windsor Nørregade 20 Telf. 1811

Herre- og Drengeskivpering

C. Knackstredt Tlf. Nyborg 550

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

ROSKILDE

★ **1/5 MALCO**
kommer overalt!
maler overalt!

Ringstedgade 4
Roskilde
Telefon 3608

TØNDER

PETER JAKOBSEN

Farve . Tapet . Gulvbelægning

Telf. (047) 2 23 68

Tønder

URE . OPTIK . GULD . SØLVVARER

BRDR. HANSEN I/S

Storegade 23, Tønder. Telefon 2 12 32

Tønder Andelsslagteri's Udsalg

Vestergade 72 . Tønder . Tlf. 2 17 30

TØNDER TANDTEKNIK

v/ H. A. Grubich

ØSTERGADE 9 . TØNDER . TELF. 21 703

SLAGELSE

CARL ANDERSENS EFTF.

Tilbud på nybygning - Blyindfattede ruder, autoruder isættes

ring til 520212 - så kommer glarmester

Ejner Jensen & Sønner - Jernbanegade 8 - Slagelse

— lidt lækkert med hjem!

LEIF'S KONDITORI

Raadhuspladsen 6 - SLAGELSE - Tlf. 52 38 39



Restaurant „CENTRUM“

Edel Smidt

Et af byens bedste madsteder

Schweitzerplads 1A . Slagelse . Telf. 52 07 27

MØBEL-HUSET

Vi har møbler for alle hjem. De må komme og se
INGEN KØBETVANG

Slotsgade 8 - Slagelse - Telefon 50 01 81

HELSINGØR

SV. AA. OLSEN - TANDLÆGE

GYLDENSTRÆDE 5 - HELSINGØR - TLF. 21 07 92



v/ E. Clemmensen

SØNDERBORG

... De spiser godt og billigt på

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

Sønderborg, Løkken 28

Telefon 2 29 12

NÆSTVED

Sydsjællands Råstof Kompagni

Opkøb af gl. jern og metaller m. m.

Blegdammen 4, Næstved . Telf. 72 12 14

Sygeplejeartikler . Babyartikler

BANDAGER . FODINDLÆG OG GUMMISTRØMPER

MATERIALISTEN Kjeld O. Madsen
i Dania, Ringstedgade 1a . Telf. Næstved 72 42 03



GARAGERNE – AXELTORV NÆSTVED

v. U. Orland Pedersen - Telefon 72 34 45

Vask - Smøring - Tilbehør - Quick service

Åben hele døgnet

»ELEKTRA«

Elektromekanisk værksted - v. H. Paulsen

Hvedevænget 54-56 - Næstved - Telf. 72 22 43

Reparationer af elektromotorer samt støvsugere og elektrisk håndværktøj udføres - Gerne tilbud

KLEIN TRIKOHL - Farveri og renseri Næstved

Ramsherred 20 - Telefon 72 08 28
Slagelsevej 9 - Telefon 72 12 47

Kør sikkert med TAXA

Der er altid moderne vogne ved

BANEGÅRDEN i NÆSTVED Telf. 72 40 01

E. BRIX PETERSEN

Auto- og maskinværksted

Rampen 1 - Næstved - Telf. 72 07 63

Spis Hygæa-Brød

Næstved Brødfabrik

AADERUPVEJ 154 - NÆSTVED - TELEFON 72 04 91

LANGAA

BØRGE HENNINGSEN

Slagter og Viktualier
et godt sted at handle

Bredgade 22 - Langaa - Tlf. 12

NYKØBING F

GEORG CHRISTENSEN

Smedemester

Aut. gas- og vandmester

Grøntorvet 8, Nykøbing F. Tlf. 85 03 39

Centralvarme - Oliefy
Vand - Sanitet

STRUER

For synet en vinding,
køb brillen hos Sinding!

★
STRUER . Tlf. 50 11 9

Centralværkstedernes Marketenderi

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

Driftsudvalget.

Arne Aa. Ryde, eksam. ejendomsmægler

Tværgade 15, Nykøbing F. Telf. 85 21 72

Villaer og ejendomme anvises til køb og salg

KALUNDBORG

N. JENSENS SØNNER

Inventar- og bolig montering

Telf. Kalundborg 280

Fa. **KJÆR**



CHRISTENSEN

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

Køb dit tobaksforbrug hos A. SØRENSEN

Slagelsevej 62 - Kalundborg - Telefon 103

Stort udvalg i alle tobakssorter

VIN og SPIRITUOSA til hverdag og fest

Kør godt - kør billigt - kør med

MINI-TAXI

Kalundborg - Telefon 1011

VARMLUFT

ANLÆG

J. Hagemann-Petersen

Kalundborg - Telf. 607

KALUNDBORG HERREMAGASIN

Leverandør til Forbrugsforeningen

KORDILGADE 85 - TELEF. 2112

TOBAKSFORRETNINGEN v/ C. J. Honoré

Skibbrogade 49 . Kalundborg

Har det store udvalg i tobaksvarer

Vin og spirituosa til daglig og fest

KALUNDBORG FOLKEBLAD

Eneste blad der trykkes i Kalundborg

Tlf. 236

Slagtermester Børge Rasmussen

Kordilgade 10

Telefon 173

Privat 1243

Altid første kl. varer

Forlang Kalundborg Mejeri's

1. kl. mejeriprodukter

Slagelsevej 121, Telf. 159

Uds. Nørrealle 57, Telf. 1392

Skibbrogade 53, Telf. 732

Kordilgade 52, Telf. 235

Vore vogne kommer overalt i Byen

Fiskehus nr. 1

Viktor Nielsen

Tlf. Kalundborg 659

Altid friske Torske- og Rødspøttefilet'er samt Fiskefars
Leverandør til Feriehjemmet

OTTO NIELSEN

Malermester

o

Tlf. Kalundborg 447

Fineste

Kød, Flæsk, Paalæg

Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44

Tlf. Kalundborg 161

Leverandør til Feriehjemmet

Parfumeriet »Belle fleur«

v/ K. Larsen

Alt i toiletartikler-parfume bijouterie

Skibbrogade 55, Kalundborg. Telf. 498

Kalundborgegnens Mejerisammenslutning

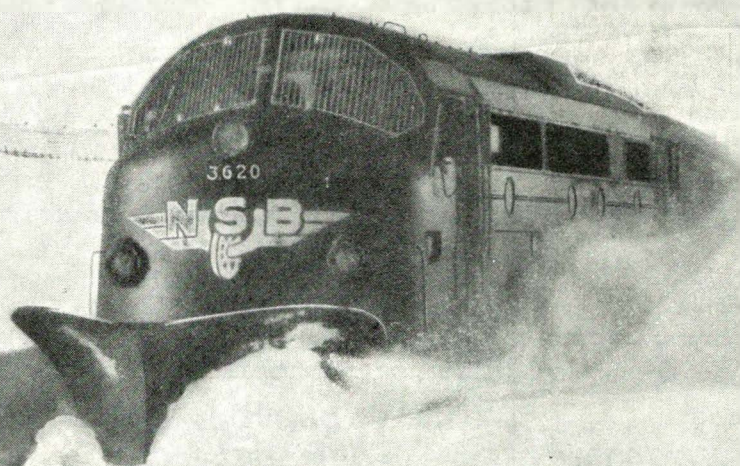
1. kl. mælk og fløde, lurmærket smør og prima ost.

Leverandør til feriehusene ved mejeriet »Karlsbjerg«.

TLF. RAKLEV 19



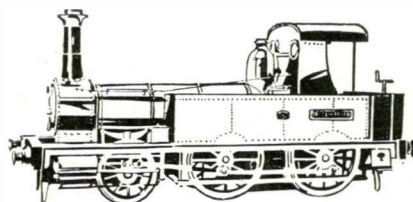
BOFORSKONCERNEN



Har Ni sett filmen LOK?

Efter en historisk rapsodi tager vi Dem med på en spadseretur gennem NOHAB's lokomotivværksted, hvor danske diesellokomotiver og svenske Rapid lokomotiver tager form. I førerrummet kan De følge med på prøve- og afleveringsture. Via en behagelig overfart med Helsingørfærgen kommer det danske NOHAB-GM lokomotiv til København og indsættes i trafikken efter kun en times ophold. Rapidlokomotivet suser med 150 km fart mod Stockholm. Og det norske NOHAB-lokomotiv (ovenfor) forcerer tunneller og snedriver på Bergensbanen.

Efter ønske udlåner vi gerne filmen – både i 16 og 35 mm. Kontakt vor publicitetsafdeling.



NOHAB's førstefødte – TROLLHÄTTAN – Dateret 1865.

NOHAB

EN TUNG INDUSTRI MED PRECISION



TOLLERUS TEL 0550/48000 TEL NOHAB TEL 5504