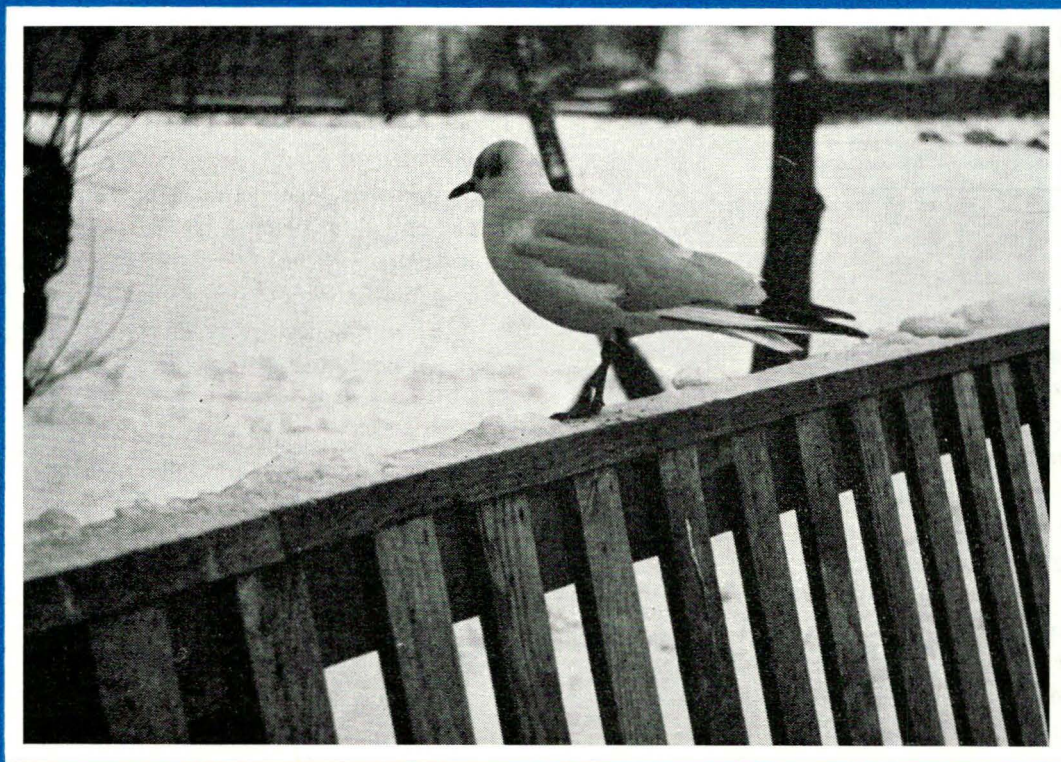


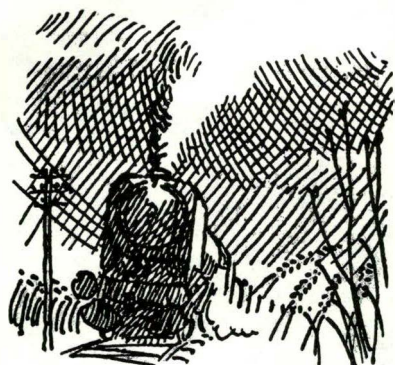
DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING



Nummer 1 — 5. januar 1965 — 65. årgang

Hvad bringer det nye år med sig



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

5. JANUAR 1965 — 65. ÅRGANG

1

Indhold:

Hvad bringer det nye år med sig ..	2
Imod en større verden	5
Arbejderbevægelsens kooperative	
Finansieringsfond	8
TEE-tog i fremmarch	10
En u-bane bygges	12
Bladet i ny form	14
Landsoplysningsudvalget —	
På falderebet	14
Funktionsvederlag	14
Emil Edvardsen 60 år	15
Under DLF	15
Personalía	15
DSB viser flaget	16

Redaktører:

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

Redaktion og ekspedition:
Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon: Hell. 7269.
Kontortid 9–16.
Lørdag 9–12.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Der er tradition for et tilbageblik ved nytårsskifte over det udrundne år. Et tilbageblik som på godt og ondt tager begivenhederne frem i lyset igen. Er der imidlertid med denne form konstatering af forbigangne kendsgerninger, som har præget vore tanker og handlinger, finder vi dog mere berettigelse i at se lidt på øjeblikkets og fremtidens og prøve på at formulere nogle af vore ønsker for udviklingen i det år, vi er trådt ind i.

Nu er det vel næppe vanskeligt at nævne ting, som vi mener, bør tages under behandling med henblik på videre udvikling af medlemmernes økonomiske og tjenstlige vilkår. Vanskeligere bliver det straks, når de skal indpasses livets realiteter.

Vi lever i en tid med velstand for helheden i større omfang end hidtil kendt, men med en overophedning af landets økonomi, der beskærer mulighederne for fremskridtenes gennemførelse. Staten er ved denne højkonjunktur tvunget til at holde igen på udgifter for at dæmpe forbrugsefterspørgslen. Og ved lavkonjunktur må staten sætte tæring efter næring, og vi kan som tjenestemænd da spørge, hvornår vi har et gunstigt klima for udvikling af vore økonomiske og tjenstlige vilkår.

Begyndelsen på året er relativt gunstig, idet regningen fra forliget med finansministeren om lønfterslæbet skal honoreres; men der er allerede til foråret udsigt til en økonomisk problemstilling, som kan blive en hård nød at knække. Vort lønfterslæb blev ved forliget kun beregnet til udgangen af januar kvartal 1964, idet man ikke havde oplysninger for den resterende del af året. Sammen med den omstændighed, at der bliver tale om dyrtidsregulering i april, og at der påny kan være lønfterslæb samt hensynet til de resultater, det private arbejdsmarked opnår, er der i fuldt mål udsigt til sådanne stigninger i statsudgifterne, at vi må mobilisere al kraft overfor forhandlingsmodparten, personificeret i det folketing, som utvivlsomt vil bruge »Det økonomiske råds« bedømmelse af situationen som grundlag for, hvor stærkt man vil udvide statsudgifterne. Nyttens af at få mere i lønningsposen er imidlertid også noget problematisk, hvis stigningerne straks afbalanceres ved forbrugsbegrænsende foranstaltninger.

Disse udsigter virker i høj grad på vore normeringsforhold, og næsten uoverstigelige

vanskeligheder for større forskydninger imødeses, selv for sagligt rigtigt begrundede krav. Vi har en gruppe af vore medlemmer, som ikke er kommet med i den almindelige udvikling ved omlægningen af trækraften, og for disse er der ønsket om bedre status i forhold til den øjeblikkelige stilling i det mindste gennem bestillingstillæg, og man kan måske efterhånden se bort fra pensionsforholdene, idet fremtiden kan byde på pensionsformer, hvor befolkningen i højere grad eller helt ligestilles.

Der er mulighed for, at de hidtidige former for årligt tilbagevendende normeringsforhandlinger ændres til justeringer med bestemte årsintervaller, men hensigtsmæssigheden heri skal vi ikke tage op til debat på nuværende tidspunkt, idet der ikke foreligger konkrete ting om forandringer, man skal blot have formodning om, at udviklingen gør sagen aktuel. Det bærer også sandsynlighedens præg, at forårets lønforhandlinger kan munde ud i nedsættelse af en ny lønningskommission, for det første for at afsvække et nyt lønpres i foråret og for det andet, fordi lønningens lov af 1958 på nogle områder bør undergå ændringer. Der har blandt andet rejst sig flere røster for justeringer i lønklasseplaceringerne. Der blev for øvrigt allerede i forbindelse med forhandlingerne om lønfortræk fra politisk side fremsat krav om nedsættelse af en lønningskommission; men organisationerne havde på ingen måde da lyst til at få dette efterslæb begravet i en kommission.

Er vore økonomiske problemer af vital betydning, er det dog ikke mindre væsentligt, at have blikket rettet mod de arbejdsmæssige forhold, både i henseende til den egentlige arbejdstid og velfærdsforhold på arbejdspladsen.

Arbejdstempoet stiger i takt med tiltagende mekanisering. Tempoet forceres og gør tilværelsen surere, skønt maskinens medvirken skulle gøre den lettere for mennesket. For lokomotivmanden er der en så afgørende ændring i arbejdsforholdene, at vi ikke tør hævde, at omstillingen fra damptidens forhold til motortidens sker gnidningsløst. De unge mennesker, som i dag går ind til lokomotivmandsgerningen, er nok lettere indstillelige på forholdene, men der er utvivlsomme problemer for adskillige lokomotivmænd, som er nået udover ungdommens fagre år. Med tilkomsten af de store diesellokomotiver imødeså vi ikke blot en økonomisk

vinding, men anså også disse lokomotivers førerrum som fortrinlige arbejdspladser, ja, set i forhold til damplokomotivets, som at komme fra helvede i himmerig.

Denne optimisme har tiden imidlertid ændret betydeligt ved. Ikke blot er de arbejdsmæssige forhold i flere retninger ikke så ideelle, som man havde troet, men toggangens vilkår, hvor godsbefordring fortrinsvis finder sted i nattetimerne, de ubekvemme timer, har for mange gjort gerningen enerverende og psykisk belastende.

Det er ikke utroligt, om nogen kunne ønske sig tilbage til damptidens mere rolige rytme, selvom der også her kunne være surt slid; men man havde dog en makker at diskutere tingene med. I dag sidder man ene med maskinens larm i øret, lakonisk farende gennem det buldrende mørke, og anspændt sigtes signalerne, som med stor hyppighed springer een i ansigtet. Selv om man har gjort signalsystemet bedre, bør ikke glemmes, at der også følger flere signaler med, gennem de kortere intervaller, der laves. Dette har gjort sit til problematikken i de tjenstlige forhold.

Diesellokomotivernes fremkomst og signalsystemets udbygning er dele af rationaliseringsforanstaltningerne, men således ikke uden ulempe for lokomotivpersonalet. Samme gælder rangerarbejdet. Ved rangerarbejde er det rationelt med en handig rangermaskine til en praktisk og økonomisk afvikling af arbejdet, og man moderniserer for fuld kraft på området. Imidlertid forekommer det os, at man netop her i en række tilfælde ser bort fra det handige princip ved i stor udstrækning at bruge de store diesellokomotiver i rangerarbejdet, noget de selvsagt ikke er indrettet til. Ikke mindst for lokomotivpersonalet er her et punkt til megen ulempe og skade under tjenstegøringen. I mest forskelligartede vridninger, afhængig af mandens statur, skal han op til en time eller mere på stationerne afvikle et omfattende rangerarbejde i tilslutning til det tog, han fremfører. Der ryger af og til lidt andet med. Dette forhold må undergå en forandring, og det henstilles til rette vedkommende at tage spørgsmålet under behandling med henblik på at afskaffe dette rangerarbejde med de store diesellokomotiver, der som nævnt for det første er uegnede og for det andet bereder den tjenstgørende

personlige legemlige kvaler af urimelig karakter. I trafiktjenesten må man bibringes nødvendigheden af, at dette forhold ændres. Det er lidt for let ved skrivebord at forudsætte et stort diesellokomotiv = en rangermaskine. Det er også lidt for let, at man ofte ikke har det fornødne rangerpersonale, men at een mand må påtage sig arbejdet ved lange godstog, hvor kontakten mellem ham og lokomotivføreren bliver yderst slet og dermed farlig.

De omtalte forhold må også munde ud i en gradueret maksimumstjeneste i relation til nat og dag. Man bliver nødt til at give aksept på, at nogle arbejdsområder i henseende til arbejdstidslængde må være stillet anderledes. Princippet med generelle bestemmelser for alle kategorier uden hensyn til arbejdets karakter må vi ændre. Der bør være plads for nuancerne.

Som en integrerende del af arbejdsforholdene kan man ikke se bort fra velfærdsforholdene og dermed klimaet på arbejdspladsen. Vor nuværende finansminister er klar over dette og har vilje til og sympati for, at staten skal være en god arbejdsgiver, men desværre har han ikke noget at have viljen og sympatien i. Den politiske opposition har senest under finanslovdebatten taget stærk afstand fra hans tanker under behandling af et forslag om feriehus til toldetaten. Imidlertid giver hans indstilling forhåbninger om muligheden for at forbedre arbejdspladsernes klima gennem velfærdsforanstaltninger og på anden måde forholdet mellem personalet og den overordnede.

I det forløbne år har vi haft anledning til at gennemgå lokomotivpersonalets lokaliteter landet over og har derved fået et godt indblik i lokalernes almindelige tilstand. Drøftelser med administrationen herom har allerede fundet sted og adskillige tiltrængte foranstaltninger gennemføres. Om forholdene i almindelighed er der at sige, at de økonomiske bevillinger er af så ringe omfang, at det er småt med gennemførelse af forbedringer. Med landets nuværende overophedede økonomiske situation kan det yderligere befrygtes, at statens indskrænkning af sine anlægsudgifter kan få uheldig indflydelse på statsbanernes moderniseringer, men måske finansministerens positive indstilling kan give håb om, at der i det mindste ikke vil forekomme nedskæringer på dette område, hvor vi stadig har arbejdet på at

få hjemtaget større bevillinger. Et aktivt og positivt indstillet personale er nøje forbundet med ordnede forhold på arbejdspladsen, og det er ikke alle lokaliteter, som benyttes af lokomotivmændene, vi ville vove at vise frem for offentligheden. Også de »sorte« er berettiget til hensigtsmæssige, lyse og tiltalende lokaliteter. Vi må ønske den nuværende finansminister så megen tid på »taburetten«, at han kan gennemføre nogle af sine tanker om at gøre staten til en god arbejdsgiver.

Lad disse betragtninger afrundes af ønsket om, at det nye år må give held til fortsatte forbedringer af vore forhold, at vi må finde sammen om opgaverne i en ånd fjern fra den utilfredshedens, der i sin søgen intet egentlig mål har, men blot er et udtryk for en overfladighedens og selvtilfredshedens kummerlighed fjernt fra dagliglivets realiteter. Vi vil da kunne tage et godt skridt ud i fremtiden. Det er for hovedledelse og afdelingernes ledelser en fornødenhed med aktiv interesse fra medlemsside. Der må være en genklang til styrke for dem, som skal prøve at hente resultaterne hjem.

Godt nytår!

1965: Imod en større verden

Af Frank Osvald

Det bedste man kan sige om det gamle år er, at det endeligt er forbi – dette skrev et af de store engelske blade ved sidste nytår, og ordene kan roligt bruges igen. På det politiske måske endnu mere end på det private område gælder det, at gode forsætter sjældent holder, hvad de lover og at fordomme, strid og had præger hverdagen langt tydeligere end julens stemning af menneskekærlighed. I det politiske liv er det også langt vanskeligere at begynde forfra, når vi afriver det første blad i den nye kalender.

Hos vore forfædre var det anderledes. Årskiftet dannede en naturlig skillelinje, det var nulpunktet i selve naturens kredsløb, som samfundets liv måtte rette sig efter. En mystisk og magisk stemning fra den gang kaster stadig sin afglans over hvert nye år, selv om vi slet ikke længere indretter vor livsrytme efter solen. Især ikke den politiske rytme. Gamle eller primitive samfund kendetegnes jo netop ved, at de ikke har noget svarende til, hvad vi kalder politik. At måle vor moderne politiske tid ved kalenderen er derimod et kunstigt og ofte misvisende foretagende. De kræfter og tendenser, der præger den politiske udvikling, retter sig sjældent efter årstallet. Dette gælder også i mere omfattende betydning: historien er faktisk ikke det, man skriver – og lærer – ved hjælp af historiske datoer og begivenheder; de giver ofte kun udtryk for en dybere og mindre opsigtsvækkende udvikling, der forgår i baggrunden.

Ganske vist findes der undtagelser. Josef Stalins død i 1953 var en begivenhed, der med ét slag forandrede det sovjetiske – og internationale – politiske klima. Men det er mere end tvivlsomt, om Stalins efterfølgers, Nikita Kruschhevs dramatiske fald i oktober i fjor får samme betydning. Mordet på præsident Kennedy i Dallas rystede verden og Amerika og prægede amerikansk politik over det meste af sidste år – på mange måder kan dets indflydelse føles stadigvæk. Men skønt fremtidens historikere utvivlsomt kommer til at nævne den 22. november 1963 som en skelsættende dato, kan der næppe spores nogen afgørende forvandling i USA som Dallas-tragediens følge. Snarere tværtimod: Kennedys efterfølger Lyndon B. Johnson har gjort sit bedste for at videreføre, på godt og ondt, Kennedys politik, både på den internationale og den indre front. Uanset de nye mænd i Det Hvide Hus og i Kreml er afspændingens politik, bestræbelser på en forståelse mellem atom-terrorbalancens store parter, blevet bibeholdt – og bliver det, fordi selve atomalderens logik kræver det sådan.

Mange af pressens forsidesensationer skrumper



sammen, når de ses på afstand. Det forløbne år mindes bl.a. som det år, da det kommunistiske Kina blev verdens femte atommagt. Men denne præstation har ikke forvandlet den internationale magtbalance, og den bekræfter kun, hvad man i forvejen vidste om Kinas politiske linje og ambitioner. Det ville være historisk rigtigere at tale om 1964 som det år, da Kina indførte et omfattende børnebegrænsningsprogram – og da den »hårde« amerikanske front mod Kinas optagelse som medlem af De Forenede Nationer begyndte at vise de første brydninger. Sådanne faktorer, samt resultaterne af den kinesiske »revolutionære« politik i Asien og Afrika, bliver i det lange løb afgørende for Kinas internationale rolle, samt for spørgsmålet, hvorvidt de kinesiske kernevåben kommer til at danne en fare for verdensfreden.

Også andre af årets store nyheder er blevet mindre betydningsfulde på afstand. Senator Barry Goldwaters kortvarige optræden på den amerikanske scene viste sig som den største politiske fiasko i to generationer. Goldwaters nominering til republikansk præsidentkandidat i San Francisco sidste juli splittede hans parti og skaffede Johnson en langt større sejr, end han ellers kunne have ventet. Den amerikanske højrefløj, der gjorde den vrede senator fra Arizona til sin talsmand, måtte se næsten alle sine forventninger skuffet – den meget omtalte hvide reaktion på negrenes lighedskamp gav sig kun et meget beskedent udslag i stemmer, industrien og forretningsverdenen, der skulle have gjort revolte mod demokraternes »velfærdssocialisme«, re-



volterede i stedet for mod manden fra det vilde vesten. Selv traditionelt republikanske storkapitalister (som f.eks. Henry Ford i Detroit) erklærede sig for Johnson, der blev valgt til USAs 36. præsident med over 60 pct. flertal, det største siden F. D. Roosevelt i trediveerne og langt større end de knapt 100.000 stemmer, hvormed Kennedy besejrede Richard Nixon i 1960. Kun sydstaterne opfyldte højrefløjens håb, med det mærkværdige resultat, at det republikanske parti, der anser sig selv for Abraham Lincolns arvtager og racelighedens forkæmper, nu er blevet racefanatikernes.

Den lange, bitre kamp om racelighed, der begyndte med Lincolns frigørelseserklæring og slaveriets afskaffelse for nøjagtigt et århundrede siden vandt en ny og historisk sejr i juni, da Kennedys racelov blev vedtaget af USAs kongres. Det er den tredje »borgerrettighedslov« siden borgerkrigen i 1864. Som de tidligere forsøg på at overvinde amerikanernes fordomme ad lovens vej, har også denne mest symbolsk betydning – som en forpligtelse, ikke en løsning. »Man kan ikke dekretere næstekærligheden«, sagde præsident Johnson – og man kan heller ikke dekretere lige adgang til arbejds- og uddannelsesmuligheder, boliger eller social retfærdighed.

Racekrisen i USA nåede et grimt højdepunkt efter loven var vedtaget: i Mississippi gav mordet på tre unge lighedskæmpere i juni påmindelse om, at lynch-

justits ikke endnu hører fortiden til – og løsladelsen af de skyldige af den lokale domstol viste, hvor magtesløst regeringen i Washington og forbundspolitiet står overfor junglestammerne sydpå. I syv af nordstaternes storbyer, fra New Yorks Harlem til Philadelphia, kom det til blodige optøjer, da negrene revolterede mod deres »sorte ghettoer«. Også denne revolte peger henimod fremtiden, den viser, at raceproblemer blot er en del af USAs større sociale krise, og deres løsning kun kan opnås ved en overvindelse af fattigdommen og de gammelkapitalistiske jungleforhold, der udgør så stor en del af »the American way of life«. Johnsons program og erklæringer viser, at han i hvert fald er klar over opgaven – han må vise om han magter den.

Også den anden af verdens to supermagter, Sovjetunionen, kæmper om en overvindelse af fortiden. Krushchevs fald i oktober var et led i denne moderniserings- og liberaliseringskamp, skønt der endnu ikke er klarhed over, om magtskiftet betyder et skridt fremad eller tilbage. Krushchevs efterfølgere, Brezhnev og Kosygin, har i det store og hele bibeholdt Krushchevs kurs både i den hjemlige og den internationale politik. Denne »Krushchevisme uden Krushchev« er en fortsættelse af den økonomiske og sociale reformpolitik i de sidste år. Den viser dog også, at man ikke endnu har fundet nye løsninger på de områder, hvor Krushchev svigtede.

Afgørende synes det dog, at intet regime i verdens største kommunistiske stat kan komme udenom den debat om økonomisk effektivitet, forbrugswareproduktion og landbrugskrisen, som indledtes under Krushchev. Omvæltningen i Kreml tydeliggør også den største hindring på denne vej. Magtskiftet foregik som en paladsrevolution efter stalinistisk mønster, afgørelsen blev truffet hemmeligt i de øverste partikredse. Det er netop dette stive partidiktatur, hvis overvindelse må være forudsætningen for en virkelig liberalisering. De fleste af sovjetblokkens og den internationale kommunistbevægelses øvrige medlemmer synes at have forstået dette forhold bedre end vestlige eksperter – de protesterede voldsomt, ikke mod selve magtskiftet, men den måde det blev iværksat på, og for første gang i kommunistisk historie afkrævede Sovjet en forklaring.

Østlandene og kommunisterne verden over viste altså en større uafhængighed af Moskva, end man hidtil har været vant til. Denne uafhængighedsdemonstration anskueliggjorde en udvikling, der nok kommer til at præge verdensbilledet mere og mere i det nye år. Det er det gamle alliance- og bloksystems langsomme men uigenkaldelige opløsning. Og ikke blot østblokkens, hvor de enkelte medlemmer nu følger deres egne »særlige veje til socialismen«, hvilket begreb der ofte dækker over en selvstændig politik, ofte i modstrid med nabostaternes. Også den »vestlige alliance« har stadig sværere ved at udforme, for ikke at sige følge, en ensartet politisk linje, som det på ny blev bekræftet af Nato-ministerrådets sidste møde lige inden jul og de stadig mere udviklede – og resultatløse – drøftelser af den fælles-vestlige forsvarspolitik. For både USA og Sovjet gælder det, at de har lært at leve med hinanden, men ikke med deres allierede. Der findes ganske pudsige paralleler på tværs over den ideologiske grænse. USAs besvær med den »atlantiske afhængighed«, den multilaterale atomslagstyrke osv. har sit modstykke i Sovjets håbløse bestræbelser om at gøre det østlige fællesmarked, Comecon, til en realitet – håbløse, fordi næsten alle østlande baserer deres økonomiske opbygningsprogrammer på øget kontakt med vest. Frankrigs rolle indenfor den atlantiske alliance kan sammenlignes i mange henseende med Kinas i den kommunistiske. Hverken i det ene eller andet tilfælde er der håb om en løsning. Det nye sovjetregime har allerede opdaget, at der ikke kan være tale om en forsoning med Peking – og general de Gaulle har bekendtgjort, at han agter at melde Frankrig ud af Nato i 1969.

Den gamle kolde krig, der har domineret verden i en generation er ved at ebbe ud eller har i alt fald tabt dens verdensomspændende betydning. Hvad Europa og USA angår må denne udvikling anerkendes som en sejr for freden og fornuft. Men samtidig har den gamle, nordlige, rige verden (deri indbefattet Sovjet) tabt sin altafgørende verdenspolitiske stilling. Tydeligere end nogensinde før har det vist sig i det forløbne år, at det bliver forholdet mellem den gamle, hvide og den nye, fattige og farvede verden, der kommer til at præge fremtiden. Denne erkendelse danner grundlaget for Kinas politik. Kinesisk indblanding i Afrika og Asien, dyrkelsen af revolutionsbevægelserne i Congo og andre steder er led i Pekings bestræbelser på at mobilisere den farvede verden mod den hvide. De tydeligt racistiske træk i f.eks. de afrikanske staters reaktioner på belgisk-amerikansk indblanding i Congos borgerkrig er blot eet tegn på, hvor realistisk denne taktik er. Desto mere, da der ikke findes noget enkelt og hurtigt svar på den. At afstå fra »neokolonialistiske« aktioner – som redningsaktionen i Stanleyville i november – er ikke nogen løsning i sig selv. Heller ikke det at bebrejde de nye nationer deres undertiden ret fanatiske racefordomme, eller for den sags skyld at kritisere dem for ikke at kunne løse deres egne kriser ved egne kræfter, hvor berettiget end denne kritik må være. Den fundamentale kendsgerning er, at de to farvede tredjedele af jorden bliver stadig fattigere i forhold til den sidste, hvide, som bliver stadig rigere. Medmindre den rige verden, den kommunistiske såvel som den antikommunistiske, kan slå bro over dette økonomiske skel, så vil allerede den nærmeste fremtid stille os foran en ny kold krig, der bliver mere bitter og langvarig – og en del varmere – end den gamle.

Hidtil er der ikke tegn på, at vi har erkendt denne nødvendighed. FNs minimumskrav på de rige nationer, at bidrage 1 pct. af nationalindtægten til kampen mod underudviklingen, er langt fra tilstrækkeligt – men heller ikke dette minimum opfyldes af ret mange stater (heller ikke af Danmark). Selve FNs autoritet er snarere blevet undergravet end øget af stormagternes indbyrdes skænderier og u-landenes urealistiske propagandapolitik – og ikke mindst af Kinas fravær. For tiden lammes FN af striden om bidrag til aktionerne i Congo, Ghana og Cypern. Men det egentlige problem går dybere. Vor verden er blevet – og bliver stadig – større, men vore forestillinger om den har stadig ikke endnu affundet sig med denne kendsgerning.

Frank Osvald.

Arbejderbevægelsens kooperativ

8

Kooperationens udvikling

På baggrund af den almindelige økonomiske udvikling har de kooperative sektorer i almindelighed fortsat den kraftige udvikling, som har været karakteristisk i en årrække. Omsætningstallene for de enkelte områder under Det kooperative Fællesforbund ser således ud, sammenlignet med årene forud:

	1961	Omsætning, mill. kr. 1962	1963
De samvirkende Brugsforeninger	548	662	750
De sammensluttede Fællesbagerier	67	70	83
Arbejdernes Brændselsforretninger	30	37	35
Kooperative Marketenderiers Samvirke	45	45	49
Bygefagenes kooperative Landssammenslutning	111	153	178
Fællesorganisationen af almennyttige danske Boligselskaber . .	215	225	250
Enkeltvirksomheder, excl. Landsbanken	215	241	250
I alt	1.231	1.433	1.595

Udviklingen har altså været præget af en stærk ekspansion, ikke mindst på byggeområdet. Netop dette område er imidlertid stærkt kapitalkrævende, hvorfor det da også først og fremmest er denne kooperative sektor, der navnlig i de seneste beretningsår har nydt godt af fondens investeringer.

Fondens investeringer

Siden 1960 er der sket en væsentlig forskydning i fondens aktivitet, der samtidig er blevet kraftigt forøget.

Hvis man først betragter de tre aktivposter, der repræsenterer de investeringer, fonden enten direkte – som ansvarlig kapital eller lån – eller indirekte – som kautionist – har formidlet, kan der gives følgende oversigt over udviklingen:

Siden 1960 er fondens beholdning af aktier og andele steget med næsten 2½ mill. kr. eller med godt 50 pct. Men samtidig er kautionsforpligtelserne steget med over 4,6 mill. kr., svarende til mere end en 7-dobling, og endelig er der påbegyndt en vis udlånsvirksomhed, der nu har passeret ½ mill. kr.

I dag er fondens kautions- og udlånsvirksomhed af

næsten lige så stort omfang som investeringerne i aktier og andele, mens disse i 1960 udgjorde næsten 87 pct. af de samlede investeringer.

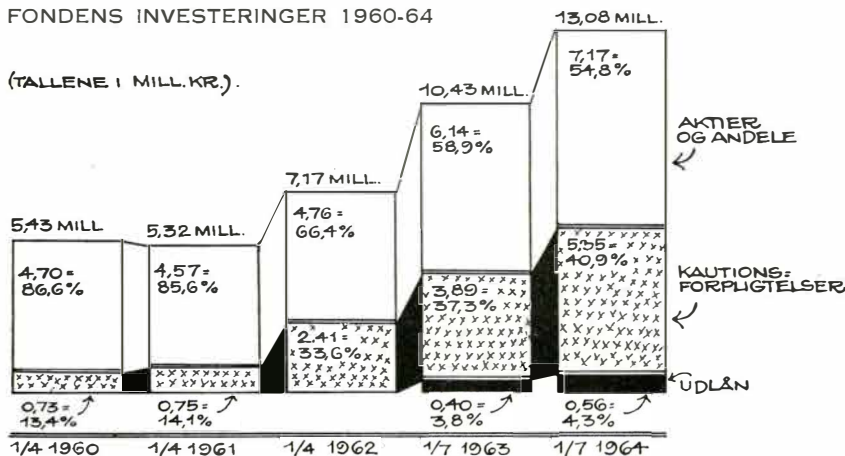
Fordelingen af investeringerne

Enhver virksomhed, der står tilsluttet Det kooperative Fællesforbund, kan henvende sig til fonden med anmodning om investeringer. I praksis har brugsforeningerne – der hidtil har ordnet deres finansieringsproblemer selv eller via FDB – og boligforeningerne, der har kunnet påregne statslån eller statsgaranterede lån, ikke haft behov for fondens virksomhed. Heller ikke marketenderierne har hidtil haft noget finansieringsbehov, der skulle klares via fonden.

På de to sidstnævnte områder er der dog i den sidste tid sket visse ændringer. For boligforeningernes

FONDENS INVESTERINGER 1960-64

(TALLENE I MILL. KR.).

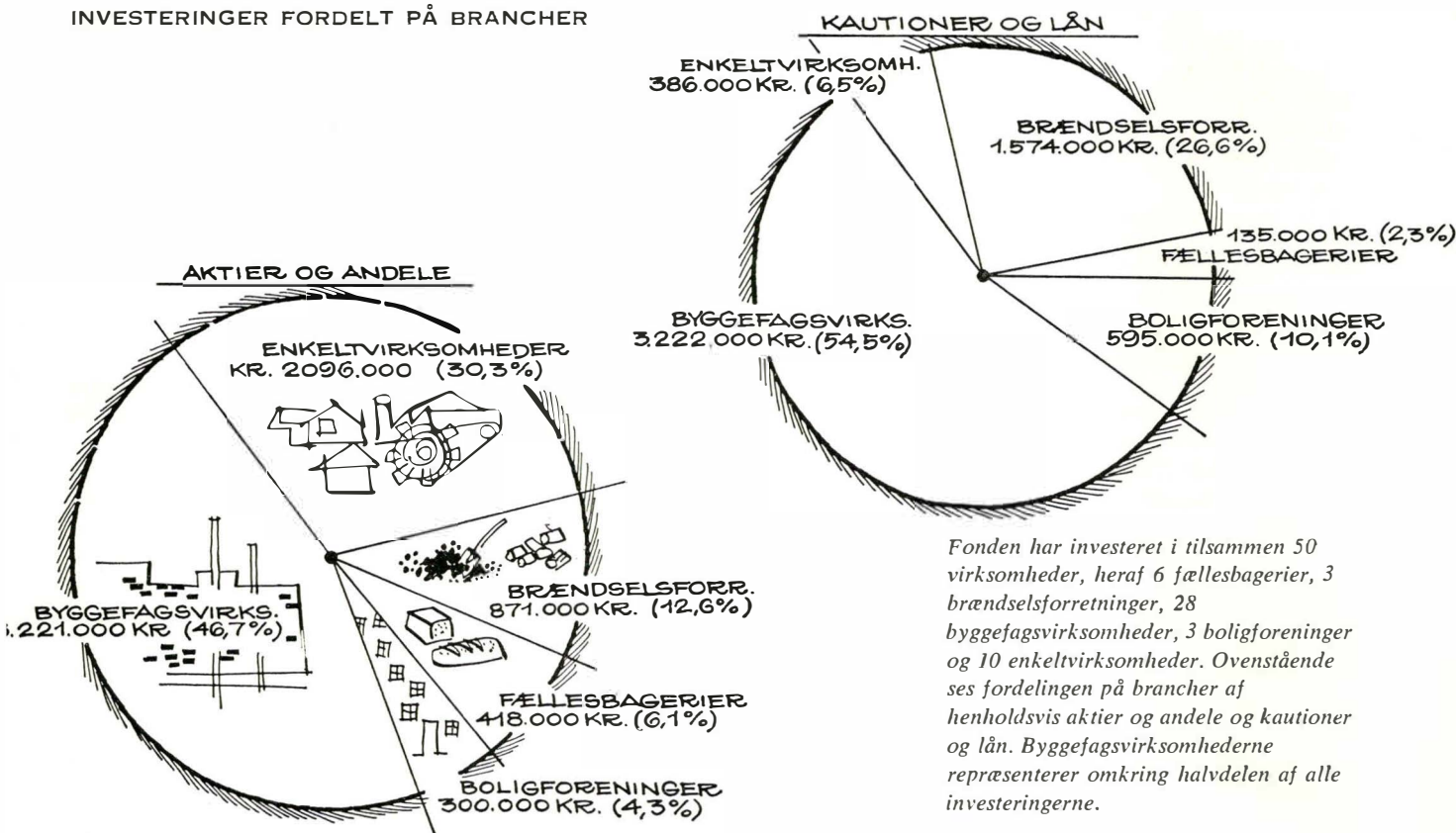


Tegningen viser den kraftige udvikling i fondens investeringer, fordelt på aktier og andele, kautionsforpligtelser og udlån. Navnlig kautionsforpligtelserne er steget stærkt.

Finansieringsfond

Grundfondskapitalen må forøges

INVESTERINGER FORDELT PÅ BRANCHER



Fonden har investeret i tilsammen 50 virksomheder, heraf 6 fællesbagerier, 3 brændselsforretninger, 28 byggefagsvirksomheder, 3 boligforeninger og 10 enkeltvirksomheder. Ovenstående ses fordelingen på brancher af henholdsvis aktier og andele og kationer og lån. Byggefagsvirksomhederne repræsenterer omkring halvdelen af alle investeringerne.

vedkommende gælder det, at der er et stigende ønske om – ved siden af det statsstøttede byggeri – at opføre byggeri i direkte konkurrence med private bygherrer og således gøre indhug på den private andel af boligbyggeriet. I 1963–64 har Finansieringsfonden derfor imødekommet en enkelt ansøgning fra et datterselskab til et af vore største kooperative boligselskaber ved at bevilge et 4. prioritetslån i københavnsk bolig- og forretningsejendom.

For marketenderiernes vedkommende er der opstået et vist kapitalbehov, efter at Samvirket har vedtaget at udvide sit virkefelt til også at omfatte restaurationsdrift, bl.a. ved at drive restaurationer i »Folkets Huse«, og fonden bevilgede derfor sidste år et lån til KMS til støtte herfor.

Bortset herfra har fondens investeringer hidtil koncentreret sig om brændselsforretninger, fællesbagerier, enkeltvirksomheder og – især – byggerivirksomheder, jfr. oversigten på næste side over fondens investeringer pr. 30. juni 1964, fordelt på branchegrupper.

Der må også i den kommende tid påregnes, at byggeområdet er det felt, hvor der stilles de største krav til fondens indsats, selv om også en række virksomheder fra andre brancher må forventes at ville melde sig som ansøgere.

Fondens kapitaltilgang

Den kapital, fonden kan disponere over, består af grundkapitalen – der er indskudt af stifterne – indskudskapitalen og reserverne.

Hele denne kapital kan i en vis forstand betragtes som egenkapital, mens fonden hidtil ikke har haft tilgang af egentlig fremmedkapital, når undtages passivposten »Skyldig rente« – altså den afsatte forrentning af indskudskapitalen.

Udviklingen siden 1960 fremgår af følgende oversigt:

Fordelingen af kapital

Forholdet mellem grundkapital + reserver på den ene side og indskudskapitalen på den anden side er af særlig interesse, idet det for at sikre mod tab på indskudskapitalen er fastsat i vedtægternes § 22, at grundfond + reserver stedse skal udgøre mindst 10 pct. af indskudskapitalen. Pr. 1. juli 1964 udgjorde de imidlertid 17 pct.

En del af reserverne, nemlig ca. 535.000 kr. svarende til 10 pct. af kautionsforpligtelserne, er imidlertid hensat til en særlig reservefond til imødegåelse af tab på kationer, jfr. vedtægternes § 20.

Hvis kun den øvrige del af reserverne lægges til

TEE-tog i fremmarch

I snart 30 år har vi haft lyntog her i Danmark. Interessant nok var den ydre anledning ibrugtagningen af Lillebæltsbroen i 1935. Det lyder paradoksalt, eftersom broforbindelsen mellem Fyn og Jylland netop skulle gøre specielle tog med nøje fastlagt toglængde overflødige. Daværende generaldirektør P. Knutzen havde imidlertid et par år forinden under et sommerferieophold ved Vestkysten fået den lyse idé, at den store tidsgevinst, Lillebæltsbroen selvsagt ville medføre for toggangen mellem Fyn og Jylland, kunne gøres endnu større for visse tog mellem »hovedlandet« og hovedstaden, hvis sådanne togsæt med længde afpasset efter Storebæltsfærgerne effektive sporlængder og ikke lokomotivtrukne kunne føres direkte ombord og fra borde uden tidskrævende opdeling af togstammen.

Også i andre lande var man kommet ind på at anvende togsæt i lighed med vore lyntog, men næsten overalt var der så svære »børnesygdomme« med sådanne tog, at det faktum, at vore gamle lyntog stadig udfylder en nyttig mission, må siges at være temmelig enestående.

Efter krigen har vi herhjemme kunnet se tyske lyntogsæt bestride trafik mellem

Hamborg og København via færgeforbindelser over Femer Bælt. Lignende lyntog havde i Tyskland fra 1952 bidraget til at formindske rejsetiden mellem store byer ganske væsentligt over store afstande. Tilsvarende udvikling havde fundet sted i andre vesteuropæiske lande. I 1953 var tiden inde til at planlægge grænseoverskridende hurtige togsæt med højt udviklet komfort til formidling af bekvemme forbindelser mellem storbyer af administrativ, politisk eller industriel betydning. I denne planlægning af

Trans-Europ-Express (T.E.E.)

deltog førende personligheder fra følgende 7 jernbaner: Schweiziske forbundsbaner (SBB); Luxembourgiske jernbaner (CFL); Tyske forbundsbaner (DB); Italienske statsbaner (FS); Hollandske baner (NS); Belgiske statsbaner (SNCB) og Franske statsbaner (SNCF) under ledelse af den Hollander, daværende generaldirektør for NS.

Denne komité fastlagde hovedprincipperne for publikumservice, togenes udformning og trækraft. På dette tidspunkt var langt fra alle de strækninger elektrificerede, som TEE-togene skulle befare, således at alle TEE-tog, der ind-

ledte TEE-æraen den 2. juni 1957 var dieseldrevne med tophastighed 140 km/time ved en forholdsvis lille togvægt..

TEE-togene fører som bekendt udelukkende 1. klasse, hvorved pladsantallet blev ret begrænset til ca. 120 á 150, og der skal betales temmelig klækkelige ekstrabeløb for at rejse med dem. Desuagtet blev de i den grad en publikumssucces, at der snart på visse strækninger viste sig så stort behov for sådanne hurtige og bekvemme forbindelser, at der måtte tænkes på udvidelser.

I den anledning undersøgte SBB mulighederne for at anvende elektrisk drevne TEE-togsæt Frankrig-Schweiz-Italien, dog ikke med større pladsantal end fra 122 normalt til 168 ved spidsbelastninger. Da der på disse strækninger forekommer flere forskellige strømarter, måtte traktionen indrettes herefter. Dette lykkedes, og sådanne togsæt toges i brug i april 1961 med stort held.

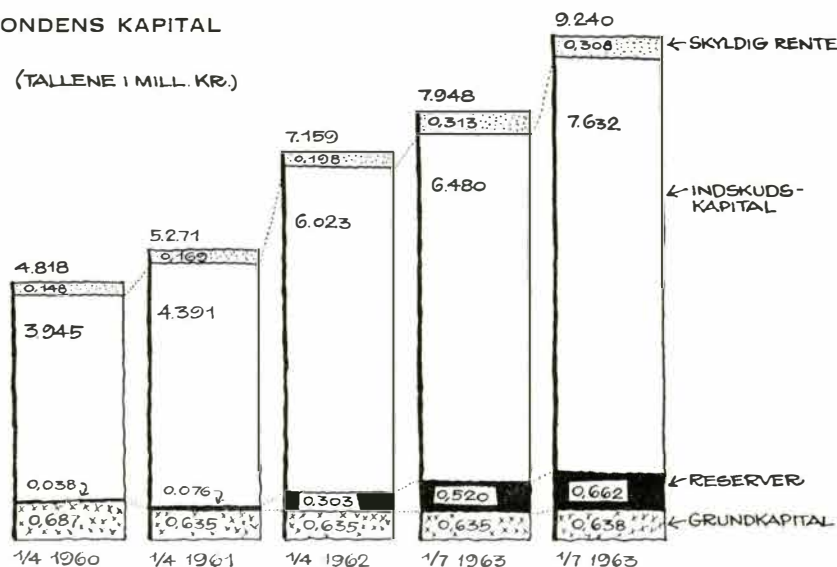
Allerede i 1960 kom TEE-komiteén til det resultat, at efterhånden som visse af TEE-strækningerne – af andre grunde – var helt elektrificerede, måtte det kunne betale sig at fremføre TEE-tog trukket af elektriske lokomotiver indrettet til de strømarter, strækningen frembyder, så-

grundfonden, udgør »stødpudebeløbet« over for indskudskapitalen kun godt 771.000 kr. eller kun godt 11 pct. Det vil med andre ord være nødvendigt enten at forøge reserverne yderligere – i fortsættelse af den

udvikling, der har karakteriseret de sidste 4 år – eller at tilføre fonden yderligere grundfondskapital, hvis man skal kunne tage imod yderligere betydelige indskudsmidler.

FONDENS KAPITAL

(TALLENE I MILL. KR.)



Fondens samlede kapital er næsten fordoblet på 4 år, og det samme gælder indskudskapitalen. Mens grundkapitalen er praktisk talt uændret, er reserverne steget fra 38.000 kr. i 1960 til 662.000 kr. i 1964.

PARIS-AMSTERDAM					PARIS-BRUSSEL							
EL-LOK. REJSEG.	RESTAUR.				BARVOGN				RESTAUR.		REJSEG.	
TYPE	A ² DS	A ⁸ S	A ⁵ R	A ⁸ S	A ⁸	A ³ R	A ⁸	A ⁸ S	A ⁵ R	A ⁸ S	A ² DS	
PLADSANTAL												
FOR REJSENDE:	46		29	46	48	17	48	46	29	46	261 Å 355	
●: FORSTÆRKN.VOGNE				●	●							

kalde »multi-strøms« eller »fler-strøms« lokomotiver.

Samme år fandt de belgiske, franske og hollandske baner tiden moden til at træffe forberedelser til erstatning af de dieseldrevne TEE-togsæt; »Brabant« og »Oiseau bleu« mellem Paris og Brussel, sidstnævnte tog med ganske korte ophold i St. Quentin og Mons, samt »Etoile du Nord« og »Ile-de-France« mellem Paris-Brussel-Amsterdam og foruden i disse byer standsede i Antwerpen, Roosendaal, Rotterdam og Haag. I 1963 ville nemlig også den franske strækning Aulnoye-belgisk grænse og det belgiske afsnit Quévy-Mons-Brussel være elektrificerede med 25 kilovolt vekselstrøm/50 Hz henholdsvis 3 kilovolt jævnstrøm, således at »fler-strøms« lokomotiver kunne fremføre togstammer uden ophold ved grænserne.

I 1961-62 fastsatte TEE's tekniske komité i »Standards for tekniske egenskaber ved TEE-vognmateriel« forskrifter for, hvordan dette skal være indrettet for at tilfredsstille kravene til komfort, da netop denne er en af de vigtigste betingelser for med held at optage konkurrencen fra andre befordringsmidler, når det drejer sig om et fordringsfuld internationale rejsepublikum. De forberedende arbejder til denne »Standard« blev nyttiggjort af de franske og belgiske baner ved projektering og udførelse af det vognmateriel, hvoraf forannævnte TEE-tog formeret fra den 31. maj 1964.

Maksimalhastighederne for disse tog er: 150 km/time i Frankrig, 140 km/time i Belgien og 120 km/time i Holland. Der finder et enkelt lokomotivskifte sted undervejs, og for de fleste af togene er rejsehastigheden 124 km/time mellem Paris og Brussel, 83,7 km/time mellem Brussel og Amsterdam (ret nøje svarende til vore

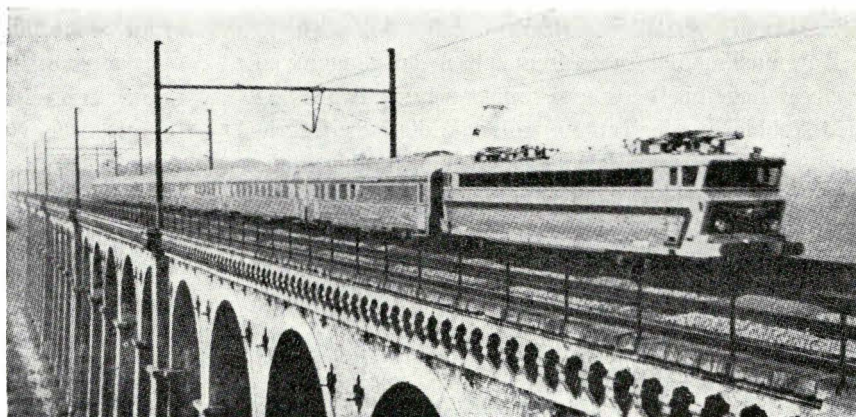
gamle lyntogs rejsehastighed) og 102,6 km/time over hele strækningen.

Tidsgevinsten i forhold til de tidligere togsæt varierer fra 6 til 28 min. for Paris-Amsterdam og fra 3 til 24 min. for Paris-Brussel, afhængig af køreplansmæssige forhold og trækraft. Som trækraft kan i Belgien og Frankrig benyttes: 5 belgiske lokomotiver type BB 150 for tre strømarter: 25 kV; 50 Hz (antal dobbelt-svingninger pr. sekund), 3 eller 1,5 kV jævnstrøm; tjenstfærdig vægt 78 t; 2630 kw vedvarende ydelse ved 98 km/time og tophastighed 150 km/time. Disse lokomotiver kan overholde 2½ times køretid på den 310 km lange strækning mellem Paris og Brussel med 550 t togvægt; 2 franske lokomotiver BB 30001 og 30002 for samme strømarter; tjenstfærdig vægt 69 t; 2135 kw vedv. ydelse ved 74 km/time og tophastigheder 100 og 150 km/time (omgearing kan foretages, når lokomotivet holder stille); togvægt 450 á 500 t; 4 franske lokomotiver af »Universal«-typen CC 40101-40104, som er nøjere beskrevet i DLT nr. 23 af 5. dec. 1964, side 357 og 358. Her skal kun

bemærkes, at de udover ovennævnte 3 strømarter kan køre på 15 kV vekselstrøm, 16²/₃ Hz, som jo er det oprindeligt anvendte periodetal for baner med vekselstrøm forekommende hos SJ og på visse strækninger i Frankrig m.v. Disse lokomotiver kan vedv. præstere 3670 kw ved 110 km/time med topfart 160 km/time og ved 153 km/time med topfart 240 km/time (omgearing ved stilstand). Med tophastighed 160 km/time kan de trække 900 t på flad bane, mens de ved samme gearing kan fremføre 500 t på 14⁰/₀₀ stigning med 113 km/time.

Togstammens opvarmning, luftkonditionering og belysning har været et temmelig indviklet problem at løse, eftersom strækningernes forskellige strømarter ikke kan benyttes uden meget komplicerede anlæg i hver enkelt vogn, og togførvarmningen skal kunne foretages uden tilkoblet lokomotiv. Herom og om vognenes indretning skal berettes i et følgende nummer. A.H.A.

(Delvis efter »Monthly Bulletin of the international Railway Congress Association« nr. 9 af sept. 1964 og »Railway Gazette« af 16. okt. 1964)



EN U-BANE BYGGES

Af Tage W. Jensen

2

Peter Williams og »Ted« Smith er typiske repræsentanter for arbejderne, der nu fra 27 skakter, fordelt over en 17 km lang strækning, borer tunneler til Victoria u-banen 21–26 m under Londons travle centrumkvarterer.

Det er formiddag. I gravegangen under bydelen Finsbury Park nyder Peter og Ted deres »elevenses« – den ene af to kopper te, som få britiske arbejdere vil undvære i dagens løb, den anden kop indtages om eftermiddagen.

Bag dem skimtes boremaskinen. Over deres hoveder strømmer gadetrafikken uhindret af borearbejdet.

Det er en af tunnelboringens store fordele, at den kan udføres omtrent uden ulemper for trafikken. Ingen udgravninger blokerer gaderne, ingen tidsspillende trafikomlægninger er nødvendige. Et så vanskeligt kryds som Oxford Circus, Londons mest befærdede gadekryds og stedet med den travleste u-banestation af dem alle i byen, har simpelt hen fået en 102 cm høj »stålparaply« lagt over hele pladsen – på den kører nu biler og motorcykler, mens stationen under »paraplyen« udvides og moderniseres.

Blændende lys fra småprojektører kaster sære skygger over den blålige lerjord og værktøjet og afslører den færdige del af tunnelen som et kæmperør beklædt med buede metal- eller cementplader. Senere kommer skinnelægningen.

– Hvor store bliver tunnelerne?

– Hvert rør, det bliver jo en dobbelttunnel, er 3,72 m i diameter, svarer Peter. Vi har den lettere del af arbejdet sammenlignet med gutterne, der graver ud til de nye stationer – de må for det meste bruge håndkraft. Et stort skjold dækker jordvæggen i grave-retningen, og med mekaniske skovle fjerner de jorden gennem åbninger i skjoldet. Vi bruger den nye metode, som De ser, med hydraulisk drevne roterende knive, der skærer jorden løs og får den til at havne på transportbånd, som fører den ud i skakten, hvor den hejses op til overfladen.

Boremaskinen skubbes frem 60 cm ad gangen ved hjælp af store bjælker, mens tunnelvæggene bygges op med støbejern- eller cementplader på det sidst udgravede stykke og sådan fremdeles. Vi kan på den måde grave omtrent 1 m tunnel i timen. Billigere og hurtigere end håndkraftmetoden.

– Hvorfor anvendes maskinen så ikke til stationerne?

– Fordi stationerne skal være over 6,5 m i diameter, det er mere end boremaskinen kan gabe over.

– Hvilken del af projektet er vanskeligst?

Tolv stationer

– Jeg vil tro stationerne er det mest udviklede. Der bliver i alt tolv på den nye u-bane, deraf otte ombygninger af gamle stationer. De fire andre bliver helt nye. For ombygningernes vedkommende drejer det sig om modernisering af billethaller, udskiftning af gamle elevatorer til fordel for rullende trapper og tilvejebringelse af skiftemuligheder mellem Victoria linjen og de andre linier. F.eks. får Oxford Circus ny billetthal under gadekrydset med nedgange fra fortovet i hvert hjørne af pladsen. Den får ni, nye rullende trapper og anlægges i øvrigt således, at passagererne blot skal gå fra den ene side af perronen til den anden for at skifte fra Victoria til Bakerloo linjerne. Og ved at benytte en fodgængertunnel kan man også komme til Central linjen.

På King's Cross – som er den ene af Londons fire hovedbanegårde – vil rullende trapper forbinde Victoria linjen med en udvidet, underjordisk billetthal, hvorfra der bliver adgang til Metropolitan og Circle linjerne. Desuden bliver der fodgængertunneler til Northern og Piccadilly linjerne samt til både King's Cross og St. Pancras hovedbanegårde. Det er ikke helt forkert, at man kalder den nye u-bane et af de mest komplicerede ingeniørarbejder i Londons historie!

– Hvor lægges de nye stationer?

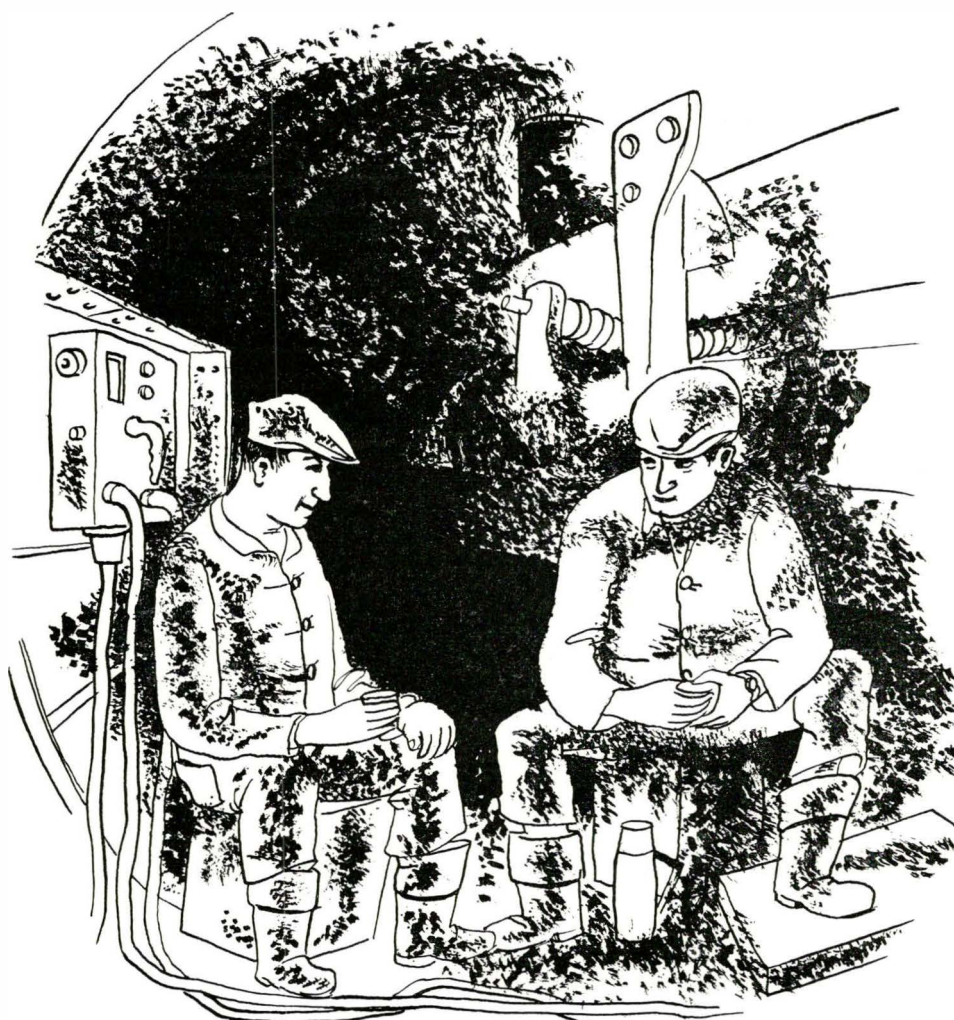
– Alle fire skal ligge her i den nordlige ende af linjen. Det bliver de fire sidste – Seven Sisters, Tottenham Hale, Blackburn Road og endestationen Walthamstow Hoe Street.

– Hvilke fordele er størst i Deres øjne ved den nye u-bane?

To-minutters køreplan

Nu svarer Ted med et lille smil:

– At der bliver to-minutters kørsel i myldretiderne, så man kan komme hurtigt hjem til konen! Det betyder, siger de kloge, at Victoria linjen, der skærer lige igennem byens midte, vil kunne befordre lige så mange passagerer, som hvis man anlagde elleve motorveje tværs igennem London. Men også de nye ventilationssystemer, der vil nedsætte træk på perronerne og hjælpe med til at vedligeholde ensartet, sval temperatur i tunnelerne, er en stor fordel. Endvidere har planlæggerne undgået skarpe kurver på linjen og har regnet med brug af lange skinner, så de rejsende får behageligere og mindre støjende kørsel end på det øvrige net, som nok vil blive bragt i tilsvarende stand efterhånden.



1:

En tegners indtryk af tunnelboringen 21–26 m under Londons bycentrum mellem Stationerne Seven Sisters og Finsbury Park. Lys fra arbejdslamper kaster sære skygger på den hydraulisk drevne boremaskine, der på en time udskærer ca. 1 m tunnel i den blålige lerjord, og på to, typiske London Transport arbejdere, Peter og Ted, der fortæller om arbejdet, mens de nyder formiddagsteen.

I det hele taget bliver stationer, rullende materiel, signalsystemer, medregnet TV kontrolanlæg, og andet udstyr på Victoria linjen af nyeste type og betragtes som en slags eksperiment for moderniseringen af det øvrige u-banenet.

– Er det alligevel ikke lidt kedeligt at skulle arbejde de næste fire år under jorden?

Peter, der er den ældste, siger:

– Kedeligt? Vel ikke kedeligere end så meget andet – vi er i det mindste skånet for regnen! Helt alvorligt sagt: det er snarere spændende. Trods alt er det jo et job til 56 millioner pund (ca. 1,120 millioner kroner), vi er med til, og der bliver næppe noget lignende igen her i byen de næste halvtreds år. Desuden har vi londonere jo et lille, blødt punkt i hjertet for u-banen!

Jeg var selv ansat i den hemmelige fabrik under verdenskrig II – vi fabrikerede specialdele til jagerfly i en lukket u-banetunnel. Jeg glemmer aldrig stemningen på perronerne tæt pakket med sovende mennesker, der brugte tunnelerne som beskyttelsesrum under blitz'en. Det er en funktion, der også bør indkalku-

leres i beregningerne, når en storby vil anlægge u-bane. Bedre beskyttelsesrum end en u-bane findes ikke – selv med eventuel atomkrig for øje.

Fodnote om økonomi: Regeringen har lånt London Transport de budgetterede 1,120 millioner kroner. Renter skal betales af lånet. Regeringen kræver, at u-banerogisationen skal kunne »betale sig selv«, dvs. at enhver udgift skal dækkes af indtægterne, som overvejende består af billetindtægter (i mindre grad af indtægter fra reklamepladser på stationer og i vogne samt fra udlejning af forskellige bygninger til kiosker, kontorer m.m.).

London Transport fremhæver, at taksternes niveau i det lange løb bestemmes af, hvor meget publikum benytter u-banen. Men selv om Victoria linjen skulle komme til at medføre en mindre takstforhøjelse, vil den nye u-bane skabe bedre service for de rejsende langt ud over det område, der direkte betjenes af banen – ikke mindst ved lettelse af trafikpresset på gaderne.

Bladet i ny form

Med dette nummer af vort medlemsblad vil redaktionen begynde at give det en ny form og et nyt indhold. Som man straks vil bemærke er annoncerne væk, idet man har erkendt, at de ikke hører hjemme i et medlemsblad, som henvender sig til en kreds, der ikke i særligt omfang indretter sine køb efter disse. Indtægtsmæssigt var de heller ikke mere givtige for bladets budget, end man uden de store betænkeligheder sagde farvel til dem. Bortset fra sådanne store helsideannoncer, som kan være attraktive på bagsiden af bladet og har tilknytning til den tekniske side af vore medlemmers arbejde, vil der ikke forekomme annoncer. Bladets forside er også tænkt ændret, men tekniske formaliteter hindrer i hvert fald en ændring i 1965.

Bladets indhold vil vi søge aktualiseret ved at knytte en række mere eller mindre professionelle skribenter til bladet. Det er imidlertid klart, at man ikke finder en ny form fra den ene dag til den anden, men vi er gået i gang med opgaven og håber på i løbet af 1965 at have løst den så langt, at bladet har fået en holdning som medlemmerne kan lide.

Bladets sigte skal naturligvis være medlemmernes faglige og økonomiske interesser udtrykt ved de redaktionelle lederartikler, men som kontinuerligt arbejdende rubrikker vil der blive plads til udenrigs- og indenrigspolitiske oversigter om hverdagens begivenheder. En speciel medarbejder vil præsentere sig ved varetagelsen af teknisk jernbanestof. Og et tidligere medlemsforslag om en spørgerubrik for sikkerheds- og signalspørgsmål vil nu kunne gennemføres. Som noget helt nyt vil vi også prøve at drage lokomotivmandskonerne ind i bladets interessesfære ved at have en fast rubrik med damestof. I størst muligt omfang – økonomien sætter sin grænser – vil vi søge udarbejdet artikler af kvalitative skribenter, som kan behandle de aktuelle ting for os. Sagt i korthed søges bladet gjort levende og aktuelt.

Vi håber på at nå målet, men må gøre det skridt for skridt, hvilket betyder, at formen træder frem lidt efter lidt. Vi introducerer hermed begyndelsen, idet det væsentlige med denne er annoncerens bortfald og ny typografisk opsætning af bladets artikler.

På falderebet

Der er et godt, gammelt ord, der siger, at man skal se fremad og ikke tilbage, men gælde for alle livets forhold, kan det dog ikke. På mange områder er det nødvendigt at se tilbage, for at gøre det rigtige fremover. Hvis man i det nu svundne år skal bedømme, om vi rent oplysningsmæssigt har nået de mål, vi satte os, må vi fra udvalgets side sige både-og.

Vor kursusvirksomhed har som øvrige år været tilfredsstillende. Vi kan måske være overmodige og sige, at det er gået særdeles godt. Vort medlems- og tillidsmandskursus i september var både lærerigt og fornøjeligt. Studierejsen til England og Skotland ligeledes en træffer, ikke mindst på grund af vore 2 udmærkede rejseledere. Men så er det vist også slut med den høje kurve for tilfredshed. Det lokale oplysningsarbejde har vi på nuværende tidspunkt ingen oversigt over, men vi har følt os frem. Det må siges at være endog meget skuffende, hvis vor føler holder stik. Lad os derfor blot fra udvalgets side gøre opmærksom på, at man ude omkring kan nå at indhente det forsømte. Foråret kommer sent i 1965, og der kan nås at tilrettelægge meget godt oplysningsarbejde, inden solen for alvor får magt. Vi er fortsat til rådighed med al den hjælp og vejledning, man kan ønske sig ude i afdelingerne.

For at få et billede af, hvilke interesser vore medlemmer har i henseende til oplysningsvirksomheden, er der i afdelingerne landet over uddelt en folder, hvori er indlagt et spørgeskema. Vi vil gennemarbejde dette materiale og forelægge resultatet på formandsmødet den 12. januar, når de forhåbentlig mange besvarelser er modtaget.

Som det vil være vore medlemmer bekendt, har DSB skiftet maskinchef. Vi har i udvalget talt med den ny maskinchef, hr. Risbjerg Thomsen, om besøg ude i landet på centrale steder. Det vil finde sted engang i det nye år. Nærmere herom vil fremkomme senere.

Det er vedtaget, at vi i udvalget skal arbejde videre med tanken om, at invitere alle vore nye medlemmer på et weekendkursus på feriehuset. Det var meningen, at dette skulle være en årlig tilbagevendende begivenhed, så længe der tilgår foreningen nye medlemmer i et antal, der berettiger et kursus. Vi vil her både fra etatens som fra foreningens side søge at give vore nye kammerater et indblik i tilværelsen som lokomotivmand.

Vi står over for meget store opgaver, hvis vi fortsat skal være med. Det er af den allerstørste betydning, om alle ude i afdelingerne yder deres til, at vi kan leve op til vore store traditioner inden for oplysningsarbejdet. I håb om, at dette må lykkes, vore bedste ønsker for et lykkebringende nytår.

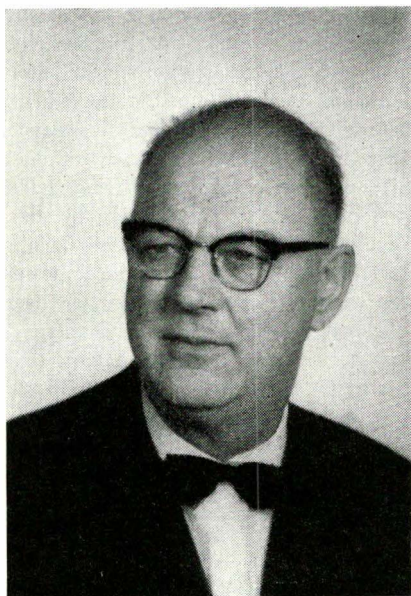
Landsoplysningsudvalget.

Funktionsvederlag pr. dag

Funktion udført af	Funktion udført i				
	10. lkl.	12. lkl.	15. lkl.	18. lkl.	21. lkl.
7. lkl. grundløn	348.756 ø.	526.553 ø.	926.597 ø.	2201.951 ø.	3179.836 ø.
7. » 1 tillæg	246.181 ø.	423.978 ø.	824.022 ø.	2099.375 ø.	3077.260 ø.
7. » 2 »	102.575 ø.	280.373 ø.	680.416 ø.	1955.770 ø.	2933.655 ø.
7. » 3 »	143.605 ø.	177.797 ø.	577.841 ø.	1853.195 ø.	2831.079 ø.
7. » 4 »	102.575 ø.	98.630 ø.	434.236 ø.	1709.589 ø.	2687.474 ø.
7. » 5 »	211.989 ø.	102.575 ø.	331.660 ø.	1607.014 ø.	2584.899 ø.
12. » grundløn	— ø.	— ø.	400.044 ø.	1675.397 ø.	2653.282 ø.
12. » 1 »	— ø.	— ø.	229.085 ø.	1504.438 ø.	2482.323 ø.
12. » 2 »	— ø.	— ø.	164.384 ø.	1292.449 ø.	2270.334 ø.
12. » 3 »	— ø.	— ø.	194.893 ø.	789.830 ø.	1767.715 ø.
12. » 4 »	— ø.	— ø.	331.660 ø.	577.841 ø.	1555.726 ø.
15. » grundløn	— ø.	— ø.	— ø.	1275.353 ø.	2253.238 ø.
15. » 1 »	— ø.	— ø.	— ø.	594.937 ø.	1572.822 ø.
15. » 2 »	— ø.	— ø.	— ø.	295.890 ø.	1224.066 ø.
15. » 3 »	— ø.	— ø.	— ø.	680.416 ø.	875.310 ø.

Rettelsesblad til lommebogen side 15, gyldig fra 1. januar 1965.

60 år



Formanden for Norsk Jernbaneforbund, Emil Edvardsen, fylder den 10. januar 60 år. Edvardsen blev født i Drammen og kom efter skoleårene i lære som maler ved NSB.

Efter flere forskellige tillidshverv på det lokale organisationsfelt, blev han i 1950 sekretær i hovedledelsen. Efter en periode som kasserer valgtes han i 1963 til forbundsformand, og han har en lang række faglige tillidshverv.

Gennem det nordiske og internationale samarbejde har vi i vidt omfang haft lejlighed til samarbejde med Edvardsen, som har en betydelig indsigt i faglige spørgsmål. Han er samtidig i besiddelse af et humørfyldt lune, og man sætter pris på at være i selskab med ham.

I anledning af den runde fødselsdag sender danske lokomotivmænd Edvardsen de venligste tanker med ønsket om, at han må have stadig evne og vilje til på samme dygtige og fordragelige måde at videreføre de gode norske traditioner i det organisationsmæssige samarbejde.

Til lykke med dagen og de bedste ønsker for fremtiden.

Indbinding af DLT

Ønskes årgang 64 af DLT indbundet bedes bestilling afgivet nu. Prisen er 16,00 kr. pr. bind. Årgangen indsendes til Dansk Lokomotiv Tidendes redaktion, Hellerupvej 44, Hellerup.

TAK

Vi bringer herved en dybfølt tak for den venlighed og deltagelse, som er vist min familie og mig, i anledning af min mand, lokomotivmester H. A. Sørensen, død og begravelse. Tak for fanens tilstedeværelse.

Elna Sørensen, Svend Erik og Lis.

PERSONALIA

Overgået til stilling som lokomotivinstruktør 15. lkl. efter ansøgning pr. 1/1-65.

Lokomotivfører (15. lkl.):

P. E. H. Lisvad, Fredericia, i Fredericia.

Forfremmelse til lokomotivfører i 15. lkl. efter ansøgning pr. 1/1-65.

Lokomotivfører (12. lkl.):

E. P. O. Nielsen, Århus, i Århus.

Uansøgt forflyttelse pr. 1/3-65.

Lokomotivfører (12. lkl.):

A. Bentsen, Vejle, til Fredericia.

Afsked.

Lokomotivfører (12. lkl.) (depotforst.): E. Jørgensen, Horsens, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31/1-65).

Lokomotivmedhjælper:

J. C. Andresen, København Gb., er afskediget efter ansøgning (31/1-65).

Ordensdekoration.

Lokomotivfører (15. lkl.) A. Andersen (Hjortsholm), Korsør, er udnævnt til R. af D. (16/11-64).

Overgået som ekstraordinært medlem

pr. 1/1-65.

Pensioneret lokomotivfører S. A. Botling, Skovgården 25, Hillerød.

+

Pensioneret lokomotivfører M. P. Jensen, Rovsingsgade 15, st., tv., København Ø., født d. 16/2-1876, er afgang ved døden 7/12-64.

Pensioneret lokomotivfører J. C. Hjortshøj, Jægergårdsgade 128, 1., Århus, født d. 28/7-1884, er afgang ved døden d. 6/12-64.

Pensioneret lokomotivfører R. J. Malmgaard, Tårnborgevej 75, Korsør, født d. 23/3-1893, er afgang ved døden d. 20/10-64.

Pensioneret lokomotivfører W. J. J. Frederiksen, Horsensgade 10, 2., Århus, født d. 26/2-1892, er afgang ved døden d. 30/10-64.

Pensioneret lokomotivfører Chr. Andersen, Nordvestvej 13, Randers, født d. 11/5-1882, er afgang ved døden.

Pensioneret lokomotivfører Vald. Jensen (Blom), Tværgade, Gedser, født d. 23/1-1892, er afgang ved døden d. 10/11-64.

Pensioneret lokomotivfører H. O. Jensen, Kastelvej 1, 1., København Ø., født d. 11/4-1883, er afgang ved døden d. 17/12-64.

Statsbanepersonalets sygekasse

Det meddeles herved, at doktor S. E. Lorentzen, Vester Voldgade 7-9, København, fra 1. januar 1965 er ansat i den ved doktor Eva Friis-Skotte's død ledigblevne post som speciallæge i øjensygdomme for sygekassens i København og Københavns amtsrådskreds boende medlemmer.

Doktor S. E. Lorentzen afholder konsultation kl. 14-15, torsdag og kl. 15,30-17,30, lørdag ingen konsultation, telefon Ce. 2065.

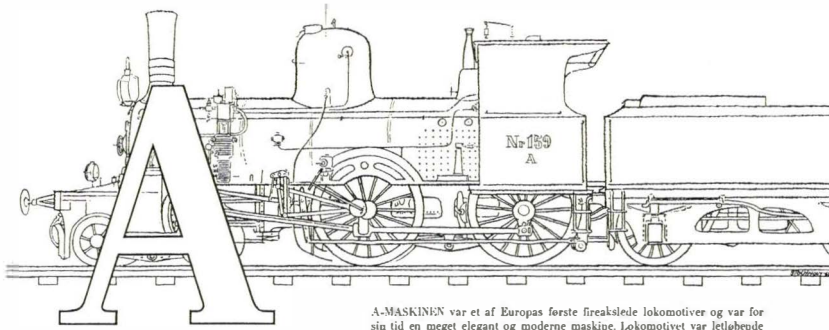
Spørgsmål og svar

Det har længe været et almindeligt ønske at få etableret en rubrik i DLT for spørgsmål og svar i sikkerheds- og signalmæssige forhold. Efter at det er blevet muligt at benytte sagkyndig bistand til behandling af problemer i denne forbindelse, hvorom der kan være tvivl eller uklarhed, bliver ønsket herved imødekommet, og vi opfordrer derfor medlemmerne til at lade eventuelle problemer behandle gennem denne spørgerubrik, hvor bladets spalter åbnes for spørgsmål og svar.

Har du et problem i heromhandlede forbindelse, skriv da til bladets redaktion.

Frufridag

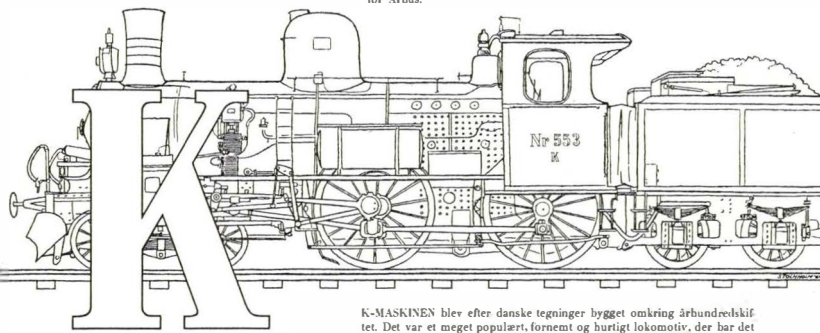
Sveriges statsbaner har med held praktiseret en »Frufridag«. Det vil sige, at alle væsener af hunkøn over 12 år i visse perioder kunne rejse frem og tilbage i Sverige på enkeltbillet. Successen blev forfulgt i november måned med en »Parkørsel«. To kunne rejse på en billet. 80.000 tog imod tilbuddet, og det gav 1.447.882 hårde, svenske kroner i jernbanekassen.



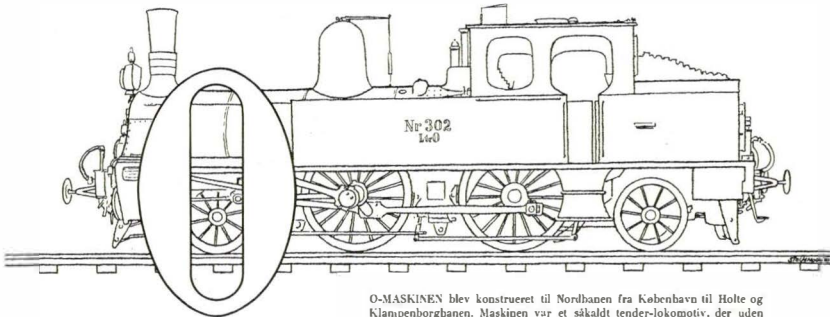
A-MASKINEN var et af Europas første fireakslede lokomotiver og var for sin tid en meget elegant og moderne maskine. Lokomotivet var letløbende og hurtigt. Det sørgede i næsten 25 år for en stor del af fremførelsen af hurtigtog og persontog i Jylland.



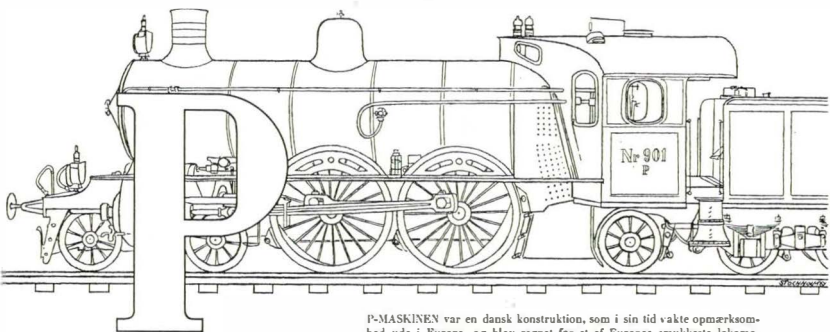
H-MASKINEN trak gennem mange år de tunge godstog. De fleste af disse lokomotiver blev bygget hos FRIGLIS i Århus. Det var en bomsjærk maskine, der viste sig i sin fulde styrke, når den en vintermed forstøvet kraft, sejt og sikkert slæbte et langt godstog op ad Hasselagerbakken syd for Århus.



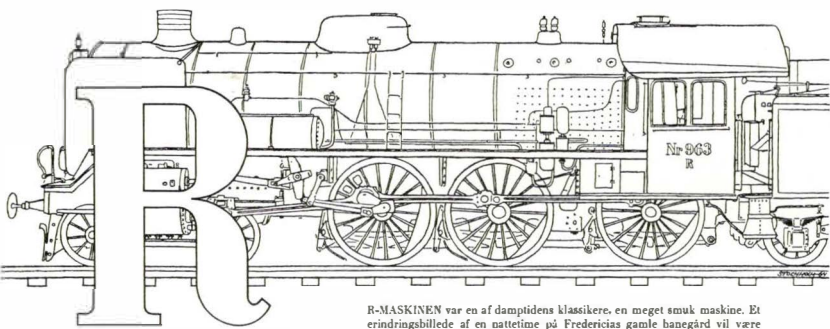
K-MASKINEN blev efter danske tegninger bygget omkring århundreskiftet. Det var et meget populært, fornemt og hurtigt lokomotiv, der har det rød-hvide skorstensslips med bælter gennem mere end et halvt århundrede. En veljett veteran, der med god samvittighed nu kan hvile sine drivhjul.



O-MASKINEN blev konstrueret til Nordbanen fra København til Holte og Klampenborgbanen. Maskinen var et såkaldt tender-lokomotiv, der uden særlig kulvogn selv medførte vand og kul. Den behøvede ikke at vende på drejeskive og kunne derfor hurtigt være klar til tilbageturen fra Holte eller Klampenborg. ... Et minde om den gode, gamle, glade tid...



P-MASKINEN var en dansk konstruktion, som i sin tid vakte opmærksomhed ude i Europa, og blev regnet for et af Europas smukkeste lokomotiver. De næsten to meter høje drivhjul gav den et forøget idyotryk af kraft og fart, — virkelig en af damptidens fyrster.



R-MASKINEN var en af damptidens klassikere, en meget smuk maskine. Et erindringsbillede af en natteime på Fredericias gamle banegård vil være ufuldkommet uden de tunge dampmaskinstoder, der majestætisk gled ind og ud under nerrontagene.

DSB viser flaget

Danske Statsbaner havde i foråret en stor annoncerie løbende i dagspressen over hele landet. I stort opsatte annoncer fortaltes om nogle af damptidens veltjente lokomotiver som afbilledet hosstående. Der viste sig så stor interesse for disse lokomotivtegninger, at omkring 6.000 personer fremsatte anmodning til statsbanerne om at få aftryk af disse tegninger. Dette blev imødekommet, og da interessen fortsat er meget stor, er ideen fulgt op af en ny, idet statsbanerne i samarbejde med et kendt tekstilfirma, Brødrene Elling, har ladet fremstille seks »lunchservietter« med lokomotiver, som vil kunne købes i stormagasiner og andre førende forretninger landet over.

Amerikanerne har telefon, radio og TV i togene. Nu vil man også installere det samme i passagerfly og desuden have forevisning her af spillefilm. Var det noget for fremtidens danske lyntog, hr. generaldirektør.

I farverigt dybtryk har Bulgarien udsendt seks frimærker med jernbanemotiver, det ene Stephenson's »Rocket«-lok, mens de øvrige har damp- og diesellok som motiv. Oplag 300.000 stk.

Tyske forbundsbaner reklamerer ekstra for fugleflugtslinien. Der optages for tiden en 50 minutter dokumentarfilm med titlen »En ny vej til Norden«. Den bliver færdig i begyndelsen af 1965 og fremstilles i fire kopier.

Cigaretter betaler i USA baneunderskud. Byen Boston og 77 kommuner i dens nærhed yder 225 mill. dollar i tilskud til nødlidende jernbane- og buslinier i nærtrafikken. En væsentlig del af pengene skaffes ved 2 cents afgift på hver pakke cigaretter.

— Hun er den mest forfløjne pige, jeg kender.
— Såh?
— Jo, hun har netop rundet en million luft-km som stewardess.