

# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING



Nummer 10 – 20. maj 1965 – 65. årgang





## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

20. MAJ 1965 — 65. ÅRGANG

10

### Indhold:

Finansministeren om statsadministrationen og tjenestemændenes løn- og arbejdsforhold . . . . .	3
Hvordan skal tjenestemændenes efterløn være? . . . . .	4
Imponerende trafikudstilling i München . . . . .	7
50 år ved DSB . . . . .	9
Krupp — uden kanoner . . . . .	10
Den svømmende banemand blev campingchef . . . . .	11
Vældige projekter for fremtidens bytrafik . . . . .	12
SR & SIR . . . . .	13
Krigsinvalidere ved de tyske Forbundsbaner . . . . .	14
Landsoplysningsudvalget . . . . .	15
Personalia . . . . .	15
Damernes Dag . . . . .	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 kan vanskeligt rokkes ved den blotte kendsgerning, at de fleste af os i dag er økonomisk bedre aflagte end tilfældet har været for befolkningen i almindelighed tidligere. Til gengæld er der en overophedning af økonomien, som har bragt landets valutariske stilling ud af balance. De gode indtægtsmæssige forudsætninger har givet en vækst i forbruget, som er en for hård belastning af importområdet, og vi er ikke på eksportområdet i stand til at opveje importoverskuddet og må skride til vidtgående regeringsforanstaltninger for at dæmpe forbruget, hvoraf direkte følger nedgang i indførelsen af udenlandske varer. Der kunne peges på varegrupper, som i særlig grad belaster importområdet. Men lad det være. Vi kan blot slå fast, at vi lever over evne. Ganske vist er den enkeltes forudsætning herfor forskellig, thi det må erkendes, at væsentlige grupper, den almindelige velstand til trods, ikke har stort at slå om sig med. Nu har en nationalbankdirektør — disses sædvane tro — kommenteret den økonomiske situation her til lands, og der fik lønmodtagernes indtægtsstigninger en ganske særlig understregning gennem udtalelsen om, at de faglige organisationers pressionspolitik havde bevirket en procentuel større indtægtsstigning end forholdene tillod. Nationalbankdirektøren, ville vel hermed fremhæve et faktum snarere end at kritisere organisationerne, men han har alligevel med sine udtalelser nået at fremkalde utilfredshed hos samme organisationer, fordi man slet ikke føler, at de opnåede resultater er andet end rimelig dækning for de stedfindende prisstigninger. På hvilken måde al indtægtsforøgelse omsættes skal ikke på dette sted kommenteres, men når man peger på det uholdbare i forbrugsudviklingen, så bør f.eks. også nationalbankdirektøren erkende, at privatbankerne har deres ansvar for udpumpning af pengemidler. I en almindelig begrænsning af forbrugsudvidelsen deltager bankerne blot i et omfang, som ikke alt for stærkt hæmmer deres investeringspolitik og i det hele den økonomiske ekspansion, som de i de seneste år har udfoldet. Det har nemlig været alt for let at låne penge, og på det punkt er mangen en indtægtsforøgelse omsat til ugentligt eller månedligt afdrag på lån. Denne side af sagen bør strammes, fordi store dele af disse lån langt fra har nogen skabende værdi.



# Finansministeren om statsadministrationen og tjenestemændenes løn- og arbejdsforhold



Finansminister *Poul Hansen* har ved en af Socialdemokratiets Funktionær- og Tjenestemandsudvalg afholdt konference i Helsingør bebudet, at der i nær fremtid vil blive afgivet en betænkning om de fremtidige fremgangsmåder i arbejdet med rationalisering af statsadministrationen. Under forligsforhandlingerne i marts afgav regeringen en erklæring om at ville forstærke dette arbejde, og Poul Hansen sagde herom:

– Det er regeringens hensigt hurtigst muligt at behandle denne betænkning, så snart den foreligger, og ligeledes hurtigst muligt at sætte de foranstaltninger i gang, som den kan give anledning til. Det er ikke alene en selvfølge, at der ved disse foranstaltninger vil blive taget hensyn

til statens personale. Dette personale vil tillige gennem sine repræsentanter blive inddraget i det praktiske rationaliseringsarbejde. Det afgørende er, at de hidtidige bestræbelser på dette område intensiveres, og at der sættes ind for så hurtigt som muligt at opnå resultater. De skal naturligvis sigte mod at opnå besparelser på lidt længere sigt, men også mod en hurtigere og enklere forretningsgang til gavn for befolkningen og mod en mere rationel anvendelse af den arbejdskraft, staten gennem sine medarbejdere har til rådighed.

Om tjenestemændenes lønproblemer sagde finansministeren bl.a.:

– Forud for valget i september tilkendegav vi fra socialdemokratisk side, at tjenestemændenes lønfejlsproblemer

måtte løses gennem forhandling med tjenestemandorganisationerne. Fra flere sider søgte man at mistænkeliggøre Socialdemokratiet i forhold til tjenestemændene. Hvad der siden er sket, viser imidlertid, at vore ord stod til troende. Efter slæbsproblemet er bragt ud af verden, og dermed er tjenestemændene generelt set kommet på linie med det almindelige lønniveau. Der er truffet aftaler, som skulle sikre, at dette også vil være tilfældet fremover.

– Men dette betyder naturligvis ikke, at alle andre tjenestemandproblemer dermed også er løst. Det kan således nævnes, at der er nedsat et særligt udvalg til behandling af konsekvenserne for tjenestemændene af den arbejdstidsforkortelse, der fra foråret 1966 finder sted på det private arbejdsmarked. Tjenestemændenes efterlønsproblemer er heller ikke løst, og der findes for grupper af tjenestemænd specielle forhold, som ikke har kunnet ordnes i forbindelse med de generelle lønforhandlinger, bl.a. fordi en løsning ville have karakter af lønningsskudsrevision.

– Endvidere er spørgsmålet om tjenestemændenes retsstilling i forskellige forhold under behandling, og der foreligger det problem, om den nuværende ordning med overenskomstillæg virker rigtigt i alle forhold. Endelig kan man vel også sige, at det stigende antal overenskomstansættelser på visse områder nok kan give anledning til visse overvejelser.

– I den betænkning der fornylig er afgivet om de tekniske muligheder for at løse tjenestemændenes efterlønsproblemer i forbindelse med indførelsen af den fulde folkepension og Arbejdsmarkedets Tillægspension, har tjenestemandorganisationerne afgivet en udtalelse, hvori det forudsættes, at organisationerne skal forhandle med finansministeren herom.

– Det er givet, at en sådan forhandling må finde sted. Men så vidt jeg kan se, kan hverken efterlønsproblemerne eller de øvrige forhold, jeg her har peget på, og som ikke vedrører det generelle lønniveau, løses uden ændringer i tjenestemandsløvgivningen, og jeg må derfor være af den opfattelse, at der bør nedsættes en kommission til behandling heraf. Da der kun vil være en begrænset tid til rådighed for behandling af de nævnte spørgsmål, må en sådan kommission nedsættes snarest muligt, således at den kan påbegynde sit arbejde inden sommerferien.



# Hvordan skal tjeneste-



Det udvalg, som finansministeren i juni 1963 gav til opgave under departementschef *Ulrik Andersens* ledelse at undersøge problemerne vedrørende tjenestemænds adgang til folkepension på almindelig borgerlig basis har nu, som meddelt, efter knapt to års arbejde forelagt sin betænkning, et værk på 111 sider. Det er en tryksag med *pondus*.

Som bekendt har tjenestemænd »og dermed ligestillede personer« hidtil ingen adgang haft til almindelig folkepension. I den nu udkomne betænkning beskæftiger det ministerielle udvalg sig på indgående vis med de problemer, der rejser sig ved en eventuel gennemførelse af almindelig folkepensionering også for tjenestemænds vedkommende. Man har ofte set udvalget omtalt som »statspensionsudvalget«, men dets undersøgelsesarbejde og dets konklusioner gælder naturligvis også de kommunalt ansatte tjenestemænd og de koncessionerede selskabers folk (f. eks. telefonselskabernes).

Det understreges af udvalget selv, at det kun har tilstræbt at give en *belysning* af problemerne vedrørende folkepensionering af tjenestemænd, og at dets bemærkninger i denne eller hin forbindelse kun kan betragtes som *vejledende* for en følgende diskussion om sagen og for en kommende lovgivning på det nævnte område.

## Flere løsninger –

Udvalget peger på flere mulige løsninger af det problem, der hedder tjenestemændenes fremtidige pensions-ordning.

Den *enkteste* af disse løsninger (der nævnes først) er simpelthen en sammenlægning af folkepensionen, ATP-ydelsen og den nugældende, indkomstregulerede tjenestemandspension. Der er imidlertid det ret utopiske ved en sådan ordning, at store grupper (de laveste lønningsklasser) af tjenestemænd herved vil komme til at oppebære en efterløn, principielt fra det 67. år, der overstiger, hvad de har haft i indkomst, mens de endnu var i aktiv tje-

ne. Det er der selvfølgelig ingen rimelighed i, og det er næppe den vej, lovgiverne nu vil følge. Men man kan anføre et par eksempler på, hvorledes pensionen vil se ud, hvis denne først omtalte løsning vælges:

En tjenestemand i 7. lønningsklasse har for tiden en slutløn på kr. 22.124. Han vil, hvis han er forsørger, få en efterløn bestående af statspension samt fuld folkepension (i øjeblikket kr. 7656) på kr. 22.495, og her til kommer, såfremt ATP-ydelsen også udstrækkes til at omfatte tjenestemandsgruppen, et højstbeløb på 2400 kr. fra ATP-kassen.

Det vil give pensionisten en samlet efterløn på kr. 24.895 årligt, hvilket er meget mere end det beløb, pensionistens slutløn var nået op på, da han gik af.

Den højeste tjenestemandsenkepension fra staten eller kommunerne m.v. plus fuld folkepension for ikke-forsørgere (kr. 5.064) ville for 7. lønningsklasse beløbe sig til kr. 16.847. Hertil ville i en række tilfælde komme et beløb hidrørende fra Arbejdsmarkedets Tillægspension (ATP).

Stort set kan man fastslå, at pensionen i følge den her omhandlede løsning ville blive uforholdsmæssig høj for de lavest lønnede tjenestemandsgupper, fra lønningsklasse 3 til f.eks. lønningsklasse 8.

En mand i 15. lønningsklasse, der nu kan regne med en slutløn på kr. 28.364, vil med stats- og fuld folkepension få en efterløn på kr. 25.315, hvortil eventuel kommer ATP's topydelse på 2.400 kr. årligt – altså tilsammen kr. 27.715 i efterløn pr. år.

Man vil forstå, at udvalget straks har rettet sin opmærksomhed *mod andre løsninger*, der gøres til genstand for omtale i den digre betænkning.

Disse alternative muligheder opstiller udvalget i tre hovedgrupper.

For det første kunne man tænke sig udformningen af en selvstændig tjenestemandspensionsordning, der intet har at skaffe med folkepension og ATP, men udelukkende finansieres på gængs (forsikringsmæssig) måde af den offentlige eller koncessionerede arbejdsgiver samt af tjenestemanden selv. Denne pensionsordning ville i følge sin natur komme til at virke som *et lukket system*, et forhold

alene vedrørende arbejdsgiver og lønmodtager.

Det skulle være teoretisk og pensionsteknisk muligt at indføre en sådan ordning. *Men* – siger udvalget – her overfor må man fremhæve det principielle synspunkt, at der samfundsmæssigt set må lægges betydeligt vægt på, *at hele efterlønsordningen* (d.v.s. pensioneringen) *føres over på den aldersbetryggende faktor, man med et temmelig altomfattende udtryk kalder »den offentlige sikring«*. Og hertil kommer yderligere det noget kildne spørgsmål om, hvorvidt personer under den lukkede pensionsordning helt skulle slippe for at betale det almindelige bidrag til folkepension og ATP. En fritagelse for disse bidragsydelse ville vel forekomme de fleste tjenestemænd rimelig.

Det må iøvrigt holdes for øje, at den nuværende pensionsordning for tjenestemænd »langt fra et sådant lukket system«. Tjenestemandspensionisterne (og deres enker) er jo berettigede til hver måned at få udbetalt folkepensionens mindstebeløb. Og der eksisterer i øjeblikket muligheder for at supplere tjenestemandspensionen med ydelser, som den alment gældende sociallovgivning hjemler adgang til for alle borgere – f.eks. med invalide- og enkepension af særlig karakter samt med bidrag fra ulykkesforsikringer og sygeforsikringer. Disse særmuligheder, der kan fastsættes nøjagtigt i kroner og ører, eksisterer i kraft af sikrings synspunkter, der afviger væsentligt fra det betragtningsgrundlag, som tjenestemandspensionsordningen nu bygger på. Og det vil – erklærer udvalget – volde næsten uoverskuelige vanskeligheder at afvikle denne samordning, *uden at man simpelthen når til en reel forringelse af den samlede efterløn for de pågældende pensionister*.

For det andet har udvalget overvejet »en samordning af tjenestemandspensionen med ydelser fra den offentlige sikring«.

Udvalgsbetænkningen (der i parantes bemærket er skrevet i et yderst koncist, men meget akademisk præget sprog) sætter også i sin omtale af dette alternativ nr. 2 sin finger på noget væsentligt: Hvis man skal indføre en efterlønsordning, der har form af en sammensmeltning af den indkomstregulerede tjenestemandspension og de allerede eksisterende »ydelser fra den offentlige sikring«, såsom almindelig folkepension, ATP m.v., må det ske på

# mandens efterløn være?

Af Viggo Jensen

en måde, der garanterer pensionisterne af alle lønningsklasser, at deres samlede efterløn ligger på et niveau, som alt taget i betragtning må anses for rimeligt. Det skulle jo nødtigt blive således, at en pensionist i en eller anden lønningsklasse eller i et særforhold ser sig dårligere stillet ved en samordning, end han ville være ved at fortsætte under de hidtil gældende pensioneringsregler.

(I sine bemærkninger omtaler udvalget den forskel i aldersbetingelser, der gælder med hensyn til almindelig folkepensionering og tjenestemandspensionering, ligesom man nævner, at den statspensioneres efterløn alene bestemmes af hans slutløn og anciennitet, medens folkepensionens størrelse (indtil 1970, da fuld folkepension indføres for alle danske borgere) er stærkt afhængig af eventuelle supplerende indkomster).

## En »samordning« kan etableres på tre måder

I en kort resumering kan man fastslå, at udvalget forestiller sig tre forskellige typer af »samordning«:

1. Et pensioneringssystem baseret på den kendte tjenestemandspensionering, suppleret med ydelser fra den offentlige sikring.
2. Et pensioneringssystem, der baseres på den almindelige offentlige sikring, og som har tjenestemandspensioneringen tilknyttet som et supplement, hvorved der skabes et rimeligt efterlønsniveau, og
3. et system, der fremtræder som en kombination af de to førstnævnte, i det der herunder skal bevares en *tjenestemandspensionsordning som regulativ*: de offentlige ydelser (fuld folkepension, ATP m.v.) skal normalt fradrages tjenestemandspensionen, men hvis det viser sig, at indtægterne fra de offentlige sikringskilder bliver større end tjenestemandspensionen, bortfalder denne sidste.

Visse kommenterende bemærkninger knyttes til hvert af de tre forslag.

*Hvad angår system nr. 1*, kan man sige, at den gældende tjenestemandspensionsordning faktisk er således beskaffen, at der eksisterer en samordning mellem statspensionen (henholdsvis kommunespensionen) og de offentlige sikringsydelser, idet statspensionen som bekendt suppleres med folkepensionens mindstebeløb.

*Hvad angår system nr. 2*, der lægger den offentlige sikring som egentligt grundlag ved pensionering og betragter tjenestemandspensionen som et regulativt supplement, synes udvalgets stillingtagen temmelig vagt angivet. Rent praktisk – hedder det – må man formodentlig gå ud fra, at den eneste af den offentlige sikringsydelser, der eventuelt kan udskilles, ville være ATP, således at efterlønsgrundlaget primært kommer til at bestå af fuld folkepension (evt. enkepension og invalidepension). *Muligvis* af de nævnte ydelser *plus* ATP. – Under en pensionsordning på den nævnte basis kunne udvalget tænke sig »tjenestemandspensionsordningen som en supplerende tillægspension«. Denne fremgangsmåde er imidlertid, hedder det i betænkningen, behæftet med så store praktiske vanskeligheder, at de må siges »formentligt at ville ophæve« løsningens principielle fordele.

(Man turde måske her spørge, hvorfor et ministerielt udvalg bruger sin tid til at præsentere et forslag, som det omgående selv tager livet af).

## Er kombinationsmetoden den bedste?

*Hvad angår system nr. 3*, synes udvalget her at være nået frem til noget, som det, med alle dialektiske forbehold, drister sig til at anbefale: *kombinationsmetoden*. Det hedder om denne pensioneringsmåde:

Interessen synes at måtte samle sig om en fremgangsmåde, i henhold til hvilken tjenestemandspensions-systemet oprethol-

## Arbejdsmarkedets Tillægs-Pension og tjenestemændene

Det ministerielle udvalg af juni 1963 beskæftiger sig også med tjenestemændenes forhold, eller rettere sagt mangel på forhold, til Arbejdsmarkedets Tillægs-Pension.

Som bekendt stammer loven om ATP fra marts sidste år. Den bærer lovnummer 46. Den opretter et slags selskab, hvis medlemmer er lønmodtagere, der skal være over 18 år og født efter 28. marts 1898, samt befinde sig i et beskæftigelsesforhold, hvorunder de præsterer mindst femten timers arbejde pr. uge, eller 65 timer pr. måned. Ordningen omfatter til dato arbejdere og funktionærer. Men den tredje store lønmodtager-gruppe, nemlig tjenestemændene »og dermed lige-stillede« *undtoges* udtrykkeligt fra ord-

des helt eller i det væsentlige i sin nuværende skikkelse, men således, at der i tjenestemandspensionen normalt sker fradrag med et beløb, som svarer til, hvad den offentlige sikring yder. Ved denne fremgangsmåde – der er ret beslægtet med den svenske brutto-samordningsmetode – udbetales tjenestemandspensionen i tilfælde, hvor pensionisten *ikke* er berettiget til fuld offentlig sikringsydelse – mens disse ydelser fradrages tjenestemandspensionen, når betingelserne for dennes udbetaling er til stede.

Det tilføjes, at et system, som bygger på denne form for efterløns-samordning sikrer pensionisten, *at han altid får udbetalt den pensionsydelse, der er størst* – hvad enten *det* nu er tjenestemandspensionen eller de samlede ydelser fra den offentlige sikring.

Hvis udvalget endelig skal anbefale en omordning af tjenestemændenes pensionsforhold, synes det at ville samle interessen om det ovenfor skitserede kombinationssystem, der alt taget i betragtning skifter sol og vind lige. Et beslægtet system er skabt i Sverige.

I sine slutbemærkninger anfører udvalget, at der ikke i den nærmeste fremtid foreligger nogen »lovteknisk« nødvendighed for at foretage en omlægning af tjenestemandspensionsordningen. Men problemet vil blive aktuelt i hvert fald efter 1. april 1970, da som bekendt den endelige overgang til fuld, ikke indkomstreguleret folkepension vil finde sted.

ningen, da denne indførtes. Undtagelsesbestemmelserne findes i lovens paragraf 3, hvori det hedder, at

*lønmodtagere*, som ved afgang fra tjenesten har adgang til pension i henhold til lovgivningen om lønninger og pensioner til statens tjenestemænd, *lønmodtagere*, hvis pensionsregler i det væsentlige følger de pensionsregler, som gælder for tilsvarende statstjenestemænd (samt et par andre kategorier af lønmodtagere). Denne bestemmelse omfatter også f.eks. folkekirkens tjenestemænd, folkeskolens lærere og kommunale tjenestemænd.

Arbejdsminister *Erling Dinesen* har fornyligt i folketinget fremsat forslag om,



at de ovennævnte, væsentlige lønmodtager-grupper inddrages under ATP-ordningen, hvis deres organisationer fremsætter ønsker herom, og folketinget har nu vedtaget, at arbejdsministerens forslag gennemføres. De fleste organisationer har allerede konstateret, at deres medlemmer er stemte for en tilslutning til ATP-ordningen.

Dagen før jul sendte statspensionsudvalget arbejdsministeren en fyldig redegørelse for sine undersøgelser vedrørende tjenestemændenes inddragelse under ATP-ordningen, og det fremhævedes, at den pågældende gruppes repræsentanter i udvalget havde stillet forslag om, at

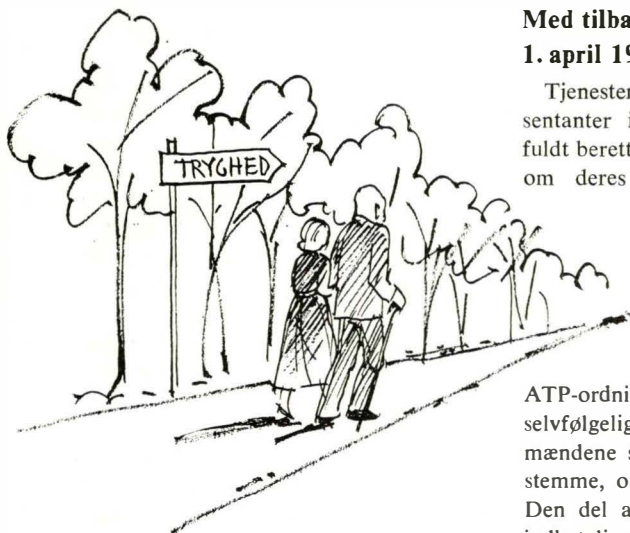
mere fastsatte regler oppebære en ATP-enkepension på maksimalt 1.200 kr. årligt.

Denne tillægspension, såvel egen- som enkepension, ydes uden afkortning i folkepensionen.

Som en overgangsordning for lønmodtagere, der optages under ATP inden eet år efter ordningens ikrafttræden, er der indført særligt gunstige anciennitetsregler (der sikkert kommer til at gælde for tjenestemændene): Ved pensionering efter eet års medlemskab ydes en årlig tillægspension på 600 kr. Højstepensionen fra ATP opnås efter 27 års medlemskab. Den er som nævnt på 2.400 kr. årligt.

### Med tilbagevirkende kraft fra 1. april 1964

Tjenestemandorganisationernes repræsentanter i Juni-63-udvalget mente sig fuldt berettigede til at fremsætte forslaget om deres organisationers optagelse i



tjenestemændene med virkning fra 1. april 1964 henførtes under ATP og fik adgang til mod indbetaling af normalt arbejdsgiverbidrag fra staten (henholdsvis kommunen m.v.) og normalt eget bidrag at oppebære pension fra ATP på linje med andre lønmodtagere.

ATP-ordningen, som tjenestemændene nu sandsynligvis kommer med i, går i hovedtrækkene ud på følgende:

For lønmodtagere under 67 år indbetales til ATP et arbejdsgiverbidrag på kr. 14,40 pr. måned samt et egetbidrag på halvdelen af dette beløb, nemlig kr. 7,20. Lønmodtagerne er herved berettigede til at modtage en tillægspension fra det fyldte 67. år. Pensionens størrelse vokser med det antal år, medlemsforholdet har varet og udgør efter 40 års forløb 2.400 kr. pr. år. Enker efter lønmodtagere, der selv er medlemmer af ATP, kan efter nær-

ATP-ordningen, idet det var en temmelig selvfølgelig forudsætning, at tjenestemændene selv i sidste instans måtte bestemme, om de ville gå med eller ikke. Den del af lønnen, der skal ydes som indbetaling til de forskellige pensionsordninger indtil 1970 (da det hele pensionsproblemet gerne skulle være afklaret) forekommer ikke urimelig stor. Videre har tjenestemændenes repræsentanter fundet det rigtigst, at den forbedring, der i al almindelighed er givet lønmodtagerne ved indførelsen af ATP-ordningen, også kommer tjenestemændene til gode på samme måde og ikke ved kompensation på anden facon. En sådan eventuel kompensationsordning ville desuden vanskeligt kunne tilrettelægges, uden at de ældre tjenestemænd blev forfordelt.



Statspensionsudvalget (af 18. juni 1963) har altså ment at burde foreslå finansministeren, at tjenestemændene optages under ATP-ordningen *med tilbagevirkende kraft* fra 1. april 1964.



Imidlertid har tjenestemændenes repræsentanter erklæret sig indforståede med, at tjenestemændene ved eventuel tilslutning til ATP går ind under de regler, der gælder for alle lønmodtagere – d.v.s., at tjenestemænd, som inden 1. april 1965 er afgået med pension, samt tjenestemænd, der var fyldt 66 år inden 1. marts 1964, *ikke* får adgang til at erhverve ATP-pension. Således er reglerne for alle lønmodtagere.

Den rent formelle forudsætning for, at tjenestemandsguppen kommer ind i ATP-selskabet (hvis man må udtrykke sig så enkelt) er naturligvis, at loven om ATP ændres derhen, at den af loven opstillede personkreds udvides.

Og iøvrigt kan der næppe opstå særlige praktiske vanskeligheder: det forudsættes, at indbetalingen af bidrag til ATP for tjenestemændenes vedkommende sker til samme terminer, der gælder for alle andre lønmodtagere under ordningen, og at der meget snart efter vedtagelsen af tjenestemændenes indmarch i ATP sker en *à conto*-indbetaling af bidrag. Man ønsker at begrænse ATP's rentetab ved den forsinkede indbetaling (– en indbetaling, der jo principielt skulle have været påbegyndt pr. 1. april 1964).

Det vil naturligvis være en fordel for ATP's administratorer, at tjenestemændene hurtigst muligt melder sig. Det formidsker bl.a. omfanget af de problemer, der kan opstå vedrørende tjenestemænd, der er pensionerede eller afgået ved døden siden april 1964.

Viggo Jensen.



# Imponerede trafikudstilling i München

München arbejder for fuldt tryk og med enestående international deltagelse på gennemførelsen af den største udstilling, som afholdes i Tyskland i 1965. Udstillingen varer 101 dage i tiden fra 25. juni til 3. oktober, og der vil komme millioner af mennesker fra hele verden for at se den. Verdensudstillingen for trafik dækker et areal på 500.000 m<sup>2</sup> og er dermed ca. 10 gange så stor som de almindelige udstillinger, der afholdes i München. Dens areal omfatter både Theresienhöhe og Theresienwiese.

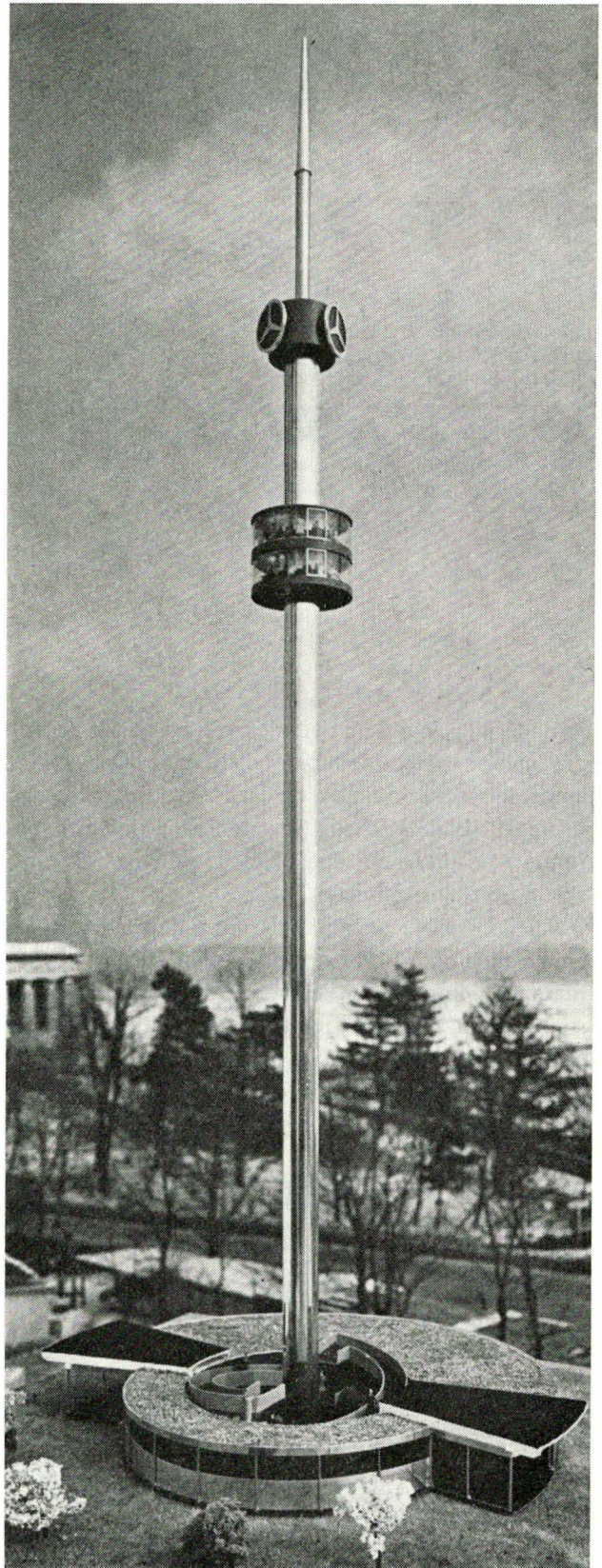
Udstillingen har været under forberedelse siden 1960. Dengang blev den Internationale Verdensudstilling for Trafik (I.V.A.) godkendt af Bureau Internationale des Expositions i Paris som den første verdensudstilling for trafik. Siden da har mere end 30 internationale specialkomitéer været i gang med dens tilrettelæggelse og udformning.

Münchens trafikudstilling i 1965 byder for første gang muligheden for et overblik over trafikens udvikling fra fortiden gennem nutiden til fremtiden. I videste forstand omfatter den alle grene af trafik – trafik på skinner og på veje, trafik til vands og i luften og desuden også telekommunikation incl. radio og TV, energiforsyning, verdensturisme samt rumfart.

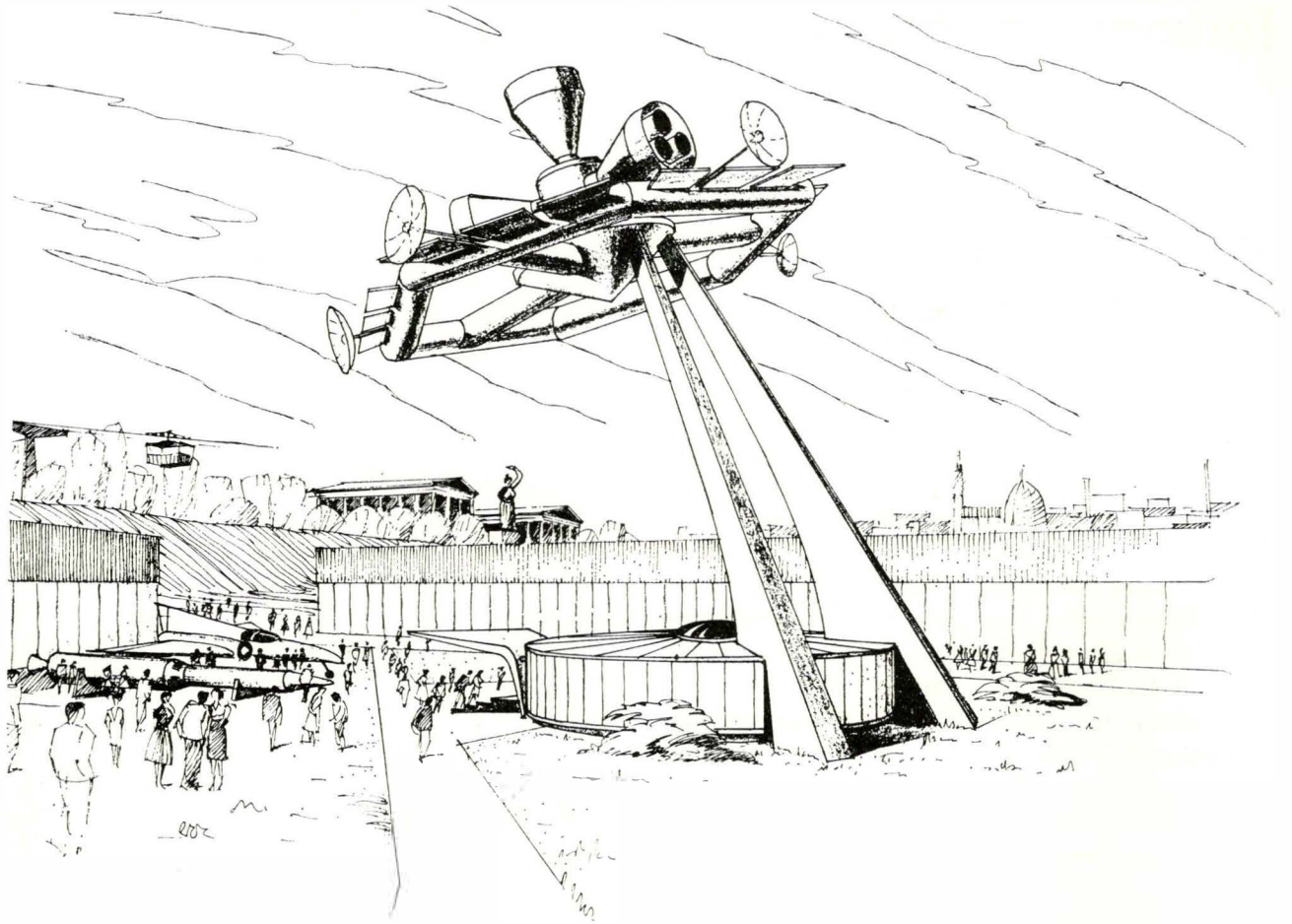
Udstillingen har sat sig tre mål:

1. Forståelse mellem folkene uafhængig af landegrænser og told ved hjælp af trafikken.
2. Samkvem mellem alle trafikspecialister og kommunikationsvæsener, således at øst og vest i München kan knytte kontakter og udveksle ideer og erfaringer.
3. At vise den moderne trafik- og kommunikationsteknik, den begyndende rumfart og verdensturismen på en måde som er interessant for fagfolk og forståelig for lægfolk. Intet kan bedre end trafikken bidrage til international forståelse. Beskyttelse af det enkelte individ mod trafikens farer og et gnidningsløst samarbejde mellem alle trafikgrene må danne midtpunktet i dette arbejde.

Udstillingen er opdelt i mange afdelinger: aluminium i trafikken, bjergbaner, skibsfart på floder og søer, kemi og plastic i trafikken, jern og stål, energiforsyning, europæiske privatbaner og buslinier, individuelle trafikmidler, færdselsplads for børn og unge, luftfart, offentlig nærtrafik, post og telegraf, rumfart, radio, fjernsyn, jernbaner, skibsfart, expedition, bytrafik, landevejstrafik, turisme, færdselssikkerhed, færdselslære, støjbekæmpelse, trafikvidenskab, cykler og meget andet.





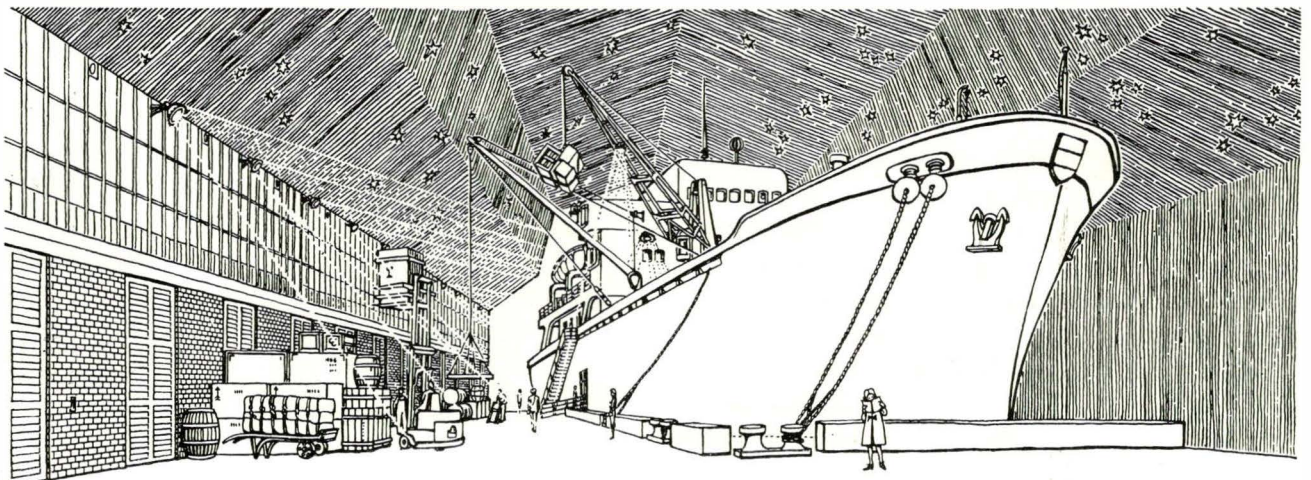


Både i Tyskland og overalt i verden er der en vældig interesse for at deltage i udstillingen. Der er faste anmeldelser fra 35 lande, og der forhandles med yderligere 10. Både USA og Sovjetunionen deltager med rumfartsudstillinger i den specielle afdeling »Mennesket og verdensrummet«.

Til de særlige attraktioner hører luftpudefartøjer, en oceandamper i fuld størrelse, Walt Disney's Circa-rama, som går hele cirkelbuens 360 grader rundt, og som var en sensation på verdensudstillingen i New York. Endelig vises en rumstation, de hurtigste biler i verden, overlydsfly og satellitter.

De besøgende kan fra udstillingsterrænet telefonere direkte til New York, man kan komme i projektørlyset ved TV-optagelser, og man kan overvære det tyske postvæsens tryllekunst med elektrisk sortering af posten.

Et vartegn for udstillingen turde være det 100 meter høje IVA-tårn. Med en to-etagers elevatorstol af plexiglas føres 720 passagerer i timen op til toppen. Elevatoren snor sig under op- og nedkørslen tre gange omkring tårnets midterakse. Fra elevatoren har man udsigt over messeterrænet og München, og i klart vejr ses alpernes kæde fra Watzmann til Zugspitze. Med en





## 50 år ved DSB

tovbane kan man komme fra Theresienwiese op til Theresienhöhe.

**De tyske forbundsbaner – DB –** viser på 47.000 m<sup>2</sup> en enestående udstilling med mange jernbanespor og mere end 100 lokomotiver, lyntog, gods- og personvogne. Nogle af de udstillede vogne og maskiner er endnu prototyper, der først når at blive færdige til udstillingens åbning. Generaldirektøren for DB, dr. Heinz Oeftering, har bekendtgjort, at der mellem München-udstillingen og Augsburg indsættes et hypermoderne specialtog med en gennemsnitshastighed på 200 km/t.

På et 400 m langt spor kan de besøgende selv få lejlighed til at prøvekøre et tog under kyndig vejledning.

I en omfattende specialudstilling viser det tyske postvæsen, hvad der foregår bag kulisserne, og hvordan et moderne usynligt postvæsen arbejder. Det moderne kommunikationssystem vil være af stor interesse for både fagfolk og menigmand. Det omfatter almindelig telefonforbindelse helt op til forbindelser over rumsatelit.

Forbundsstrykkeriet viser en rotationstrykkerimaskine til 4 farver på hvilken udstillingens egne frimærker bliver trykt.

Også vejvæsenet har sin egen udstilling. I store modeller vises fremtidens veje, som til dels allerede er påbegyndt, tunnelbygning gennem bjerge, vældige broer, fugleflugtslinien fra Nordkap til Sicilien, »Europa-vejsystemet« og kanal-vejbygningsprojekter. Frankrig viser alpeovergange med eller uden tunneller – det samme gør Østrig, Schweiz og Italien. Fra sidstnævnte land kommer også en model af den vældige autobane »Del Sole«. Verdens største vejbygningsprojekt er rimeligvis det amerikanske med flersporede autobaner over broer og gennem tunneller, der passerer storbyerne og endnu er fremtidsmusik for Europa. Nogle eksempler af tilsvarende art viser Japan.

Verdensturismen inviterer på en rejse rundt om jorden. Adskillige lande viser vor færden i form af omfattende specialudstillinger. Udstillingens præsident, dr. Hessdörfer, udtalte ved overtagelsen af sit embede: »Det er en fællesopgave for ud- og indland, at denne første verdensudstilling for trafik også får et åndeligt indhold, hvis virkning skal vare udover udstillingstiden. Trafikken skal ikke føre os bort fra hinanden og ud i det fjerne, men skal i første række føre menneskene sammen«.

München-udstillingen har udvidet sin økonomiske



Lidt post festum hilser vi trafikchef N. C. D. Johnsen, som den 16. maj kunne fejre sit 50 års jubilæum som ansat ved Danske Statsbaner.

Tidligere har vi haft meget at gøre med trafikchefen, da han i perioden 1948–1952 også var personalechef. På samme tid måtte han således varetage to krævende poster, men til trods herfor havde vi de bedste forhåbninger til problemernes løsning under hans ledelse. Det var tillige i de efterkrigsår, som krævede en særlig indsats for opgavernes gennemførelse, og det var videre af største betydning for personaleområdet, at det var en forstående og menneskelig chef, som havde et godt tag i tømmene.

Vi ønsker trafikchefen til lykke med den runde dag og det bedste for fremtiden.

---

plan med 40 millioner DM. Man er i fuld gang med at opføre kæmpehaller på indtil 3 etager, informations- og servicepavilloner og restauranter. Der er indrettet parkeringspladser til tusinder af biler og tilkørselsvejene er blevet specielt anlagt og udvidet. I udstillingstiden er planlagt 80 kongresser – bl.a. den 6. europæiske luftfartskongres og den 5. europæiske rumfartskongres for uddannelse af piloter og astronauter samt den internationale kongres »Storstad og lufttrafik«.

*Jørgen Petersen.*



# Krupp - uden kanoner

Vi er vant til at høre om Krupp i Essen i forbindelse med titlen »kanonkongen«. Men det passer ikke mere. Den gamle våbensmedje laver absolut ingen kanoner eller andre våben nu. Det er svært at forestille sig, og mange vil ikke tro det. Een undtagelse er der dog: Krutscheff. Han var realist. Og allerede for mange år siden udtalte han på Leipziger-Messen sin tillid til Krupp med ordene: »Min ven Alfr. Krupp«. At Krupp står højt i kurs bag jerntæppet, ses bl.a. af, at Krupp er det eneste verdensfirma, som i Moskva er fritaget for de mange besværlige formaliteter, som andre udenlandske firmaer må gennemgå.

Firmaet Krupp er stadig til salg. Sejrherrerne fra 1945 har allerede flere gange forlænget fristen. Men hidtil har ingen af de store bank- og investeringsgrupper i verden været i stand til at fremskaffe den fornødne kapital til købet. Ved krigens afslutning var næsten alt ødelagt, men nu er en stor del genopbygget. En andet af det vældige fabrikketerræn i Essen er solgt. Der står dog stadig nogle dusin virksomheder, som producerer til det civile marked, men de hører ikke til Krupp-Koncernen. Krupps tidligere så vigtige rustningsværker ligger i Mellemtyskland. De producerer stadig våben til den efter kommunistisk opfattelse tilfaldte »befrielseskrig«. Desuden er de »folke-ejede«.

Hvem interesserede sig vel i »Dritten Reich« for spørgsmålet, om visse firmaer ikke ønskede at arbejde for Hitlers oprustning? Firmaet Krupp hørte netop til disse og er stadig hin tyske koncern, der ikke ønsker rustningsordrer. Generaldirektør for firmaet er Dr. Berthold Beiz, et navn, som polakkerne allerede under krigen nævnede med ærefrygt, og som efter 1945 blev modtaget med stor hyldelse ikke blot i Warschau, men også i andre øststater, endog af Ulbricht. I denne forbindelse kan det nævnes, at formanden for det tyske metalarbejderforbund, der tæller næsten 2 mill. medlemmer, Otto Brenner – måske den mest radikale tyske fagforeningsmand – er næstformand i repræsentantskabet i firmaet Krupp. Ingen vil vel mistænke Brenner for at ville være med i et rustningsforetagende.

I de over 150 år siden firmaets grundlæggelse har mangt og meget ændret sig, men allermest firmaets produktionsprogram. De 106.000 beskæftigede virker stadig i kul- og malminerne, og det berømte Krupp-stål fremstilles nu som før, men der laves ikke længere panserplader deraf. Nu anvendes stålet til fyldepenne, kirurgiske instrumenter, broer, højovne, fabriksanlæg, skibe, transportmateriale, landbrugsmaskiner og mange hundrede andre ting. Listen over produkterne fyl-

der en hel bog og er interessant læsning. Krupp-firmaet bygger huse, handler med fødemidler og drikkevarer m.m. Alt dette indbragte sidste år 4,25 milliarder DM (over 7 mill. danske kr.), hvilket er en ret betydelig omsætning i et familieforetagende. Da koncernen henhører under Montan-industrien, har arbejderne medbestemmelsesret. De vælger, ligesom ledelsen af firmaet, 10 medlemmer af repræsentantskabet, hvis formand er en repræsentant for offentligheden.

*August-Thyssenhütte* (47.000 beskæftigede).

Dette firma, der er kendt over hele verden, har sit stål- og valseværk i Duisburg (Europas største indlandshavn). Omsætningen i dette store, hypermoderne værk andrager næsten 4 milliarder DM. Produkterne er kendt for deres fine kvalitet i forbindelse med lave fremstillings-omkostninger, der bl.a. skyldes beliggenheden, idet al transport kan foregå ad vandvejen.

*Gelsenkirchner Bergwerksgesellschaft AG.*,

som er det ottende største tyske industriforetagende, svarer ikke mere til sit navn, thi minedriften er trådt stærkt i baggrunden. Kullene, der stadig befinder sig i en krisesituation, spiller kun en underordnet rolle i virksomhedens årsberetninger. Nu er det olien, der dominerer regnskabet. Det viste sig at være en rentabel forretning, da dette kulmineselskab slog over fra kullene til olien. Selskabet beskæftiger »kun« 60.000 mand. Det har en omsætning på 3,61 milliarder DM.

*Mannesmann* (131.000 beskæftigede).

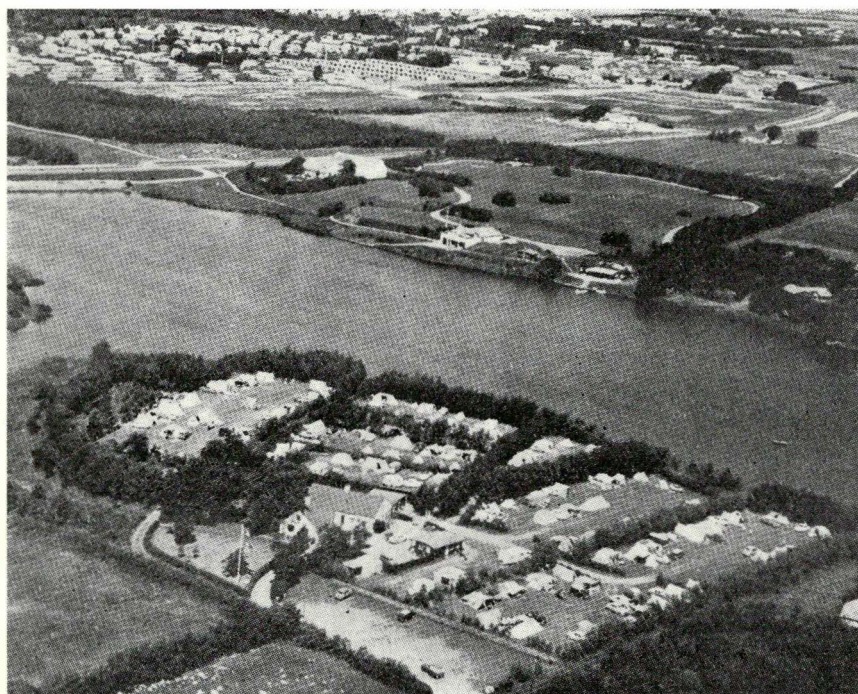
Der har altid været politik med i spillet, når Mannesmann var på færde, ja, helt fra Kejser Wilhelms tid, og på dette punkt har forholdene ikke ændret sig. Firmaet fremstiller bl.a. jern, stål og rør. Og det var rørene, der sidst skabte »røre« om Mannesmann, idet Bonn forbød firmaet at udføre rør til Sovjet og derved hjalp svenskerne frem til at gøre en god forretning med russerne, som af samme grund fik sat liv i sin egen rørproduktion. Omsætningen i dette firma og dets søsterfirma Phönix-Rheinrohr kom op på ialt 5,83 milliarder DM.

*Gutehoffnungshütte* (79.000 beskæftigede).

havde sidste år en omsætning på 3,5 milliarder DM, efterfulgt lige i hælene af Rheinische Stahlwerke, der med sine 83.000 arbejdere nåede en omsætning på 3,41 milliarder DM i 1963. Værket var dog ikke tilfreds med dette og opslugte det kendte Henschelwerke i Kassel. Det har sine fangarme ude efter endnu mere bytte. Dets produktionsprogram omfatter kul, stål og



# Den svømmende banemand blev campingchef



– Der findes, ved jeg mange folk der i det daglige stille og roligt udfører deres job, men som har en have de går og passer i deres fristunder eller som, hver gang lejlighed byder sig, pakker sammen og med familien drager ud i den danske natur, fortæller den 36-årige fhv. lokomotivfyrbøder Preben Sørup, der 1. maj i fjor overtog den store Mejdal campingplads et par kilometer uden for Holstebro.

– Vi havde i et par år talt om at købe en sådan campingplads, fordi både min kone og jeg er og bliver friluftsmennesker. Er det egentlig ikke ethvert menneskes ønske at få sin hobby, for vort vedkommende altså friluftslivet, som levevej, siger Preben Sørup videre da vi en dejlig eftermiddag besøger ham og hans søde kone. Jeg er så meget ærke-københavn

er som noget menneske kan blive, idet jeg er født på Rigshospitalet og derpå har boet flere steder i København. Min kone derimod, er født herovre i Vestjylland, så man kan på en måde sige, at hun vender »hjem« efter 10 år i København. Stedet her købte vi for 230.000 kr., og så er der vel en og anden der vil sige, hvordan kunne vi gøre det. Jo, ser du, da vi blev gift i sin tid stod vi i den samme situation som så mange andre unge mennesker, at vi ikke kunne få et ordentligt sted at bo – og så købte vi en grund ude i Avedøre. Det var en sommerhusgrund, men som udviklingen skred frem byggede vi et rigtigt hus derude, men da så muligheden for at købe stedet her meldte sig, solgte vi dette hus for 50.000 kr. Sammen med den beskedne opsparing vi

af min tjenestemandsløn kunne præstere, havde vi nok til udbetalingen – og så slog vi til.

– Var det ikke et spring ud i det uvisse?

– Nej, det vil jeg ikke sige. Når ens kone og børn – vi har to – efterhånden var »trætte« af at man aldrig var hjemme, så er der vel ikke andet at gøre end at sige stop, og det gjorde jeg så. Når dertil kommer at vi alle er glade for friluftsliv, ja så var der vel ikke anden vej.

– Interessen for friluftsliv.

– Den strækker sig til mere. Jeg har i en årrække været svømmer og i en lille halv snes år deltaget i de såkaldte »nyt-årssvømminger« til fordel for Børnenes Kontor i København, ligesom jeg har været aktiv inden for svømme- og atletikklubben »Sparta«.

– Jernbane-idrætten?

– Har jeg også deltaget i. Jeg kan nævne, at jeg f.eks. har deltaget i de nordiske jernbanemesterskaber i svømning.

– Svømning i Holstebro.

– Jeg ved godt, hvor du vil hen. Der er ingen rigtige muligheder for svømning i fastlandsbyen Holstebro ud over friluftsbad, men man skal da kun relativt få kilometer for at komme til Vesterhavet eller Limfjorden pr. bil, så det går nok med det.

– Hvor mange besøg venter du i år?

– Efter de beregninger jeg har foretaget, regner vi med at få omkring 25.000 gæster i denne sæson her på Mejdal Camping, men det skal tilføjes, at vejret spiller en meget stor rolle.

– »Gamle« kolleger?

– Er også velkomne, det er klart. Jeg er ikke bitter på dem, men måske nok lidt på min »gamle« arbejdsgiver, for de muligheder bl.a. med hensyn til løn og arbejdsforhold, som banen giver. Men på den anden side – ja så er det et afsluttet kapitel i ens liv.

*Flemming Jacobsen.*

maskiner. Ved »maskiner« skal også forstås panservogne og lignende materiel.

---

Dette er kun en lille buket af Tysklands samlede industri, men de »ti store« har dog tilsammen en omsætning, der er større end Forbundsrepublikkens samlede budget på ca. 50 milliarder DM, hvoraf i øvrigt ca.  $\frac{1}{3}$  går til dækning af de sociale udgifter. De mange tusinde mellemstore og mindre firmaer, som

findes i Vesttyskland, har naturligvis tilsammen en omsætning, der er langt større end giganternes samlede omsætning. Landbruget spiller i denne forbindelse en meget lille rolle. I industrien arbejder nu næsten 1 million fremmede arbejdere, og deres antal vokser stadig. De aflønnes alle efter tarifen, men får naturligvis det ringeste og dårligst betalte arbejde.

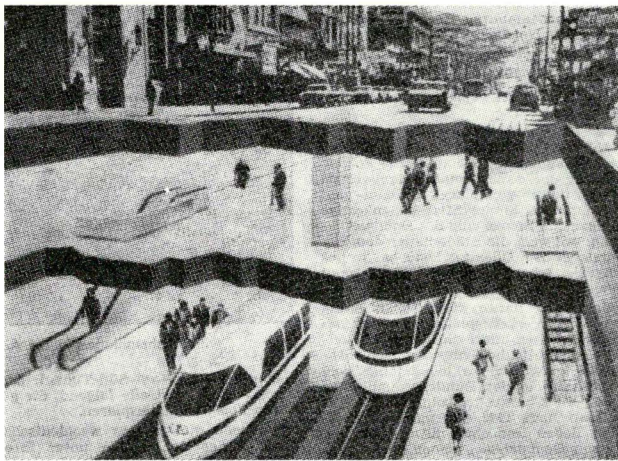
Således tegner billedet af den tyske industri sig for tiden.



# Vældige projekter for fremtidens bytrafik

*Undergrundstog med 480 km.s fart i timen?*

2



## Automobilisterne må affinde sig med at køre på skinner

»Den civiliserede verden er i færd med at kvæles i færdsel. Men den egentlige syndflod er først ved at bane sig vej. Om nogle år er den over os.«

Denne pessimistiske erklæring, fremsat af en engelsk trafikekspert *Geoffrey Crowther*, dækker efter andre sagkyndiges mening ganske godt den situation, automobilet har bragt menneskeheden ud i.

Den eneste løsning, teknikerne kan øjne, er radikal og enorm bekostelig: færdselen i tæt bebyggede områder må ledes ned, hvor allerede gas- og vandrør, telefon- og strømkabler befinder sig. Menneskene må fremtidigt, hvis de vil bevæge sig på hjul i store bycentre, bevæge sig langt under gadernes niveau. Og de må vænne sig til at benytte superhurtige massetransportmidler, hvilket stort set vil sige undergrundstog – *Ubaner*.

Problemet er ikke nyt, men det er blevet dramatisk nærværende. Teknikerkommissioner over hele verden er enige om, at der må handles hurtigt, hvis det hele ikke skal ende i kaos.

En kalifornisk forskningsgruppe, sammensluttet i den store »Rand Corporation, fik for et par år siden af Ford-Foundation til opgave at foretage en undersøgelse vedrørende fremtidens bytrafik. Gruppen kom til den slutning, at »endnu før udgangen af indeværende århundrede vil det, trods afskrækkende omkostninger, være billigst at afvikle den rullende trafik under jorden«.

Fjorten af Vesttysklands største byer har allerede vældige undergrundsarbejder i gang (f.eks. Hamburg, Essen, Düsseldorf, Köln, Hannover, Frankfurt, Stutt-

gart, Nürnberg, München, Berlin o.s.v.). I byer som Stockholm, Berlin, San Francisco og Tokyo udbygges i øjeblikket trafikknudepunkter i flere etagers dybde. I disse byer regner man med, at den talstærke trafikantmasse, der indtil i dag har brugt biler for at komme fra et sted til et andet indenfor et bygningstæt område, må tvinges eller lokkes til at køre på skinner 20-40 meter under asfalten eller benytte store busser såvel under som over jorden.

Tilvæksten af automobiler har i de sidste ti-femten år været langt voldsommere, end man havde beregnet. Deraf miséren. I Vesttyskland f.eks. fandtes i 1950 ca. 2 mill. indregistrerede motorkøretøjer. I dag befarer 11,2 mill. biler de vesttyske færdselsveje. En lignende udvikling har fundet sted i næsten alle andre lande udenfor jerntæppet. Vest-Berlins Senat er for tiden i færd med ved Innsbrucker-Platz, at udbygge et trafikknudepunkt i fem underjordiske niveau-højder, og man har planlagt en lang Nord-Syd-tunnel til skinner og bilbaner under hele det udstrakte Zoo-kvarter. Byrådet i Tokio har igangsat en udvidelse af U-bane-nettet, der skal forlænge dette allerede omfattende trafiksystem med ialt 244 km. Til sammenligning tjener, at





det parisiske undergrunds-banenet kun strækker sig over sammenlagt 169 km, med 335 metro-stationer. Metro-selskabet i Paris, der ejes af byen og staten i fællesskab, har iøvrigt påbegyndt anlægget af en eks-pres-linje fra øst til vest, ført igennem i 35 m's dybde. Dette anlæg skal være færdigt om otte-ti år, og man har planlagt bygningen af en tilsvarende eks-pres-bane fra nord til syd. Begge disse nye undergrundsbaner får en længde på ca. 60 km.

### Togene skal gøres tillokkende for bilister

Det er en kendsgerning, at automobilister har svært ved at bekvemme sig til at lade bilen stå og tage et nærtog i stedet for. Rundspørger i Chicago gav til resultat, at 63 procent af alle biltrafikanter trods økonomiske fordele ved offentlig befordring foretrak at køre selv.

Den tyske professor i jernbanevæsen ved det tekniske universitet i Vest-Berlin har beskæftiget sig indgående med dette psykologiske problem. Han mener at kunne anvise en løsning: »Nærtrafik-togene må udstyres så attraktivt som muligt« – skrev professor *Ewald Grassmann*, – »således at den hidtidige autokører accepterer dem. Foruden den sikkerhed, togene allerede byder, må der præsteres *hurtighed* (korte køretider fra start til mål), *bekvemmelighed* (ingen overfyldning, god polstring af sæderne, tværsofaer, medføring af 1. klasses afdelinger) *behagelige accelereringsforhold* (ingen bratte ryk) *god belysning, ringe støj* samt *æstetisk virkende form- og farvegivning* af tog og bane-gårde.«

Det amerikanske ugeblad »U.S. News & World Report« meddelte forleden, at amerikanske ingeniører på en jernbanekongres i Washington havde forelagt en konstruktionsplan til »Fremtidens Super - Undergrundstog«.

Dette vidundertog skal kunne skyde en fart af 480 km i timen og skal løbe på luftpuder eller føres frem som et kæmpemæssigt rørpost-projektil i lufttryk-rør. Det har intet førerpersonale, men styres elektronisk. Det ståndser kun ved få stationer.

I San Francisco bygges for tiden den såkaldte »Bay Area Rapid Transit«-undergrundslinje, der skal betjene hele bugtområdet og bl.a. have forbindelser til Berkeley og Oakland. Banelængden bliver 120 km, og togene kører med halvanden minuts mellemrum og med en tophastighed af 120 km i timen. Togene er automatisk styrede. Ved 23 af de ialt 37 stationer, der place-res langs banen, indrettes bilparkerings-pladser.

Viggo Jensen.

### Dødmandsanordning ude af virksomhed

Spørgsmål:

I ordre P side 42 står der skrevet:

I tilfælde, hvor et tog, der fremføres af eenmands-betjent motormateriel, på grund af fejl kun kan videreføres, såfremt dødmandsanordningen (men ikke nødbremsen) sættes ud af virksomhed o.s.v.

Spørgsmålet er, om en virksom nødbremse, er betingelsen for, at lokomotivføreren har tilladelse til at benytte denne anden mand i førerrummet, og kan nødbremsen i et sådant tilfælde erstattes af en betjent skrubremse?

J. W.

Svar:

Bestemmelserne i ordre P skal forstås på den måde, at et tog med uvirksom dødmandsanordning, hvor en anden tjenestemand har taget ophold i førerrummet som »anden mand«, må fortsætte med normal hastighed, hvis de øvrige betingelser herfor er opfyldt. Disse betingelser er blandt andet, at trykluftbremsen (herunder nødbremsen) er i orden.

Hvis nødbremsen sættes ud af funktion, f.eks. ved indgreb i trykluftbremsesystemet, skal bestemmelserne herom – SR § 17, afsnit A, punkt 3, iagttages.

\* \* \* \* \*  
 \* *Der er altid nogen, som aldrig bliver træt af at* \*  
 \* *fortælle, at velfærdsstaten er blændværk – men* \*  
 \* *dem om det. De tørre tal lyver ikke, og af dem* \*  
 \* *fremgår det, at værdien af den samlede danske* \*  
 \* *produktion i 1964 var 58.270 mill. kr., og for-* \*  
 \* *deler man dette beløb på hver enkelt dansker,* \*  
 \* *bliver hans/hendes indsats på 12.823 kr. Det er* \*  
 \* *5.276 kr. mere pr. indbygger end i 1958. Ja, ja,* \*  
 \* *vil nogen måske sige, men er det ikke kun papir-* \*  
 \* *penge? Har inflationen ikke udhulet de godt* \*  
 \* *5.000 kr.'s købekraft?* \*  
 \* *Nej, det har den ikke. Der har været tale om* \*  
 \* *store prisstigninger, men de andrager alligevel* \*  
 \* *»kun« 25 procent. Indregner man denne infla-* \*  
 \* *tion i velstandsforøgelsen, bliver facit, at den re-* \*  
 \* *elle stigning er på 51 pct. Hvis denne udvikling* \*  
 \* *fortsætter, vil vor levestandard i 1970 være for-* \*  
 \* *doblet i forhold til 1958. Det er en økonomisk* \*  
 \* *udvikling, der er uden sidestykke!* \*  
 \* \* \* \* \*



# Krigsinvalider ved de tyske Forbundsbaner

4

Strukturændringen ved de Tyske Forbundsbaner – omfattende elektrificering, moderne signalteknik, inddragelse af bevogtede baneovergange og ophævelse af billetkontrollen ved perronudgange – har medført indskrænkninger i antallet af arbejdspladser ved banerne. Det betyder naturligvis ikke, at jernbanepersonalet i Tyskland behøver være nervøs for det daglige udkomme. Ved en medarbejderstab på 470.000 mennesker vil der være en naturlig afgang fra dag til dag – dødsfald og pensioneringer – og der er også god mulighed for omskoling af personalet i almindelighed.

Noget vanskeligere stiller det sig, når der er tale om omskoling af krigsinvalider, der arbejder for DB – og i disse tilfælde har man måttet søge andre udveje end de gængse.

Det er ikke alene på grund af krigsinvalideloven, at Forbundsbanerne beskæftiger 6 pct. krigsinvalider, men langt mere for gennem skoling, oplæring og almindeligt arbejde at give den erhvervshæmmede et moralsk rygstød, der kan gøre skæbnen lettere at bære for ham.

Især det stillesiddende arbejde på reparationsværksteder er velegnet for invalider, som det ellers kunne være vanskeligt at finde passende beskæftigelse til på anden måde. I Osnabrück har DB indrettet et specialværksted hvor krigsinvalider beskæftiger sig med fremstilling af mindre reservedele. Dette værksted har de erhvervshæmmede i løbet af fire år oparbejdet til et mønsterværksted. Netop i denne tid har man taget udvidede arbejdsrum i brug og også oprettet såkaldte »socialrum«, der opfylder invalidernes krav i enhver henseende.

I begyndelsen var det kun et ganske lille arbejdsområde, man overlod invaliderne. I dag omfatter det mere end 130 enkeltdele til alle Forbundsbanernes afdelinger. I 1964 udgjorde omsætningen ved en arbejdsstyrke på 45 mand godt 1 million DM (1.800.000 kr.) og der blev forfærdiget 305.354 dele.

Det er bemærkelsesværdigt, at invaliderne selv ønsker at arbejde på akkord – og heller ikke på dette punkt ønsker at stå tilbage for deres raske kolleger.

For at kunne gennemføre disse gode arbejdsydelse har det været nødvendigt at hjælpe krigsinvaliderne med specialindretninger på værkstederne i form af passende greb på maskiner og drejebænke, særligt konstruerede stole og en vis tilpasning af arbejdstempoet, der eliminerer faren ved overanstrengelse. Det er naturligvis en stor opgave for værkmesteren, der med særlig indlevelsesevne må gennemføre den bedste arbejdsinddeling ved hver ny opgaves begyndelse.

Specialværkstedet i Osnabrück kan rose sig af et udmærket arbejdsklima – det bedste bevis på at det er den rigtige vej, man er slået ind på for første gang i Forbundsbanernes historie. Der er tilsvarende værksteder under indretning flere steder i Vesttyskland for tiden.

Opgavernes art må dog holdes inden for visse grænser. Mange arbejdsområder kan slet ikke komme på tale, fordi de ville overbebyrde invaliderne – og dels gælder det om at holde fremstillingsprisen på arbejdet på et sådant niveau, at det falder i tråd med industriens omkostninger, leveringsmuligheder og leveringsfrister. Det betyder nemlig uendelig meget for den invalide, at han føler sig på linie med sine raske kolleger og udfører tilsvarende arbejde i stedet for at være beskæftiget med urentabelt hjælpearbejde.

J. P.

\* \* \* \* \*

## *Tarifførhøjelser rundt omkring.*

Det er ikke blot Danske Statsbaner, der på grund af prisudviklingen har set sig nødsaget til en tarifførhøjelse. Sidst på året 1964 indstillede præsidenten for Hollands statsbaner til regeringen, at der på grund af de stigende udgifter, som man måtte regne med fortsatte i 1965, blev gennemført en takstforhøjelse.

Denne er nylig trådt i kraft i Holland med 10 pct. højere godstarif og 9,5 pct. på enkelt personbillet. Dobbeltbilletter har fået en forhøjelse på 6,5 pct., almindeligt abonnement 7 pct. og abonnement på bestemt strækning 8,5 pct.

Også på Tyske forbundsbaner og flere andre overvejes nu at gennemføre takstforhøjelser.

## *111.000 godsvogne på fugleflugtslinien.*

Den knapt to år gamle fugleflugtslinie Rødby Færges-Puttgarden har med hensyn til overførsel af godsvogne sat en vældig rekord. I året 1964 overførtes ca. 35.000 vogne, knyttet til TEEM, Trans-Europ-Express, og det samlede antal godsvogne i fjor nåede op på ca. 111.000. Til sammenligning tjener, at der i 1963 blev overført ca. 50.000 godsvogne ialt.

## *Sovevogn Stockholm–Moskva.*

Fra køreplansskiftet den 30. maj indsættes en sovjetisk sovevogn mellem Stockholm og Moskva. Ruten går fra Moskva over Brest, Warszawa, Berlin, Trelleborg, Malmø, Stockholm. Rejsetiden er fra Stockholm ca. 54 timer og i modsat retning ca. 50 timer.

\* \* \* \* \*



# Landsoplysningsudvalget

Kursusvirksomheden 1965

Af hensyn til de af vore medlemmer der eventuelt har i tankerne at skulle søge de normale kurser må landsoplysningsudvalget skuffe med at oplyse de interesserede om, at der i år ikke vil blive tilrettelagt de traditionelle kurser.

I perioden 1. til 3. juni vil 40 af vore nye medlemmer være på feriehuset som deltagere i et week-endkursus specielt tilrettelagt for dem, hvor der i foredragsform vil blive givet orientering om lønnings- og tjenestemandsbestemmelser, sygefradragsregler m.m. Men der sker også en nydannelse, som udvalget tillægger stor betydning, idet generaldirektør P. E. N. Skov har sagt ja til at tale om emnet »Vi skal stå sammen«, personalechef L. Buus Pedersen vil tale om emnet »DSB, min fremtidige arbejdsplads«, og organisationens formand vil tale om emnet »DLF, din fremtidige organisation«. Det vil sikkert af foredragenes titel klart fremgå, hvad ønsket er med denne nye form for kursus, som vi venter os en del af.

I perioden 7. til 10. september har udvalget tilrettelagt et kursus for afdelingsformænd, hovedbestyrelses- og landsoplysningsudvalgsmedlemmer. Vi har fundet det rigtigt at forsøge denne nye form for kursus, idet den udvikling der finder sted må betinge en bedre uddannelse af vore tillidsmænd, således at de står godt rustet i det fremtidige arbejde. Ingen skal forvente eller tro, at DSB's trivsel som arbejdsplads er noget der alene interesserer politikerne, tværtom. Vi vil være med helt fremme, men det kræver indsigt og viden. Derfor starter vi dette kursus med et foredrag af organisationens formand om emnet »Vor organisation«, hvorefter formanden for CO I, Egon Rasmussen, holder foredrag om »Tjenestemandsproblemer«. Det er vort håb, at også et foredrag om emnet »Finansministeriet og tjenestemandsgenerationerne« vil være på programmet. Foreningens sekretær vil holde foredrag om »Tillidsmandens opgaver«, og personalechef L. Buus Pedersen har sagt ja til at tale om det område, der har en særlig interesse for DSB's medarbejdere, foredraget har titlen »På en uriaspost«. Generaldirektør P. E. N. Skov vil slutte rækken med et foredrag over emnet »Sammenhold giver styrke«. Det er en nødvendighed, at der sker en mentalitetsændring

fra begge sider for at gavne DSB. Ingen af os kan være tjent med, at andre skal klare vore interne problemer. Vi må væk fra »jeg alene vide«-ånden.

Organisationens formand vil runde kursuset af med strøttanker efter kursusdebatten, som vil finde sted den 10. september kl. 9,30. Efter afslutning og frokost finder afrejsen sted.

Har vi skuffet en del ved at stryge det ordinære kursus, håber vi til gengæld, at man vil forstå den dybere baggrund for tilrettelægning af disse to kurser. Om vi skal fortsætte ad denne vej, kan først besvares efter den 10. september. Vi har tanker om at søge samarbejde med de andre jernbaneorganisationer om et fælleskursus, hvor også administrationen må være med. Om dette vil blive en realitet, må tiden vise, vi tror på, at det vil gavne os alle indenfor DSB.

På landsoplysningsudvalgets vegne:  
G. A. Rasmussen.

---

## PERSONALIA

---

### Nye adresser

Ålborg afdeling:

Kasserens navn og adresse rettes til:  
lokomotivfører B. C. V. Kruse,  
Hesseløgade 10, 3. th.  
Ålborg.

### †

Pensioneret lokomotivfører Carl M. Bertelsen, Østergade 109, 2., Esbjerg, født d. 9/8-1898, er afgang ved døden.

Pensioneret lokomotivfører Chr. Schack Larsen, Scharlingsvej 8, 2. th., Valby, født d. 24/12-1915, er afgang ved døden d. 6/4-65.

Pensioneret lokomotivfører P. C. J. Thorngaard, Toftegårdsalle 45, 4., Valby, født d. 12/9-1883, er afgang ved døden d. 4/5-65.

Lokomotivfører Niels Thulstrup Christensen, Nyborg, født d. 4/2-1906, er afgang ved døden d. 5/5-65.

---

## PÅ SPORET

---

Ved årsskiftet havde tyske forbundsbaner 1750 el-lok, 204 el-motortog, 228 akkumulatordrevne motortog, 1800 diesellok, 1020 dieseltog og 1400 mindre lok. Der er endnu knapt 5.000 damplok tilbage.

I 1964 fik tyske forbundsbaner 8.000 nye godsvogne, så det samlede antal nu er på 279.500.

Den trafikale sensation sidste efterår under de olympiske lege i Japan var Tokaido-toget med 200 km/timen. Nu forbereder vesttyske baner kørsel med samme fart. Henschel-fabrikkerne har bygget et el-lok, E 03, på 12.000 hk, der på strækningen Augsburg-München skal køre med 200 km/t sidst i juni, når den internationale trafikudstilling åbnes i München. Samme loktype skal køre ekspressen »Blaue Enzian« Hamborg-Hannover med denne fart allerede fra 1966.

Det er den svenske mekaniker Valter Larsson, Hagaström, som i sin fritid har gjort bygning af miniature-lok til sin hobby, og som af NOHAB i Trollhättan fik bestilling på den diesellokmodel, fabrikken forærede DSB. Larsson var 560 timer om arbejdet, og modellen vurderes til ca. 12.000 kr.

Frankrigs statsbaner har nu elektrificeret drift på 8184 km eller 21 pct. af det samlede banenet. Man mangler kun strækningerne Laval-Rennes, Paris-Le Havre og Marseille-Ventimille, den fransk-italienske grænsestation. Herefter når man 8.800 km eller 23 pct., som er målet for el-driften, der startede i 1938 med 3.340 km.

En af attraktionerne på den internationale trafikudstilling i München 25. juni-3. oktober, bringes af de schweiziske forbundsbaner med Walt Disneys panorama-biograf Circarama, som vakte stor opmærksomhed ved opførelsen i Lausanne.

I 1963 besluttede Frankrigs statsbaner at elektrificere den 80 km lange strækning Reims-Charleville, som er et vigtigt led på strækningen mellem Paris og Luxembourg. Allerede nu, godt et år efter, er linien blevet indviet. Den har stor betydning for industrien omkring Ardennerbjergene.

En talsmand for Argentinas statsbaner har i radioen erklæret, at halvdelen af banernes rullende materiel, inklusive damp- og diesellok, er ubrugeligt. En stor del af materiellet er stadig i brug, fordi man ikke kan få det erstattet. Banerne tegner sig for mere end halvdelen af statens samlede udgifter.



# DAMERNES DAG

\* \* \* \* \*

## Der siges:

At hvis man pisker en anelse hjortetaksalt i marengsdejen, bliver marengsen ekstra sprød og lækker.

At sølvtøj, man ikke bruger så ofte, holder sig blankt, hvis man pakker det ind i en plastikpose sammen med nogle stykker kamfer.

At persille kan opbevares længere, hvis den hakkes, blandes med smør og stilles i køleskabet i et glas med låg.

At spiser man en skefuld hakket persille, efter man har drukket spiritus eller spist hvidløg eller ost, forsvinder smagen og den »dårlige ånde«.

At hvis man sætter fade og skåle, der er blevet grimme af ovnvarme i blød nogle timer i varmt vand tilsat borax, forsvinder pletterne.

At hvis man blander et par revne bitre mandler i franskrødsdejen, bliver brødet ekstra fint og lækkert.

At hvis man hælder et glas snaps i kogevandet, når man koger f.eks. en høne eller andet kød, der fordrer lang kogetid, bliver det hurtigere mørt, og snapsen giver ingen smag til kødet.

## Det vides:

At løskogte ris bliver mere spændende, hvis man koger dem på følgende måde:

2 løg, kødet af en rød og en grøn peberfrugt hakkes meget fint og svitses i en tykbundet gryde i ca. 150 gr margarine eller smør. Når løgene begynder at gyldne kommes 2 dl skyllede ris i, og der røres i gryden til fedtstoffet er opsuget, hvorefter kogende vand tilsættes til vandet står ca. 1½ fingerbredde over risen. Vandet saltes, et tætsluttende låg lægges på, og risen koges for svag varme i 35 min.

At en stor flad skål, beplantet med Lobelia erinus (Kantlobelia), ser ganske henrivende ud i vindueskarmen. Desværre er det kun en sommerfornøjelse, men til gengæld har man også fornøjelse af den hele sommeren. Planter man i en god standardjord, giver den en lys og solrig plads, og sørger for at vande rigeligt, også med gødningsvand, kan man have glæde af den til hen på efteråret.

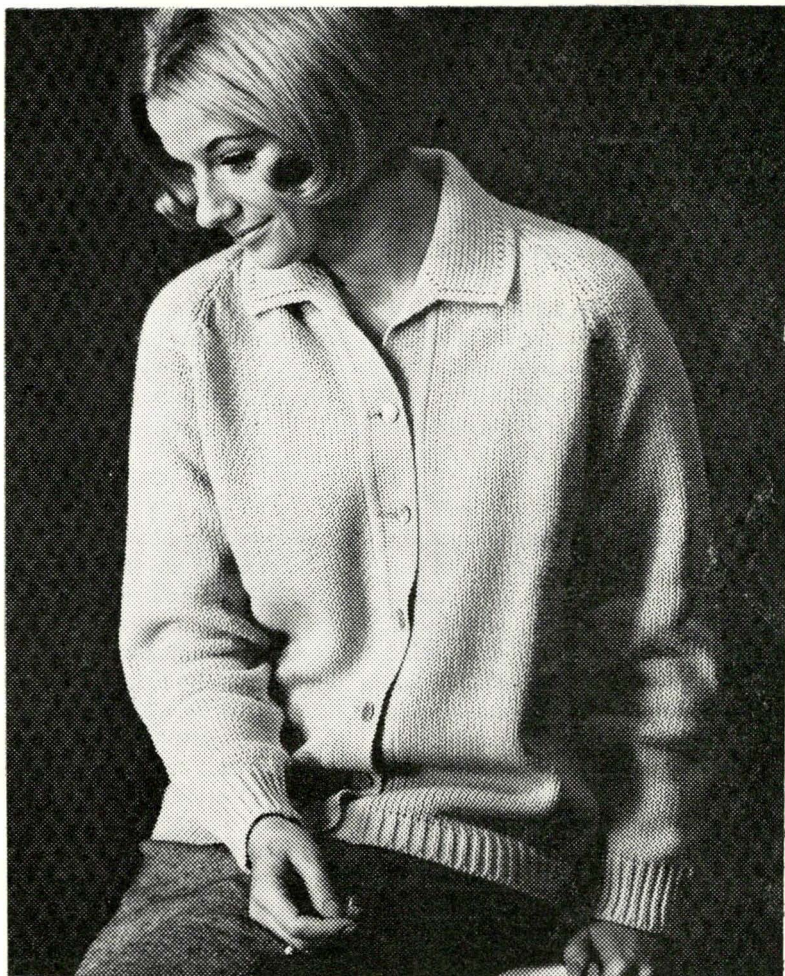
Solen er begyndt at skinne varmt ind ad vinduet, og vi skal til at tænke på pottedplanterne. De forskellige planter stiller forskellige krav til jordblandingen, så man kan ikke behandle alle vindueskarmens beboere ens. Spørg blomsterhandleren inden De går i gang med omplantningen, så De er sikker på, at de forskellige planter får den rette jordblanding.

Ikke alle planter forlanger en fuldstændig omplantning hvert år, mange kan nøjes med en fornyelse af det øverste jordlag. Pas på, når De skraber det skorpede jordlag af, at De ikke kommer til at beskadige rødderne.

En af mine bekendte har lige fortalt mig, hvordan hun tager stiklinge af sine planter. I stedet for at sætte stiklingerne i vand et stykke tid, til de har slået rødder, sætter hun dem direkte i urtepotter efter at hun har gennemvandet jorden med lunkent vand, hvorefter hun dækker planten og potten helt ned til underskålen med en plastikpose. På denne måde skulle det efter sigende ikke vare længe før planten går i groning.

Giv aldrig gødning til en tør plante. Vand almindeligt en times tid før De vander med gødningsopløsningen.

\* \* \* \* \*



## SMART I DRALON

Meget anvendelig er denne Dralon-cardigan. Den kan – som vist her – bruges som bluse, hvor den er meget chik med den vigende krave, som giver en yndig hals-effekt. – Over en skjortebluse som »skulderluner« er den mindst lige så fiks. Den er helt glatstrikket – undtagen ved hofte og håndled, hvor der er rib-bort. Kraven pyntes der lidt på med en lille hulsøm, og den lukkes med perlemorsknapper. – Sød og klædelig i al sin enkelthed. – Model »Fairy«.