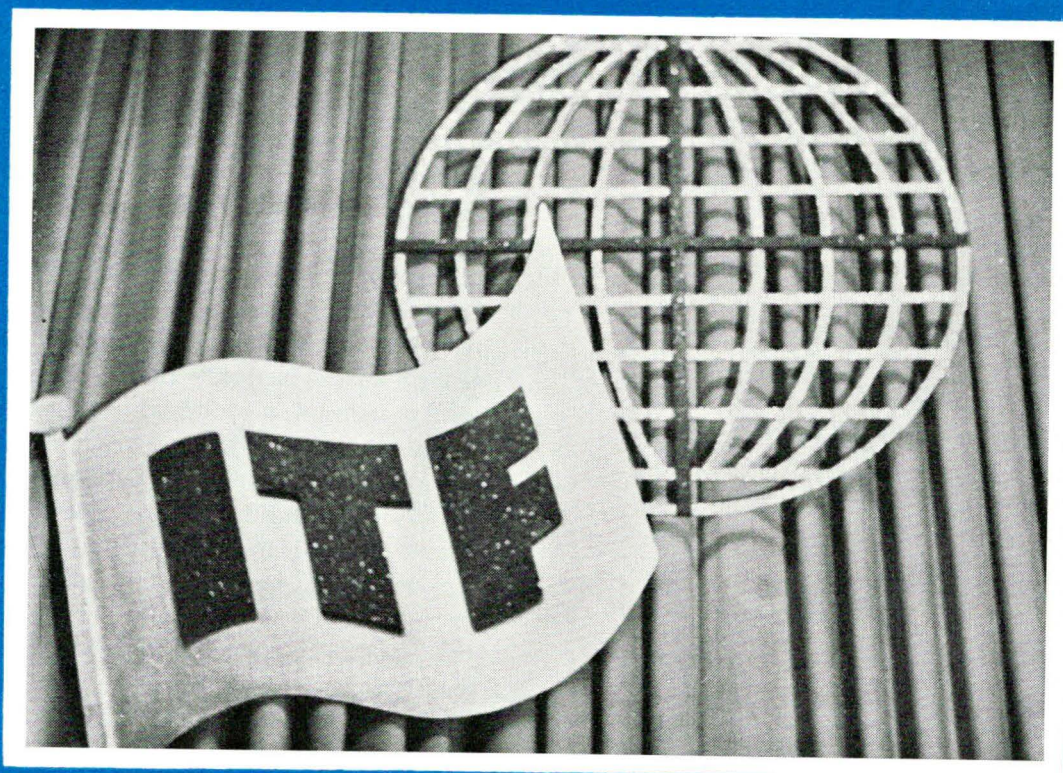


DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING



Nummer 16 – 20. august 1965 – 65. årgang



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

20. AUGUST 1965 — 65. ÅRGANG

16

Indhold:

| | |
|--|----|
| Hvad de dog vil | 2 |
| Med tohundrede kilometer i timen .. | 4 |
| Marketenderidriften bør centraliseres | 8 |
| Køln-Bonn-jernbanens hurtigskinn bus »Sølvpilen« | 9 |
| Er vi imod forandringer? | 10 |
| ITF-kongressen | 11 |
| Billede af Spanien | 12 |
| Danmark er en god forretning | 12 |
| Tak for en god ferie | 13 |
| Fra medlemskredsen – Forflyttelse af lokomotivmedhjælpere | 14 |
| 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.

Længe før juli-pristallets offentliggørelse havde man ventet, at der ville blive tale om udbetaling af en dyrtidsportion fra oktober i år og meget tydede på, at det endelige resultat kunne blive to dyrtidsportioner. Det sidste skøn slog til, og fra oktober slippes 1,5 milliard kroner ud på det forbrugermarked, som man på flere måder, bl.a. ved finanspolitiske foranstaltninger, søger at lægge en købekraftbremse på. Set ud fra landets økonomiske situation kan det meget vel hos nogle give bekymringer med udpumpning af disse penge, før man har fået virkningerne af de gennemførte restriktive foranstaltninger, især kreditstramningen, at se. Disse bekymringer er dog stærkest hos kapitalkredse, fordi man frygter yderligere restriktioner, som vil bremse disse kredses dans omkring guldkalven. Den megen »fortrædelighed« som dagens velstandsproblemer således påfører dem skal have en syndebug eller to. For det første regeringen, fordi den er socialdemokratisk, og for det andet pristalsreguleringen, som medvirkende til vort for stærkt fremholdte økonomiske dilemma. Det er i begge tilfælde velkendt, at borgerligt politisk aktive grupper med vedholdende energi og gennem kontrol med størsteparten af dagspressen søger at fremstille den siddende regering som komplet uduelig, og det er velkendt, at samme støtter arbejdsgivernes ønske om afskaffelse af den automatiske dyrtidsregulering og i det højeste erstatte den med en halvautomatisk. I forbindelse med dyrtidsreguleringen fra oktober har også rejst sig røster, som taler for indefrysning af de to dyrtidsportioner og endelig tilbagestår den kendsgerning, at finansministeren mangler 400 millioner kroner i at have nået det ønskede overskud i statskassen. Alt i alt en buket, som nok kan give lønmodtageren megen tvivl om, hvorvidt han vil få glæde af dyrtidsreguleringen pr. oktober. Det er også stensikkert, at reguleringen følges op af en prisstigningsbølge, fordi handel og erhverv omgående søger kompensation, og det bør her ikke glemmes, at de også tiltager sig relativt større avancer og profit. Når regningen for den samfundsøkonomiske udvikling imidlertid gøres op, vil disse erhverv som årsag til en økonomisk ophedet situation også gøre den automatiske dyrtidsregulering til syndebug. Det er sådan en bekvem måde at få tingene stillet på hovedet og aflede fra kendsgerningerne. For lønmodtageren kan det være meget vanskeligt at se tingene i det rette

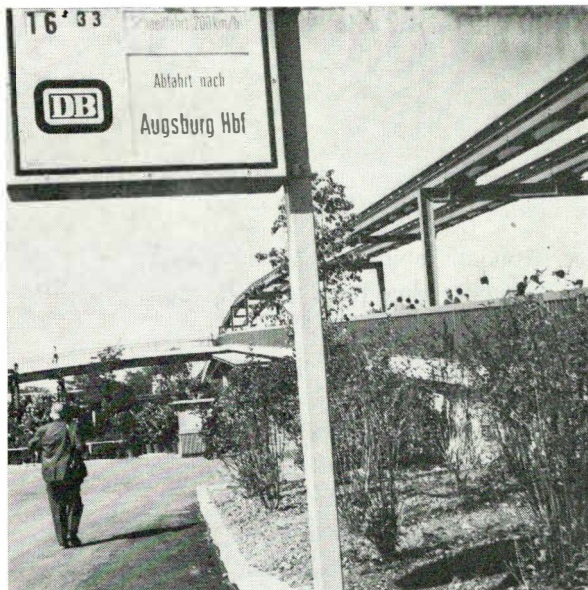
lys, fordi han ligger under for den borgerligt dominerede dagspresses skriverier; men man skal være meget forsigtig med blindt at lade sig lede af dem. For fagorganisationerne står det klart, at der må være orden i økonomien, og man må tilslutte sig restriktive foranstaltninger, som ikke antaster høj produktion og fuld beskæftigelse, men at dette bl.a. skal føre til indefrysning af dyrtidsportioner, som er efterslæbende kompensation for en stedfunden prisudvikling, kan vi ikke roligt affinde os med. Vi savner et gennemgribende statistisk materiale, som klart viser indtægterne for alle grupper i vort land, og vi kan helt og fuldt slutte os til smedeformandens, Hans Rasmussens, utilfredshed med, at det kun er lønarbejderen, der føres lønstatistik over. Der kunne da fås et billede af de af dyrtidsreguleringen følgende prisstigningers virkning på alle gruppers indkomst. Stiller man tingene i relation til det mere eller mindre åbenlyse forbrug og skattemæssig evne forekommer der mange steder at være et misforhold. Det føles i øvrigt ikke morsomt, at landbrugets førstemand taler om indfrysning af dyrtidsportionerne til oktober, når der samtidig diskuteres foranstaltninger til afskaffelse af den sprængaktuelle svinepukkel, tilbageholdelse af svinekød fra det københavnske marked for at opnå højere priser, krav om højere hjemmemarkedspriser på kød og mejeriprodukter og større tilskud til landbruget, og det af pristalsberegningen fremgår, at en del af avlen fra dansk jord med ekstraordinært høje priser har været udslaggivende for, at to dyrtidsportioner skal udbetales. Det er stadigvæk vanskeligt for lønmodtageren at finde den logiske linie – men den er der heller ikke. Skal der røres ved dyrtidsreguleringen må der kunne føres sagligt, fornuftige argumenter i marken, før man overhovedet finder spiren til forståelse hos fagbevægelsen; thi dyrtidsreguleringen skal ikke fjernes uden andet sættes i stedet til at kompensere prisudviklingen som vender sig mod lønmodtageren. Fri os fra alle de profeter med deres egoistiske råd.

Neddæmpningen må ikke få social slagside

I forbindelse med den løbende debat om kreditstramningen er der god anledning til at lade opmærksomheden samle sig om, hvorledes udviklingen ville have formet sig, hvis den

nødvendige økonomiske stramning skulle følge mønstret på den borgerlige politik, således som denne har fundet udtryk for ved forskellige lejligheder. Det var statsminister Jens Otto Krag inde på i en mandagskronik i Aktuelt den 24.5., hvor han bl.a. skrev følgende: »Det spørgsmål vi i dette forår har skullet besvare, er, om vi *ville midlerne* til at fastholde den fulde beskæftigelse og videreføre fremskridtet i produktion, byggeri, eksport og levestof. Om vi ville disse midler selv om de *på kort sigt* kunne nødvendiggøre økonomiske og finansielle beslutninger af mindre behagelig karakter! Socialdemokratiets svar var et klart Ja. Og vi fandt et flertal i folketingsalen, der ville det samme. Men Venstres og de Konservatives medvirken kunne vi ikke opnå. Når disse to partier ikke ville eller kunne medvirke til forlig, måtte man vente, at de havde en anden politik at sætte i stedet. Det viste sig, at det havde de ikke. Det er givet, at en voksende opsparing er en betingelse for, at vore økonomiske spørgsmål kan løses. For at fremme den private opsparing foreslår regeringen nu, at grænsen for kapitalbindingskonti forhøjes til 2500 kr. (vedtaget inden folketingets hjemsendelse). Det er derimod ikke muligt for os at acceptere det konservative forslag om skattefrihed for renteindtægter op til 3000 kr. Det sikre er, at man derved ville give en klækkelig skattelettelse for store indtægter og formuer. Poul Møller mener, at man bør se bort fra denne socialt uretfærdige virkning. Mon hans vælgere kan godtage dette. Pengene til de bevillinger og beslutninger, som de Konservative for størstedelen har medvirket til, *skal* jo skaffes. Hvis de bedre stillede skal lettes – hvem kommer så til at betale?«

Når man tillige ved, at det var i VK-perioden fra 1950–53, at vi havde en ganske betydelig arbejdsløshed uden at regeringen gjorde sig nogen som helst anstrengelse for at afskaffe den, så turde det ikke være svært at spå om, hvorledes en økonomisk neddæmpning ville foregå, hvis den skulle foregå under ledelse af VKU.



Togviserskiltet i München til 200 km/t-toget til Augsburg.

Tidens løsen er fart, hastighed, og det i en grad, som forhen var ganske utænkeligt. Kun en Jules Verne's fantasi kunne danne sig et begreb om kommunikationsmulighederne, som vi ser dem idag. Selv førnævnte forfatters fantasifulde »Rejse til Maanen« ligger nu inden for sandsynlighedens grænse.

Skibe, biler, flyvemaskiner har i de seneste år måttet forøge deres farthastighed i takt med teknik og konkurrencehensyn. Også jernbanerne har selvsagt måttet følge med og står nu i en stilling, som ikke er den ringeste i denne sammenhæng. År for år har de europæiske jernbaner moderniseret og reformeret deres drift og deres materiel for derved at stå stærkere i de krav, der i vor tid stilles med hensyn til komfort og marchhastighed.

Her i Danmark har mange tog hidtil kørt med en fart af 90–100 km pr. time, og det nye lyntog, som for nylig er anskaffet, har været prøvekørt på 160 km/t. Og denne eller en tangerende hastighed ventes i løbet af få år at blive normalt for mange danske tog på langdistancer, såsnart som sporelægning og øvrige sikkerhedsanlæg er indstillet efter disse forhold.

I de allersidste år har europæiske baner i fællig indsat de bekendte TEE- og TEEM-tog, der gennemløber store strækninger landene imellem og derved forbinder vigtige trafikknudepunkter med hverandre. Det er tog, der ikke alene er sammensat af det mest moderne og fuldkomne materiel, der findes inden for de forskellige berørte landes jernbaner, enten statsejede eller tilhørende private selskaber og tilligemed trækraft af de nyeste modeller og konstruktioner. Disse togs køreplaner er lagt således, at de fremføres på de fordelagtigste tidspunkter og med hastigheder, der indebærer tilslutninger til andre vigtige ruter i hele det europæiske trafik-netværk.

Med tohundrede

Inden for Europas kontinentale lande har Tyskland været blandt de forreste i driften af disse TEE-tog. Navnet skal udlægges som »Trans-Europ-Express«. Som det centrale land i Europa berøres Tyskland af de fleste af disse tog, og som følge heraf har tyske baner haft ansvaret for den rettidige gennemførelse inden for deres egne områder.

Nedenstående skema vil vise den tyske kilometerafstand og gennemsnitstoghastighed for nogle af disse tog.

| | | Km | Ophold | Km/t |
|----------------------|------------------------|-----|--------|-------|
| <i>Rheingold</i> | Geneve–Basel–Amsterdam | 644 | 9 | 105 |
| <i>Konsul</i> | Hamburg–Frankfurt | 527 | 1 | 104,7 |
| <i>Metropolitano</i> | Frankfurt–Basel–Milano | 344 | 6 | 103,2 |
| <i>Helvetia</i> | Zürich–Basel–Hamburg | 865 | 7 | 101,6 |
| <i>Blauer Enzian</i> | München–Hamburg | 813 | 5 | 100,2 |
| <i>Parcifal</i> | Paris–Aachen–Hamburg | 525 | 5 | 99,7 |

En fart på 100 km/t synes i dag ikke særlig imponerende, men vi skal dog her lægge mærke til, at disse ovenfor anførte hastigheder er gennemsnitshastighed for togenes tyske strækninger indbefattet samtlige holdetider undervejs.

Gennem årene har der været gjort mange forsøg på at erobre lokomotivernes »Blaa Baand«; ikke mindst fra engelsk side. Særligt omkring 1930 begyndte hastighedsrekorderne at svirre i luften. *Great Western's* hurtigtog *Cheltenham Flyer* præsterede i 1932 at køre mellem Swindon og London med en gennemsnitsfart på 131,5 km/t. To år efter kørte *Flying Scotsman* fra King's Cross i London til Leeds med en gennemsnitsfart på 118 km/t, d.v.s. toget havde på et vist tidspunkt en hastighed på 161 km/t og havde altså dermed slået den tidligere rekord. På en prøvekørsel i 1935 nåede lokomotivet *Silver Jubilee* 180 km/t. Men så kom *Mallard* L.N.E.R.'s damploko nr. 4468. Den 3. juli 1938 satte dette stålblå lokomotiv rekorden op på 202,7 km/t. De 203 cm høje drivhjul gjorde næsten 9 omdrejninger pr. sekund.

Også i andre lande søgte man at hæve toghastigheden til hidtil ukendte højder. I USA måtte damplokomotiver, indtil disse af andre årsager blev sat ud af spillet, på visse strækninger op på ca. 150–160 km/t. Til at køre de 92 km fra Chikago til Lake-stationen i Milwaukee var der kun afsat 38 minutter, således at gennemsnitshastigheden på denne strækning nødvendigvis måtte ligge på over 146 km/t.

I Frankrig var man heller ikke tilbageholdende. I 1954 holdt loko CC 7121 en fart af 243 km/t og søstermaskinen CC 7107, et elektrisk loko med 4400 hk, satte i marts 1955 en rekord på ikke mindre end

kilometer i timen

Af E. L. Parbøl

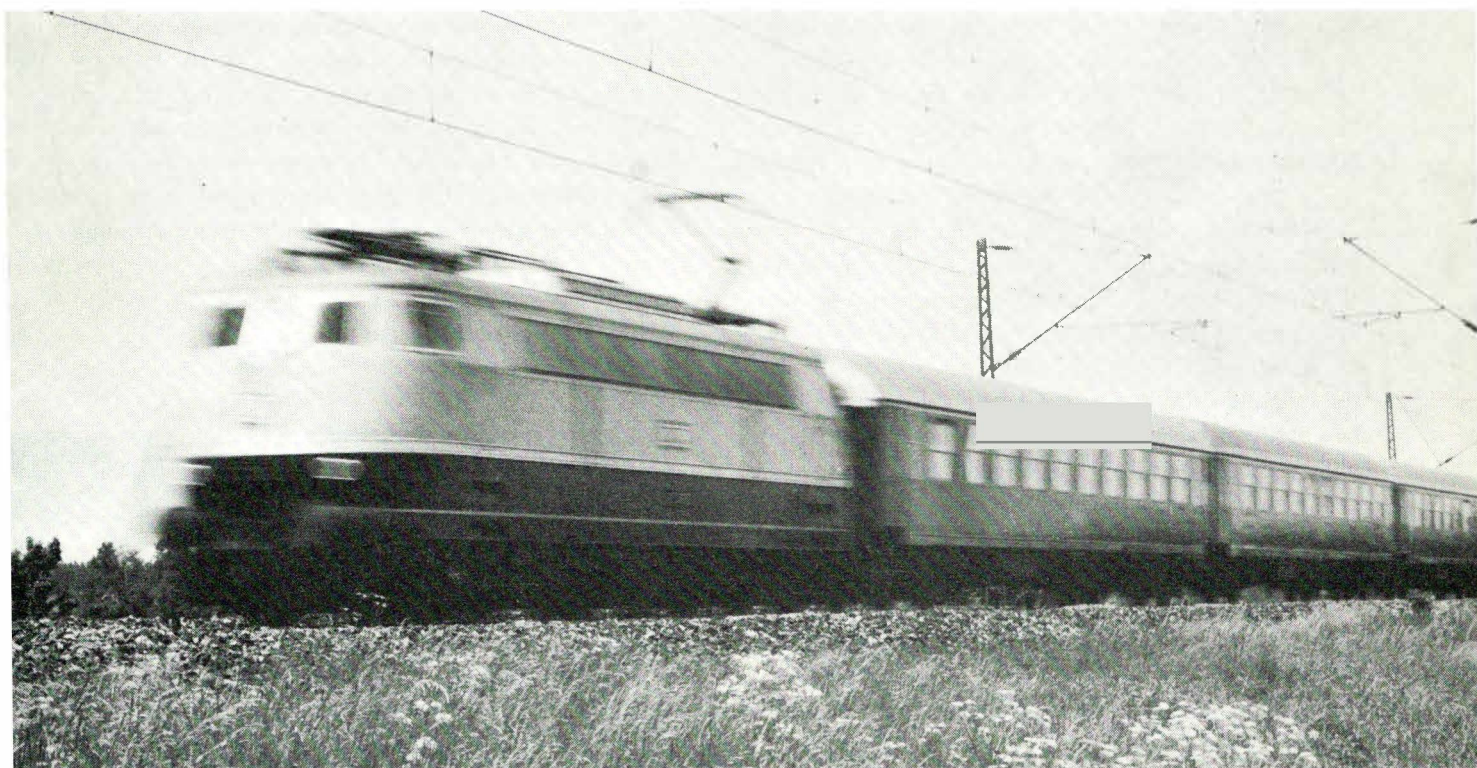
320 km/t. Rekord blev sat på strækningen Bordeaux–Dax. Denne fart blev selvfølgelig kun opnået en kortere tid, men den blev dog til virkelighed.

Alle disse prøvefarter har naturligvis til formål at søge at udfinde de tekniske forhold, der gør sig gældende ved lokomotivers højere hastigheder, og hvad der betinger disse fartmuligheder. Thi skal jernbanerne kunne hævde sig i motoriseringens og flyvningens tidsalder, kræves der store hastigheder og større komfort for de rejsende og naturligvis også tilsvarende forbedringer for jernbanernes godsbebringingsmuligheder.

Høje forsøgshastigheder var også en tidlig foreteelse på tyske baner. Allerede så tidligt som i oktober 1903 gjorde man på en militærbane mellem Marienfelde og Zossen syd for Berlin forsøg med en elektrisk drevet

få hastighedsmåleren til at svinge op over de 200 km/t. Og i 1938 fremkom det nye elektriske loko serie E 19 med en højeste tilladt hastighed af 180 km/t.

Men nu efter den anden verdenskrig fører Tyskland igen, idet man har bygget en ny serie elektriske lokomotiver, betegnet E 03, foreløbigt landets stærkeste loko, der skal bringe toghastigheden ved DB betydeligt i vejret. Elektrificeringen af Deutsche Bundesbahn har i de seneste år gjort store fremskridt, og der skal de nye loko E 03 gøre deres indsats, foreløbigt ved at trække en del af TEE-togene. Men indtil da har man moderniseret strækningen München–Augsburg på forskellig måde bl.a. ved at sætte strækningen i forsvarlig stand som ved at udrette kurver, forstærke sporene og indrette et signalsystem efter elektroniske principper.



Tog mellem München og Augsburg med en gennemsnitsfart af 200 km/t.

vogn, der opnåede en hastighed på 210 km/t, men det var kun et forsøg; og forsøget var dyrt, så der blev ikke mere ud af det.

På et senere tidspunkt, omkring 1934–1935, havde man et diesel-elektrisk drevet tog mellem Berlin og Hamburg »Den flyvende Hamburger«, der holdt en gennemsnitsfart på 124 km/t. Senere forsøg f.eks. i 1936 viste, at det strømliniede damploko 05 002, der idag ses i trafikmuseet i Nürnberg, også formåede at

Hensigten hermed har været i anledning af den i sommer stedfindende trafik-verdensudstilling i den bayerske hovedstad som en ekstra attraktion at indrette et køreplanmæssigt personførende tog mellem de førnævnte byer. Som det første i Europa skal toget holde en gennemsnitsfart på ikke mindre end 200 km/t.

Nu er tiden altså kommet dertil, at alle disse tidligere mere eller mindre vellykkede hastighedsforsøg skulle vise et resultat, ikke alene af interesse for de

deltagende teknikere, men også til gavn for det brede rejsende publikum.

Dette sidst omtalte nye tog kører to og på visse dage tre gange om dagen i hver retning mellem udstillingsområdet i München og Augsburg; pris 4 DM for en dobbeltbillet. På lørdage og søndage kører man dog for 3 DM.

Materiellet består af 8 nye smukke blåmalede vogne med moderne udstyr, luftkonditionering og højttalere i hver kupé. Kupévinduerne kan ikke åbnes mere end ca. 5 cm af hensyn til luftmodstanden ved den store fart, 55 meter i sekundet, hvorfor det er temmelig umuligt at fotografere fra toget under kørselen. Togstammen har en vægt af 350 tons og fremføres af loko E 0/001.

Denne serie er fremstillet i rekordtid. Fra færdiggørelsen på teknikernes tegnebrætter og til lokomotivets fremstilling i værkstederne gik kun 12 måneder og til prøvefarter kun nogle få uger. Lokomotivet er 20 meter langt, og det har 6 aksler. Der findes 6 stk. banemotorer, som udvikler 8750 hk ved en fart af 200 km/t. Et tog med 8 store vogne kan det i mindre end 3 min. bringe fra 0 til foranførte hastighed.

Denne kraftige maskine er for den mekaniske dels vedkommende fremstillet af Henschel-Werke, og det elektriske udstyr er leveret af Siemens-Schuckert Werke. Som det første lokomotiv ved DB råder E 03 over en selvstændig hastighedsregulering. Lokomotivføreren indstiller til den ønskede hastighed, og automatikken besørger resten. På den 63 kilometer lange strækning mellem München og Augsburg er der mellem skinnerne nedlagt en ledning, hvorigennem de nødvendige impulser til lokomotivet bliver overdraget. Et apparat på instrumentbrættet opfanger de angivne signalstillinger m.m. 5 kilometer fremad på strækningen og omregner og angiver synligt de for situationen nødvendige hastigheder til underretning for føreren.

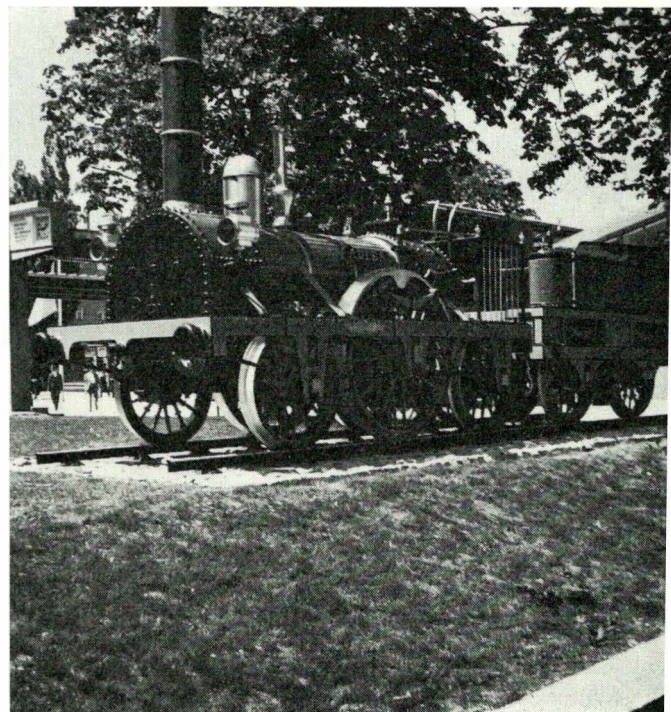
Hvordan føles det så at blive transporteret i jernbanetog med denne hidtil så uvante fart? Ja, ærlig talt. Det er ikke stort anderledes end i et almindeligt hurtigkørende tog, bortset fra, at man bydes velkommen i højttalere af en smuk damestemme, der på tysk, engelsk, fransk og italiensk præsenterer sig som tilhørende freulein Käse, ligesom stemmen fortæller, at toget føres af togfører Schultze og lokomotivfører Mittelmeier. Efter lidt hyggemusik får man at vide – hvad dog også tydeligt kan bemærkes – at toget nu *kun* kører 100 km/t på grund af sporarbejder el.lign. Og lidt senere er vi igen oppe på de 200 km/t, og efter 26 minutters kørsel er vi i Augsburg.

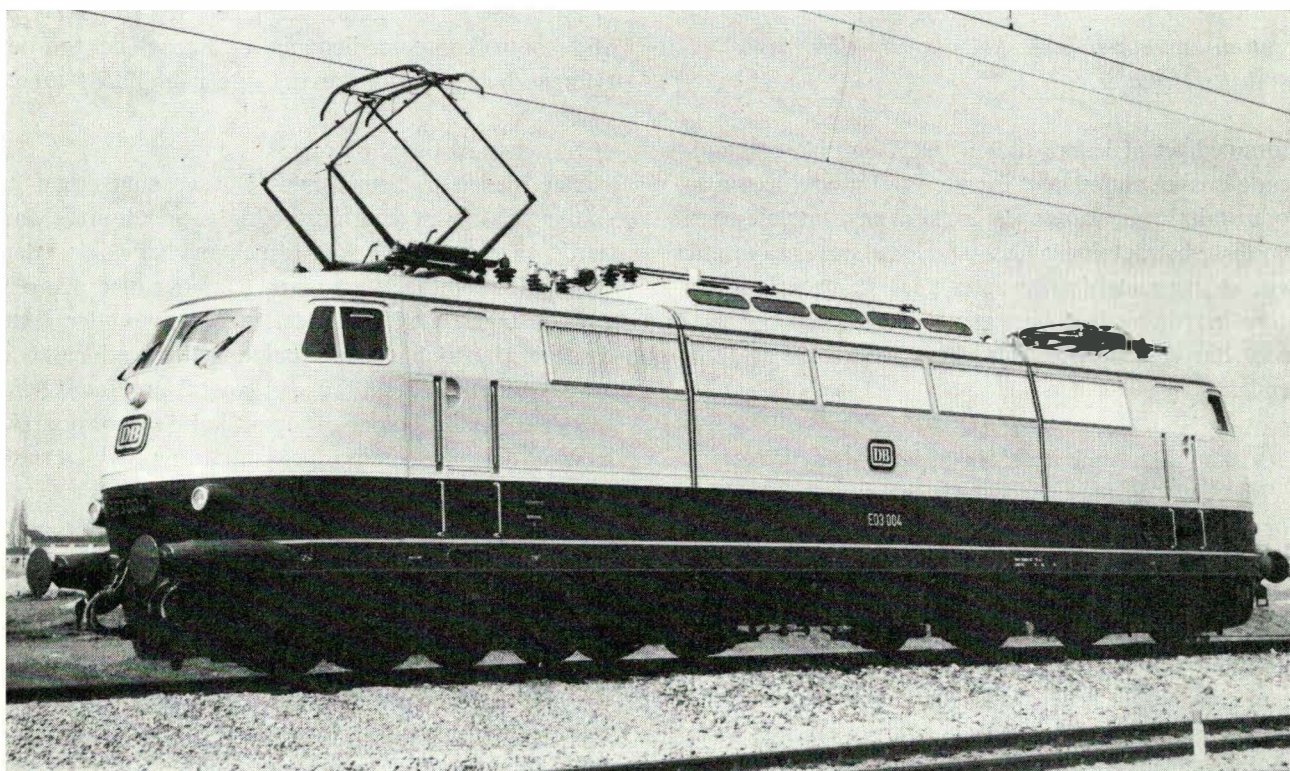
Fra kupévinduet bemærker man jo snart, at de forbigående genstande i landskabet forsvinder med en noget større fart, end man er vant til. Men det er nok muligt, at toget med dets hastige fremdrift ser mere spændende ud set i nogen afstand fra skinnelegemet.

Man kommer i denne forbindelse uvilkårligt til at tænke på H. C. Andersens berømte beskrivelse af hans jernbanerejse fra Magdeburg til Leipzig for 125 år siden. Den berømte forfatter fortæller herom, »at da vi foer forbi et Plankeværk, som jeg saae forkortet til en Stang, sagde en Mand ved Siden af mig: »see nu ere vi i Fyrstendømmet Cöthen, og saa tog Manden sig en Pris, bør mig ogsaa Daasen, jeg bukkede, prøvede Tobakken, nøs og spurgte saa: »hvorelænge ere vi nu i Cöthen«? »O«, svarede Manden, »der vare vi ude af, idet De nøs«!

Ved en pressesammenkomst på udstillingen i München fremkom professor, dr. Aeftering, første præsident for de tyske forbundsbaner, med en udtalelse om, at fremtidens jernbaner ville ikke lade sig slå ud. Jernbanerne ville rationalisere og automatisere på mange måder. Transportkapacitet og fartforøgelse måtte være midlet til at hævde sig overfor andre transportmulig-

Der er unægtelig nogen forskel mellem Tysklands første lokomotiv »Adler« fra 1835 og den nyeste af serie E 03 på siden overfor.





heder. Præsident Oeftering anså det ikke for umuligt, at de bestående jernbaner måtte ombygges til linealrette strækninger mellem de betydende byer og det med tog, der kunne præstere en fart af mere end 300 km/t. For at undgå vanskeligheder med hensyn til jordbesiddelse, kunne banerne eventuelt bygges på bærende søjler efter forbillede af den japanske Tokaidobane, der blev fuldstændig nybygget 515 km lang og som næsten konstant tillader anvendelsen af en maksimalhastighed på 200 km/t. Der synes ingen fornuftig grund til, at der i det tæt befolkede Europa ikke skulle kunne anlægges lignende banestrækninger indrettet til hastigheder på 300–350 km/t under anvendelse af de mest moderne erfaringer. Så ville de i dag påtænkte toghastigheder på 200 km/t kun være et overgangsfænomen.

Overfor en sådan fremtid er det imidlertid ganske morsomt at erindre, hvordan man så på det i England i 1845. Som følge af en forespørgsel i det engelske Underhus fik et medlem anledning til at gøre opmærksom på en udtalelse fra en jernbaneingeniør. Denne ingeniør skulle have bemærket om en konkurrerende jernbane, at hvis denne satte sin toghastighed op fra den nuværende til 40 eller 50 miles/t, ville han lade sit selskabs tog køre med en fart af 5 miles mere. Det pågældende parlamentsmedlem henstillede til regering-

gen, at denne nedlagde forbud mod en så farlig måde at konkurrere på.

Og for at gå lidt længere tilbage i historien, kan man måske minde om situationen ved det møde, hvor George Stephenson den 25. april 1825 måtte møde for en parlamentskommission for at forklare fordelene ved oprettelse af en jernbane fra Liverpool til Manchester. Stephenson havde tænkt sig, at det ville være af værdi at udtale, at hans lokomotiv kunne køre med en hastighed af 32 km i timen, men jernbanekomiteéns advokat advarede ham kraftigt mod dette, »da Stephenson ellers uundgåeligt ville ødelægge det hele og selv blive betragtet som en gal mand, der burde spærres inde«.

I det afgørende øjeblik i det herpå følgende møde vovede Stephenson da heller ikke at sætte hastighedstallet til mere end 20.

Om denne vanvittige fart var det afgørende i sagen, kan ikke siges her, men koncessionsansøgningen blev i hvert fald afslået af Parlamentet. Til trods for al modstand fra forskellig side blev den omtalte bane dog alligevel senere til virkelighed under George Stephensons ledelse og tilsyn. Og den samme strækning befares i dag med tog, der kører ca. 100 kilometer i timen, og hvem ved, måske inden længe med toghastigheder på 200 km/t.

Marketenderidriften bør centraliseres

Ændrede tilsynsformer, yderligere rationaliseringer og centraliseret vareindkøb skal sikre rimelige priser og driftsresultater.

Foranlediget af lederartiklen i DLT nr. 14, omhandlende ønsket om en øget investering i moderniseringsforanstaltninger, kunne det sikkert være af interesse, om disse betragtninger blev udvidet til også at omfatte vore marketenderilokaler. Der tales så meget om den store betydning, det har, at netop personalets spise-stuer har et udseende, der virker oplivende og tiltalende.

Vi kan ikke prale heraf inden for vort område.

Men lad os først lige klarlægge fremgangsmåden for driftsudvalget i henseende til behandling af disse ønsker. Man har for hvert marketenderiudvalg en kontrolkomite, der for vort vedkommende består af fire repræsentanter fra administrationen og to fra driftsudvalget. Denne kontrolkomite holder møde – så sjældent som muligt – hvor man starter med en gennemgang af marketenderilokalerne og forretningslokalerne, og hvor formanden noterer de fremsatte ønsker om maling, hvidtning osv. ned i en lille lommebog. Når man mødes næste gang, kommer lommebogen frem, og man kan så konstatere, hvad der er udført eller snarere, hvad der ikke er udført. Der kan således gå mere end eet år, fra man første gang fremsætter ønsker om istandsættelser, og til arbejdet er udført. Det er vel overflødigt at nævne de lidelser, driftsudvalgsmedlemmerne må gennemgå på arbejdspladsen hver eneste dag, fordi »vi er nogle sløve padder, der intet kan få lavet«. Hvordan fremgangsmåden er i andre kontrolkomiteer er det mig ikke muligt at oplyse om, men man kan vel formode, at det er den samme plade, der spilles: vi har ingen penge. Tilfældighederne kan vel også spille ind, idet kontrolkomitemedlemmernes forståelse af de fornuftige investeringer på det rigtige tidspunkt i henseende til velfærdsforanstaltninger kan være meget variable.

Bag disken er det vel klart for enhver, at det materiale, personalet i marketenderiet har at arbejde med, og de lokaler arbejdet skal udføres i er så tiltalende som muligt. For vort vedkommende ville det være uretfærdigt at beklage sig over »maskinparken«s tilstand, idet vi stort set har fornyet alt inden for de sidste to-tre år. Dog skal der lyde et beklagende suk over den træghed, der går, fra en maskine er bevilget, og til den er klar til brug i marketenderiet – meget af alt dette kommer under betegnelsen »gnøvseri« fulgt

af en masse tomme undskyldninger. Jeg tror ikke, at alle kontrolkomitemedlemmer er lige glade for det tvungne hverv, derfor går det ofte ualmindelig tungt.

Kan man så bedre på disse tilstande.

Det mener jeg, man kan. Det er simpelthen et spørgsmål om at centralisere og rationalisere. Man burde have en stilling som inspektør eller noget i den retning for samtlige vore marketenderier med den opgave at tage sig af alle sager, der hører under dette område. Han skulle i samarbejde med vor udmærkede arkitektafdeling tilrettelægge et langtidsprogram i henseende til vedligeholdelses- og anskaffelsesnormer, således at der blev en ensartet standard og dermed også en mere rationel udnyttelse af de penge, der er til rådighed. Man ville samtidig opnå den store fordel at få en mand, der var tvunget til at følge med, med alt det nye og alle de fremskridt, der sker på dette specielle område. Tvunget til at følge med er måske ikke det rette udtryk, da man naturligvis måtte vælge en, der virkelig interesserede sig for denne betydningsfulde velfærdsafdeling. Administrationen må være særdeles interesseret i en sådan nyordning, der ligger mange penge i at få indrettet vore marketenderier rigtigt og få arbejdsgangen tilrettelagt rigtigt. Under denne mand kunne man også lægge tilsynet med driften og dermed også have kontrol med en forsvarlig økonomisk drift. Kontrolkomiteerne ville dermed være overflødige, idet de andre ting, disse komiteer beskæftiger sig med, nemt løses på anden måde.

Men lad os gå lidt videre. Hvis man kan forestille sig de enorme mængder af forskellige varegrupper, der omsættes i samtlige vore marketenderier, vil det ikke være svært at se fordelene i, at der foretages samlede indkøb med deraf følgende kvantumsrabatter og fordelagtige priser i stedet for som nu, hvor hvert enkelt marketenderi køber ind for sig. Også her ligger der mange penge at tjene, så mon ikke vor øverste ledelse skulle overveje disse tanker, jeg tror, det ville være en særdeles fornuftig handling. Der ville samtidig med nævnte indlysende fordele være mulighed for at oparbejde en konsulenttjeneste for de lokale driftsudvalg, hvilket ofte kan være tiltrængt.

Skulle jeg til slut hoppe ud på det helt dybe, ja, så skulle det være med en opfordring til Landsorganisationen, De samvirkende Fagforbunds ledelse om, ved fremtidige overenskomstforhandlinger at rette blikket mod velfærdsforanstaltninger og sociale hensyn i vore marketenderier over hele landet. Var det ikke en ide at få arbejdsgiverne til at yde et fast beløb pr. præste-

Köln-Bonn-jernbanens hurtigskinnebus »Sølvpilen«



Ligesom de større statsbaner indser privatbanerne også mere og mere nødvendigheden af i konkurrencen med vejtrafikken at gøre sit driftsmateriel mere attraktivt. Dette kan i første række nås gennem moderne hurtige og komfortable køretøjer, idet publikum ved benyttelse af banen først og fremmest danner sig et meningsbillede efter den tilstand, vognene er i.

Under det træffende navn »Sølvpilen« har et af de største tyske privatbaneforetagender Köln-Bonn-jernbanen indledt

en ny æra med hurtigskinnebusser på forbindelsen »Rhein-Uferbahn« mellem Köln og Bonn.

Disse køretøjer er bygget af letmetal, hvor man gennem anvendelsen af en aluminiumslegering og specielle konstruktioner har opnået en ringere vægt trods kraftigere motorer. Således beløber vægten for et enkelttog sig til 28,5 t, medens et dobbelttog vejer 55 t. Et enkelttog har en længde på 24560 mm, medens længden på et dobbelttog er 46060 mm. Med en effekt på 4×100 kW for et enkelt-

tog og 8×100 kW for et dobbelttog kan nås en maksimalhastighed på 120 km i timen. Hver vognenhed har 72 siddepladser, 12 på første og 60 på anden klasse, dertil kommer mange ståpladser, da banen befordrer en masse beskæftigede ved virksomhederne i Köln-Bonn-området.

Bremseindretningen består af en tryklufskivebremse på hver aksel, en elektrisk modstandsbremse og en magnet-skinnebremse.

Günter Stetza.

* * * * *

ret arbejdstime, som udelukkende skulle gå til nævnte formål. Vi erkender vel alle det nødvendige i at have så gode og velindrettede spiselokaler som muligt, at have så indbydende køkkener og salgslokaler som muligt. Ofte strander mulighederne for at opnå dette på grund af »manglende midler«. Hvis man nu havde en overenskomstmæssig aftale om så og så mange kroner

pr. år til denne vigtige ting, ja, da ville mange markettenderifolk være glade.

Om redaktionen har mere plads, vil jeg i en senere artikel fortælle lidt om den udvikling, der sker dels i maskinel henseende, men også om nye ting ved service, opvask og andre områder.

G. A. Rasmussen.

Er vi imod forandringer?

I den daglige tilværelse på arbejdspladsen og i hjemmet må vi indstille os på stadige forandringer som følge af udviklingen. Herom skriver konsulent Bent Åkjær, LO, i nedenstående med henvisninger til samarbejdsudvalgsaftalen af 1964, som er indgået mellem Dansk Arbejdsgiverforening og LO.

Der er tilbagelagt et langt stykke vej, siden væverne i begyndelsen af det 19. århundrede slog maskinerne i stykker, fordi de betragtede dem som årsag til deres elendige levevilkår og til vore dage, hvor arbejdslivets to parter i samarbejdsudvalget drøfter virksomhedens og de ansattes problemer. Ved en sammenligning mellem de to tidsepoker er den væsentligste forskel vel nok, at man dengang stod på tærskelen til en industriel udvikling af et fuldstændig ukendt omfang, medens vi i dag befinder os i 2. eller 3. fase af denne udvikling, som vi passende kan kalde: Forandringernes tidsalder. Vor generation, og ikke mindst de kommende generationer, vil sandsynligvis opleve en forstærket udvikling på dette område i kraft af de tekniske opfindelser, atomenergiens udnyttelse til fredelige formål, elektroindustrien og automationen.

I den daglige tilværelse på arbejdspladsen og i hjemmet må vi indstille os på stadige forandringer som følge af udviklingen.

Mange mennesker er ikke særlig interesseret i forandringer i deres daglige tilværelse; de vil helst fortsætte ad de gode gamle og kendte stier. Her behøver man blot at tænke på det ubehag, nogle mennesker føler ved at flytte. De skal tage afsked med alt det, de kendte så godt, stuerne, naboerne, kvarteret og butikkerne, hvor de købte ind, børnenes lege- og skolekammerater o.s.v. De flytter hen til et for dem helt nyt kvarter eller by, hvor alle de førnævnte ting er ukendte, og hvor de ikke på forhånd kan vide, om de kan trives. I dette tilfælde har vi dog som regel selv haft indflydelse på den beslutning, der er blevet truffet om forandringen – men alligevel.

Det værste, vi mennesker kan blive stillet overfor, er imidlertid pludselige forandringer, som vender fuld-

* * * * *
* * * * *
* Statistikken viser, at for hver tusind indbyggere i den nu 1,8 mill. store Hamborg *
* er der 191 lastvogne. Ialt findes i byen *
* 355.000 benzin- og dieseldrevne vogne, *
* deraf 282.000 personbiler. *
* * * * *
* * * * *

stændig op og ned på det daglige adfærdsmønster. Uden forudgående varsel bliver vi stillet over for en fuldbyrdet kendsgerning, som vi ikke har haft nogen indflydelse på. Man kan tænke sig den situation, der opstår, når nogle montører pludselig en dag dukker op i virksomheden og begynder at installere en ny stor maskine. Den første reaktion, der viser sig, er usikkerhed. Hvad kan den maskine lave? Hvad sker der med de folk, der hidtil har udført den produktion, den nye maskine skal overtage? Kan den fremstille varerne billigere og dermed skabe forudsætninger for et større salg og dermed en forøget produktion? Er der nogen, der skal omskoles til at passe den nye maskine? Hvad sker der med de ældre folk, der var beskæftiget ved produktionen – kan de få et andet job i virksomheden eller bliver de sagt op? Situationen giver anledning til usikkerhed, og rygterne svirrer, fordi ingen har fået orientering om den forandring, der skal ske. Det skaber samtidig en berettiget modvilje over for virksomhedens ledelse, fordi den åbenbart ingen forståelse har over for de menneskelige problemer, som er forbundet med forandringen.

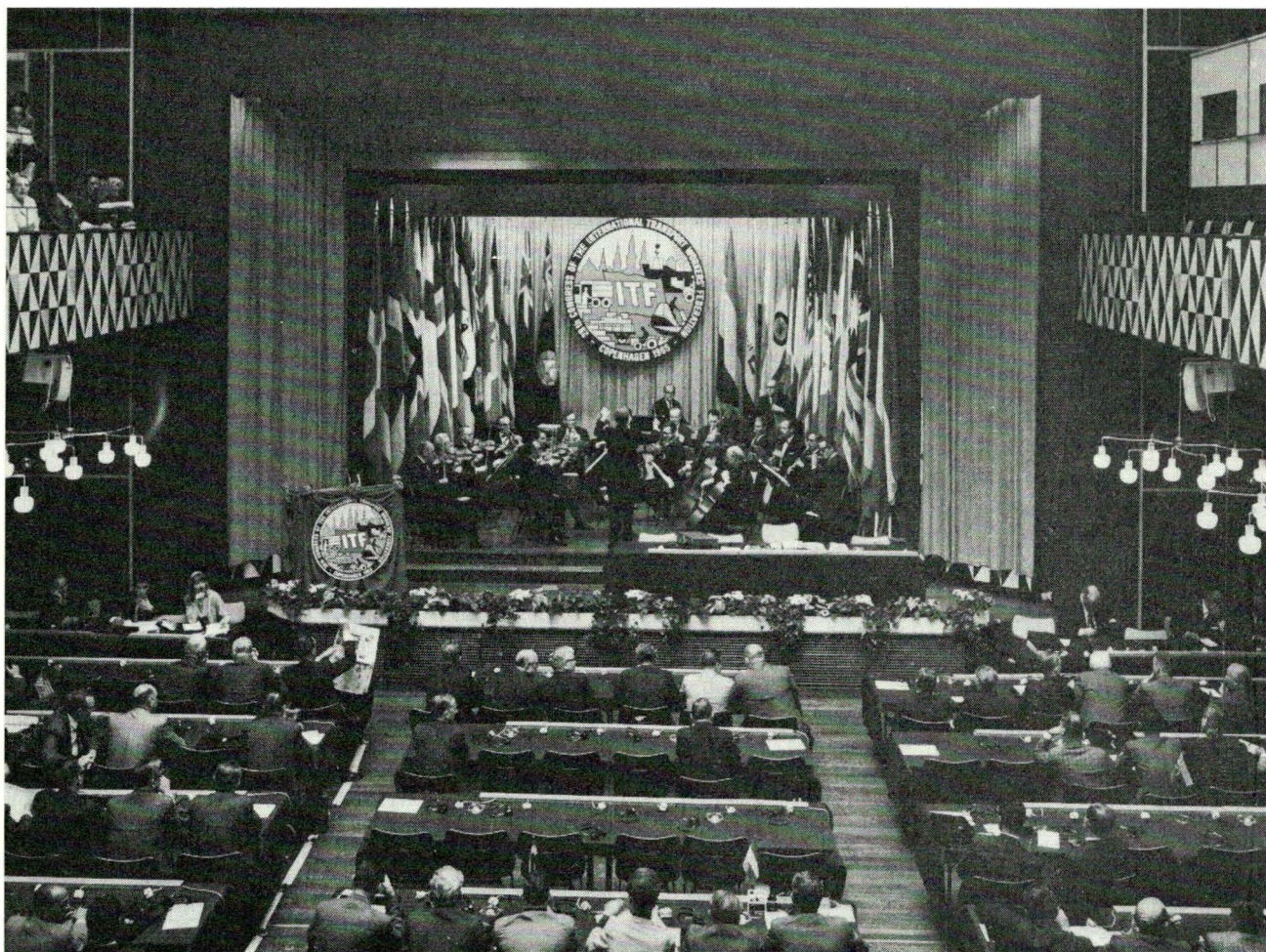
I samarbejdsudvalgsaftalen af 1964, som er indgået mellem Dansk Arbejdsgiverforening og LO, siges det i afsnit 2, formål og arbejdsopgaver:

»Det er samarbejdsudvalgets opgave at drøfte rationaliseringsforanstaltninger, ændringer og omlægninger af driften. Sådanne drøftelser skal finde sted i så god tid som muligt, før ændringerne iværksættes, og bør blandt andet omfatte en vurdering af de tekniske, økonomiske og menneskelige problemer. Tilsvarende forhold gælder ved eventuelle indskrænkninger af virksomhedens produktion. Ved større indskrænkninger eller omlægninger af virksomhedens drift skal samarbejdsudvalget i så god tid som muligt drøfte mulighederne for omplacering, omskoling eller lignende foranstaltninger for de arbejdere, der berøres af ændringerne.«

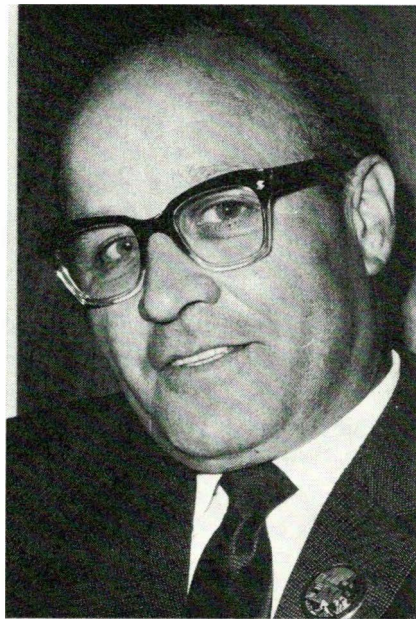
Aftalen er en ramme for det samarbejde, som bør være på enhver virksomhed, men selve samarbejdet kan kun etableres, såfremt begge parter har accepteret, at de på en række områder har fælles interesser. For at nå det bedst mulige resultat, såvel for de ansatte som for virksomhedens ledelse ved en rationalisering, ændring eller omlægning af driften, er det nødvendigt at drøfte problemerne i samarbejdsudvalget på så tidligt et tidspunkt som muligt og under alle omstændigheder før den endelige beslutning træffes.

Bent Åkjær.

ITF-kongressen



Fra kongressens festlige åbning



International Transportarbejder Forbunds 28. kongres er afsluttet efter en halv snes dages intensive møder mellem de enkelte fagsektioner i fællesskab og de sammes behandling af problemerne i interne møder.

I stedet for hollænderen P. de Vries, der ønskede at træde tilbage, valgtes med akklamation schweizeren H. Imhof til generalsekretær. Som ny præsident valgtes H. Düby, Schweiz, idet den hidtidige, Frank Cousins, er blevet udnævnt til minister i den engelske regering. I jernbanemandssektionen valgtes englænderen, S. Greene til præsident og E. Haudenschild til vicepræsident. Til sektionsskomiteen valgtes E. Greve Petersen som suppleant for E. Svensson, Sverige.

Til venstre den afgående generalsekretær P. de Vries og til højre den tiltrådte H. Imhof

Billede af Spanien

Af generalsekretæren for Det spanske Socialdemokrati i eksil

2

På Socialdemokratiets 29. kongres bragte generalsekretæren for det forbudte spanske Socialdemokrati, Rodolfo Llopis, en hilsen fra de landflygtige spanske socialdemokrater og dem, der blev tilbage for at fortsætte kampen mod Francos tyranni.

Med udgangspunkt i denne tale bringer vi nedenstående artikel, hvor Rodolfo Llopis tegner et klart og aktuelt billede af Franco-regimets Spanien.

Trods den løgnagtige propaganda Franco-regimet så rundhåndet sender til udlandet kan det ikke skjules, at regimet ikke blot er udslidt og udmattet, men at det heller ingen mulighed har for at forny sig i demokratisk retning, for hvordan kan et diktatur demokratisere sig uden at begå selvmord?

I Spanien taler ingen alvorligt om at forny regimet – tværtimod. Alle taler åbent om en efterfølger, selv de kræfter som var med i den frankistiske opstand i juli 1936. Man ser klart, at den katolske kirke, som har så stor magt i Spanien, vil frigøre sig fra frankismen, selv om den oprindelig var venlig over for Franco og erklærede, at hans militære opstand var et korstog.

Blandt det unge præsteskab, særlig i de baskiske provinser, er der flere, der kritiserer og fordømmer Franco. Man kan sige, at kirken, trofast mod sine traditioner, tænker på fremtiden og forsøger at placere sig i en god position. Man kan sige det samme om militæret, der tæller talrige som er misfornøjet med den skilsmisse, der eksisterer mellem folket og hæren. I dag ønsker de unge inden for militæret, som ikke har deltaget i borgerkrigen og heller ikke i undertrykkelsen, kun at udføre en upolitisk militæropgave, for at man ikke skal gøre dem medskyldige i frankismens ugerninger. De er ikke uvidende om, at så længe Spanien forbliver et diktatur, vil dørene til Atlantpagten forblive lukkede for spanierne, og dette takket være socialistiske regeringer i Europa.

En anden sektor af det spanske liv, som altid blindt har støttet regimet, er for øjeblikket meget misfornøjet: det industrielle borgerskab og godsejerne. Desuden er der en virkelig opposition især blandt det spanske socialistiske parti og de spanske samvirkende fagforbund UGT, som arbejder under jorden, og dertil kommer de studerende ved universiteterne, universitetslærerne og andre intellektuelle. Denne opposition har været mulig fordi arbejderklassen har givet det første eksempel med strejkerne. De har krævet fagforeningsfrihed, vel vidende, at der ikke findes nogen faglig frihed uden menneskelig frihed på andre områder. I Valencia er der for øjeblikket mere end 6000 metalarbej-

dere der strejker. For nogle uger siden var der 3000 metalarbejdere i Bilbao, som med held gennemførte en strejke.

De hemmelige fagforeninger har ingen midler, ingen fonds, ingen strejkekasse overhovedet, og strejkeaktionerne er en forbrydelse som straffeloven betragter som militært oprør og straffer strengt.

For at bedrage den internationale opinion taler det frankistiske regime i sin propaganda meget om regimets såkaldte liberalisering, men det er falsk. Det frankistiske regime forbliver et diktatur, et korrumpet, grusomt, forfærdeligt diktatur.

De spanske socialister, nogle under jorden i Spanien, andre i eksil er, trods lidelser, forfølgelser og store skuffelser, som alle har kendt gennem 26 års ulykke, forblevet tro mod de socialistiske idealer. Ingen fortryder, og når vi analyserer den aktuelle situation i Spanien, og når vi tænker på den katastrofale arv, som Franco-regimet efterlader, kommer vi til den dybe overbevisning, at Spanien for at genvinde friheden, for atter at kunne blive et sandt demokrati, mere end nogensinde har stærkt behov for socialistiske løsninger og socialistiske mennesker.

Spanien har behov for at indtage sin plads i Europa, men Europa har også behov for et demokratisk Spanien.

Rodolfo Llopis.

DANMARK ER EN GO

Når man erindrer sig den borgerlige oppositions jammer over den økonomiske udvikling i vort land, er det velgørende at se, hvorledes tingene bedømmes, når sagkundskaben udtaler sig. Professor, dr. polit. *Poul Winding* – den nye vismand, medlem af det økonomiske råd, har udtalt sig til Aarhus Stiftstidende om den økonomiske situation. Vi citerer nogle betydningsfulde afsnit:

»Danmark er en god forretning. Vort reelle nationalprodukt er årligt steget fem procent i gennemsnit siden 1958. Samtidig er ledigheden praktisk talt afskaffet, og der har kunnet trækkes arbejdskraft fra landbruget til industrien. Det er en præstation, som ligger på det vesteuropæiske gennemsnit.«

»Det er rigtigt, at vi har øget vor udenlandske gæld betragteligt i de sidste fem år. Men jeg tager det ikke

Tak for en god ferie

Lige kommet ind ad døren efter 14 dejlige feriedage på D.L.F.'s feriehjem på Røsnæs må jeg gribe pennen for at sige tak for disse fjorten dage, der hos min kone og mig har fyldt vore hjerter med stor taknemmelighed over for den forning, der har gjort det muligt for os nu for tredje gang at være sammen med – efter vor mening – de dejligste kammerater såvel inden som uden for jeres stand. Hvor er der dog skønt på den plet, hvor feriehjemmet ligger, og jeg forstår så godt den redaktør af Aalborg Stiftstidende, der for to år siden kunne fylde en hel side i sin avis med rosende omtale og fotos fra feriehjemmet. Og hvor er der dog hyggeligt indenfor murene. Man modtages med et hjerteligt og velment »velkommen«, og man hygger sig i hinandens selskab ved hvert eneste af de gode måltider, der faktisk er så gode, at man skrækslagen går på vægten den dag, man skal rejse hjem for at konstatere at have levet meget over evne rent kalorie-mæssigt.

Hvordan kan det nu være, at der er så rigeligt med plads på feriehjemmet i selve højsæsonen, at selv ikke lokomotivmænd kan få lov til at nyde det klenodie,

som feriehjemmet på Røsnæs må siges at være? Jo, det er vistnok de nye unge lokomotivfolk, der endnu ikke har fået øje for, at de ejer denne kønne plet af Danmarks jord, og det er de mange lokomotivmænd, der ikke har fundet ud af, at der her på Røsnæs udfoldes et kammeratskab, som ikke kan beskrives, men skal opleves. Når man efter ferien samler sine tanker om de gode dage, ja, så ser man igen for sig familierne Thomsen fra Hobro, Sørensen fra Aarhus, Møller fra Tønder, Nielsens fra Padborg, den herlige og glade Thillemann fra København. Alle familier der er et typisk udsnit af jævne og bramfri landsmænd. Og så må vi ikke glemme gamle Olsen fra Rødovre. Han er i sig selv en stor oplevelse, når han reciterer »Æblet« eller fortæller historien om Ulriksen. Ja, det er i sandhed herligt, at det er forundt også ikke-lokomotivfolk at få lov at holde sin ferie sammen med jer, og det vil forundre os begge indtil dommedag, at der er den mulighed.

Er det statussymbolet: at man har holdt ferie i Italien – ved Rhinen eller på Mallorca, der afholder de mange fra at holde sin ferie på sit eget ferieslot – eller

er det statussymbolet »egen bil«, der afholder jer fra det? Så kan jeg fortælle, at der findes en meget fin parkeringsplads lige udenfor døren, og der er et meget smukt opland at køre rundt i (det kan nås mellem måltiderne), så kan jeg oplyse jer om, at det er et meget større statussymbol. I ejer, men ikke kender – nemlig feriehjemmet på Røsnæs. Her kan I træffe jeres kammerater fra hele Danmark, og her glæder man sig i og over hinandens selskab. Der bliver hygget om en, lige fra det øjeblik økonomaen fru Olsen har budt velkommen og over Rita, Olga og Margit, der gør alt lige fra at gøre rent og pænt på værelserne til den smukke opdækning ved måltiderne. Og hvorfor ikke omtale pigerne i køkkenet, der virkeligt kan deres kram. Jo, jeg og min kone må oprigtigt sige tak for den oplevelse, vi nu har haft de sidste tre ferier, og det er vort håb, at der – trods vor opfordring til alle lokomotivfolkene – stadig må være plads til et par enkelte fremmede. Det virker altid hyggeligt at have gæster. Tak for en god ferie – på gensyn næste år.

De venligste hilsener fra
Esther og Emil Aislev,
København.

11

ORRETNING

som udtryk for, at vi har levet over evne. Vi har ikke brugt mere, end vi har tjent. Netto-investeringerne har vel været 35–40 milliarder samtidig, eller ti gange så meget som gældsforøgelsen. Det er ikke at leve over evne – vi skylder kun lidt hos købmanden – men for fornuftige indkøb. Og sammenlignet med nationalproduktet er gælden forholdsvis mindre. Før krigen var den 15 pct. af nationalproduktet, lige efter krigen 10 pct., medens den omkring 1960 godt nok var helt nede på een procent. Med de fire millioner, vi i dag skylder, er den 5–6 procent af nationalproduktet.«

»Den væsentligste grund til den sidste tids stramning er vel, at blev der givet los for udenlandske lån ville det øge efterspørgslen efter arbejdskraft. Og en sådan efterspørgsel kan vanskeligt imødekommes i øjeblikket. Vi har dog hørt om afskedigelser af for eksempel arbejdere ved kommunale anlægsarbejder, men i kon-

junktur-barometret for industrien er der da tillid til, at der kan beskæftiges flere. Det er kun en »sund« flytning af arbejdskraft – og hele stramningen af penge- og finanspolitikken er da kun udtryk for, at vi ikke kan få alting på en gang.«

»Med en totalopsparing på gennemsnitligt 6–8 milliarder om året, ser det da ikke dårligt ud.«

»Hvis befolkningen er tilbøjelig til at anvende for mange penge på privat forbrug, må staten skride ind for at skaffe penge til skoler, veje, hospitaler og så videre. Men spares der op, vil skatterne kunne sættes ned. Lige nu sker der en stramning af finans- og pengepolitikken, men jeg vil ikke kalde det for en hestekur, for vor levestandard stiger fortsat. Vi skal ikke pludselig spænde livremmen voldsomt ind. Vi kan blot ikke få lov til at spænde den så kraftigt ud, som vi har vænnet os til de sidste år.«

Forflyttelse af lokomotivmedhjælpere

Som det sikkert er de fleste af foreningens medlemmer bekendt, er der efterhånden sket dette, nemlig at samtlige lokomotivmedhjælperaspiranter antaget i 2. distrikt ved ansættelse som lokomotivmedhjælpere er blevet overført til 1. distrikt. Under hvilke omstændigheder disse forflytninger er sket, skal jeg ikke nævne her.

Det drejer sig om ialt ca. 60 mand minus 2 kolleger fra 1. hold, som forblev i Ålborg, samt de kolleger, der som følge af en truende forflyttelse til 1. distrikt eller efter denne, valgte at søge deres afsked fra D.S.B. af hensyn til deres familieliv. Størsteparten af de forflyttede er efterhånden blevet opsøgt i den københavnske nærtrafik uden udsigt til en snarlig tilbageflytning til det distrikt, hvorfra de kom.

Med hensyn til alle disse forflytninger kan det siges, at i hvert fald for 1. holds vedkommende ca. 20 mand, var det i strid med givne løfter ved antagelsen i Århus, thi det blev både fra foreningens side og fra 2. distrikt påpeget, at de nye uddannelsesregler for lokomotivmedhjælperaspiranter var skabt således, at man undgik de traditionelle forflytninger, man kendte tidligere, men hvad er sket i dag, tilstandene fra tidligere om igen, og hvis nogen af de implicerede i disse forflytninger i dag påpeger dette overfor de ansvarlige, er svaret dette: »Jamen sådan har det altid været!« som om dette løser problemet.

1. juli 1965 blev de sidste aspiranter forflyttet fra 2. til 1. distrikt, og et lille håb blev tændt, thi tre af de fra Jylland forflyttede lokomotivmedhjælpere blev efter ansøgning forflyttet til 2. distrikt, 2 til Århus og 1 til Ålborg, undertegnede er den ene.

Således skulle alt være vendt til det bedre, men hvad er sket, ingen af de tre forflyttede er i dag den 30. juli i 2. distrikt, det er kun på papiret, vi befinder os der, og intet er endnu oplyst os om, hvornår vi kommer af sted.

Hvad gør man så, man ser under »forflytninger« i ordre A, og der står, at ved enhver forflyttelse gives der vedkommende en skriftlig meddelelse om forflyttelsen og om, hvilken dag den skal iværksættes. Man læser videre og ser så, at for tog- og lokomotivpersonale gælder særlige regler, og i disse regler står intet

om, at disse to kategorier af ansatte ved D.S.B. ved en forflyttelse skal have oplyst, hvornår denne iværksættes.

For mig at se er dette en ganske urimelig forskelsbehandling af ansatte under samme arbejdsgiver, og jeg håber, at dette skæve forhold snarligt må blive revideret, tog- og lokomotivpersonalet er også mennesker, der ønsker et nogenlunde normalt familieliv.

I ordre A var der ingen oplysning at hente, så ringer jeg til »foreningen« og påtaler, at forflytningerne ikke er gennemført endnu, der lover man at se på forholdene.

En halv snes dage er nu gået siden opringningen til D.L.F., og intet er tilsyneladende sket; jeg beslutter så at ringe til 1. distrikt om sagen og opnår at blive henvist til at ringe til det ene kontor efter det andet, og ser i øjnene, at jeg ender, hvor jeg begyndte uden at være blevet synderligt klogere.

Hermed et ønske om klare og utvetydige regler om forflytninger for lokomotivpersonalet.

Lkmh. J. B. Olesen, Ar.

Med de nye uddannelsesreglers udformning og dermed anvendelsesmulighederne for den fremtidige lokomotivmand er der rimelig antagelse for, at forflytningernes antal vil blive langt færre end tidligere kendt, og at der fortrinsvis sker forflyttelse inden for eget distrikt, så længe

denne administrative opdeling endnu får lov at bestå.

Det er imidlertid klart, at de hidtidige lokomotivmænd, som efter forfremmelse må lade sig forflytte, skal have fortrinnsret til tilbageflytning om det ønskes. Det ville være urimeligt, om man ikke sikrede dem den rettighed, eftersom de alle har betydeligt flere år i statsbanernes tjeneste.

Gennem en række år har man i forbindelse med forfremmelse måtte flytte lokomotivmænd fra 2. distrikt til 1. distrikt, dels fordi man personalemæssigt ikke har kunnet klare trafikken uden denne tilgang, og dels fordi 2. distrikt stadigt har måttet nedskære styrken af lokomotivmænd forårsaget af trækraftomlægning og tilbagegang i transportmængderne.

Før man i 1. distrikt ved tilstrækkelig antagelse og uddannelse af lokomotivmedhjælperaspiranter får dækket et personalebehov, skal man ikke vente, at man får den forventede virkning af de nye uddannelsesregler og følgelig anvendelsesmuligheder.

Sluttelig kan vi erklære os enig i, at en meddelt forflyttelse bør effektueres snarest efter forflyttelsesdatoen. Kun mangel på overblik kan være årsag til det skete; men vi gør dog opmærksom på, at henvendelsen om, hvornår hjemflytningen gøres effektiv, er behandlet, og at du

DSB regnskab

Driftsindtægterne er i forhold til samme periode i fjor steget med 17,4 mill. kr., der fordeler sig således: Personbefordring 15,4 mill. kr., godsbefordring 0,4 mill. kr. og andre indtægter 1,6 mill. kr. Stigningen i personbefordringen hidrører

dels fra, at påsken i år faldt i april, medens den forrige år faldt i marts og dels fra takstændring pr. 15/5 1965.

Driftsudgifterne er steget med 23,5 mill. kr., hvoraf 21,5 mill. kr. skyldes lønstigninger samt ATP-ordning for tjenestemænd m.fl. med virkning fra 1/4 1964. Restbeløbet, 2,0 mill. kr., hidrører hovedsagelig fra stigning af OMS pr. 1/4 1965.

Statsbanernes driftsindtægter og driftsomkostninger m.v. i tidsrummet april-juni 1965 og en sammenligning med det tilsvarende tidsrum i 1964 (hele tusinder)

| | April-juni | | Afvigelser |
|---------------------------------|------------|---------|------------|
| | 1965 | 1964 | |
| Driftsindtægter | 210.513 | 193.074 | 17.439 |
| Driftsomkostninger | 211.082 | 187.593 | 23.489 |
| Driftsoverskud | ÷ 569 | 5.481 | ÷ 6.050 |
| Afskrivning | 13.380 | 12.150 | 1.230 |
| Forrentning | 25.110 | 23.340 | 1.770 |
| Statens tilskud til driften . . | 39.059 | 30.009 | 9.050 |

gennem en anden kollega, som er stedt i samme situation, må være bekendt med, at statsbanerne først kan lade det ske sammen med forventede omflytninger til september.

Red.

Til frimærkesamlerne

Danske Jernbaners Idræts- og Fritidsforbunds Filatelistklub starter for næste sæson sin udvalgs-cirkulation i september. Og da vi véd, at der blandt jernbanepersonalet findes mange frimærkesamlere, som søger bytte- og afsætningsmuligheder for deres dubletter, tilbyder klubben disse at deltage i udvalgs-cirkulationen. Klubben har for tiden 6 cirkulationskredse for hele landet, således at alle kan være med, hvor de end bor.

Klubben er medlem af og har kontakt med Fédération Internationale des Sociétés Artistiques et Intellectuelles de Cheminots (F.I.S.A.I.C.)'s Filatelistunion, der arrangerer internationale frimærkeudstillinger for jernbanepersonale, sidste gang i Mainz, Tyskland, med 200 udstillere fra 12 lande.

Alle, der er beskæftiget ved jernbanen, kan optages som medlemmer. Skriv til undertegnede, og alle oplysninger tilsendes omgående.

Johs. Christoffersen,
Rosenvangs Allé 20,
Århus C.

Udflugt

Struer afdeling kører aftentur til »Tambohus kro« torsdag den 26. august. Kl. 18,30 med bus fra banegården. Der bydes på det store kolde bord med varme retter + en øl og snaps, derefter dans til kl. 24,00.

Prisen bliver pr. deltager 10 kr. Pensionister indbydes venligst, og det er samme pris, men man må give besked senest den 23. august kl. 12,00 pr. telefon 5 06 12 eller til et bestyrelsesmedlem.

Festudvalget.

Jernbaneskolen

I efteråret afholdes kursus med påfølgende eksamen således:

Motorkursus I: 24. september–19. oktober med eksamen 20.–21. oktober.

Motorkursus II: 5.–23. november med eksamen 24.–25. november. *I Århus:* 1.–16. november med eksamen 17.–18. november.

Lokomotivmedhjælperkursus: 25. oktober–13. december med eksamen 14.–17. december.

PERSONALIA

Ansæt som lokomotivmedhjælpere pr. 1/8–65.

Lokomotivmedhjælperaspiranterne:
J. L. Mortensen, Århus, i København Gb.
A. O. H. Frederiksen, København Gb., i København Gb.
P. Poulsen, Århus, i Næstved.
S. P. Jensen, København Gb., i København Gb.
P. Krogh, København Gb., i København Gb.
O. Sørensen, København Gb., i København Gb.
B. L. Ohmeyer, København Gb., i København Gb.

Forfremmelse til elektrofører i 12. lkl. pr. 1/8–65.

Elektroførerne (10. lkl.):
E. F. Petersen, Enghave.
P. T. Christensen, Enghave.
A. C. E. Philipsen, Enghave.
P. Davidsen, Enghave.
H. Olsen, Enghave.
A. E. Hansen, Enghave.
V. Jensen, Enghave.
A. Nielsen, Enghave.
B. F. Christoffersen, Enghave.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1/8–65.

Lokomotivfører (12. lkl.):
H. Jensen, København Gb., til Århus.

Lokomotivmedhjælperne:
P. Rand, Roskilde, til Ålborg.
P. J. K. Holm, København Gb., til Roskilde.
O. Schram, Næstved, til Århus.

Afsked.

Lokomotivfører (15. lkl.):
H. C. Risager, Århus, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30/9–65).
R. P. Ditlevsen, København Gb., er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30/9–65).
K. Tegtmeyer, Struer, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31/10–65).
A. H. P. Madsen, Korsør, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31/10–65).

Lokomotivførerne (12. lkl.):
H. R. P. Lau, Nyborg, er afskediget efter ansøgning (31/7–65).

E. Laursen, Viborg, er afskediget på grund af svagelighed med pension (31/8–65).

L. P. T. Bendixen, Esbjerg, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31/10–65).

S. A. H. Nielsen, Helsingør, er afskediget efter ansøgning (30/9–65).

A. M. C. Axelsen, Århus, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31/10–65).

H. K. Pedersen, Kolding, (depotforstander) er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31/12–65).

Lokomotivmedhjælperaspirant:
P. E. F. Svensson, København Gb., er afskediget efter ansøgning (31/7–65).

Navneændring.

Lokomotivfører (12. lkl.):
A. F. Christensen, Helgoland, hedder nu A. Faurholm (3/6–65).

Påskønnelser.

Generaldirektoratet har udtalt sin bedste tak og påskønnelse over for lokomotivfører K. V. Jørgensen, Slagelse, i anledning af, at han den 9. april 1965 på Slagelse station ved særdeles god atgpågivenhed afværgede en faresituation.

*

Generaldirektoratet har udtalt sin bedste tak og påskønnelse over for lokomotivfører F. A. Knudsen, København Gb., i anledning af, at han den 13. marts 1965 mellem Borup og Viby Sj. ved særlig god atgpågivenhed har medvirket til at forminske følgerne af et uheld.

*

Generaldirektoratet har udtalt sin bedste tak og påskønnelse over for lokomotivfører A. Preisler, Roskilde, i anledning af, at han den 1. marts 1965 på Havdrup station ved god atgpågivenhed afværgede et uheld.

†

Pensioneret lokomotivfører Chr. A. Laursen, Lyrskovgade 32, 2. th., København V., født d. 28/12–1891, er afgået ved døden d. 16/7–65.

Pensioneret lokomotivfører Karl Rob. J. Olsen, Vølundsgade 20, 2. tv., København N., født d. 12/10–1884, er afgået ved døden d. 17/7–65.

DAMERNES DAG

apropos svinepuklen

Venter De invasion i sommerhuset, gælder det om at indrette sig rationelt – også kulinarisk set.

Fire voksne kan føre en glimrende tilværelse i fire dage på et eneste stykke kød, uden at nogle behøver at gå sultne fra bordet.

Køb en svinekam. Ikke bare et stykke, men en hel. Den måler næsten en meter og koster ca. 40 kr., hvis den er af den mellemstlanke type.

Atter hjemkommen deler De kødet i to lige store dele. Putter den ene halvdel i stegegryden og drysser den anden med et par håndfulde groft køkkensalt, hvormed den trækker to dage. Kom også salt på dagen efter.

Første dag serverer De stegt svinekam, ledsaget af agurkesalat eller rysteribs. Kog kartofler, så der er til næste dag.

Her laver De biksemad af resterne af stegen. Er der lidt langt mellem kødstykkerne, kalder De retten »hurra-biksemad«, hvilket vil sige, at man råber hurra, hver gang man finder et stykke kød! Læg eventuelt spejlæg på.

Tredie dag tages den saltede kam frem og koges i godt en time. Kødet skæres i skiver og serveres med hvid stuvning, smagt til med masser af frisk dild eller peberrod.

Resterne af den sprængte kam serveres fjerde dag som fyld i tarteletter eller lagt ind i en omelet med grøn salat ved siden af.

Prisen pro persona bliver 2.50 kr., hvilket må siges at være meget rimeligt. Men selvfølgelig – De kunne for de samme penge have lavet et par hundrede frikadeller. Det var blot blevet lidt mere ensformigt.

under læseluppen

Hånden på hjertet! Går De rundt med lidt dårlig samvittighed, fordi De aldrig får læst nogle af de mange bøger, der vrimler frem på bogmarkedet? Prisen

kan ikke være en hindring. Mange bøger er dyre, men lige så mange fås i billigbog-udgave og koster altså det samme som en biografbillet eller et par ugeblade. For tiden er den kendteste billigbog sandsynligvis »Fanny Hill«, som mange allerede har bragt hjem til bogreolen (9,85 kr.). I samme åbenhjertige – eller åbenmundede – stil findes SivHolms to bøger »Jeg – en kvinde« af dansk herkomst (6,75 kr.), der også nyder stor popularitet. De behøver ikke nødvendigvis at udsætte Dem for så skrap en kost, selv om De læser kvinde-bøger. Den danske forfatterinde Maria Marcus har skrevet en aldeles festlig roman »Kvindespejlet« (8,75 kr.) om kvindens mange funk-

tioner i nutidssamfundet, og det tør siges, at hun har spidset pennen godt, før hun gik i gang, men den er dyppet i rent blæk.

Vladimir Nabokov's »Lolita« (6,25 kr.) er en farlig og spændende roman, når man er kommet igennem de første kapitler. Det er ikke nogen ny bog, men har De ikke set filmen af samme navn, kan De sikre Dem et par meget underholdende timer i den fremmelige dames selskab.

En helt anden pigeskikkelse møder man i Herman Bangs »Tine« (4,25 kr.), men ikke mindre fængslende. Det er ikke decideret morskabslæsning, men får De først begyndt, slipper De ikke bogen før sidste blad.

For de unge



Der skal også i dag præsenteres et par modetips for den unge generation. Her er højhalset aftenfrakke af svært, hvidt satin, der gennemgået er tværsteppet. Under den en kulørt blondekjole. Materialet er satin schapira og Vorarlberger blonde, begge stoffer 100 pct. Trevira.

Gabardine er her anvendt til en strandkjole og er ideel til letforarbejdet sommertøj uden for. Materialet er gabardine lavettine af Trevira/Polynosic og frakken af Trevira med 33 pct. bomuld.

