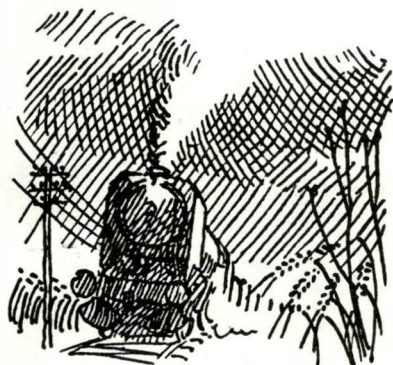


DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING



Nummer 2 – 20. januar 1965 – 65. årgang



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

20. JANUAR 1965 — 65. ÅRGANG

2

Indhold:

Samarbejdsviljen	2
Schweiz .. I Europas hjerte	4
Lad vognen stå og tag toget	6
Billedskrift på banegårde	7
Fjernstyring af tog	8
Fra medlemskredsen — Ensretterkursus — En svidende boomerang	10
Vise mænd støtter lønmodtagerne ..	12
Auto — ulykkesforsikring	13
Gösta Widing død	13
Personalia	14
Under DLF	14
Selvangivelsen	14
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.

Siden industrialiseringens barndom har bedriftsrådstanken været et ønske i fagbevægelsen for at opnå medindflydelse i virksomheden med henblik på at betrygge ansættelse og beskæftigelse og få rimelig andel i virksomhedens udbytte. Den dag i dag er vi dog lige langt fra tankens gennemførelse. Samarbejdsudvalgene er imidlertid et forsøg på indseende med virksomhedens drift. I begyndelsen gav arbejdet i disse udvalg vel ikke mange løfter for deres funktioner, men efterhånden er der alligevel nået positive resultater, og i mange virksomheder er samarbejdsudvalgene utvivlsomt nyttige organer, hvor man i gensidig forståelse søger tilvejebragt gavnlige foranstaltninger for at nå større produktivitet og at få arbejds- og lønmæssige gode forhold. Ja, udviklingen har vel videre ført til, at man ikke i fagbevægelsen i dag har noget særligt varmt ønske om at deltage i virksomhedens egentlige ledelse og tværtimod godtager arbejdsgiverens ret til ledelsen. Derimod søger man samarbejdsudvalgene udbygget, og på det private arbejdsmarked har man indgået en ny aftale om samarbejdsudvalgenes indhold og funktion. Bestræbelserne går på det stærkest mulige samarbejde.

Inden for staten søger tjenestemandorganisationerne også at engagere administrationen i det stærkest mulige samarbejde. Men der tales mere om samarbejdet, end det forekommer reelt. På adskillige områder kunne den administrative samarbejdsvilje gives mere håndfast udtryk. Til eksempel kan nævnes tilrettelægning af lokomotivpersonalets kørselsfordelinger. Et område, hvor der efter vor opfattelse med større vilje fra administrationens side kunne etableres et indgående samarbejde, idet vi mener, at repræsentanter fra lokomotivpersonalet skulle være med ved udarbejdelsen af nye kørselsfordelinger i stedet for forelæggelse til godkendelse, når de er udarbejdet. Vi mener, begge parter vil være tjent med denne tidlige kontakt. Personalet vil gerne have forståelse af nødvendigheden i en effektiv tilrettelægning af arbejdstiden og medvirke hertil, men mener samtidig, at de menneskelige problemer kan få bedre behandling ved fælles deltagelse i kørselsfordelingernes udarbejdelse, fremfor tovtrækkeriet under den nuværende form.

Lokomotivpersonalet har jo en meget ubekvem arbejdstid, og de meget forskelligt fordelte

arbejdstider og natroderiet bør tilgodeses, thi nok skal arbejdsfordelingen være effektiv, og der må præsteres kørsel, men tingene må sættes i det rette forhold, når arbejdsindsatsen vurderes.

Prisen for den ubekvemme arbejdstid bør da også være kortere gennemsnitlig arbejdstid end den almindelige. Der er mange problemer i forbindelse med denne ubekvemme arbejdstid, nogle kunne elimineres gennem fælles udarbejdelse af kørselsfordelingerne. Man finder personalet langt mere positivt indstillet med et sådant samarbejde. Og langt fra at ville »lede« efter gammel faglig ønsketænkning mener vi, at dette samarbejde bør komme i stand snarest.

Det er i øvrigt af allerstørste betydning for statsbanernes gode trivsel, at man fra administrationens side i god tid informerer de medansatte om ændringer, der får indflydelse på stationering og indskrænkning i arbejdsområder, så disse kan omstille sig til de ændrede forhold. Det kan nemlig ind imellem være svært at forstå mange af de trufne personalemæssige dispositioner uden egentlig kendskab til baggrunden for dem.

I aftalen om samarbejdsudvalg hedder det blandt andet, »at udvalget skal, hvis der blive tale om indskrænkninger eller omlægning i institutionens virksomhed, i så god tid som muligt behandle sådanne spørgsmål med det formål at gøre overgangen så lempelig som muligt for de deraf berørte personer i institutionen«. Heraf kunne man udlede, at de enkelte personalerepræsentanter efter eget skøn kan informere medlemsgrupperne. Imidlertid har en lang række af de i udvalget givne oplysninger fortrolig karakter, så det kan være svært ikke at komme i karambolage med dem, når der skal gives generel oplysning om tingenes tilstand. Derfor bør man, udover de aktuelle spørgsmåls behandling i udvalgene, finde en form for møder med de berørte personalegrupper landet over, hvor der gives grundig orientering om disse spørgsmål. Videre bør man regelmæssigt lave møder med personalegrupperne i de respektive tjenesteområder, hvor man kan drøfte daglige driftsmæssige problemer, som man, så vidt det forstås, med held har praktiseret et par gange inden for stationstjenestens område i København.

Ikke mindst i spørgsmålet om stationeringer er lokomotivpersonalet interesseret i den bedst mulige

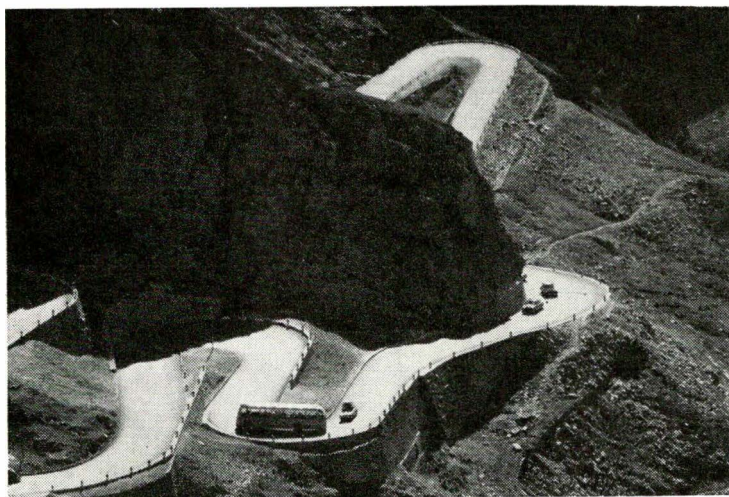
information. Et system, hvorefter antagelse og senere ansættelse finder sted ved det samme depot, lader sig vanskeligt praktisere ved en virksomhed af statsbanernes karakter, men mulighederne for, at omflytningerne kan finde sted i mindre grad, skulle være til stede, såfremt de driftsmæssige resultater ikke bliver ringere.

Uansøgte forflytninger bør kunne indskrænkes til det enkelte distrikts eget område.

Arbejdsomængden i 2. distrikt har medført betydelige indskrænkninger i det personalemæssige behov, og vi er tidligere gennem dette blad blevet orienteret om, at flere maskindepoter kan ventes nedlagt. Blandt andet dette førte til, at de unge lokomotivmedhjælpere efter to års uddannelse overflyttedes til 1. distrikt, hvor der var god brug for dem, noget en del af dem slet ikke var indstillet på, og konsekvensen af forflyttelsen eller udsigt dertil har fået nogle af dem til at tage afsked med statsbanerne, der har ofret to års uddannelse på dem til ingen nytte. Dette kunne være et eksempel på, at god orientering givet tidligst muligt formentlig kunne have sikret de unges forbliven i statsbanernes tjeneste eller have gjort dem klart, at det, der lå forude, ikke passede ind i deres interesser, og de måtte sige fra. Staten ville blive sparet for en del penge til uddannelsen.

Der kunne nævnes flere forhold, hvor information er tiltrængt, men det er først og fremmest en stærkere samarbejdsvilje, der efterlyses. Skulle der være muligheder herfor, efter at arbejdsmarkedets hovedorganisationer har indgået en ny aftale om samarbejdsudvalg? En aftale, som må medføre, at reglementet for statens samarbejdsudvalg gås efter i sømmene snarest muligt.

SCHWEIZ ... I EUROPAS



Som en uindtagelig fæstning har Schweiz ligget midt i Europa siden tidligste historiske tid. Landet har været en selvstændig republik siden Wilhelm Tell's dage – dengang Rütli-ednen blev svoret i 1291 – den ed der sikrede området omkring Vierwaldstättersøen evig frihed.

Schweiz statslige struktur kaldes derfor også et Edsforbund, og denne ejendommelige status svarer til landets særstilling blandt nationerne. Det højt udviklede erhvervsliv og dermed følgende velstand står i nøje forbindelse med den anseelse, de schweiziske produkter nyder i hele verden. Det er først og fremmest denne anseelse, som har givet landet den købekraft, der er nødvendig til indkøb af alle de varer, som ikke findes og heller ikke kan produceres i landet. Kun derfor har Schweiz kunnet blive et land med en befolkning på 5,4 millioner mennesker. Det havde aldrig kunnet lade sig gøre, hvis det alene havde været henvist til udbyttet af egen jord. Schweiz er rimeligvis det land i Europa – måske endda i hele verden – der er mest afhængigt af forbindelserne med omverdenen. I tilfælde af selvforsyning ville mindre end halvdelen af befolkningen kunne opretholde den nuværende levestandard.

Det er således af allerstørste vigtighed for Schweiz, at verden ligger åben både for mennesker og for varer, og at denne bevægelsesfrihed garanteres af de internationale politiske forhold – det er vigtigt, at der overalt hersker fred og retfærdighed mellem nationerne indbyrdes. Dertil har landet bidraget af egen kraft så godt det kunne ved principielt at bygge sine forbindelser med andre stater på sit politiske princip om den »evige neutralitet«.

Denne neutralitetstanke er vokset frem af edsfor-

bundets inderste væsen. Forbundet havde til opgave at forsvare sin eksistens mod fjendtlig indtrængen og blev derfor aldrig i stand til også at føre angrebskrige. Da man i 1515 alligevel forsøgte det, led forbundet et militært nederlag ved Marignano – og siden har man undgået enhver udenrigspolitisk risiko.

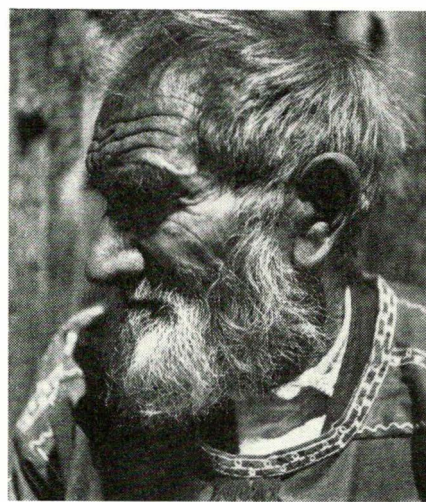
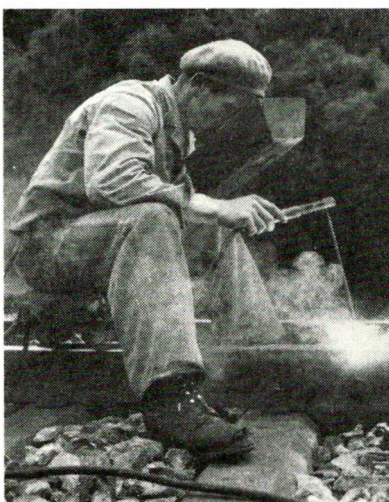
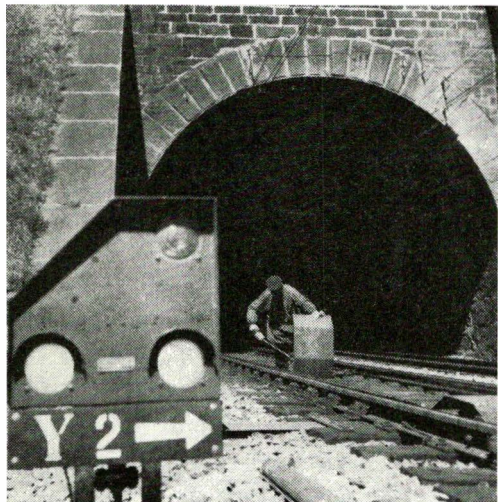
Trods den kendsgerning, at man i det lille Schweiz med kun godt 5 millioner indbyggere taler fire forskellige sprog (tysk, fransk, italiensk og rheto-romansk), er der i befolkningen en samhørighed, som er intet mindre end legendarisk – og det er så meget mere mærkeligt, fordi landet er opdelt i 25 kantoner og distrikter, der administreres hver for sig.

Der findes selvfølgelig en fælles regering sammensat af repræsentanter fra kantonerne, og under denne sorterer alle såkaldte fælles-anliggender som toldvæsen, militær, diplomati, telefonvæsen, post og telegraf, offentlige arbejder o.a., men lokale spørgsmål afgøres hver for sig – oftest ved folkeafstemninger. Man skulle også tro, at religiøse uoverensstemmelser kunne spille ind – ca. 60 pct. er protestanter og ca. 40 pct. er katolikker – men heller ikke det generer enigheden i mindste måde.

I forhold til landets opbygning og størrelse er samfærdselsmidlerne højt udviklet. Over 20 pct. af landet er utilgængeligt på grund af bjerge og højdedrag, men alligevel findes næsten 6000 km jernbane, der er 100 pct. elektrificeret – og vel at mærke helt selvforsynende med elektrisk kraft. Omkring 17000 km landevej af gennemgående høj standard – og desuden flodsejls og lufttrafik sørger for de øvrige forbindelser.

Anlæg af jernbaner og veje i et bjergrigt terræn, som det schweiziske kan naturligvis skaffe store pro-

HJERTE



blemer. Det kan i denne forbindelse være interessant at nævne, at tandhjulsbanen er opfundet i Schweiz og allerede i 1873 bestod sin prøve på bjerget Rigi ved Vierwaldstättersøen. Europas højeste jernbanestation ligger naturligvis også i Schweiz – den blev bygget i 1912 på Jungfraujoch 3457 m over havet. Det schweiziske jernbanenet gennemløber i alt 672 tunneler på en strækning af 308 km.

Bygning af veje og jernbaner er som sagt utrolig vanskelig. De rivende bjergstrømme, stejle bjergskrænter, dybe afgrunde, store terrænforskelle, hårde granitklipper og voldsomme stenscred gør det næsten umuligt at benytte akkordarbejde – langt det meste arbejde udføres på timeløn.

Det brede folk, der i så høj grad har været med til at skabe Schweiz nationalformue, får også stort udbytte af den. Det Internationale Arbejdsbureau (BIT) har offentliggjort oplysninger om fordelingen af leveomkostninger for arbejderfamilier i Europas forskellige lande. I de fleste lande sluger de nødvendige udgifter til mad, klæder og bolig en større del af arbejderne indtægter end i Schweiz. Belgien ligger på 89,7 pct., Sverige på 79 pct., medens det i Schweiz kun er godt 75 pct. D.v.s., at en arbejderfamilie i Schweiz har ca. en fjerdedel af indtægten tilovers til at dække andre behov end de mest elementære.

Den schweiziske arbejder nyder altså også godt af det høje boligniveau, der stort set er karakteristisk for landets levestandard. Boligerne er rummeligere og mere komfortable end i de fleste af Europas andre lande. Den gunstige fordeling af nationalindtægten og den private økonomis betydelige udgifter til sociale formål bevirker, at de offentlige byrder er lavere end i andre lande. Det spiller en afgørende rolle for den

direkte beskatning, der næppe overstiger ca. 10–15 pct. for en arbejderfamilies vedkommende. Men heller ikke de indirekte skatter er så høje, som f.eks. her i landet.

Takket være Schweiz manglende interesse i magt-politik har landet og dets indbyggere i tidens løb fået betroet mange internationale opgaver, f.eks. som præsidenter for internationale domstole, som sæde for Verdenspostforeningen, Verdenspresseforeningen, Det Internationale Bureau for Jernbanetrafik, Det Internationale Bureau for Åndsejendom og Folkeforbundet. Det var Henry Dunant, der grundlagde Internationalt Røde Kors som stadfæstedes ved Genferkonventionen i 1864 – og det er vel det mest betydningsfulde resultat af internationalt samarbejde. Selv under de to verdenskrige var Røde Kors en af menneskelighedens sidste bastioner – her opretholdt man de sidste forbindelser mellem de kæmpende stater – kontakter blev opretholdt og nye etableret på tværs af alle frontlinier og landegrænser og reddede utallige menneskeliv.

Schweiz har altid opfattet sin neutrale stilling som en særlig forpligtelse til solidaritet og humanitet – og det nyder næsten hele verden godt af – både nu og i fremtiden.

Med hensyn til den europæiske integration har den schweiziske præsident udtalt: »Enten vi opfatter det som en præstation eller en gave, er det en kendsgerning at den fredelige sameksistens af de folkestammer og sprogrupper, der udgør en stor del af Europa, inden for vore grænser på een gang er et mirakel og et eksempel til efterfølgelse. For os i hvert fald skal det også i fremtiden være et lysende forbillede for Europas opbygning«.

Jørgen Petersen.

Lad vognen stå og tag toget

siger amerikanerne

*De hundredetusinder af biler
i New York, Chicago og Los Angeles
kan ikke komme frem
for hinanden*

I USA er biltætheden nået op på sådanne højder i og omkring storbyerne, at man ikke kan regne med at nå frem til tiden med dette transportmiddel. Hvis man da i det hele taget kan køre et længere stykke uden at sidde fast i trafikkaos.

Årsagen ligger i, at adskillige byer er blevet alt for store, de har udviklet sig til forretningsmæssige metropoler med svimlende skyskrabere, tilsvarende grundpriser og alt for smalle gader. For at få en smule ro og hjemmeliv har amerikanerne i stadigt større omfang søgt ud til sovebyer eller bygget deres eget hus langt fra den hektiske storby og arbejdsstedet.

Og så er det, at bilerne til transporten frem og tilbage kommer ind i billedet. Efterhånden er der så mange vogne, at hvis man skulle have plads til dem for eksempel i New York, måtte halvdelen af skyskraberne her rives ned og erstattes med lige så mange parkerings-skyskrabere! Dette ligger altså sådan, at det ikke kan lade sig gøre. Anlæg af autobaner med nødvendige til- og frakørselsveje ville i New York også koste så eventyrlige summer, at man på forhånd har opgivet tanken.

Hvad gør nu de mange mennesker, som arbejder i New York og bor udenfor? De kører hjemmefra i deres bil til det nærmeste, offentlige trafikmiddel, der passer dem, stiller vognen her eller lader et familiemedlem køre den hjem – og tager videre med tog, som gennem tunneler føres ind til New York City. Et vældigt net af jernbanelinjer strækker sig ind mod bykernen og ender i to kæmpemæssige stationer i centrum.

Herfra tager man videre enten med U-bane eller bus og taxi – eller, som man gør i stadigt større omfang, begiver sig videre til fods gennem gaderne.

I Chicago, Amerikas næststørste by, er det også ganske umuligt at anlægge autobaner gennem centrum, men her har et privat jernbaneselskab, North Western Railway Company, øvet en indsats, som er blevet fulgt med opmærksomhed ikke alene i staterne, men også i udlandet. Selskabets væsentligste indtægter hid-

rørte og gør det vel stadig fra godstransporter over lange strækninger, men man driver også tre nærtrafiklinjer ind til Chicago. De gav et dundrende underskud, i 1956 var det 2,5 mill. dollar eller 15 cent i tilsætning pr. næse for de 16 millioner rejsende dette år.

Så kom en ny ledelse til, man byggede nye dieseltog i to etager, nedlagde stationer, som lå for tæt på hinanden, sparede personale ved pendulfart og rationaliserede i øvrigt på en sådan måde, at man vendte billedet til overskud. Selskabet råder nu over mere end 200 to-etages jernbanevogne, som hver rummer ca. 170 rejsende.

Her skal blot nævnes et par nyheder fra det succesrige North Western Comp. Vognen har indstigning på midten, og tre personer kan samtidig stige ind eller ud. Der er ingen askebægre eller affaldsbeholdere i vognene. Kæmpemæssige støvsugere klarer sagen. Køreplanen er tæt, farten stor, og togpersonalet kaster kun et blik på billetten.

A propos, billet. Jernbaneselskabet har siden sommeren 1962 ladet tilsende rejsende deres månedskort pr. post. Kortet kommer 3–4 dage før, det træder i kraft, og man kan betale det med check indtil den 10. i hver måned. Allerede seks måneder efter dette systems indførelse, havde 30 pct. af de »kortrejsende« indstillet sig på nyordningen, og nu er man oppe på en langt større mængde.

Los Angeles, storbyen på USAs vestkyst, kaldes også »bilernes Mekka«. Byen med dens 2,5 mill. indbyggere dækker et areal fra nord til syd på 80 km og fra vest til øst på 40 km. Her er areal til rådighed endnu, men vel nok kun i en stakket tid. Man har anlagt autobaner i fire etager over hinanden og med sindrige udfletninger af til- og frakørselsveje. Det skal spøgende være kaldt en omgang trafikspaghetti.

Men nu må der anlægges nye autobaner, og en mængde husejere, hovedsagelig i de dyre kvarterer som Beverly Hills, hvor filmstjerneborer, Santa Monica og Malibu har i protest dannet komiteer og går imod disse nyanlæg, som vil forstyrre roen, først med anlæggets spektakel og siden med trafikken. I San Francisco skal lignende komiteer have hindret bygningen af syv planlagte autobaner.

Selv om Amerikas storbyer nu er blevet så store, at de volder trafikproblemer, har såvel præsident Johnson som New Yorks overborgmester, Robert Wagner givet udtryk for, at fremtidens transportopgaver kun vil kunne løses gennem massetrafikmiddel, så de rigtige tog efter nye, tekniske konstruktioner synes stadig at have en fremtid, også overthere.

»Billedskrift« på banegårdene skal hjælpe de rejsende

— de europæiske jernbaner tænker på de ikke-sprogkyndige

Gennem de sidste fire år har Den Internationale Jernbaneunion (UIC) beskæftiget sig med at indføre et fælles billedsprog på jernbanestationerne, der skal henvise til stationernes forskellige former for passagerservice. For kort tid siden afholdtes i Nürnberg et fagligt møde om disse problemer, hvor det især var formålet at diskutere nye former for de såkaldte Pictogrammer.

Baggrunden for hele denne aktion, der omfatter de fleste europæiske jernbaneselskaber og også enkelte oversøiske, er det babyloniske virvar, der hersker rent sprogligt, efter at rejse- og turistlivet har udviklet sig så voldsomt siden sidste krig. Trods det tiltagende rejselev er der stadig et vældigt antal rejsende, der savner sprogkendskab.

På alle banegårde mellem Norge og f.eks. Sicilien ser man rådløse rejsende, der fortvivlet blader i lommeordbogen for at finde frem til, hvad de forskellige skilte i banegårdshallen eller på perronerne betyder – det er jo praktisk at kunne kende forskel på rejsegodsindlevering, hittegodskontor og dragerservice! ellers kan der ske de ejendommeligste og ikke lige morsomme forvekslinger. Det er nemlig heller ikke altid let at finde en lokal togtmand, der er tilstrækkelig dus med andre sprog.

Sprogvanskelighederne bliver naturligvis yderligere vanskelige, når den rejsende kommer til lande i mellemeuropa, der ikke engang bruger vort almindelige latinske alfabet – som det f.eks. er tilfældet i Grækenland, Bulgarien og visse dele af Jugoslavien m.m. – disse steder bruger man den såkaldte kyrilliske skrift.

Langt de fleste jernbaneselskaber har erkendt disse vanskeligheder og behovet for nye og effektive hjælpemidler. I et vist omfang begyndte man også at indføre billedtegn i de forskellige lande på

banegårdene – men det var for land til land helt forskellige symboler og udtryksformer man benyttede – og det løste jo kun delvis problemet. I 1962 udskrev UIC derfor en international konkurrence, for at finde frem til ensartede billedtegn, der kunne tilfredsstille alle medlemmer af forbundet. De forskellige forslag blev samlet i brochurer og fik »karakterer« fra forbundets dommerkomité.

Disse forslag enedes man i godt en snes tilfælde om – det drejede sig bl.a. om tegn for toiletter, oplysning, billetkontorer, pladsbestilling, hittegodskontor, dragerservice, bagageindlevering, opbevaring, postkontor, telegram, telefonautomater, buffet og restaurant, pengeveksling, drikkevand og flere andre.

Man søgte også at finde frem til Pictogrammer for politi, frisør og bad, apotek, sygehjælp, sove- og liggevognskontor, told, ventesal, daghotel o.l.

Hvis denne nye billedskrift skal få succes, er det en uomgængelig nødvendighed, at den er absolut ensartet overalt i unionens medlemslande – eller i hvert fald kun har ganske små afvigelser – og det skal være sorte tegn på hvid bund for at gøre dem så lette at se som muligt.

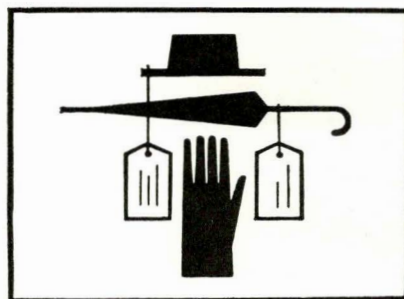
Indtil nu har man opnået det glædelige resultat, at ikke alene UIC-medlemslandene er enige om en lang række af disse internationale billedtegn, men de er også i mange henseender blevet godtaget af en række østeuropæiske lande, der er sammensluttet i en særlig organisation.

Det skal blive spændende at se, om dette jernbaneinitiativ bliver fulgt op af busselskaber, luftfart, skibstrafik og andre trafikskelskaber. I sandhedens interesse må det her nævnes, at landevejskiltningen rent internationalt er nået – allerede forlængst – et langt skridt videre i en fælles billedskrift. Men der har naturligvis også været helt anderledes sikkerhedsmæssige krav at opfylde.

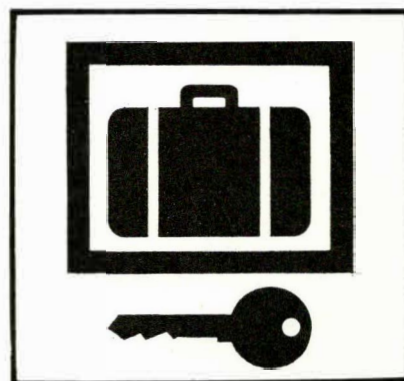
I hvert fald er det en glædelig kendsgerning, at de europæiske jernbaneselskaber har gjort en energisk indsats for både at fremme rejselevets lettelser og for at skabe en – ganske vist kun i mindre målestok – bedre forståelse mellem landenes rejsende publikum.

Fra Finland til Tyrkiet – fra Skotland til Portugal – over alle lande- og sproggrænser vil de nye »billedtegn« skabe lettere rejseforhold for Europas folk.

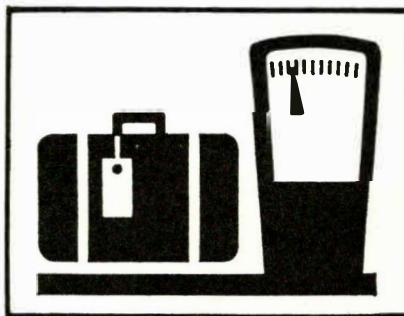
Jørgen Petersen.



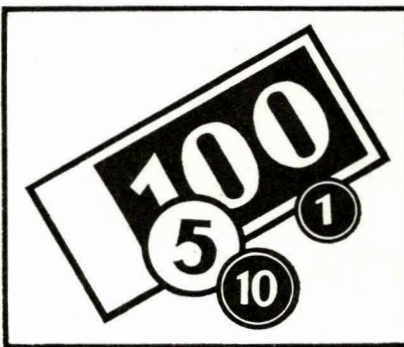
KONTOR FOR FUNDNE SAGER



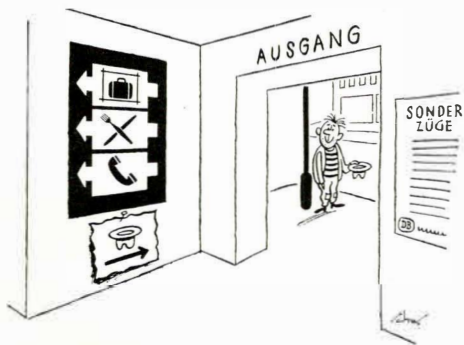
AFLÅST GARDEROBESKAB

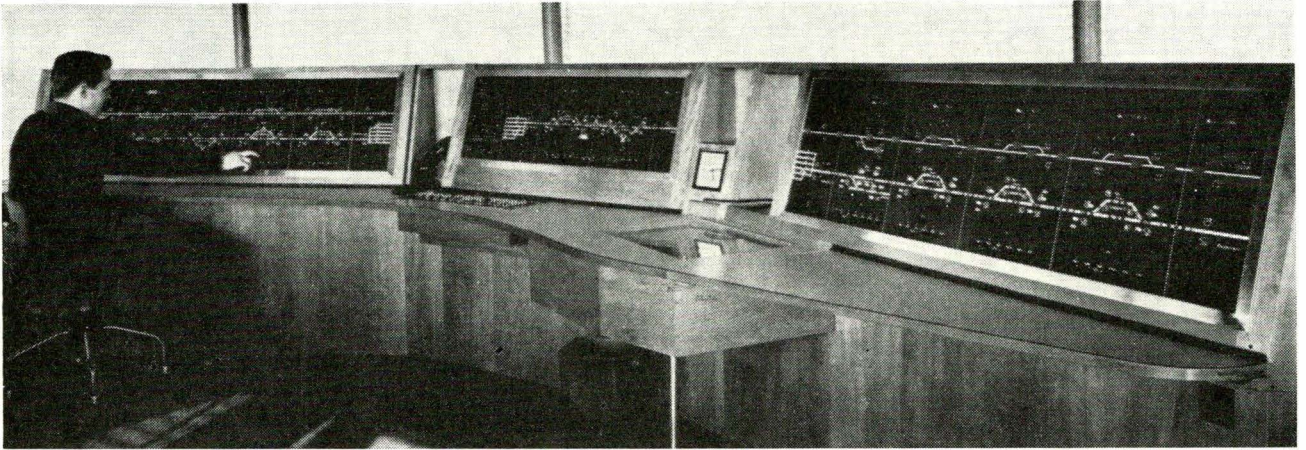


REJSEGODSEKSPEDITION

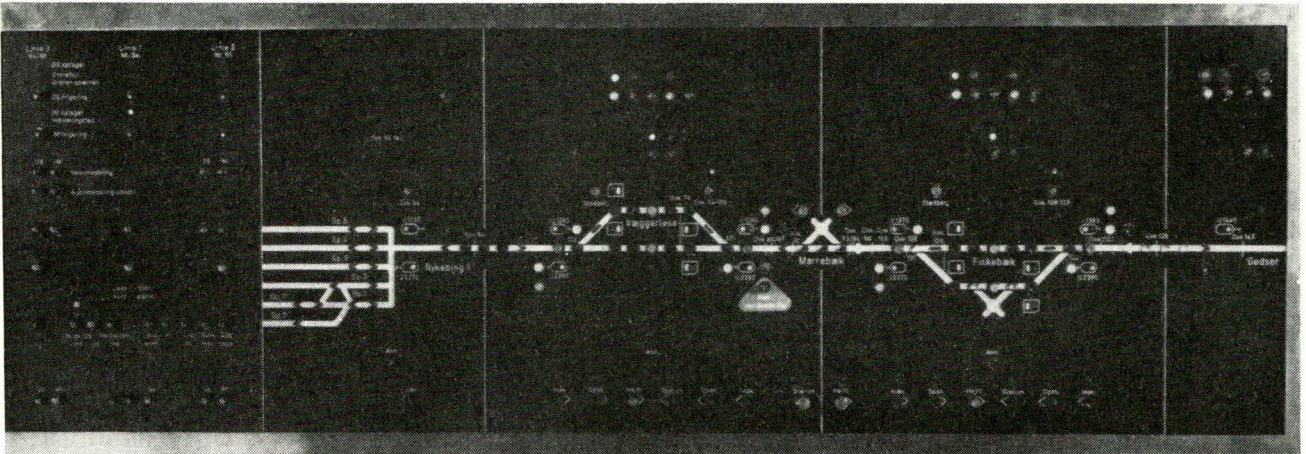


PENGEVEKSLING





1

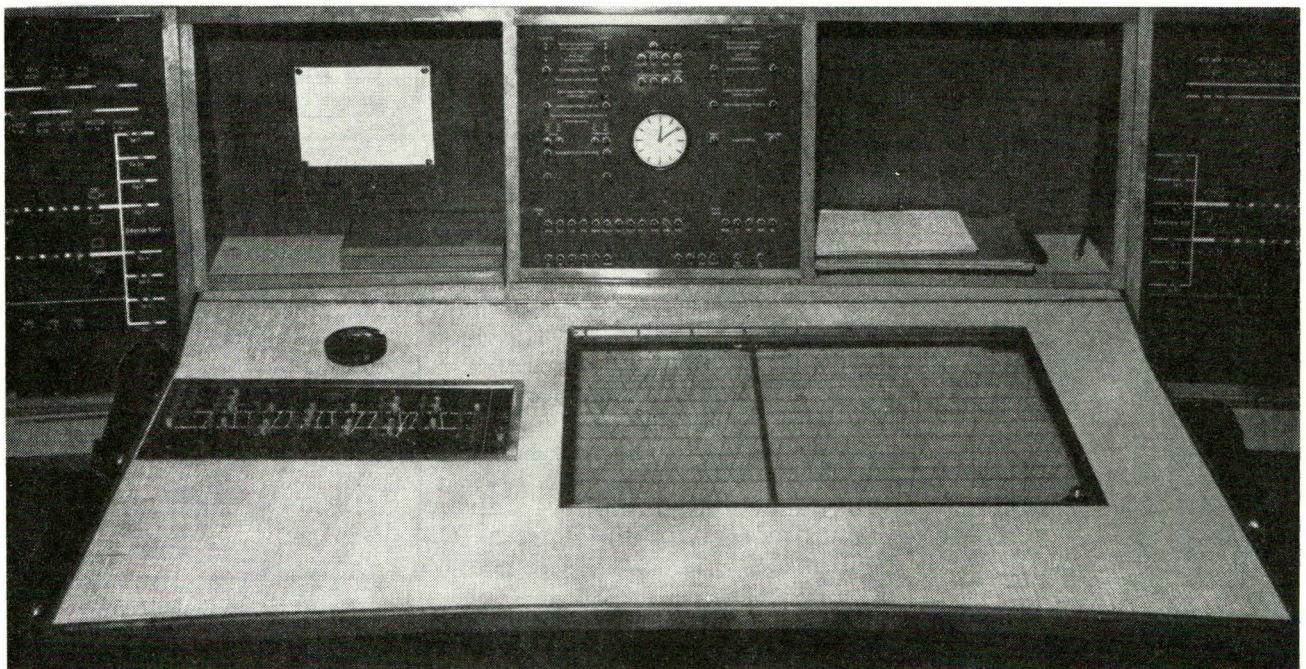


2

1. Fjernstyringscentralen i Nykøbing F

2. FC Nykøbing F, strækningen NF-Ge

3. Togtidsskriveren i FC Nykøbing F



3

Fjernstyring af tog

Den automatisering af signalsystemet, som finder sted ved jernbanerne i vor tid, er en dyd af nødvendigheden. Man kan sige, at den tager sigte på sikrere, hurtigere og billigere togfremførsel.

I forhold til andre trafikmidler er jernbanerne en relativt sikker transportformidler, men jernbanestyrelserne arbejder fortsat på den største opnåelige sikkerhedsmargin, men må dog til enhver tid tage de økonomiske forudsætninger i betragtning.

Det er videre nødvendigt, for at konkurrere med andre trafikforetagender til lands, vands og i luften, at rejsetiden bliver kortest mulig og under komfortable forhold.

I samme forbindelse er det nødvendigt at gøre driften så billig som muligt uden forringelse af kvaliteterne i de nævnte punkter.

Varetagelsen af signal- og sikkerhedssystemet har ved den manuelle betjening af anlæggene krævet et relativt stort personale og dermed lønudgifter, som jernbanestyrelserne har været meget interesseret i at få bragt ned. Det er lønudgiften, der tynger jernbanernes regnskaber hårdest, og det vil derfor være her, man skal kunne skaffe de største besparelser gennem rationalisering af driftsapparatet ved blandt andet automatisering af signalsystemet.

Danske Statsbaner har også koncentreret sig stærkt om en sådan automatisering. Principielt har man stillet sig det mål at dele alle hovedbaner op i strækningssafsnit, som fra et centralt sted får betjent samtlige signaler for togs førelse over strækningen i det pågældende afsnit. F.eks. er hovedbanen Ng H-Fredericia styret fra fjernstyringscentralen (FC) i Odense. Sidebanernes signalsystem vil også undergå ændringer i samme retning, men der bliver dog tale om en mere enkel udformning under hensyn til den mindre trafikintensitet, der her er tale om.

I Nykøbing Falster har man senest ibrugtaget en stor fjernsynscentral, som dækker et strækningssafsnit fra Vordingborg til Rødby Færge samt Nykøbing F til Gedser. Anlægget omfatter 11 understationer, og døgnet rundt er der én mand til betjening af hele dette anlæg, hvortil kommer én for betjening af selve Nykøbing F. Dette har medført betydelig personalebesparelse på understationerne med følgende nedgang i lønudgiften.

På strækningen Vordingborg-Rødby F kan toggangen forløbe automatisk på grundlag af en række magasinerede ordrer i fjernstyringscentralen, og på lys-tavler kan den vagthavende hele tiden følge togenes passage over strækningssafsnittet, som FC dækker. Der kan f.eks. finde samtidig indkørsel sted på en understation, et forhold stærkt afvigende fra det, man har kendt tidligere for indkørsel til stationer på enkeltsporet bane.

Såfremt forholdene nødvendiggør det, kan »automatiken« kobles fra, hvorefter den vagthavende kan tage de ordrer tilbage, som han har fodret en understation med og fået magasineret dér.

FC hører ikke til den sikrede del i systemet, medens derimod strækningssafsnittet i øvrigt er sikret på en sådan måde, at en hvilken som helst fejl i systemet vil få alle signaler til at gå i stopstilling. Man har også sikret sig for utilsigtede indgreb fra menneskelig side ved at plombere alt, også i fjernstyringscentralen.

I FC findes en togtidsskriver, som angiver tiderne for et togs passage over strækningssafsnittet, den erstatter med andre ord togtjournalen, den vagthavende ellers må føre. Fjernskriversystemet er centralen også udstyret med.

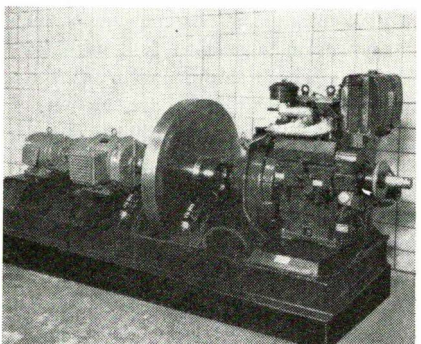
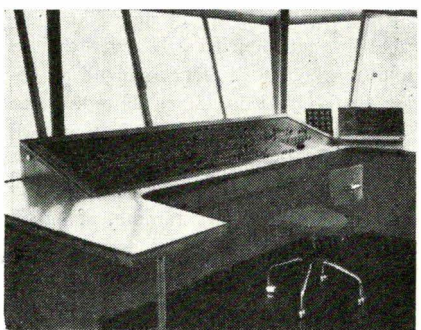
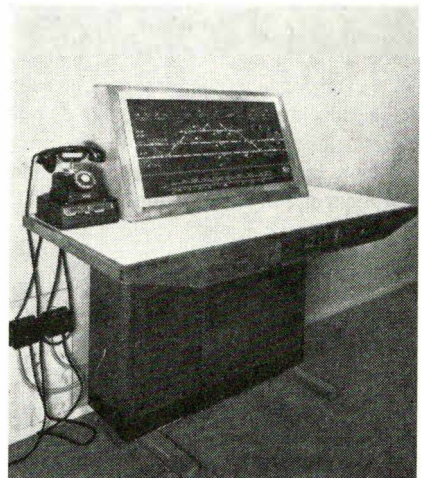
Det er et ansvarsfuldt arbejde, der pålægges den vagthavende på en sådan central, men hjælpemidlerne er også udmærkede. Problemløst er arbejdet imidlertid langt fra, og et specielt problem har man i forholdet til banetjenestens personale. Der skal være den nøjeste kontakt med disse folks færden på strækningen, og det kræver den største omhyggelighed fra vagthavendes side at følge med i dette. F.eks. kan en troljes vægt ikke altid påvirke en »signalkontakt«, så man kan følge den, der må da telefonisk kontakt til for at være a jour med situationen.

Hele systemet bygger på elektrisk strømtilførsel fra de store landsdelselektricitetsværker, og en strømafbrydelse her får betydeligt uheldige virkninger for FC's betjening. For at modvirke dette er der i FC opstillet et nødelektricitetsværk, som automatisk »falder ind« og skaffer strøm. Den elektriske nødgenerator trækkes af en dieselmotor, men i den tid dieselmotoren er om at starte op, leveres energien til nødgeneratoren af et stort svinghjul, der til stadighed løber rundt trukket af en lille elektromotor. På den måde har man sikret sig, at et sporskifte,

der er under omstilling, helt bliver omstillet, indtil dieselmotoren er kommet i gang.

De økonomiske forhold med begrænsning af statens anlægsudgifter har været en svær hindring for fjernstyringsprogrammets hurtige gennemførelse, og det er beklageligt, at et program med så stor rentabilitetsvirkende investering må serveres i små bidder på grund af denne tilbageholdenhed. Det er en politisk pris.

4. Centralapparat for en understation
5. Nykøbing F lokal styring
6. Nødaggregatet



4

5

6

Ensretterkursus.

Efter at have læst Juul Madsens indlæg i DLT no. 22 er jeg kommet til følgende betragtninger: I den strukturændringens tid, der finder sted i menneskehedens livsvaner og anskuelser, skal man ikke prøve at gøre forsøg på at bremse oppositionstrangen, eller bedre, den lille revolutionsdævel op, som findes i de fleste af os mennesker, og slet ikke mane dem til at holde bøtte overfor en tillidsmand, hvis han ikke i forvejen har været på dette Ensretterkursus, som Juul Madsen kalder sit indlæg for, for det er vel nok derhen Juul Madsen vil.

Jeg syntes interessen for organisationsarbejdet og oplysningsarbejdet her, som udenfor, er levende, og det er ethvert menneskets pligt, og ret til, på værdig måde at sætte sig i opposition til dem, der røgter opgaverne, hvis man kvæler denne udfoldelse på forhånd, dør demokratiet, så er det, om tillidsmandens nerver er stærke nok til at tage sig af de brydninger, som sjælden bunder ret dybt, og de nøgterne sjæle har dog sin egen vurdering af tingene.

Jeg ved ikke om Juul Madsen kan huske de manglekantede politiske møder, i gamle dage, der gik forud for et folketingsvalg? hvor repræsentanterne for de forskellige partier kunne stå en hel aften og skælde hinanden ud til stor morskab for vælgerne, der sad nede i salen, hver for sig gjorde de alt for at ensrette hele salen, de brugte hele talerteknikkens alfabet for at henrive alle hver på sin måde, men når vælgerne kom ud på gaden, så fandt de dog deres stæsted.

Næ – Juul Madsen, vi må klynge os til den forfatning vi har, og som de fleste af os holder af, og værner om, selv om der så falder en skramme, af og til, til en tillidsmand. Se på vor rigsdag, hvor partierne sloges den ene dag efter den anden i denne tid. Jeg tror ikke på, at nogen af disse mennesker derinde er så underudviklede, at de kunne trænge til at komme på et ensretterkursus.. Oppositionstrangen skal til fuld udfoldelse for det virker befordrene til øget aktivitet og respekt i tillidsmandselementet.

I mine mange år som tillidsmand, for en stor forening, først i et direkte demokrati, senere i et indirekte demokrati har jeg lært meget. Det har lært mig, at tillidsmændene i et indirekte demokrati har et meget stort ansvar, og det ligger i kongressen eller repræsentantskabet, om man vil, knap så stort i foreningerne

eller afdelingerne, som du mener. Det har lært mig, at de fleste valgte tillidsmænd er rekrutteret fra opponenterne i generalforsamlingerne, hvor de har rejst en stemning, som har gjort dem til kandidater, og som regel bliver de gode medarbejder, når de først får problemerne helt ind på livet, og mange af dem skal forsvare ting med skyts, de selv brugte, da de sad nede i salen og løftede pegefingeren. Jeg har lært, at det ikke altid er flertallet, der har retten, selv om Juul Madsen ikke kan lide denne sætning, og det er der måske flere end ham, der ikke kan; men jo større en forening er, jo vanskeligere er det at træffe beslutninger, for helhedens skyld, derfor det indirekte demokrati, vel hvilende på gældende lov.

I hele Juul Madsens indlæg, som for mig er affattet i et noget forvirret sprog, som man kunne forvente skrevet af en ung mand i pubertetsalderen, og hvor han har brugt hele malerkunstens og lægevidenskabens billeder for at fortolke sine tanker langs den røde tråd om de formastelige underudviklede, som han kalder »de negativitetens forkæmpere«. Men hvad! – er det glæden ved at se sig selv i spejlet? eller er det evnen til at beherske omverdenen, der overstiger evnen til at beherske sig selv? Men indlægget virker diskriminerende på mig, og får mig til at tænke på, da ministerpræsident Khrustjov hamrede sin sko, over for vestens lande, i pulten på FN's generalforsamling for nogle år siden, det måtte virke diskriminerende over for hans eget land, i vestens øjne.

A. C. Fricke.

En svidende boomerang

Og brænder kun hjertet for sandhed og ret, skal tiden nok vise, vi tænkte ej slet.

Grundtvig.

Intet kan give et mere forvrænget billede af problemstillingen i en løbende diskussion end det, at man betragter sit eget lille Jeg som menneskehedens midtpunkt og kun ser alle de store og små problemer ud fra deres forhold til dette bestemte punkt. Det kan ikke undgås, at en sådan betragtningsskema giver et fuldstændig falsk perspektiv, som kvæler al fremgang og kun bringer stagnation.

De synspunkter, man laver sig ud fra dette punkt, kan kun blive egoistiske og en fordrejning af selv de mest indlysende kendsgerninger.

Jeg synes, indsenderen af ovenstående

indlæg skulle have sparet sig anstrengelserne med udformningen af sidste afsnit. Det stempler nemlig personen. Min artikel er jo efter *hans* opfattelse affattet på »et noget forvirret sprog, som man kunne forvente skrevet af en ung mand i pubertetsalderen«. Denne karakteristik fortæller i hvert fald nogenlunde begavede mennesker, når de læser de efterfølgende udgydelser, at Frickes litterære ballast er forsvindende lille.

Ved at stille sig op som dommer overfor mig i stilistisk behandling af det danske sprog, kaster han endvidere, uden at vide det, en boomerang, som vender tilbage til ham selv med et brag; for derved afsløres alle de temmelig grove forsynelser mod de mest enkle sprogmæssige regler for forståelig sætningsopbygning, som han gør sig skyldig i i sit indlæg. Hvis jeg ikke var blevet tvunget til det, skulle jeg nok have ladet være at gøre opmærksom herpå.

Når han så samtidig bygger sine tirader op på en besynderlig blanding af uvedkommende ting, som ikke har noget som helst med indholdet af min artikel at gøre, skylder han så sandelig at bevise overfor Dansk Lokomotiv Tidendes læsere, at *han* i både åndelig og sproglig henseende er vokset ud over pubertetsalderen.

Ikke eet eneste sted prøver Fricke at pille nogle af mine fremførte synspunkter ud af artiklen til opbyggende behandling til glæde for bladets læsere. Det må de dog have krav på. De må med rette kunne forvente af en mand, der starter et angreb, at han formår at holde sig til det, sagen drejer sig om. Men her knirker det gevaldigt. De må i stedet nøjes med en sammenbrygget cocktail bestående af ingredienser som folketingsvalg, taleteknik, forfatning, rigsdag, direkte og indirekte demokrati samt for at gøre den helt berusende, Khrustjovs hamrende sko i FN. Det er simpelthen for dårligt. Alle disse emner ville hver for sig egne sig udmærket for særskilt behandling i Dansk Lokomotiv Tidende, og jeg er overbevist om, at redaktionen med glæde og taknemlighed ville modtage sådanne bidrag, hvis de vel at mærke havde noget at sige medlemmerne.

Vil man endelig bruge disse emner for at understrege eller underbygge et eller andet i en diskussion, må man bruge dem i relation til det, der er under debat. Det gør Fricke ikke. Han påviser heller ikke eet eneste sted, hvori mine betragtninger

er forkerte eller direkte urigtige. I stedet pådutter han mig så mange forskellige meninger, jeg ikke har og heller aldrig har givet udtryk for, at man må have lov at spørge, om det er evnen til at beherske omverdenen, der overstiger evnen til at beherske sig selv, der har spillet ham et puds.

Hvor og hvornår har jeg skrevet eller sagt:

at man skal gøre forsøg på at bremse oppositionstrangen?

at man skal mane medlemmerne til at holde bøtte overfor en tillidsmand?

at ethvert menneske ikke har pligt og ret til på værdig måde at sætte sig i opposition til dem, der røgter opgaverne?

at man skal kvæle denne udfoldelse?

at man ikke skal værne forfatningen?

at oppositionstrangen ikke virker befordrende på aktiviteten i tillidsmandselementet?

at tillidsmændene ikke har et stort ansvar ved kongresbeslutninger?

at afdelingerne skulle have næsten samme myndighed som kongressen?

Jeg gentager. Hvor og hvornår har jeg skrevet eller sagt alt dette? Jeg skal gerne hjælpe Fricke med svaret: ALDRIG!!!

Alle disse påstande er opdigtede usandheder, som stiller Frickes argumentationer i et beklageligt og noget uheldigt lys.

Hvad jeg har skrevet om afdelingerne er så indlysende kendsgerninger, at det simpelthen er ubegribeligt, at Fricke ikke kan forstå det.

Jeg skrev, at afdelingerne trods alt er det fundament, hovedbestyrelsen bygger på. Er det da ikke rigtigt? Jeg kunne da ellers godt lide at vide, hvad den ellers skulle bygge på.

Jeg skrev endvidere, at det er afdelingerne, der bærer organisationen. Ikke et eneste jordisk menneske, uden Fricke, vil da vist modsige mig heri. For var der ingen afdelinger eller medlemmer, var der heller ingen organisation.

Så skrev jeg, at det er arbejdet i afdelingerne, der er afgørende for, om organisationen skal være stærk eller svag. Mine efterfølgende betragtninger om begivenhederne i Randers underbygger da vist nogenlunde tydeligt rigtigheden af denne påstand. Hvis medlemmerne teede sig sådan i mange andre afdelinger, er det udiskutabelt, at organisationen ville blive svag. Men hvis afdelingens medlemmer derimod indser, at det eneste virksomme middel mod disse opløsende tendenser er

oplysning og atter oplysning, så skaber de gennem deres arbejde i afdelingen en stærk organisation.

Fricke glemmer aldrig nogensinde ved en eneste given lejlighed at gøre opmærksom på, hvilken stor forening han er tillidsmand for. Denne evindelige gentagelse får efterhånden i hans mund en lige så sprukken klang som en gammel His Master's Voice. Det er muligt, der er nogen, der lader sig imponere, hver gang han fortæller, han er tillidsmand for en så og så stor forening. Men vi er uendelig mange, der simpelthen nægter at lade os imponere vel vidende, at der ikke er nogen naturlov, der siger, at forstanden vokser proportionalt med en forenings størrelse.

Når han nu igen fremhæver dette i forbindelse med en omtale af al den lærdom, han, som tillidsmand for denne store forening, har fået om det meget store ansvar, der i det indirekte demokrati ligger i kongressen og repræsentantskabet, kunne jeg som tillidsmand for en meget beskeden afdeling på ca. 100 medlemmer godt tænke mig at vide, hvori forskellen ligger i det ansvar tillidsmændene i hans brugsforening har overfor repræsentantskabet, og det ansvar tillidsmændene i Dansk Lokomotivmands Forening har overfor kongressen. Jeg kunne også godt lide at vide, hvori forskellen ligger mellem det indirekte demokrati, der udøves gennem Dansk Lokomotivmands Forenings kongresser, og det indirekte demokrati, der udøves gennem brugsforeningens repræsentantskab.

Når jeg er så nysgerrig på dette punkt, er det fordi, han spalter sindet, når han betragter disse to foreninger. Der er en så dyb afgrund imellem, det han skriver, og det han praktiserer, at virkelig demokratisk sindede mennesker må betvivle, at hans demokratiske livsanskuelse er særlig rodfæstet i bevidstheden.

Hvilende på gældende lov har kongressen eller repræsentantskabet et meget stort ansvar, fordi det er vanskeligere at træffe beslutninger for helheden jo større en forening er, skriver Fricke.

Jamen hvorfor efterlever han så ikke selv disse smukke idealer, når det drejer sig om Dansk Lokomotivmands Forening?

Efter en kongresbeslutning i 1962 om ombygning af feriehuset nægtede Fricke simpelthen at acceptere den afgørelse et flertal af kongressens ansvarsbevidste tillidsmænd havde truffet, selv om der i foreningens love § 10 udtrykkelig

står: »Kongressen er foreningens højeste besluttede myndighed i alle anliggender.«

Skønt denne kongresbeslutning blev vedtaget på fuldt ud demokratisk vis og hvilede på gældende lov, startede Fricke alligevel en heftig agitation, hvor brugsforeningens byggerier selvfølgelig fik en central placering. Fra repertoireet strøede han endvidere om sig med en lang række juridiske paragrafer, som ingen havde mulighed for at efterforske. Men ved hjælp af disse kneb bildte han medlemmerne ind, at det var en forbrydelse, hovedbestyrelsen var ved at begå. Skidt med midlerne bare hensigten nås. Men hvor var mon i hele denne agitation al den lærdom henne, som Fricke vil bilde os ind, han, som tillidsmand for en stor forening, har fået om indirekte demokrati?

Hvis det er interessen for denne form for oplysningsarbejde og organisationsarbejde, han vil kalde levende, så forstår jeg så godt, at min artikel har virket diskriminerende på ham. Ellers forstår jeg det ikke, og det tror jeg faktisk heller ikke ret mange andre forstår.

At benægte at der findes negative elementer i næsten en hvilken som helst forening, er det samme som at benægte jordens rotation om sin egen akse.

Hvor ville det dog have været befriende og samtidig berigende for Dansk Lokomotiv Tidendes læsere, hvis Fricke havde beskæftiget sig med indholdet af min artikel i stedet for at pådutte mig standpunkter og anskuelser, jeg ikke har.

Havde han gjort dette, og var fremkommet med en selvstændig vurdering af det positive og negative i organisationsarbejdet, og påvist, hvori mine tanker ikke stemmer overens med det, der bør være det fremherskende i oplysnings- og organisationsarbejdet, så havde han bragt læserne nogle oplysende og inspirerende impulser, som kunne virke befrugtende på en videre diskussion i tiden fremover.

Det sker heldigvis ikke så sjældent, at man møder en ung mand i pubertetsalderen, som har lidt andet end læderjakker, knallerter og pop i hovedet. Selv om denne mand måske ser lidt dum ud, kan man af og til få nogle frygtelige tømmermænd, hvis man er uforsigtig nok til at undervurdere hans åndsevner.

Det må Fricke lægge sig bag øret næste gang, han går til angreb på en ung mand i pubertetsalderen.

S. Juul Madsen.

Vise mænd støtter lønmodtagerne

Det var ikke forbruget, men investeringerne, der bragte dansk økonomi ud af balance i 1964, siger Det Økonomiske Råds formandsskab.

Det har været en ubehagelig overraskelse for erhvervslivets ledere, at Det Økonomiske Råds formandsskab, de såkaldte »tre vise mænd«, ikke har indskrænket sig til at prædike mådehold over for arbejderne.

Hvis lønmodtagerne er de eneste, der skal vise tilbageholdenhed for at landets økonomi kan rettes op, er det nøjagtigt det samme som at pålægge dem en løn-skat – og det kan man ikke. Sådan kan de vise mænds synspunkt kort sammenfattes. Det betyder ikke, at de vise mænd – der som bekendt er professorerne Carl Iversen, Søren Gammelgaard og Erik Hoffmeyer – mener, at landet har råd til at give, hvad det skal være i lønforhøjelser.

Pas på investeringerne!

Men de præciserer, at der ikke alene skal udvises forsigtighed med at pumpe penge ud i omsætningen over for forbruget. Der skal også vises forsigtighed med erhvervslivets investeringer.

Det var en ubehagelig overraskelse for erhvervslivet, at de tre vise mænd, da de offentliggjorde deres rapport til regeringen i begyndelsen af december, gjorde opmærksom på, at det ikke var forbruget, men investeringerne, der bragte dansk økonomi ud af balance i 1964.

De vise mænd siger:

»En indkomstpølitik, hvormed løn-niveauet søges fastholdt, synes kun at kunne virke efter sin hensigt, hvis man accepterer den deraf følgende indkomstforskydning i retning af større overskud i virksomhederne. Da de selvstændige erfaringsmæssigt opsparer en større del af deres indkomster end lønmodtagerne, ville en sådan omfordeling kunne bidrage til en forøgelse af den samlede opsparing. Det er imidlertid næppe rimeligt at antage, at man kan opnå lønmodtagerorganisationernes frivillige medvirken til en indkomstpølitik, hvori en sådan omfordeling af indkomsterne indgår som et væsentligt element. Hertil kommer, at en stigning i virksomhedernes overskud vil kunne fremkalde en forøgelse af investeringerne, og det kan tænkes, at den samlede efterspørgsel herved forøges med et større beløb end det, hvormed forbruget nedsættes. Trods større opsparingstilbøjelighed blandt selvstændige, end blandt lønmodtagerne er det derfor ikke sikkert, at balance i økonomien kan genskabes ved en lønpølitik som den beskrevne.«

Dette var jo uægtelig en kraftig afstandtagen fra de synspunkter, erhvervslivets folk – og først og fremmest arbejdsgiverne – plejer at lægge frem.

På Dansk Arbejdsgiverforenings generalforsamling den 14. maj 1964 holdt foreningens formand, fabrikant Svend Heineke, en tale, der formede sig som den traditionelle advarsel imod lønmodtagernes krav.

Han sagde bl.a.:

»Desværre ser det ud til, at stabiliseringen bliver af kort varighed. De senest foreliggende tal for udviklingen i lønningerne, priserne og betalingsbalancen tyder på, at et nyt efterspørgselspres er under udvikling, og de virkninger, som et sådant efterspørgselspres kan få på den kommende overenskomst-situation kender vi kun alt for godt fra begivenhederne i 1960-61.

Arbejdsgiverforeningens formand tilføjede:

»I en tale i Esbjerg i februar i år advarede jeg på Arbejdsgiverforeningens vegne mod risikoen for et nyt dæmningsbrud for de inflatoriske kræfter, og den tale blev jeg kritiseret meget for. Men jeg har dog indtryk af, at kritikken siden er forstummet noget, efter at begyndende lønglidning, voksende underskud på betalingsbalancen og stigningen i vort pristol tyder på, at Arbejdsgiverforeningens synspunkt er rigtigt.«

Arbejdsgiverforeningens formand var altså forsigtig – manende – med løftet pegefingere.

Erhvervslivet vil ikke være med

Men nu er det arbejdsgiverne selv, den økonomiske sagkundskab løfter pegefingrene imod: Det er ikke det personlige forbrug, men investeringerne, der løb løbsk og bragte dansk økonomi ud af balance i 1964 – sådan lyder dommen over den økonomiske udvikling i det år, der nu er henrundet.

Og hvad er så reaktionen fra erhvervslivets folk?

Ikke den konsekvente, at man accepterer synspunktet. Tværtimod bliver de tre vise mænd ikke ladt i tvivl om, at erhvervslivets folk føler sig trådt over tæerne.

Som en af udvejene til at begrænse investeringerne har de tre vise mænd foreslået, at man varierer afskrivningsreglerne. De nuværende afskrivningsregler betyder, at foretagender kan afskrive ca. en tredjedel på maskiner og inventar hvert år. Det kan altså trækkes fra på

selvangivelsen og er derigennem et incitament til at investere meget.

Disse afskrivnings-regler har været en stærk stimulans for dansk erhvervsliv, for de har været en af årsagerne til, at dansk industri er blevet stærkt udbygget i de senere år. Men da investeringerne nu løber løbsk, foreslår de tre vise mænd, at afskrivnings-reglerne varieres.

Det har fået Industrirådets formand, direktør I. C. Thygesen, til at reagere.

Han ønsker ikke, at samfundet skal blande sig i, hvad der må skrives af på, og hvad der ikke må skrives af på. Så hellere bevare forholdene som de er nu!

Det er et lidet konsekvent synspunkt fra de erhvervskredse, der ellers så villigt løfter pegefingeren, når lønmodtagerne skal have deres del af produktionsudbyttet.

Erhvervslivets ledere har nu fået at vide – ikke fra fagbevægelsen – men fra en uvildig økonomisk sagkundskab, at det var dem der bragte dansk økonomi ud af balance i 1964.

Det ville have klædt dem, om de havde taget kritikken ad notam. Det har de ikke gjort – men så må de også finde sig i, at de har mistet al autoritet, når de næste gang advarende løfter pegefingre imod lønmodtagerne.

Iagttageren.

Fra den anden front

Må det være en lokomotivmandshustru tilladt at komme med et lille hjertesuk angående vore mænds uniform, som jo ikke blot er til pynt, men i høj grad en arbejdsdragt. Hvor ville det være dejligt, hvis benklæderne kunne blive lavet af den gængse blanding af terylene og uld, så de kunne puttes i vaskebaljen eller endog vaskemaskinen uden at gå ud af folderne. Det ville være både billigere og nemmere end at sende dem til rensning.

»Konen«.

Byttelejlighed

Slagelse-Roskilde eller Kbhvn. og omegn. 2½ værelses lejlighed i Slagelse med centralvarme og bad, elkømfur og indbyggede skabe, mdl. leje kr. 330, indskud kr. 3.200, ønskes byttet med lignende lejlighed i Roskilde eller Københavns omegn.

Politibetjent Bjarne Hansen, Kierulffsvej 54, 1., Slagelse.

Auto-ulykkesforsikring

Som en naturlig konsekvens af, at Forsikringsagenturforeningen har optaget tegning af motorforsikringer, følger nu – fra 1. januar 1965 – en speciel og ganske enkel ny forsikringsform for bilister, nemlig auto-ulykkesforsikring. Som det fremgår af det efterfølgende skema bliver der kun tale om 2 forskellige forsikringsmuligheder. Skemaet oplyser tillige om forsikringssummerne (der ikke kan varieres), samt om det månedlige præmiebeløb, der afkortes på lønningslisten.

	Forsikringssum pr. person		Mdl. præmie
	v/død	v/livsvarig invaliditet maksimalt	
1. For fører og/eller forsikringstager ..	25.000	75.000	1.82
2. For fører og/eller forsikringstager samt øvrige passagerer	25.000	75.000	4.74

Det bemærkes, at forsikringen dækker med de anførte summer pr. person, og at forsikring nr. 2 omfatter det antal personer, som automobilet er indregistreret til

at befordre – dog maksimalt 6 personer.

Dødsfaldserstatningen andrager dog kun 2000 kr., såfremt afdøde hverken efterlader sig livsarvinger, stedbørn eller ægtefælle.

Forsikringen kan *kun* tegnes for bilister, og altså ikke for f.eks. motorcyklister.

Eventuel erstatning på en auto-ulyk-

kesforsikring hos os udbetales uden hensyn til om den forsikrede desuden får erstatning fra anden side (f.eks. fra skadevolderens ansvarsforsikring).

Arbejdsgiverforeningens jubilæumsfond

På Dansk Arbejdsgiverforenings stiftelsesdag den 19. maj vil der som sædvanlig blive foretaget uddeling af legater af Arbejdsgiverforeningens Jubilæumsfond.

Det er fondens formål med de til rådighed stående rentemidler at yde støtte til videre uddannelse og dygtiggørelse af yngre arbejdsgivere, funktionærer og arbejdere. Denne støtte kan ydes enten som bidrag til rejser og ophold i udlandet med det formål at studere arbejdsmetoder eller tekniske forhold indenfor bestemte virksomheder eller grupper af virksomheder eller som tilskud, der kan gøre det muligt for legataren at tage arbejde i længere tid i udenlandske virksomheder, eller endelig som støtte til yderligere teoretisk teknisk uddannelse her i landet.

Ansøgning om legattildeling skal udfærdiges på en særlig ansøgningsblanket, der kan rekvireres hos Dansk Arbejdsgiverforening, Fællesrepræsentationen for danske Arbejdsleder- og tekniske Funktionærforeninger eller hos Landsorganisationen i Danmark, De samvirkende Fagforbund, og ansøgningen skal ifølge fondens fundats være forsynet med indstillingspåtegning af en af disse institutioner.

Ansøgningerne skal indsendes til fonden så snart som muligt og skal være fonden i hænde senest den 15. marts 1965.

Fondens adresse er: Arbejdsgiverforeningens Jubilæumsfond, Vester Voldgade 113, København V.

PÅ SPORET

Chefen for de europæiske jernbaners informationscentral i Paris, dr. Max Strauss, har i et foredrag givet oplysning om en opinionundersøgelse vedrørende transport. Et stort antal mennesker var blevet spurgt. 53 pct. foretrak tog, 28 pct. fly og 15 pct. bil.

*

British Railways ruster sig mod snevinter, som de to sidste år har bragt trafikchaos rundt om i England. Der er købt 15 nye snepløve, man har nu 550, og antallet af sporskifter, der kan opvarmes ved forskellige anordninger, er fordoblet fra 400 til 800 på to år.

Gösta Widing død



Med oprigtig sorg har vi modtaget meddelelsen om, at formanden for Finsk Lokomotivmands Forbund, Gösta Widing, er afgået ved døden den 9. januar.

Widing var en kendt personlighed inden for den nordiske fagbevægelse og i særdeleshed inden for transportorganisationerne, hvor hans viden og indsats blev respekteret og højt værdsat. For jernbanemændene har Gösta Widing betydet meget, og i sit hjemland, hvor efterkrigstiden fremkaldte mange faglige og politiske stridigheder, indtog han mange fremtrædende tillidsposter. Hans kloge og indsigtsfulde forhandlingsevne førte ham frem i forreste række. De mange byrder, som på denne måde belastede ham, var i de senere år større, end helbredet kunne bære. Flere hospitalsophold har derfor været nødvendige, men da vi for få måneder siden sidst var sammen med Gösta Widing, så han dog optimistisk på fremtiden og en bedring af helbredet. Imidlertid har sygdommen været stærkere fremskreden, og et hjerteonde har sat punktum for en god vens liv. Kun 56 år gammel er han bukket under for byrderne, men tilbage står i taknemlig erindring mindet om et hjertensgodt menneske, for hvem livet blev en stridbar kamp om ret og retfærdighed for de kolleger, hvis sag han talte med aldrig svigtende varme og styrke.

Selvangivelsen



Opmærksomhed frabedes

Opmærksomhed frabedes venligst ved mit jubilæum 1. februar 1965.

G. A. H. Johansen,
lokomotivfører, Århus.

PERSONALIA

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1/1-65.

Lokomotivfører (15. lkl.):
V. P. Graversen, Fredericia, til Århus.

Forflytninger efter ansøgning ifølge opslag pr. 1/1-65.

Lokomotivførerne (12. lkl.):
H. Diedrichsen, Padborg, til Fredericia.
P. E. Sørensen (Frøsløv), København Gb.,
til Fredericia.

Afsked.

Lokomotivfører (15. lkl.):
K. B. H. Lorentzen, Århus, er afskediget
efter ansøgning på grund af alder med
pension (31/3-65).

Overgået som ekstraordinært medlem pr. 1/12-64.

Pensioneret lokomotivfører S. J. S. Brok-
sø, Niels Finsensallé 24, Søborg.



Pensioneret lokomotivfører Thorvald
Holm, Helgolandsgade 27, Sønderborg,
født d. 11/9-1884, er afgået ved døden.

Fredericia

Fredericia afdeling afholder ordinær generalforsamling på hotel »Landsoldaten« mandag den 1. februar kl. 15,00.

Efter generalforsamlingen afholdes spisning og kammeratligt samvær sammen med de i 1964 afgåede kammerater.

Der serveres gule ærter med flæsk, pølse, 1 øl, 1 snaps samt pandekager og kaffe, hvortil hver deltager betaler kr. 10.

Afdelingen ser gerne et stort fremmøde af pensionister til generalforsamling og spisning.

Pensionister kan tilmelde sig spisning på telefon 2 46 37 eller 2 46 36.

Afdelingsbestyrelsen.

Århus

I lighed med tidligere år indbyder D.L.F. Aarhus afdeling sine medlemmer og pensionister til den årlige afskedsfest, som afholdes fredag den 22. januar 1965

I løbet af januar måned påregnes enhver at være gjort bekendt med den udbetalte løn i 1964, således at man er i stand til at beregne sin skattepligtige indkomst på selvangivelsen for det kommende skatteår. Ved opgørelsen skal man huske at medregne 100 kr. for fri uniform, medens uniformstilskud til selvbeklædere antages at dække merudgiften til uniform.

Frdrag.

Ved opgørelsen af den skattepligtige indtægt har skatteyderne ret til visse frdrag i den faktiske indkomst. De frdrag, der har særlig betydning for lønmodtagerne er:

1. Fagforeningskontingent og forsikringsudgifter.
2. Lønmodtagerfradrag A.
3. Lønmodtagerfradrag B: Særlige fradragsberettigede udgifter, såfremt disse overstiger lønmodtagerfradraget A.
4. Fradrag for transport ud over et vist beløb.

kl. 19,00 i Håndværkerforeningens lokaler, Klostergade.

Der inviteres på sild, varm ret, ost og kaffe, dertil 2 snaps og 1 øl, og prisen er uforandret 00 kr.

Afdelingsbestyrelsen opfordrer så mange som muligt at give møde for at gøre aftenen så festlig som muligt for vore afgående kolleger.

Tegningsliste er fremlagt på reservestuen, pensionister der ønsker at deltage kan dog tilmeldes på tlf. 2 95 46.

P. a. v. E. Kristensen.

Jernbaneskolen

Lokomotivmedhjælperkursus: 11. januar-1. marts med eksamen 2.-5. marts.

Motorkursus I: 5.-10. april og 22. april-10. maj med eksamen 11.-12. maj.

Motorkursus II: 15. januar-2. februar med eksamen 3.-4. februar og 12.-30. marts med eksamen 31. marts-1. april.

I Århus: 1.-16. februar med eksamen 17.-18. februar.

5. Renter af eventuel gæld.
6. De i det foregående år betalte personlige skatter.

Kontingent og forsikring.

Foreningskontingentet fradrages i særlig rubrik på selvangivelsen og skal altså ikke ind under lønmodtagerfradraget eller fradraget for forsikringer m.v. Medlemmer med indtil 5 års medlemskab i foreningen har for året betalt 310,50 kr., andre 286,50 kr. Afdelingskontingentet fradrages efter det gældende for den enkelte afdeling.

Udgifter til pensionsbidrag (4 pct. af bruttoløn) og præmier til livrenter, pensionsforsikring, invaliderente, indbetalinger til indekskontrakter (pristalsreguleret aldersforsikring og aldersopsparing) m.v. kan fradrages fuldt ud uanset udgiftens størrelse.

Herudover kan udgifter til sygekassekontingent, andre syge- og hjælpkasser, livsforsikringspræmier, konfirmationsforsikringer, ulykkesforsikringsbidrag, indskud på kapitalbindingskonto samt godkendte børneopsparingskonti og selvpensioneringskonti m.v. fratrækkes, dog højst med et samlet beløb af indtil 1000 kr. årligt for ikke-forsørgere og 1500 kr. for forsørgere.

Som skattefordel ved opsparing er etableret en særlig indlånsform: »konto for skattelettelser« og åbnet adgang til skattelettelser for beløb, der anvendes til bestemte formål som køb af egen bolig, afdrag på prioritetsgæld m.m. For disse former gives der *nedslag i statsskatten på 21 pct.* af beløbet. Der kan under denne form bindes op til kr. 1500 for forsørgere og op til kr. 1000 for ikke-forsørgere.

På konto for skattelettelser er beløbet bundet i 5 år, medens renterne frit kan hæves. *Indskud kan foretages indtil 31. januar.* Der kan dog hæves på disse konti mod erlæggelse af en afgift til staten på 15 pct. af det hævde beløb, og endvidere kan der hæves uden afgift efter 2 år, såfremt beløbet anvendes i forbindelse med anskaffelsen af bolig eller erhvervslokale.

Sammen med indskud på kapitalbindingskonto m.v. må de nye skattebegyndte anbringelser højst andrage 2500 kr. for forsørgere og 2000 kr. for ikke-forsørgere. Denne grænse er en ramme, inden for hvilken de to former alternativt kan variere fra 1000 kr. til 1500 kr. - Eksempel for forsørgere: Kapitalbinding m.v. 1500 kr., boligindskud 500 kr. og konto for skattelettelser 500 kr.

På kapitalbindingskonti er fristen for indbetalinger forlænget, således at indskud kan foretages indtil den 31. januar med ret til at trække det indskudte beløb fra på den selvangivelse, som lønmodtager skal aflevere senest denne dag. Bindingsperioden er 5 år. Der kan hæves af beløbet i perioden mod, at det tillægges selvangivelsesbeløbet for det pågældende år.

Sygekassekontingentet for aktive tjenestemænd, samlevede ægtefæller 1,7 pct. – enlige interessenter 1 pct. af bruttolønnen. For pensionister:

Når pensionen (med tillæg) pr. måned udsør	Udgør bidraget pr. måned	
	For saml. ægtefæller der begge er medlemmer interessenter	For enlige interessenter
Under 900 kr.	16,00	9,00
900 kr.– 999 kr.	17,00	10,00
1000 kr.–1099 kr.	18,00	11,00
1100 kr.–1199 kr.	19,00	12,00
1200 kr.–1499 kr.	21,00	13,00
1500 kr. og derover	23,00	14,00

Enker der oppebærer enkepension:

Når pensionen med tillæg pr. måned udsør	Udgør bidragene pr. måned
Under 900 kr.	9,00
900 kr.– 999 kr.	10,00
1000 kr.–1099 kr.	11,00
1100 kr.–1199 kr.	12,00
1200 kr.–1499 kr.	13,00
1500 kr og derover	14,00

Lønmodtagerfradrag A.

Dette fradrag er fastsat til 400 kr., dog højst 10 pct. af lønindtægten. Fradraget beregnes for hver person, der beskattes sammen med den skattepligtige, og som har lønindtægt for fremmede.

Har både mand og hustru arbejde for fremmede, og mandens indtægt f.eks. har været 8000 kr. og hustruens 2500 kr., udsør lønmodtagerfradrag A ialt 650 kr., nemlig 400 kr. for manden og 250 kr. for hustruen.

Lønmodtagerfradrag B.

Særlige fradragsberettigede udgifter, såfremt disse overstiger lønmodtagerfradrag A.

Selvom lønmodtagerfradrag A skal træde i stedet for de tidligere givne fradrag for arbejdstøj, natpenge o.s.v., kan der dog være enkelte skatteydere, der har ekstraordinært store udgifter i forbindelse med arbejdet. Såfremt disse udgif-

ter tilsammen overstiger lønmodtagerfradrag A, kan disse udgifter fradrages, men i så fald bortfalder lønmodtagerfradrag A. Man må altså vælge mellem lønmodtagerfradrag A og B.

Natpenge kan som hidtil fradrages med det halve af det indtjente beløb, men dette indgår under lønmodtagerfradraget. Jubilæumsgratualer indtil 1000 kr. kan fradrages i indtægten. Her må man være opmærksom på, om gratialet er tillagt den opgivne årsindtægt.

Befordringsudgifter.

Kan kun fradrages, for så vidt de er nødvendiggjort ved skiftende arbejdssted eller flere samtidige arbejdssteder. Dog kan udgifter, der er nødvendige for at den skattepligtige og med ham sambeskattede person kan blive befordret mellem deres sædvanlige bopæl og arbejdspladsen fratrækkes, for så vidt de samlede transportudgifter har oversteget 400 kr. Kun udgifter på 100 kr. og derover kan fratrækkes, dog med et maksimum på 1800 kr. pr. person. Udgifterne skal beregnes efter, hvad det koster med billigste offentlige transportmiddel. Kan offentlig befordring ikke benyttes, opgøres udgiften ved anvendelse af eget befordringsmiddel på grundlag af vejledende kilometer-takster, der fastsættes af finansministeren.

Fradraget for benyttelse af eget transportmiddel, hvor offentlige transportmidler til befordring mellem hjem og arbejdsplads ikke kan anvendes, er ændret til:

	øre pr. km
Automobil med egenvægt 625 kg og derover	24
Automobil med egenvægt under 625 kg	23
Motorcykel med sidevogn	23
Kabinescooter og solomotorcykel	19
Cykel med hjælpemotor:	
For de første 1.400 km	15
Udover 1.400 km	10
Almindelig cykel	15

og højst 210 kr. for et år.

Renter.

Renter af lån, men ikke afdragene, kan fradrages fuldt ud.

Personlige skatter.

Personlige skatter, der er forfaldne og betalte inden udgangen af 1964 kan fradrages.

Bunden opsparing.

Bunden opsparing fra skatteåret 1963/64, som er betalt i 1964, kan ikke fratrækkes ved opgørelsen af indkomsten i 1964, således som egentlige skatter kan det. Beløb, der er indbetalt i bunden opsparing, skal ikke medregnes i den skattepligtige formue.

Tiderne er nu alligevel blevet bedre

I forbindelse med den megen diskussion om Tjenestemændenes økonomiske kår – og den forbedrede situation, der er i sigte – bringer vi her et arbejdsreglement fra Amerika 1880.

Den gode Kontorists 8 Bud

1. Kontorpersonalet fylder hver Dag Petroleum paa Kontorets Lamper, renser Lampeglass og klipper Væger, samt vasker Kontorets Vinduer en Gang om Ugen.
2. Hver Kontorist sørger for hver Dag at bringe Kul og Vand op i Kontorlokalerne.
3. Gør Deres Penne omhyggeligt i Stand. Det er tilladt at skære Pennespidsene til efter Behag.
4. Mandlige Kontorister kan faa en ugentlig Friaften til Selskabelighed, eller to Aftener om Ugen, dersom de gaar regelmæssigt i Kirke.
5. Efter de 13 Timers daglige Arbejde paa Kontoret henstilles det til Kontoristerne at tilbringe deres Fritid med Læsning af Bibelen og andre gode Bøger.
6. Enhver af de Ansatte bør lægge et rigeligt Beløb til Side med Henblik paa sin Alderdom, saa han ikke kommer til at ligge Samfundet økonomisk til Byrde.
7. Kontorister, der ryger spanske Cigaretter, nyder Spiritus, kommer hyppig paa Varieteer og Beværtninger eller bliver barberet paa Barbersalon, giver de Foresatte god Grund til at drage deres Ærlighed og Retskaffenhed i alvorlig Tvivl.
8. En Medarbejder, der i 5 Aar har udført sit Arbejde i Kontorets Tjeneste paalideligt og uden Fejl, kan faa en Lønforhøjelse paa 35 Øre om Dagen, dersom Afdelingens Drift gør dette forsvarligt.

Ak ja – alt er relativt!

J. P.

Nu, hvor julen og nytår er overstået, og vi allesammen har haft så travlt med at hygge om familie og venner og dårligt haft tid til at tænke andet, er det vist på tide, at vi begynder at tænke på vort eget udseende, for det har de fleste af os nok forsømt på det skammeligste til fordel for fed julemad, kager, nisser, engle o.s.v.

De allerfleste er nok lidt trætte ovenpå julens anstrengelser, og mange har sikkert også taget er par ekstra pund på af den megen »smagen til«, så mon det ikke vil være en god ide, som et af nytårsforsætterne at se at blive træthed og de overflødige pund kvit.

En god ting mod træthed er en vitamin-drink, som man helst skal drikke straks om morgenen, før man får noget andet. Den virker i løbet af forbløffende kort tid, og så er den hurtig og nem at lave.

Man rører en æggeblomme op med en skefuld honning, og heri rører man saften af en halv citron og en hel appelsin.

Det smager ganske dejligt, og det er en god ting at starte dagen med, for man har lige fra morgenstunden fået en bunke af de vitaminer som behøves.

Æggeblomme og citron er også en særdeles god opvikker til en træt hud.

Man laver en maske bestående af en æggeblomme, som røres op med 2-3 spiseskefulde hvedekimsolie eller mandelolie og nogle dråber citronsaft.

Fordel lidt af masken i et jævnt lag over ansigt og hals og lad den tørre. hvorefter den vaskes af med lunken, helst kogt vand. Af denne portion skulle der være til 3-4 dage, og allerede efter så kort tid, vil De kunne se, at huden ser betydelig mindre træt ud, men har fået et klart og levende skær. Æggeblommer har nemlig en stor rensende virkning, da de indeholder både vitaminer, svovl og licitin, det er et af de bedste midler, man kan anvende til rensning af huden.

Ja, også til hårvask er æggeblommer ganske fortræffelige.

Man anvender een eller to efter hårets tykkelse og bruger samme fremgangsmåde som ved hårvask med shampoo.



DAMERNES DAG

En lille finesse, når man vasker hår, og jo samtidig skal have sin hårbørste gjort ren, er at børste rensmidlet ind i håret. Kom ægget eller shampooen direkte på hårbørsten, og børst det i forvejen fugtede hår godt og grundigt. Samtidig med at De får en glimrende hovedbundsmassage, bliver både hår og hårbørste rent, og De har slået to fluer med et smæk.

Det var den hyggeligste side af vort nytårsforsæt. Det næste bliver at komme af med nogle af de ekstra pund, vi har erhvervet os. Noget af det overflødige kommer vi jo nok af med her i udsalgs-tiden, når man skal styrte rundt og kigge på alle de spændende tilbud, men selvom udsalgsfeber nok kan gøre noget, så vil 2-3 ugers slankekost nok hurtigere bringe vægten ned, for man skal løbe langt og længe for blot at tabe et kilo.

Slankekost bør være alsidig, kaloriefattig, men vitaminrig, man skal passe på ikke at gøre kosten ensformig, for så bliver det alt for besværligt at holde sig til forskrifterne. Men med nedenstående kur, skulle der være variationsmulighe-der nok.

Morgenmad: Vitamindrink. En kop kaffe eller te uden sukker og fløde (krystallo-setter og mælk kan bruges istedet). Spis 1 krydder, 1 stykke knækbrød eller ½ stykke tyndskåret rugbrød, eventuelt en skive mager ost.

Frokost: 3 halve skiver tyndskåret rugbrød, eller 3 stykker knækbrød (selvfølgelig skal smørret skræbes). Pålægget kan være æg, magert kød eller fisk, mager ost, tomat, agurk, eller eventuelt reven råkost med citronsaft over. Et glas kær-nemælk eller skummetmælk.

Middag: Lad hovedretten bestå af magert kød eller fisk, eventuelt en æggeret. Saucen bør være ren skysauce, og kartoflerne erstattes med grønsager som ærter, bønner, champignon, kål, grøn salat o.s.v.

Som forret kan man drikke bouillon med æggeblomme eller spise en portion råkost med citronsaft.

Som efterret frugt.

Ekstramåltider bør helst undgås, eller i hvert tilfælde kun bestå af en kop kaffe eller te uden sukker og fløde. En appelsin eller et æble er måske endnu bedre, hvis man kan undvære den vante eftermiddagskaffe eller te, så længe kuren varer, for her får man nogle af de vitaminer, der jo er så vigtige for at overvinde trætheden.

Forhåbentlig går det hurtigt med at miste pundene, og forhåbentlig er De heldig på udsalget. Men pas på så længe kuren varer, at De får søvn og hvile nok. Middagssøvn er et tryllemiddel, og hvis man planlægger sin dag i forvejen, kan det i reglen lade sig organisere at hvile en timestid, når man er hjemmegående husmoder. Bagefter har man meget mere lyst til at gå i gang med arbejdet igen.

