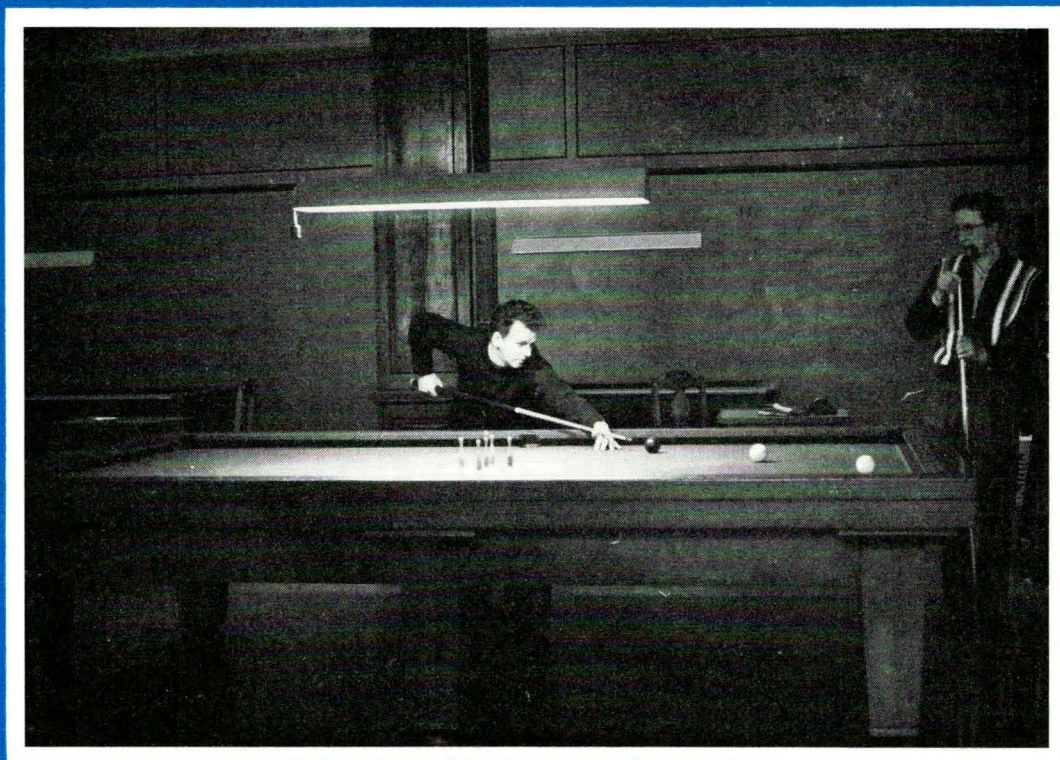
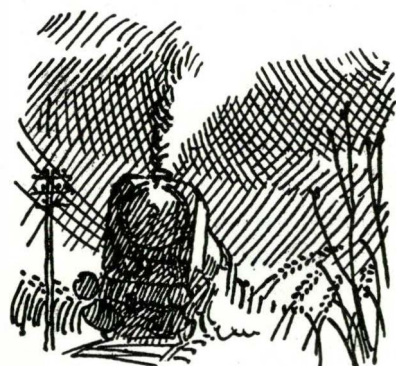


DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING



Nummer 21 – 5. november 1965 – 65. årgang



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

5. NOVEMBER 1965 — 65. ÅRGANG

21

Indhold:

Togføreren placering	2
Industrielt demokrati	4
Broforbindelserne	4
US-kongres redder nærtrafik	5
Jernbanedirektørerne begyndte	6
Hannovers politi var målløst	7
LO's tjenestemand- og funktionær- konference	9
Tjenestemændene og kildeskatten ..	11
Jernbanemuseets virksomhed	12
Personalialia	13
Damernes Dag	15

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.

I løbet af efteråret træffes foranstaltninger til, at togføreren i gennemgående godstog, som fremføres af dieselelektriske lokomotiver MX og MY, placeres i disse lokomotivers bageste førerrum. Denne nyordning er forårsaget af det faktum, at de hidtidige togførervogne har nået kassationsgrænsen, og bygning af nye togførervogne medfører omkostningsbeløb, som statsbaneledelsen finder urimeligt at påtage sig, når man forholdsvis praktisk og billigt kan løse spørgsmålet med placering af togføreren på diesellokomotivet.

For hovedbestyrelsen har spørgsmålets fremkomst givet anledning til indgående overvejelser, idet man af principielle sikkerhedsmæssige grunde har den opfattelse, at togføreren bør placeres bagest i toget. Imidlertid har man fra statsbanernes side ikke ment, at forholdene for et togs fremførelse i nutiden gør det særligt påkrævet, og i praksis har man f.eks. i 1. distrikt gennem en årrække haft togførervognen anbragt lige efter eller ganske få vogne fra lokomotivet. Denne placering er vel først og fremmest dikteret af det praktiske og tidsbesparende ved hensigtsmæssig kontakt mellem tog- og lokomotivfører i lange godstog før afgang; men der har også været tilfælde, hvor lokomotivets accelerationsevne – hvorved toget hurtigt kan bringes i fart – bevirkede, at togføreren havde vanskeligt ved at entre toget efter at have givet afgang.

Det står os klart, at statsbaneledelsen har pligt til at træffe de foranstaltninger, som kan bedre de økonomiske driftsforhold uden at svække på de sikkerhedsmæssige, og selv om man i foreningens hovedbestyrelse har den principielle opfattelse, at den rette placering af togføreren i de omhandlede tog er bagest i toget, så tror den til gengæld ikke, at der ligger en betænkelig forringelse af sikkerheden i den nævnte forbindelse. Der sker jo stadig modernisering af godsvognsmateriellet, så de situationer, hvor et tog skal dækkes bagud, vil blive sjældnere.

Hvad angår relationerne til placeringen på selve lokomotivet har hovedbestyrelsen dog måttet tage afstand fra dem, som vil have togføreren i det forreste førerrum i køreretningen. Det ville medføre uheldige forhold, som eventuelt kunne give tjenestemæssige komplikationer. Togførergruppen har forøvrigt heller ikke noget ønske om denne placering eller på lokomotivet i det hele taget, men anerkender som

vi det urimelige i, at statsbanerne i den nuværende situation skulle anvende mere end 40 millioner kroner på anskaffelse af nyt vognmateriel til togføreren, medens det er ligetil, at pengene i stedet bruges til modernisering af eksisterende og anskaffelse af nyt materiel, som kan komme statsbanernes kunder til gode. De berørte personaleorganisationer har tiltrådt nyordningen, men sådan at togføreren i disse gennemgående godstog placeres i det bageste førerrum i køreretningen. Kun den tjenstgørende togfører i toget må befinde sig i dette førerrum under kørslen. Passagerkørsel må ikke beordres med disse tog. Den eneste undtagelse der findes for flere end togføreren i førerrummet er den elev eller aspirant, han i givet fald kan have med til togføreruddannelse.

Man er i gang med at udarbejde forslag til indretning af førerrummene på MX- og MY-lokomotiverne, så togføreren kan sidde der og udføre sine tjenstlige arbejder undervejs. Den ideelle udformning af hans arbejdsplads under disse forhold bliver vanskelig. Det er videre en forudsætning, at arbejdspladsen er fjernet, når førerrummet er det forreste i køreretningen. For togføreren er det en betragtelig ændring i hans arbejdsforhold, men for lokomotivføreren ligger også en ændring, som må tages i agt. Disse ændrede arbejdsforhold giver også grund til forskellige overvejelser med hensyn til de to kategoriers indbyrdes forhold. De skulle ganske vist være fastlagte i de eksisterende reglementsmæssige bestemmelser; men livet er andet og mere end reglementer, som kan råde for menneskelige reaktioner. Et mindre arbejdsudvalg med 2 fra hver berørt personaleorganisation er imidlertid nedsat for at bearbejde en række detailspørgsmål, så en gnidningsfri arbejdsgang som hidtil sikres. Og forinden dette udvalg har afsluttet sit arbejde, vil der med generaldirektoratets tilslutning ikke blive placeret togførere på MX- og MY-lokomotiverne i gennemgående godstog.

Et dieselelektrisk lokomotiv af størrelse og indretning som MX- og MY-lokomotiverne er et stort, kostbart og indviklet maskineri og kræver speciel forståelse for den rette omgang med det. Som lokomotivmand har man selvfølgelig indlevelsen i dette. Det er jo en af forudsætningerne for arbejdets udførelse, og nu får vi pludselig en anden mand på lokomotivet, der naturligvis ikke har forudsætningen for omgangen med det maskinelle apparatur, og som ved mindre

omhyggelig omgang med det kan give lokomotivføreren ubehagelige overraskelser under kørslen. Man må sikre sig, at der ikke forekommer den slags overraskelser, ligesom man må sikre sig den principielle »adskillelse«, hvor andet end uddannelsesmæssigt tjenstgørende lokomotivpersonale ikke må opholde sig i det i køreretningen forreste førerrum. Der er ganske vist allerede skarpe bestemmelser herom, men det bør nok præciseres ved en ny utvetydig bestemmelse for det tjenstgørende personale i de omhandlede tog. Det er fortsat vor opgave at fastholde sikkerhedsmarginen og lokomotivførers suverænitet på lokomotivet. Det er forhold, som videre stiller krav til lokomotivførers forvaltning af sit arbejdsområde, og det kan vi ikke lade være med at give en stærk understregning, i modsat fald bliver tingenes tilstand belastende.

Afvigelser fra tilvante forhold kan give overgangsvanskeligheder, det ved enhver, men det må håbes og ønskes, at alle efter bedste evne vil medvirke til, at denne nyordning glider så smertefrit som muligt ind i hverdagen. Ordningen bør ikke diskrimineres med mistanke om standsmæssige interessers mere eller mindre saglige indblanding i spørgsmålet. Selvfølgelig sælger man ikke sin sjæl efter forgodtbefindende, men det er på den anden side også eksistensen, spørgsmålet drejer sig om, det vil sige statsbanernes fortsatte deltagelse i transportarbejdet og de ansattes levebrød. Til gengæld eksisterer statsbanerne ikke for at opretholde beskæftigelse for de flest mulige, kun så langt og for så mange som transporten kræver for en fornuftig gennemførelse af arbejdet.

Industrielt demokrati

Hovedkasserer, redaktør *Villy Nielsen*, Træindustriarbejdernes Forbund, talte på Örenäs Slot i Sverige om »Industrielt demokrati på det private arbejdsmarked« for deltagerne i et kursus, arrangeret af Sporvejsfunktionærernes Organisation i København. Villy Nielsen sagde bl.a.:

– Demokrati er en menneskeret – ikke en salgsvare. Demokrati er ikke noget, man kan eller skal købe. Det er derfor forkert, når nogle mener, at arbejderes og funktionærers medindflydelse og medansvar i den virksomhed, hvor de er ansat, absolut forudsætter medejendomsret.

– Det ville være rimeligt og retfærdigt, om medarbejderne i vore virksomheder på det private arbejdsmarked fik *deres* andel i den forøgelse af virksomhedernes *egenkapital*, som de er med til at frembringe – men det kan ikke være meningen, at en udbygning af det industrielle demokrati nødvendigvis skal være betinget af, at en sådan ordning gennemføres.

– Der er noget selvmodsigende i, at vi nu i over hundrede år har haft *politisk demokrati* med fuld erkendelse af den enkelte samfundsborgers ret til uanset økonomisk status at gøre sin mening og indflydelse gældende, at vælge og lade sig vælge til sogneråd, byråd og Folketing, mens man fortsat opretholder enevælde i det private erhvervsliv, hvor de, der besidder kapital, er enebestemmende hvad angår den enkelte virksomheds drift og ledelse.

– I enhver medarbejder findes der utvivlsomt en trang til større udfoldelse af ideer og evner, end der nu kommer til udtryk, til gavn for den virksomhed, hvor den pågældende er ansat, og dermed til gavn for samfundet, men de hindres i at komme til udfoldelse, så længe vore virksomheder ledes efter laugstidens forældede eneherkersystem.

– Enkelte arbejdsgivere har ved en fornuftig anvendelse af aftalen om samarbejdsudvalg forstået at bidrage til fremme af det aktive medarbejderskab, der er så værdifuldt og på længere sigt nødvendigt for vor industris eksistens og fortsatte ekspansion. Derved er det bekræftet, at større medindflydelse for arbejdere og funktionærer lønner sig.

– Hvor længe skal det mon vare, før det erkendes af *alle*, at det industrielle demokrati, demokrati på arbejdspladsen, med sideordnet indflydelse fra kapital og arbejdskraft er nøglen til den mening med tilværelsen, som så mange savner, fordi de føler sig menneskeligt undervurderede i det daglige arbejde, hvor demokratiet ikke er trængt igennem, slutte Villy Nielsen.

Broforbindelserne

Ved et møde i Refs-Vindinge talte folketingsmand *Svend Horn* om de offentlige investeringer og specielt i trafiksektoren. Svend Horn udtalte bl.a.:

– Trafiksektoren er den, som må holde for, når der skal skæres ned på de offentlige investeringer. Hvor klogt det er, må der være delte meninger om. Effektiv transport øger samfundets produktivitet, der er forudsætningen for større investeringer i uddannelse, social forsyng m.m. De faste forbindelser over Storebælt og Øresund er langsigtede investeringer, og vi nærmer os det tidspunkt, hvor den drifts-økonomiske balance mellem færger og faste forbindelser svinger til fordel for de faste forbindelser. At Storebælt har første-prioriteten, er alle enige om.

– Da der fra anden side søges tillagt mig et andet standpunkt, vil jeg gerne præcisere mit synspunkt over for den situation som opstår, hvis – jeg gentager hvis – vi må flytte den nordiske central-lufthavn fra Kastrup til Saltholm, endnu inden en fast forbindelse over Storebælt er færdig. Vi må også sørge for, at der er fast forbindelse fra Saltholm til København og Malmø. Jeg går ud fra, at selv den konservative folketingsmand *Ninn-Hansen*, som har tillagt mig konstruerede meninger, vil erkende, at vi ikke kan byde luftpassagerer at sejle i fiskerbåde fra Saltholm til København. Det ville være konsekvensen, hvis man ikke deler min opfattelse af den situation, der kan opstå – ikke af hensyn til SAS, men til om Norden skal være med i lufttrafikkens hovednet. Det mener jeg, vi skal, fordi lufttransporten langtfra har nået sit tekniske maksimum. Så store anlæg kræver langtids-planlægning, derfor må vi tænke langsigtet. Gør man det, går man formentlig også med til, at de to faste anlæg – Storebælt og Øresund bør iværksættes så tæt på hinanden som muligt, fordi det bliver mest økonomisk. Nyttevirkningen af investeringerne i disse får først sin fulde effekt, den dag de begge kan benyttes.



US-kongres redder nærtrafik

Flere af de største jernbaneselskaber havde vedtaget at standse nærtrafik på grund af kæmpemæssige underskud

Den vigtigste trafikpolitiske sag i USA i den senere tid er kongressens vedtagelse af den såkaldte Urban Mass Transportation Act. Den drejer sig om storbyernes nærtrafik, og vedtagelsen går ud på, at der i de næste tre år ydes disse jernbaner et statstilskud på 375 mill. dollar. Beløbet fordeles med 75 millioner det første år og 150 millioner i hvert af de følgende år.

Gennem vedtagelsen overtager regeringen to trediedele af nærtrafikens ikke dækkede udgifter, mens den sidste trediedel må dækkes af de stater, hvor de understøttede jernbaner løber. Tilskuddene kommer til at gælde både jernbaner, omnibusruter og undergrundsbaner.

Afgørelsen kommer på en tid, hvor hele den amerikanske nærtrafik befinder sig i en ret alvorlig situation. Jernbaneselskabet Boston & Main Railroad overvejede at indstille nærtrafikken. Pennsylvania Railroad havde endog vedtaget at indstille trafikken omkring Pittsburgh. Eric Lakawanna Railroad meddelte regeringen, at man trods en årlig statsstøtte på 2,2 mill. dollar alligevel havde et underskud i nærtrafikken på 5 mill. dollar.

Reading Railroad Company, som betjener Philadelphia, befinder sig i en tilsvarende krisesituation.

Selv om den amerikanske nærtrafik gennemgående synes at være alvorligt stillet, findes der dog storbyer og stater, som uafhængig af den ventede regeringshjælp, selv har forsøgt at løse problemerne. Dette gælder således staten Massachusetts, som har stillet 225 mill. dollar til rådighed for byen Boston og dens 77 omegnskommuner, der er sammensluttet i trafik-selskabet Massachusetts Bay Transportation. Beløbet er væsentlig blevet fremskaffet ved afgifter. Både de nødlidende jernbaner og buslinier i det nævnte område vil nyde godt af støtten.

New Haven Railroad har til fornyelse af nærtrafikens rullende materiel her lånt en million dollar årligt over en længere periode, og pengene vil blive brugt til 80 nye jernbanevogne, som repræsenterer en værdi af ca. 20 mill. dollar. New York Central System har med støtte af statens transportkomite anskaffet så mange nye og moderne vogne, at man daglig kan lade 26 eksprestog køre i nærtrafikken til New York.

Med vedtagelsen af den store amerikanske Urban-plan, tilskuddet på 375 mill. dollar i de følgende tre



Tre af North Western Railway Company's tog, som er i to etager, kører her ind i centrum af Chicago.

år, er der indtrådt en betydelig lettelse for nærtrafikens gennemførelse ved storbyerne.

Endelig en ny rapport fra trækraftens område. Der er i det sidste år bygget 1.000 dieselelektriske lok på amerikanske fabrikker på 1800–5.000 hk. Man er begyndt at bygge dieselhydrauliske lok på 4.300 hk. Kun et enkelt jernbaneselskab, Union Pacific Railroad, anvender endnu gasturbine-lok, som yder ikke mindre end 8.500 hk.

Skat på veje, floder og fly

For kort tid siden foreslog præsident Lyndon B. Johnson i den amerikanske kongres, at der skal betales afgift for benyttelsen af de store autoveje, for sejlads på floderne og i flytrafikken. En sådan skat var beregnet at ville indbringe 300 mill. dollar. Alene autovejene skulle kunne give de 200 millioner i afgifter.

Præsident Johnson gik dog ikke i nærmere enkeltheder med hensyn til, hvordan afgiften skulle opkræves. Derimod nævnede han, at skat på brændstof til fly og skibe ville blive hævet, så den giver 100 mill. dollar årligt. Heri er også inkluderet en afgift på luftfragt.

Endelig udtalte han, at den allerede gennemførte lufthavnsskat på 5 pct. for personbefordring vil blive forlænget og ventes at ville indbringe 120 mill. dollar årligt. Det er altså ikke rigtigt, når amerikanske turister i Danmark står ganske uforstående over for, at de her skal betale lufthavnsskat. De har den nemlig i forvejen hjemme.

Jernbanedirektørerne begyndte som bude

To topstillinger i amerikansk jernbanedrift er fornylig besat med to mænd, der uafhængigt af hinanden begyndte deres karriere i selskaberne som telegrambud og kontorbud

I USA, hvor langt de fleste jernbaneselskaber er private, har det i mange år været anset for vanskeligt at få noget reelt overskud ud af jernbanedrift. At drive et jernbaneselskab med pænt overskud har kun de færreste af USAs top-forretningsfolk turdet påtage sig. Men nogle af dem har haft heldet med sig.

Blandt dem er to, der for et par måneder siden sagde ja til nye topstillinger i amerikansk jernbanevæsen, efter at de med succes havde løst svære opgaver som administratorer i andre selskaber.

Den ene er den 47-årige Louis W. Menk, der går som chef for St. Louis-San Francisco Jernbaneselskab (og fra en årsgage på godt 600.000 kroner) for at blive præsident for Chicago, Burlington & Quincy Jernbaneselskab, hvor han efterfølger den hidtidige direktør og præsident Harry C. Murphy, der trækker sig tilbage 73 år gammel.

Den anden amerikanske jernbanemand i topledelsen, hvis indsats prises i de private selskaber, er den 56-årige Jack E. Gilliland, der rykker op fra vicepræsident til præsident som Menks efterfølger i St. Louis-San Francisco-selskabet.

Begyndte som telegrambud.

Menk begyndte sin jernbanekarriere som telegrambud, 19 år gammel, og i 1962 blev han præsident for San Francisco-selskabet, hvor han havde startet så beskedent. Ved at skære ned på udgifterne til passagerservice og ved samtidig at automatisere godsbanegårdene skaffede han i løbet af otte år sit selskab et overskud på knap 43 millioner kroner – og det var dette kunststykke, der for alvor fik Burlington-selskabets ledelse til at interessere sig for at få Menk til at gå over.

Ved at flytte over til det større Burlington-selskab (12.800 km skinnelængde mod San Francisco-selskabets knapt 7.000) påtog Menk sig nye og større opgaver. Skønt godstaksterne og passagerindtægterne steg sidste år, faldt indkomsterne med 6.072.000 kroner til 120.000.000 millioner, og indtil nu er der i år målt en nedgang i indkomsterne på rundt regnet 36.000.000 kroner.

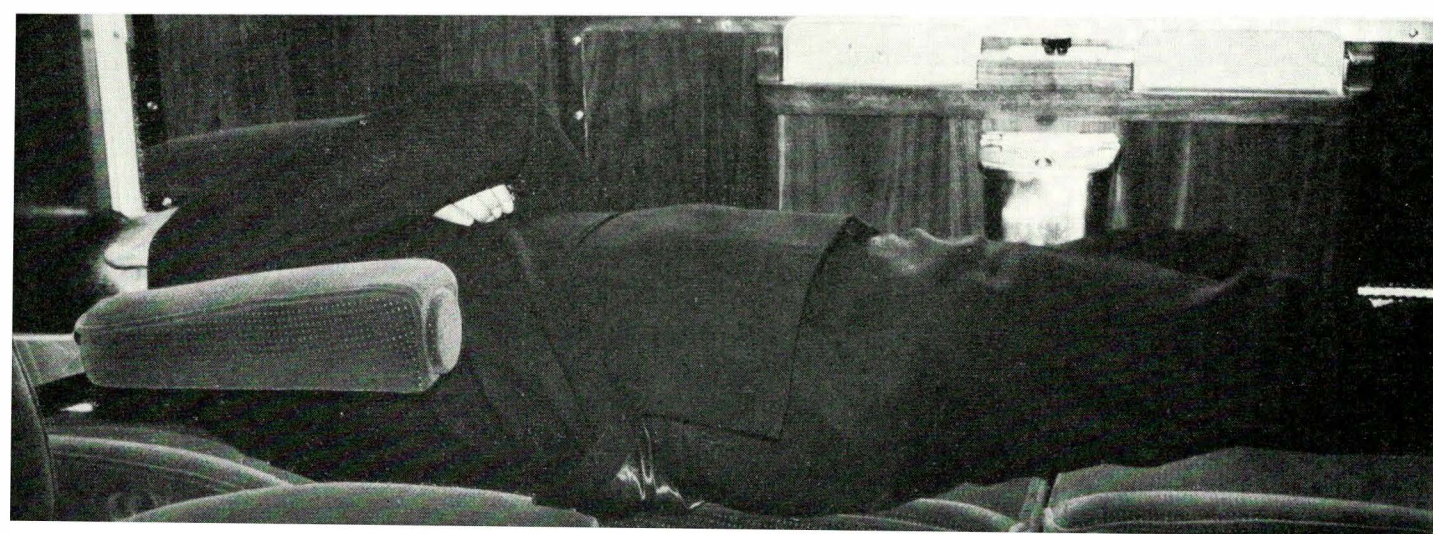
Det ventes nu af Menk, at han er manden, der er i stand til at kvikke sit nye selskab op. Det har han bebudet, at han vil, og det bliver med rigelig brug af – elektronregnemaskiner til de mange nødvendige beregninger. Og disse overslag kan meget hurtigt blive endnu vanskeligere at nå frem til end ventet i dette øjeblik, thi Den Mellemstatslige Handelskommission er for tiden ved at undersøge en foreslået, langsigtet sammenslutning, der, hvis den gennemføres, vil samle Burlington, Great Northern- og Northern Pacific-selskaberne under én hat til USA's længste jernbanenet.

– og som kontorbud

Jack Gilliland ydede sit store bidrag til San Francisco-selskabets vellykkede resultater, da han i slutningen af 1950'erne gennemførte et omfattende program med bygning af to- og tre-dækker jernbanevogne til transport af personbiler og lastbiler. Således transporterede San Francisco-selskabet sidste år 250.000 biler på skinner, der løb gennem ni stater.

Ligesom Menk betragter Gilliland elektronregnemaskinerne som en del af fundamentet for yderligere succes for det store jernbaneselskab.

Gilliland begyndte sin karriere som kontorbud i en alder af 14 år hos Santa Fé-jernbaneselskabet. Han gik på aftenskole i fem år for at få en uddannelse, men han tog aldrig eksamen. Nu om dage kommer så godt som alle San Francisco-selskabets aspiranter til de større administrative stillinger direkte fra universitet eller gymnasium!



Hannovers politi var målløst

da indbrudstyv skar sig gennem pengeskab som det var smør.

Det er i år 75 år siden kassereren i et stort firma i Hannover fik sit livs største chok. Da han som sædvanlig i god tid mødte på sin arbejdsplads, fandt han pengeskabet plyndret for hele den store kontante beholdning. Det var så meget mere rystende, som pengeskabet var et af de sikreste i landet.

Den måde indbrudstyven var kommet ind i pengeskabet, var også forbavsende. Det så ud til, at han havde brændt sig igennem den svære ståldør. Naturligvis blev politiet hurtigt tilkaldt. Heller ikke politiet havde før set noget lignende.

Direktøren for det store foretagende blev tilkaldt. Også han blev dybt rystet. For ikke længe siden havde han ved et bestyrelsesmøde erklæret, at man nu var i besiddelse af et pengeskab, der ville modstå ethvert angreb af selv de dygtigste indbrudstyre, der således ikke ville have nogen som helst chance.

Ikke underligt, at den brave mand havde troet sig sikker. Det store pengeskab var armeret med svære stålplader, og selve låsen var af en ny konstruktion, så døren ikke kunne åbnes, uden at tre funktionærer mødte frem med hver sin nøgle. Så kunne man først skaffe sig adgang til firmaets kontante beholdning.

Politiets tilkaldte eksperter forstod ikke noget af det hele. Det var tydeligt, at tyven havde skaffet sig adgang til pengeskabet ved at brænde sig gennem stålet med et eller andet. Men hvad kunne brænde sig gennem stål? Spørgsmålet gik videre til fagfolk, der blot rystede på hovederne. Det var jo en umulighed, og hvordan skulle en indbrudstyv i det hele taget kunne klare noget sådant?

Problemet blev ikke løst. Nogle uger senere skete et lignende indbrud, og nu følte man sig for alvor rystet i Hannover, for kunne indbrudstyre med et eller andet, hvad det nu var, skære sig gennem et pengeskab, som var det lavet af smør, hvor var man så henne?

Også forsikringsselskaberne begyndte at røre på sig. Præmieerne på tyveriforsikringerne måtte forhøjes, for ganske vist kunne ingen endnu forklare, hvorledes skabene var skåret i stykker, men tyven eller tyvene havde skaffet sig adgang med legende lethed, og indbrudene ville nok fortsætte.

Det gjorde de, men nu var politiet også blevet mere vagtsomt, og en nat tog man en indbrudstyv på fersk gerning, mens han forsøgte at brænde sig vej gennem et pengeskab med et mærkeligt apparat, der gennem



et rør udsendte en flamme, der ganske rigtigt skar sig vej gennem en svær stålplade, som var det finier.

Indbrudstyven hed Brown, og det er ikke så forfærdeligt meget, der i dag vides om ham. Naturligvis var politiet yderst ivrig efter at få at vide, hvor han havde fået sit mærkelige skæreapparat fra, og man var mere end forbavset, da Brown kort erklærede, at han selv havde opfundet apparatet, der var i stand til at skære sig frem gennem svært stål.

Brown var af engelsk afstamning, som navnet antyder. Han var noget af et miskendt geni, et mærkeligt menneske, i sit sind en forunderlig blanding af genialitet og hang til kriminalitet, ja sådan så man på ham. Det var tydeligt, at han længe havde været beskæftiget med at opfinde denne flammeskærer, der virkede med en art knaldgas, en blanding af ilt og brint, ikke videre forskellig fra vore dages autogen-svejsesvejsesapparater. Han havde haft den ide, at det skulle kunne lade sig gøre at varme jernet så voldsomt op med en sådan stråle af ilt og brint, at der dannede sig et ilte med et langt lavere smeltepunkt end selve jernet, så det på den måde lod sig gøre at skære gennem stål.

Brown havde forsøgt at få formående mennesker interesseret i sin ide, men det var ikke lykkedes. Han måtte selv gå og tumle med den. Det er muligt, at det var af almindelig bitterhed over tilværelsen, at han besluttede sig til selv at åbne de pengeskabe, der var lukket for ham. Opfindelsen var færdig i 1890, og bevæbnet med det nykonstruerede apparat med ilt og brintflasker, gik han i krig mod byens pengeskabe. Det lykkedes, som vi ser, en tid over al forventning.

Hvad der senere blev af Brown, har unddraget sig vor kundskab. Manden, der således opfandt den autogene skæring, den som man med ganske små ændringer anvender den dag i dag, figurerer ikke med sit navn i noget leksikon. Her deler han skæbne med andre næsten ukendte opfindere, der skulle få stor betydning for tekniken. I hans tilfælde også for kommende generationer af indbrudstyre, der med faglig begejstring tog hans ide op, når de gik til angreb mod svære pengeskabe.

Chris Parø.

LO's tjenestemand- og funktionærkonference

Skillelinien er ikke hvid kittel eller kedeldragt

Flere og flere forstår sammenholdets betydning

Formanden for LO, *Eiler Jensen*, åbnede Landsorganisationens tjenestemand- og funktionærkonference i Folkets Hus, Enghavevej, København.

Inden for Landsorganisationens område er tilsluttet 10 egentlige tjenestemand- og funktionærforbund. I disse 10 forbund var der pr. 1. januar 1965 et samlet medlemstal på godt 172.700, hvilket er en fremgang på knap 28.000 i de sidste 3 år, som med en del medlemmer i andre forbund, der også er ansat på tjenestemand- og funktionærvilkår, viser en fremgang på 30.000. I samme 3-års periode er LO's samlede medlemstal steget med godt 38.000, hvoraf altså de ca. 30.000 er tjenestemænd og funktionærer.

I sin velkomsttale sagde *Eiler Jensen* bl.a.:

– Jeg har flere gange med rette – men også nogle gange lidt overdrevent – sagt, at de nye moderne tider med deres teknik, med deres ændring af samfundsforholdene, med nødvendigheden af betjening af funktioner, administrationer og meget mere vil bevirke, at de manuelle arbejder trænges i baggrunden og afløses af de nye funktioner, af de nye tjenester, hvorfor vi – og det er det overdrevne, jeg har sagt – alle bliver tjenestemænd og funktionærer.

– Sandheden er, at tjenestemand- og funktionærstanden er i stadig stigende vækst, og at der fra mange sider bejles til – og til tider endog kæmpes om – denne store gruppe inden for samfundet. Inden for LO har vi den indstilling, som vi vedholder i det lange løb, nemlig at i stedet for at kæmpe om, ønsker vi at kæmpe for eller arbejde for tjenestemændenes og funktionærernes interesser. Tjenestemændene og funktionærerne udgør i dag ca. 22 pct. af Landsorganisationens medlemstal, der ligger på nærved 840.000, og vi varetager naturligvis disse vore medlemmers interesser, fordi vi ved, at man som lønmodtager fortsat har interesser, selv om man placeres på nye trin ved nye funktioner.

– De, der i dag ønsker splittelse inden for lønmodtagerorganisationerne, prøver på at hævde, at tjenestemændene og funktionærerne har helt andre interesser



LO's formand Eiler Jensen.

end de øvrige lønmodtagere. – Dette er jo ganske urigtigt, sagde *Eiler Jensen* og fortsatte:

– Skillelinjen i vort samfund er ikke, hvorvidt man går med hvid kittel eller kedeldragt. Skillelinjen er ikke, om man er værkfører på en virksomhed eller overassistent eller fuldmægtig inden for et stats- eller kommunalt område.

– Flere og flere forstår sammenholdets betydning inden for lønmodtagergrupperne, og aldrig tidligere har man kunnet spore en større tendens til sammenhold inden for samtlige lønmodtagergrupper end i dag. Mange ting samler lønmodtagergrupperne. Man kan trække pristalsreguleringen frem. Man kan trække ATP frem. Borgerskabets angreb på disse goder er også et angreb på tjenestemændene og funktionærernes økonomiske stilling. Hver en økonomisk, social eller kulturel lovgivning må nøje vurderes af lønmodtagergruppen, og i de aller fleste tilfælde er det forhold, der falder sammen, hvad enten man er arbejder, tjenestemand eller funktionær.

– Vi ønsker fra lønmodtagerside et økonomisk demokrati, og således at kapitalophopninger, som der synes at være en vis tendens til, holdes så langt nede som muligt, og således at de, som skaber værdierne, og de, som ved deres arbejde giver borgerne den service, der må være i et moderne samfund, også får deres status forbedret, sluttede *Eiler Jensen*.

Sekretær *Svend Bache-Vognbjerg*, der på LO's vegne varetager tjenestemand- og funktionær-områdets problemer, omtalte i sin beretning indledningsvis nedsættelsen af »LO's tjenestemand- og funktionærudvalg« for 3 år siden og det arbejde, udvalget har beskæftiget sig med i den forløbne periode.

– Vi må, sagde Bache-Vognbjerg, ganske nøje følge de aktuelle politiske og faglige drøftelser. Der er en ting, som tjenestemændene og funktionærerne ude i landet må være helt klar over, nemlig, at vi i den seneste tid har været udsat for en række angreb og forsøg på attentat mod den eksisterende automatiske dyrtidsregulering. Her er arbejdsgiverne selvsagt gået i spidsen, men det kan ikke forbavse, at de borgerlige partier har fulgt op; netop de partier, som giver sig ud for at være tjenestemændenes og funktionærernes venner. Ikke mindst for tjenestemændene og funktionærerne er den automatiske dyrtidsregulering af ganske vital betydning. Det er Landsorganisationen, det er fagbevægelsen, som har forhindret attentater på dyrtidsreguleringen – først i forbindelse med Helhedsløsningen i 1963 og senest ved overenskomstforhandlingerne her i foråret.

Om Helhedsløsningen sagde Bache-Vognbjerg bl.a., at tjenestemændene ikke blev diskrimineret af Helhedsløsningen, sådan som den konservative folketingsmand Ninn-Hansen nu igen har hævdet.

– Tjenestemændene blev ikke glemt ved Helhedsløsningen, men indgik i denne på nøjagtig samme vilkår som alle andre lønmodtagere. De bedrestillede tjenestemænd måtte resignere på nøjagtig samme måde, som de bedrestillede arbejdere måtte det. Tjenestemændene fik gavn af lovene vedrørende pris- og avancestop og udbyttebegrænsning. Tjenestemændene fik lavtlønstillæg det første år og generelle løntillæg andet år efter samme retningslinier som alle andre.

Mon nogen tror, at hr. Ninn-Hansens parti havde mere til tjenestemændene? I hvert fald har man ikke på noget tidspunkt stillet forslag i Folketinget om noget, der var bedre. Tillægspensionen, som jo også var til gavn for tjenestemændene, må nævnes, og endelig sikrede Helhedsløsningen den automatiske dyrtidsregulering, hvilket de borgerlige også stemte imod.

I en omtale af skatteproblemerne sagde Bache-Vognbjerg bl.a., at man fra lønmodtagerside må være interesseret i en kombination af direkte og indirekte skatter, for hvis ikke de direkte skatter pålignes på en retfærdig måde, må vi søge andre veje.

– Fra lønmodtagerside er det efterhånden utåleligt, at kontrollen med selvangivelserne er så lemfældig,

som man ved, den er. Dermed ligger ikke nogen bebrejdelse til skattemyndigheden, men en kendsgerning er det, at man ikke har muligheder for tilnærmelsesvis en så grundig undersøgelse af selvstændige erhvervsdrivendes indtægter, som man burde. Jeg tror derfor ikke, vi fra lønmodtagerside med samme betænkelighed som tidligere skal se på en overflytning af visse dele af de direkte skatter til forbruget. Men en forudsætning herfor må være, at der – såfremt vi får en merværdiafgift – tages de fornødne sociale hensyn, således at der gives fornøden kompensation til lavtlønnede grupper og forøgede børnetilskud til familier med børn.

– Vi må fortsat arbejde for at få en kildeskattordning. Det giver tryghed, at man betaler skatten, samtidig med at indtægten erhverves, sådan at lønmodtagerne ikke som nu udsættes for stærke svingninger i deres økonomiske forhold.

– Det er ubegribeligt, at et så indlysende fornuftigt system, som næsten alle har været enige om at indføre i andre lande, skulle være helt umuligt herhjemme. Fra borgerlig side har man kæmpet imod kildeskatten, men det er, som om at mange inden for denne kreds også er ved at vågne op. Mon de borgerlige politikere fortsat vil kunne modstå presset fra 1½ million lønmodtagere, som har den alt overvejende interesse i at få gennemført en kildeskat.

Om forholdet til »Fællesrådet for danske Tjenestemand- og Funktionærorganisationer« (FTF) sagde Bache-Vognbjerg:

– Vi har indtaget det standpunkt, at såfremt Fællesrådet vil drøfte spørgsmål af strukturmæssig karakter, så vil vi fra LO's tjenestemand- og funktionærudvalgs side naturligvis ikke modsætte os en sådan drøftelse. På den anden side vil vi ikke gerne gå til sådanne drøftelser med bind for øjnene. Vi må tilråde Fællesrådet i givet fald, at man der prøver at finde sine egne ben. FTF kender LO's synspunkter – særlig med hensyn til de »gule« fagforeninger, og det vil i givet fald være nyttigt, om man foretager, skal vi sige, en grovsortering – en nærmere vurdering – af sit medlemsklientel.

Jeg ved, at der i FTF's ledelse er en række positive kræfter, som udmærket forstår LO's synspunkter i denne forbindelse, og vi må håbe, at disse positive kræfter vil være i stand til at præge en udvikling, som vel nok på et eller andet tidspunkt må komme, sluttede sekretær Bache-Vognbjerg.

* * * * *

Sverige

0

Styrelsen for de svenske statsbaner har udarbejdet budget for regnskabsåret 1966–67 og endda en plan for de følgende fem års anlægsarbejder og investeringer. For det næste driftsår regnes der med en udgift på 398 mill. sv. kroner. Generaldirektøren går nu til ministeren med budgetforslaget.

Her er de ting, jernbaneledelsen i Sverige kan tænke sig gennemført i det næste og derpå følgende år. Rangerbanegårde og forskellige større stationer skal ombygges eller udvides. Forstærkning af banelegemets profil med henblik på større toghastighed må fortsættes. Ældre jernbanebroer skal erstattes med nye, flere store godsstationer må moderniseres, arbejdet på sikring af baneoverskæringer, bygning af signalposter og fjernstyring af tog skal fortsættes.

Som noget nyt vil man lade udføre forsøg med automatisk kontrol af toghastigheden. Desuden ønsker man data-anlæg (elektronisk) ved vognkontrol og -fordeling. En del spor må ombygges, så de tillader større togfart. Desuden ønsker man bevilling til en togfærge på ruten Stockholm–Åbo i Finland.

Svenske statsbaner har bestilt nogle nye el-lok af standardtype. De første leveres i det kommende år, og desuden lok specielt til malmtransporten. Endelig skal man bruge en del åbne og lukkede godsvogne af standardtype samt specialvogne til malmtransport.

Af de 398 mill. kr. for budgetåret 1966–67 skal de ca. 240 millioner anvendes til igangværende og projekterede arbejder. Til nye arbejder og anskaffelser vil medgå ca. 160 millioner, heraf 54 millioner kr. til Stockholms nærtrafik. Vi skal i øvrigt nævne nogle af de største ting, der omfattes af budgettet. Godsbanegårdene i Kiruna, Tomtebodavägen ved Stockholm og Trelleborg udvides for 6,2 mill. kr., sporene på hovedlinjen skal udbygges for 27 mill. kr., sikkerheds- og signal-tjenesten for 17 mill. kr., heri inkluderet fjernstyring på visse strækninger og nyt elektronisk udstyr, der skal afprøves på strækningen Södertälje C–Katrineholm ved Stockholm.

Man henviser også til forsøg med automatisk fartkontrol, og at forskningen heraf i ORE under den internationale jernbaneunion nærmere følges. Til sikring af overskæringer anvendes 9,5 mill., til malm-lok og -vogne 25 mill. kr., og til godstrafikken skal bruges 1200 nye vogne. Til rullende materiel for pendultrafik på Märsta–Södertälje og Kungsängen–Västerhaninge er i næste driftsår afsat 54 mill. kroner. Det skal endelig nævnes, at senest i 1970 vil alle personvogne af træ være udrangerede. Dette er allerede sket med de svenske sovevogne af træ.

Sovjetunionen

Jernbanerne i Sovjetunionen har meget stor betydning på grund af det vidtstrakte land, og ca. 80 pct. af al transport besørgeres af banerne, som er det bedste transportmiddel til at sikre den mest regelmæssige forbindelse mellem områderne.

Måler man jernbanelinjernes samlede længde, ligger USA på førstepladsen med Sovjet som nr. 2, men med hensyn til transportmængden skal dette land være nr. et.

Ved udgangen af indeværende år regner man i Sovjet med, at samtlige transportformer i landet udgør 12–13 milliarder ton årligt efter syvårs-planen for 1959–65 mod 7,4 milliarder ton i året 1958.

Andre transportformer er imidlertid vokset i ydeevne gennem de senere år, hvorfor de samlede jernbanetransporter ved årets udgang menes at være faldet til 73 pct., men jernbanetransporten vil dog beholde sin absolutte førerstilling i Sovjet, fordi den i året 1965 skal udgøre 1800–1850 milliarder tonkilometer.

Udviklingen fortsætter stadig med elektrisk og dieseldrift. Der er nu over 20.000 km banelinjer under el-drift, og på 46.000 km strækninger betjener man sig af diesel-lok. I det næste år vil moderniseringen og omstillingen til anden driftsform blive fortsat, f.eks. er det vedtaget at indføre el-drift på den vigtige hovedlinje Donetsbækkenet–Krivoj Rog–Lvov–Chop, som forbinder det sydlige kul- og jernområde med Sovjets sydvestlige del og med Tjecoslovakiet og Ungarn.

En anden stor jernbane går fra Moskva og Ural via Gorkij, Kirov og Perm med endestation i Sverdlovsk. På det sibiriske afsnit af hovedbanen Moskva–Vladivostok løber el-lok fra Angara til Altaj, en strækning over 1650 km. Ved årsskiftet blev åbnet en el-bane fra Moskva mod syd via Voronezj til Rostov.

De gamle damplok udskiftes efterhånden og afløses af store diesellok. Inden årets udgang vil 85 pct. af jernbanernes samlede godsomløb i Sovjet blive befordret af el- eller diesellok.

En af Sovjetunionens yngste virksomheder, Lenin-elektro-lokfabrikken i Tbilisi, fremstiller således store, otteakslede el-lok, og i år er man begyndt på seriefremstilling af dem. Man er ved at montere de første sovjetiske el-lok, der kan køre mere end 160 km i timen. Fornylig er afprøvet et universal-ellok til både jævnstrøm og vekselstrøm. Det har el-varmeanlæg i personvognene, forbedret elektro-pneumatiske bremseser og automatisk signalisering på lok'et.

Foruden modernisering af hovedlinjerne anlægges nye sidespor til kemiske industrier. På adskillige hundrede stationer ombygges pakhusene. Nye jernbaner an-

Tjenestemændene og kildeskatten

Ved Dansk Hospitalsforbunds kursus talte folketingsmand *Egon Jensen*, der bl.a. sagde:

– Der kan ikke være tvivl om, at staten og kommunerne må være interesseret i at have en stab af fast tilknyttede medarbejdere – ikke bare af de højere lønnede. Selv om tjenestemændene naturligvis først og fremmest er interesseret i deres arbejds- og lønforhold, er det lige så sikkert, at deres interesser for hvilket skattesystem, de skal betale efter, optager dem meget.

– Selv om tjenestemændene har en indtægt, der ikke svinger op og ned, er disse også interesseret i, at vi får gennemført kildeskatten, som sammen med MOMSen kan give mulighed for en jævn økonomisk politik, så vi undgår de stadige og irriterende indgreb, som også rammer tjenestemændene, der ikke har mulighed for en pludselig forøgelse af deres indtægt. Gallup viste, at 55 pct. af befolkningen går ind for kildeskat, så vi får den før eller senere, og man skal ikke tro, at man går tjenestemændenes ærinde, hvis man kæmper imod kildeskatten, og hele tiden søger at få reformen udsat.

– Det oplæg til en skattereform, som regeringen har givet omkring MOMS-forhandlingerne, vil stort set alle de tjenestemandsansatte have gavn af, sluttede Egon Jensen.

Replikskifterne om kildeskat

Krag-Hartling i TV 2. september 1965

Hartling: Jeg vil gerne stille statsministeren det direkte spørgsmål, om kildeskat er en betingelse for en socialdemokratisk medvirken til en skattereform?

Krag: Jeg kan bekræfte over for hr. Hartling, at Socialdemokratiet er tilhænger af kildeskat og agter at benytte enhver mulighed, vi må få, for at gennemføre den. Vi er i den henseende i god overensstemmelse med, hvad et flertal af befolkningen ønsker . . . Hvis Hartling og Venstre er hurtige nok og dygtige nok til denne gang at gennemføre en skattereform på basis af, hvad vi har foreslået, så er kildeskat ikke en betingelse. Men hvis Venstre og Hartling og de Kon-

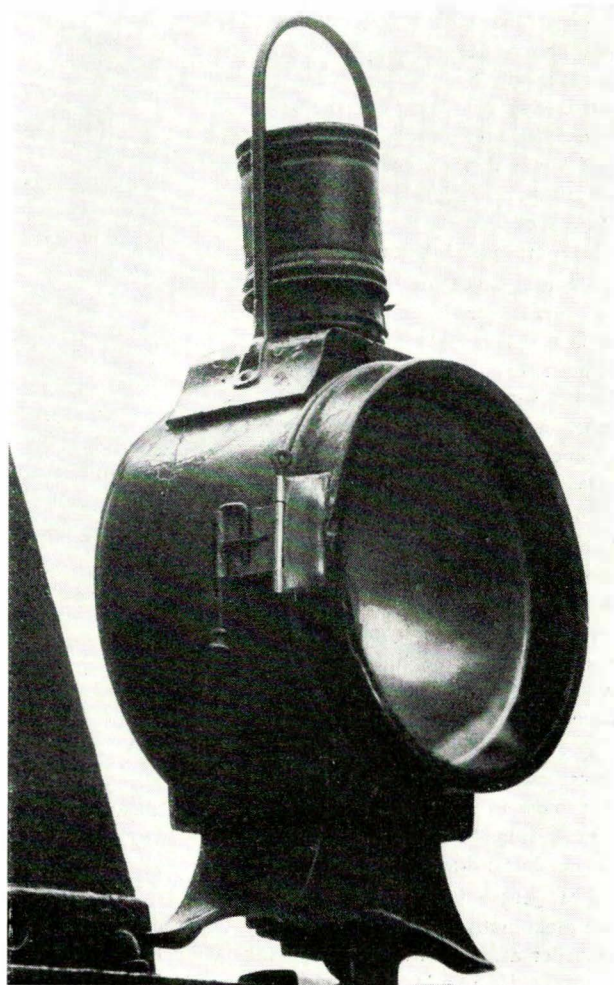
* * * * *

lægges også i Ukraine, Volga-området og i det nordlige Kaukasus. I Sajansk-Tajgaens udskov er blevet anlagt en 700 km lang jernbane til el-drift mellem Abakan og Tajsjet, som vil blive taget i brug med regelmæssig trafik i år. På de 20.000 km banelinjer med el-drift lægges svære skinner til større toghastighed.

servative venter længe nok – til efter et nyt valg – ja, så vil jeg tro, at Socialdemokratiet er styrket så meget, bl.a. fordi folk i Danmark som led i en fornuftig, demokratisk skattereform også ønsker kildeskat – og så stiller vi det som betingelse.

Hartling: Når statsministeren så i øvrigt sagde, at hvis vi nu var hurtige og dygtige nok, så var kildeskatten ikke en betingelse, så forstår jeg det ikke rigtig mere. Er det socialdemokratisk politik, at det er noget, de vil, men de vil det altså ikke, hvis vi er hurtige og dygtige nok – men ellers vil de måske nok. Eller hvordan hænger det sammen?

Krag: Jo, vi vil kildeskatten. Og jeg er helt sikker på, vi får kildeskatten. Men det er min opfattelse, vi ikke får kildeskatten før efter næste valg. Derfor er det, jeg siger til hr. Hartling: Vær nu så klog og hurtig, at I tager skattereformen nu, så kan I få den uden betingelse om samtidig kildeskat. Hvis I venter til efter næste valg, så vil det ligge anderledes: Det er da et klart og logisk svar.



Jernbanemuseets virksomhed

2

Jernbanemuseet har siden sidste årsberetning haft jævnt godt besøg af interesserede gæster.

Museet har som sædvanligt været tilgængelig for publikum hver onsdag fra kl. 12 til 16, foruden at det ekstraordinært har holdt åbent udover tiden f.eks. på den københavnske rundskuedag og efter nærmere aftale også på andre tidspunkter og dage. Men iøvrigt kunne besøget sikkert have været betydeligt større, hvis adgangsforholdene til museet ikke var så ubekvemme – især for dårligt gående personer – og hvis besøgstiden lå på et for de fleste udearbejdende mere passende tidspunkt. Disse forhold kan næppe ventes ændret, før museet kan flytte til andre og mere egnede lokaler.

Allerede nu mærkes pladsforholdene som yderst knebne, og tilstanden bliver vanskeligere dag for dag, efterhånden som banerne moderniseres på forskellig måde, hvorved ting af mange arter – heldigvis – indsendes til museet med opbevaring for øje.

Således har man i årets løb modtaget Københavns Hovedbanegårds arkiv, der strækker sig lige fra jernbanens første dag i 1847 og til dato. Dette arkiv vil senere hen under bedre tilgængelige forhold kunne danne et udmærket grundlag for studiet af danske baners historie. Museet ejer endvidere i forvejen gamle arkiver fra andre stationer.

De arkivsager, der er tilgået museet nu – det drejer sig om jernbanens første 80 år – optager ikke mindre end 16 hyldemeter, hvad sikkert vil gøre forståeligt for de, som er kendt med lokaleforholdene, at rammerne er ved at blive sprængt.

Dette skal dog ikke afholde nogen fra stadig at indsende materiale til museet. Vi vil endda meget gerne tage imod det, selvom måske ikke alt det indsendte skulle egne sig til opbevaring enten i generaldirektoratets bygning i Sølvgade eller i museets små filialer i lokomotivremisen på Østerport station eller i Klampenborg stations gamle ventesal.

Det vil være uoverkommeligt her at nævne alle givere og deres gaver til museet, men nedenfor skal bringes et skønssomt udvalg. Museet bringer herved alle de, der har bidraget, vor hjerteligste tak.

Fra generaldirektoratet er modtaget: damplokomotiv Pr. nr. 908 samt følgende modeller af: standardpersonvogn litra B nr. 2000, d/e loko My 1145 og et 8-vogns

lyntog i størrelse 1 : 50. Sidstnævnte er afgivet til brug for reklametjenesten.

Fra baneafdelingen i Århus: 4 fabrikkplader fra en drejeskive i Røde Kro stammende fra de første sønderjyske baner 1864.

Fra centralværkstedet i København: en gammel håndlavet høvl.

Fra finske statsbaner: en bog: »Arbeit und Lebensverhältnisse der Finnischen Bahnarbeiter und Eisenbahnen«.

Fra stationsforstander Nielsen, Frederikshavn: en hjemmelavet knippel anvendt af personale på Århus station under mørklægningen i 1940–45.

Fra søfartsafdelingen: skibsklokke fra d/f *Strib*, en klageprotokol fra d/f *Christian IX* samt skibrattet fra m/f *Mommark*.

Fra billet- og blanketforvaltningen: en billettrykkemaskine fra 1889.

Fra stationsforstander K. Larsen: en gallauniform.

Fra overtrafikkontrollør Lønberg: 3 tavler med uniformsgradstegn.

Fra firmaet BP: 2 ure fra Augustenborg station.

Fra direktør Thage, Hillerød: en svelleprop: »Fredericia's patent«.

Fra pens. stfst. Tang: en samling ordreserier fra 1860'erne.

Fra trafikkontrollør O. V. J. Hansen: nogle »poesibøger« skrevet af tidligere ansatte på Århus fragtgodsekspedition.

Desuden er modtaget bøger, billeder m.m. fra adskillige andre end her nævnt.

Museet har, som i tidligere år, deltaget i forskellige udstillinger både i ind- og udland og har tillige besvaret et meget stort antal forespørgsler om jernbaneforhold i ældre og nyere tid.

De museet tilhørende bevægelige lokomotivmodeller, som er udstationeret på forskellige stationer, har i årets løb indbragt ca. 11.000 kroner. Desværre er udgiften ved vedligeholdelsen af dem steget til ca. en trediedel af beløbet.

Jernbanemuseet i april 1965.

LO's jubilæumsfond

Ifølge Jubilæumsfondens fundats skal hvert års renteindtægt udloddes i portioner à 200 kr., der efter ansøgning kan bevilges til medlemmer af de organisationer, der er tilsluttet Landsorganisationen De samvirkende Fagforbund, til hjælp ved deltagelse i kursus i organisations-

kundskab, herunder tillige socialøkonomiske kurser, der arrangeres af *Arbejdernes Oplysningsforbund*, eller *fagbevægelsen* og dermed beslægtede institutioner såvel her i landet som i udlandet.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

På bestyrelsens vegne

Frands E. Pedersen.

Kai Petersen. Herman Schäfer.

PERSONALIA

Ansæt som depotforstander ved Kolding maskindepot efter ansøgning pr. 1/1-66.

Lokomotivfører (12. lkl.):
P. F. Pedersen, Kolding.

Overgået til stilling som lokomotivfører i 12. lkl. efter ansøgning pr. 1/10-65.

Elektroførerne (12. lkl.):
H. C. W. Sørensen, Enghave, i Enghave.
T. K. F. Pedersen, Enghave, i Enghave.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1/10-65.

Lokomotivførerne (12. lkl.):
A. B. V. Pedersen, Kh. Gb. til Helgoland.
M. Frandsen, Kbhv. Gb., til Helgoland.
S. E. Kruse, Kbhv. Gb., til Helgoland.

Forflytninger efter ansøgning pr. 1/11-65.

Lokomotivførerne (12. lkl.):
V. Høyer, Århus H. til Struer.
K. N. K. Christensen, Århus H. til Struer.

Afsked.

Lokomotivførerne (15. lkl.):
W. Petersen, Fredericia, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31/12-65).
A. M. Mortensen, Fredericia, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31/12-65).

Lokomotivfører (12. lkl.):
C. F. Jensen, Svendborg, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31/12-65).

DSB regnskab

Til statsbanernes driftsresultat i tiden 1. april–30. september 1965 (første halvdel af finansåret 1965/66) bemærkes:

Driftsindtægterne er i forhold til samme periode i fjor steget med 27,2 mill. kr., der overvejende skyldes takstændring pr. 1. maj d.å.

Driftsudgifterne er steget med 44,8 mill. kr., der udelukkende skyldes forøgede lønudgifter, herunder ATP-bidrag for tjenestemænd m.fl. med tilbagevirkende kraft fra 1. april 1964.

Statsbanernes driftsindtægter og driftsomkostninger m.v. i tidsrummet april–september 1965 og en sammenligning med det tilsvarende tidsrum i 1964.

Beløbene er angivet i tus. kr.	April–september		Afvigelser
	1965	1964	
Driftsindtægter	449.490	522.337	27.153
Driftsomkostninger	434.203	389.385	44.818
Driftsoverskud	15.287	32.952	+ 17.665
Afskrivning	26.760	24.300	2.460
Forrentning	52.338	48.513	3.825
Regnskabsmæssigt underskud	63.811	39.861	23.950

Overgået som ekstraordinært medlem pr. 1/10-65.

Pensionerede lokomotivførere:
H. P. E. Hansen, Mørk Hansensvej 24, l., København F.
Axel Thorsen, Vestbanevej 6, 4., Valby.

Pensioneret lokomotivfører August Victor Chr. M. Steffensen, Sdr. Boulevard 22, 3., tv., København V., født d. 1/5 1872, er afgang ved døden.

Pensioneret lokomotivfører Viggo R. O. Berg, Thorsgade 79, 4., København N., født d. 24/7 1894, er afgang ved døden d. 23/10 1965.

Pensioneret lokomotivfører Søren Martin Jensen, Ny Adelgade 12, Assens, født d. 5/7 1876, er afgang ved døden.

PÅ SPORET

Et specielt turisttog er i Indien blevet indsat mellem Delhi og Agra, hvor det kører på dagsudflugt. Rejsen varer lidt over tre timer, toget er blevet døbt »Taj Express«, og det består af fire personvogne og en spisevogn.

Trafikken med bil-tog udvides stadig. Den er slået stærkt an mellem Vesttyskland, Frankrig, Rivieraen og Italien. I år er blevet indsat et nyt bil-tog mellem Hamborg og Villach, som har haft betydning for bilturisterne til Jugoslavien og Grækenland. Der er nu også taget en type godsvogne i brug, som kan transportere biler med campingvogne.

FIAT-LOK TIL ARGENTINA

De italienske Fiat-fabrikker bygger andet end biler. De har leveret en serie diesel-elektriske lok til Argentina. Fiat-motorerne udvikler 1500 hk, og loket kører maksimalt 110 km i timen.

DIRIGERER 1.000 TOG DAGLIG

Münchens hovedbanegård har fået en ny centralkommandopost i en 29 meter høj bygning, som på taget bærer en 27 m høj radiomast. Fra denne centralkommando dirigeres daglig op mod 1.000 tog og 4.500–5.000 rangeringer, 275 sporskifter og 253 signaler.

ÆTHIOPIEN MODERNISERER

En stor udvikling er i gang på den 783 km lange smalsporede jernbane, som forbinder Æthiopiens hovedstad Addis Abeba med havnebyen Djibouti ved Det røde hav. Siden 1963 har Æthiopien anskaffet tre Bo'Bo-lok på 1100 hk, tre motorvognstog på 600 hk og to Có Có-lok på hver 2.000 hk. Desuden har man 12 nyere diesel-hydrauliske rangerlok. Dampdriften udgør nu kun en pct. af den samlede trafikmængde.

1200 TOG I DØGNET

Jernbane-eksperter ved trafikinstituttet i Leningrad er ved at udarbejde et stort stilet projekt for trafikknudepunktet Leningrad. Det vil med alle anlæg komme til at dække et areal på 6.000 kvadratkilometer.

Fra Leningrads centralbanegård skal udsendes op mod 100 passagertog i fjerntrafik pr. døgn. I myldretiden vil over 1200 nærtrafik-tog være i drift, og nærtrafikkens kapacitet bliver 2 millioner rejsende i døgnnet. Planen sammenfatter både jernbane-, luft-, sø- og flodtrafikken i en helhed.

DSB NEDLAGDE FLEST BANER

I 1963

En opgørelse over de europæiske jernbaners stilling i året 1963 viser, at de alle – på nær Norge og Italien – havde foretaget indskrænkning af jernbanenettets længde, sammenlignet med det foregående år. Danske statsbaner lå i spidsen med minus 3 pct., Sverige lå på minus 2,9 pct. og Englands statsbaner på minus 1,2 pct.

DAMERNES DAG

Fredag er fredag

Der er ved at ske noget i køkkenet om fredagen. Eller snarere: man skuer en tendens til at der *ikke* skal ske noget på denne udmærkede arbejdsplads om fredagen.

I flere og flere familier går husmoderen meget let til værks madmæssigt set, dels fordi det er en stor rengørings- og indkøbsdag, dels fordi det er dagen før week-enden, hvor kræfterne lægges i for at kræse lidt ekstra for familiens ganer og maver.

Derfor er fredag lige så stille ved at blive smørrebrødsdag. Enten af den dyre slags med højt pålæg, ledsaget af en øl eller to, eller af den mere beskedne, der står i spegepølsens og leverpostejens tegn og i følge med spandevís af te.

Begge dele er gevaldigt hyggelige og en udmærket optakt til den lange week-end.

De ved selvfølgelig, at det er meget dyrt at købe afskåret pålæg, men får De af den grund gjort alvor af at købe hele, halve eller kvarte stykker fileten, rullepølse og spegepølse?

Der er ikke noget som et stykke med et par lag friskskåret fileten, helst af skiver så tynde at de krøller, eller rullepølse, rigtig håndskåret og derfor et par millimeter tykkere end slagterens – men så ryger det sparsommelige måske.

Alligevel – velbekomme på fredag ...

Klæd ansigtet på

Så blev det et par grader koldere, og novemberblæsten generer sig ikke for at bide, hvor den kan komme til det.

Ørerne kan man sagtens emballere i et uldent tørklæde eller mere moderigtig i en hæklet eller strikket hjælm, men hvem kommer næsen og kinderne til hjælp?

Næsevarmere ser sære ud og derfor slår de aldrig an. Blå næser og »frøstspræng-

te« kinder er følgen. Det er heller ikke for kønt.

Næsen antager i reglen sin normale kulør, når den kommer ind i varmen igen, men de blåsprængte årer på kinderne er kommet for at blive. Et enkelt kosmetikfirma (Orlane) har en specialcreme, der skulle hjælpe på miséren, men dens effektivitet kan diskuteres og de fleste må prøve at skjule de blå årer med farvet underlagscreme.

Så det er klogere at forebygge, hvor man kan.

Ansigtet skal klædes på, inden De går ud

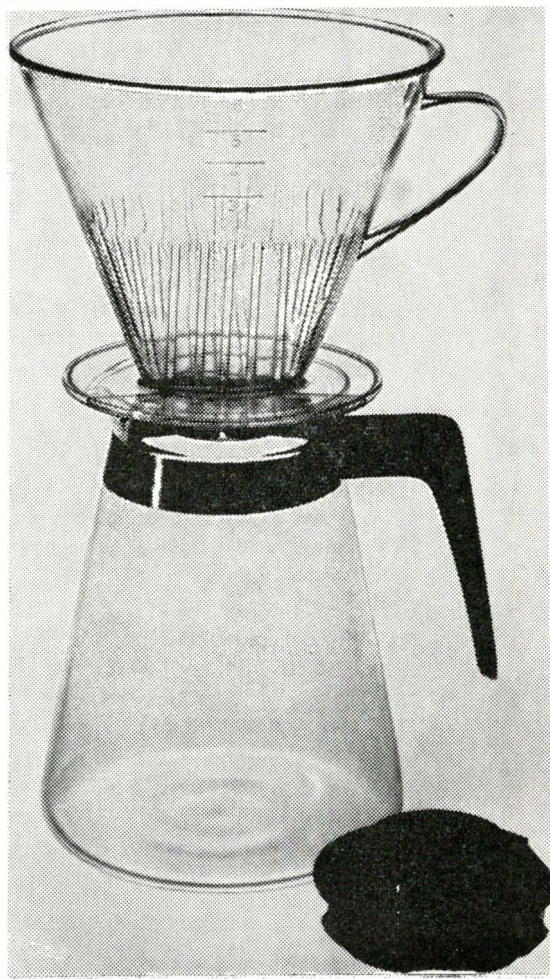
Det vil med andre ord sige, at De skal bruge en fed underlagscreme eller lotion, og pudre Dem meget grundigt. Ingen af delene varmer direkte, men de lægger et beskyttende lag over huden og forhindrer en kraftig fordampning. De undgår den ubehagelige, strammende fornemmelse over kinderne, hvis De tager godt med creme og pudder på. Og sparer på vand og sæbe ved afrensningen. Det er nemlig rensecreme eller resemælk, der skal til.

Der findes efterhånden mange serier i prisklasser, der ikke kan vælte noget budget af pinden, f.eks. Matas, Nivea, Tokalon og Three Flowers samt Dubarry.

Apropos kolde ører

A: Kig på frisuren. Er det ikke et rivende vanvittigt syn? Jamen alligevel – den er ikke uden evner. Sidehåret er så langt, at det kan knyttes under hagen og samtidigt fungere som ørevarmere. Pandehåret har også fået lov at vokse og dækker øjenbrynene.

De franskmænd, de franskmænd. For frisuren kommer selvfølgelig fra Paris.

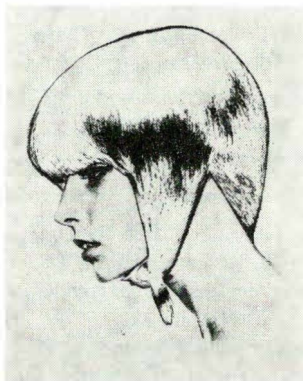
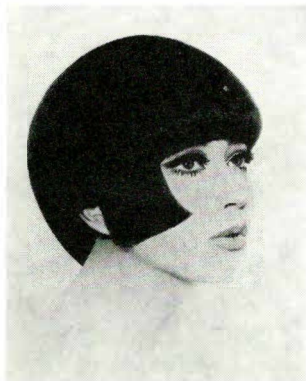


B: Det gør den anden også, men den er lidt mere moderat. Her nyder kinderne godt af et par usædvanlig kraftige bakkenbarter. En masse lak holder håret på plads.

Melitta på en ny måde

Mange yndere af Melitta-kaffe har spurgt, hvorfor der ikke en angivet kop-mål på tragten. Denne mangel er nu afhjulpet fra fabrikkens side, og på tragten er blevet afsat kop-mål, så man altid kan lave netop det antal kopper kaffe, man har brug for.

Herved undgår man at anvende for mange bønner, og det er jo en velkommen besparelse. Det nye filter ses her med en ildfast glaskaffekande, men det kan selvfølgelig også benyttes på anden måde. Tragten er fremstillet i et nyt, varmebestandigt og glasklart materiale, som skal være meget holdbart.



Adressefortegnelse

6

Københavns Godsbanegård: Lokomotivfører P. J. J. Busk, Bremensgade 64, st. København S. Tlf. Asta 3093.
Kasserer: Lokomotivfører P. K. Kristensen, Banefløjen 8² tv., Brh. Tlf. 94 75 46.

Helgoland: Lokomotivfører E. C. L. Christiansen, Tværbommen 41, st. th., Gentofte. Tlf. GE 5659 v.
Kasserer: Lokomotivfører N. V. Ø. Jensen, Lundtoftegade 86² tv., København N. Tlf. Taga 7122 x.

Enghave: Elektrofører N. O. A. Dinesen, Charlotte Muncksvej 30⁴, København NV. Tlf. ÆG 9744.
Kasserer: Elektrofører E. G. Nielsen, Dannevirkegade 13¹ th., København V. Tlf. VE 7285.

Roskilde: Lokomotivfører Kaj Juul Rasmussen, Holbækvej 10. Tlf. (03) 35 76 20,
Kasserer: Lokomotivfører E. W. Pedersen, Fælledvej 24 C² th.

Helsingør: Lokomotivfører J. Maymann Hansen, Sct. Knudsvej 6.
Kasserer: Lokomotivfører J. A. Nielsen, Pontsøvej 31¹.

Næstved: Lokomotivfører O. E. Søltøft, Rosenvej 3 st. Tlf. (03) 72 09 56.
Kasserer: Lokomotivfører J. Ourø Jensen, Præstøvej 177.

Gedser: Lokomotivfører H. P. Kjær Hansen, Langgade 8 c.
Kasserer: Lokomotivfører J. H. M. Hansen, Danmarksgade 11.

Nykøbing F.: Lokomotivfører A. Jacobsgaard, Nørrevænge 29.

Rødby Færge: Lokomotivfører E. R. Rasmussen, Langgade 30, Gedser.
Kasserer: Lokomotivfører H. Bahne Larsen, Lærkevej 9, Rødby havn.

Kalundborg: Lokomotivfører T. G. B. Olsen, Røsnæsvej 28.
Kasserer: Lokomotivfører P. A. Jensen, Stationsvej 3 B.

Slagelse: Lokomotivfører E. Meng, Klokketøbergade 15¹ th.
Kasserer: Lokomotivfører H. Klørup Kristensen, Valbyvej 40.

Korsør: Lokomotivfører S. Juul Madsen, Thiesens Allé 29¹. Tlf. (03) 57 24 74.
Kasserer: Lokomotivfører H. E. Jørgensen, Fasanstien 1¹ th.

Nyborg: Lokomotivfører A. Tarpø, Aldershvilevej 25. Tlf. 1725.
Kasserer: Lokomotivfører Knud Falckenberg, Vester Voldgade 16¹.

Odense: Lokomotivfører P. A. L. Jørgensen, Poul Møllersvej 13. Tlf. 1159 09.
Kasserer: Lokomotivfører N. E. K. Larsen, Prs. Benediktes Allé 4, Frøens Bøge.

Svendborg: Lokomotivfører E. Larsen, Tvedvej 62.

Fredericia: Lokomotivfører N. P. Junker, Ørnevej 11¹ th. Tlf. 2 46 36.
Kasserer: Lokomotivfører A. Vilhelmsen, Sjællandsgade 49, st. Tlf. 2 46 37.

Kolding: Lokomotivfører P. F. Pedersen. DSB maskindepot.

Padborg: Lokomotivfører H. Winther Jensen, Sønderhav pr. Kollund, Sdj. Tlf. (046) 7 87 94.
Kasserer: Lokomotivfører H. O. Buus Jensen, Pilevej 12.

Haderslev: Lokomotivfører A. C. Dinesen, Vestergade 42¹.

Åbenrå: Lokomotivfører P. V. Dam, Villa »Marina«, Hostrup skov pr. Åbenrå.

Sønderborg: Lokomotivfører A. J. Jørgensen, Åbenrå Landevej 26.
Kasserer: Lokomotivfører P. A. Overgård, C. W. Eckersbergsvej 12.

Tønder: Lokomotivfører P. F. Behr, Horupsgade 41. Tlf. 2 16 72.
Kasserer: Lokomotivfører J. L. J. Christensen, Widdingherredsgade 4.

Esbjerg: Lokomotivfører V. Dorner, N. J. Poulsensvej 4. Tlf. 2 49 56.
Kasserer: Lokomotivfører H. M. Barlo, Strandbygade 58³ th. Tlf. (051) 2 90 58.

Struer: Lokomotivfører R. Lynggaard Olesen, Rosenvænget 50. Tlf. 5 06 12.
Kasserer: Lokomotivfører K. R. Christensen, Nygade 12.

Thisted: Lokomotivfører I. A. Asmussen, Kirkegårdsvej 4.

Frederikshavn: Lokomotivfører A. T. Larsen, Vinkelvej 7. Tlf. 2 03 48.
Kasserer: Lokomotivfører H. N. W. Hansen, Rosevej 13.

Ålborg: Lokomotivfører N. P. Røggilds, Teglværks Allé 7² th. Tlf. 2 00 77.
Kasserer: Lokomotivfører B. C. V. Kruse, Hesseløgade 10, ³. th.

Randers: Lokomotivfører N. Larsen, Rindsvej 31.
Kasserer: Lokomotivfører P. S. Henriksen, Rosenborg Allé 9.

Langå: Lokomotivfører N. R. Johansen, DSB maskindepot.

Århus: Lokomotivfører Erik Kristensen, Kaserneboulevarden 21⁴, Århus C. Tlf. 2 95 46.
Kasserer: Lokomotivfører E. A. Lønnqvist, Rosenvangs Allé 20. Århus C.

Viborg: Lokomotivfører E. E. Jensen, Frihedsvej 1.
Kasserer: Lokomotivfører E. Mortensen, Danmarksvej 34.

Brande: Lokomotivfører K. Poulsen, N. J. Fjords Allé 3.
Kasserer: Lokomotivfører J. E. Pedersen, Herningvej 20¹.

Herning: Lokomotivfører Aage Lauridsen, Godthåbsvej 68.
Kasserer: Lokomotivfører O. Bruno, Museumsgade 50.