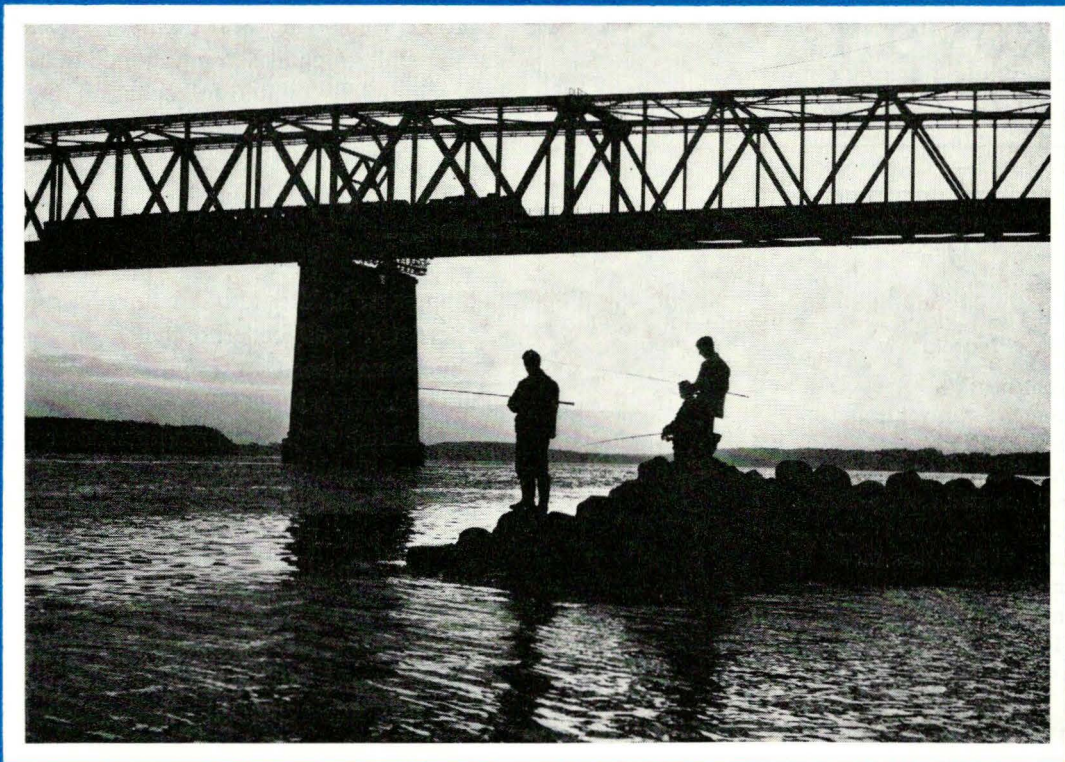


# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING



Nummer 9 – 5. maj 1965 – 65. årgang





## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

5. MAJ 1965 – 65. ÅRGANG

9

### Indhold:

Pensionsproblemerne . . . . .	2
Sporviddemuren i den voksende samtrafik . . . . .	4
OECD's opfattelse af dansk økonomi	6
Over 50.000 km med Europa-Bus . .	7
Forfattervilkår . . . . .	8
Fra Hamborg til Syditalien med el-lokomotiv . . . . .	9
Hvordan med automationen? . . . . .	10
Det søde liv . . . . .	11
Fra medlemskredsen – Det gamle refrain . . . . .	12
Personalialia . . . . .	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 1963 nedsatte finansministeren et udvalg, der skulle have til opgave at overveje og belyse problemerne som gennemførelse af almindelig folkepension efter folkepensionskommissionens angivne retningslinier rejser for statstjenestemændenes og -pensionisternes vedkommende og videre finde tekniske muligheder for at løse disse problemer. Fra dette udvalg foreligger nu en omfangsrig betænkning, der kun må betragtes som en teknisk anvisning på problemernes løsning og ikke stillingtagen til, hvordan tjenestemændenes samlede løn- og pensionsniveau bør være.

Som enhver med det ringeste kendskab til disse problemer vil vide, er den enkleste løsning sammenlægning af den nuværende tjenestemandspension, ATP og fuld folkepension, men da fremkommer det uholdbare, at store grupper vil få udbetalt en samlet ydelse, som udgør mere end lønnen som aktiv tjenestemand. Dette er selvsagt ikke rimeligt.

Man peger imidlertid på tre hovedgrupper som alternative muligheder: opbygning af en selvstændig tjenestemandspensionsordning, der ikke kombineres med ydelserne fra den offentlige sikring, samordning af tjenestemandspension og ydelser fra den offentlige sikring og afvikling af tjenestemandspensionsordningen, således at tjenestemændenes efterløn udelukkende kommer til at bestå af ydelser fra den offentlige sikring.

Udvalget fastslår, at den siden 1958 gennemførte lovgivning på folkepensionsområdet samt indførelsen af Arbejdsmarkedets tillægspensionsordning ikke i sig selv gør ændringer af tjenestemandspensjonsregler bydende nødvendige, og at det ad lønmæssig vej i og for sig vil være muligt at give kompensation for den stedfundne forringelse af tjenestemændenes pensionsmæssige status i forhold til folkepensionsordningen og ATP-ordningen, men man finder alligevel, at der kan føres vægtige grunde i marken for at tage tjenestemændenes nuværende pensionsordning op til revision.

Herom siges – idet man refererer til betænkningen fra lønningskommissionen af 1954, at hovedprincipperne i tjenestemandspensionsordningen siden 1919 havde ikke været underkastede væsentlige ændringer før indførelsen af folkepension. Pensionerne havde

været fastsat således, at pensionisterne i almindelighed var udelukket fra at supplere deres indtægt med aldersrente eller andre ydelser i henhold til den sociale lovgivning.

Mens tjenestemændene efter forslaget til lov om folkepension var udelukkede fra at kunne oppebære folkepensionens mindstebeløb og undtagne fra bidragspligten, blev de under folketingsbehandlingen inddraget under bidragspligten. I betænkningen fra folketingsudvalget angående forslag til lov om folkepension udtaltes i denne forbindelse en henstilling om, at pensionsforholdene for fremtidigt ansatte tjenestemænd indrettedes således, at disse tjenestemænd blev inddraget under folkepensionsordningen.

Endvidere fandt lønningskommissionen, at forholdet mellem lønninger og pensioner ikke længere kunne anses for hensigtsmæssigt, idet pensionen for adskillige egenpensionisters samt mange enkepensionisters vedkommende udgjorde for høj en procent af lønningen. Dette skyldtes den som følge af prisudviklingen siden 1946 gennemførte regulering af de forskellige tillæg til lønninger og pensioner.

På denne baggrund sattes det som mål for revisionen af den i tjenestemandsløven af 1946 hjemlede pensionsordning, dels at kombinere pensionsreglerne med rettighederne og pligterne efter folkepensionsloven, dels at regulere forholdet mellem lønning og samlet efterløn.

Ved revisionen af tjenestemandsløvgivningen i 1958 skete der en tilnærmelse mellem tjenestemandspensions- og folkepensionsordningen derved, at den i 1957 indførte pligt for tjenestemændene til at yde folkepensionsbidrag blev modsvaret af adgang til at oppebære folkepensionens mindstebeløb, der kom til at indgå som en integrerende bestanddel af den samlede efterlønsordning for de nuværende tjenestemænd. Ved opbygningen af pensionsordningen gik man ud fra de gældende bestemmelser om folkepension, herunder reglerne om mindstebeløbets fastsættelse. Der var således tale om en begyndende samordning af tjenestemandspension og folkepension, idet der ved kombination af de to systemer tilvejebragtes et samlet efterlønsniveau af en højde, der fandtes passende.

De foran nævnte principielle forudsætninger, som i forhold til folkepensionen lå til grund for revisionen af tjenestemændenes efterlønsordning i 1958, har efter udvalgets opfattelse stadig gyldighed.

Dertil kommer, at der ved gennemførelsen af loven om fuld folkepension og ved ATP-ordningen er tilvejebragt en offentlig sikring, der i nogen grad er beslægtet med tjenestemandspensionsordningen. Disse fællestræk vil blive understreget, hvis der gennemføres en udbygning af tillægspensionsordningen, der tilsikrer en pension, som står i forhold til den tidligere erhvervsindtægt.

Man kan formentlig regne med, at der fremtidig gennemføres yderligere udbygning af den bestående offentlige alderssikring i form af folkepension og Arbejdsmarkedets Tillægspension.

Efter udvalgets opfattelse bør efterlønsordningen for tjenestemændene derfor søges tilrettelagt således, at ordningen kommer til at fremtræde så elastisk i sit princip og indhold, at den til stadighed i størst muligt omfang vil være i harmoni med eventuelt kommende ændringer i og udbygning af reglerne for den offentlige sikring.

Under udvalgets arbejde er det fra organisationernes side tilkendegivet, at der for en række lønningsklassers vedkommende er ønske om en pensionsmæssig forbedring. Der er herved henvist til, at reglerne i lønnings- og pensionslovens §§ 54 og 64 om reduktion af de lønstørrelser, der medtages ved beregningen af henholdsvis egen- og enkepension, efter den stedfundne udvikling må anses for at være for strenge.

Udvalget finder af de i det foran anførte grunde, at tjenestemændenes efterlønsordning inden for en nærmere fremtid bør optages til revision med henblik på at tilpasse ordningen til den stedfindende udvikling i den offentlige alderssikring.

På nuværende tidspunkt er det således ikke muligt at pege på den endelige løsning, og den vil møde en række vanskeligheder. Det er nu andre instanser, som skal tage stilling til, hvordan efterlønsordningen skal udformes, formentlig en lønningskommission. Blandt organisationerne er der ønske om en sådan. Også finansministeren har fornylig udtalt sig derfor.



# Sporviddemuren i den voksende samtrafik

*Forbistringen når det gælder sporvidder er stor, ikke bare i Norden, men på hele det europæiske kontinent. Nu har man konstrueret hjulsæt, som gør det muligt at variere sporvidden. En international kobling bliver det næste mål (Signalen).*

Med en vis generalisering kan Europa siges at være splittet i fire forskellige jernbaneregioner, hvad sporvidden angår.

Størstedelen af kontinentets jernbanenet er bygget med Stephensons normalsporvidde – 1435 mm. Rundt regnet findes der 250.000 km i denne vidde. Som nummer to kommer Ruslands 5 fod – 1524 mm – som indbefatter Finland. Den totale længde udgør ca. 130.000 km. Den Pyrenæiske halvø's to stater, med ialt 16.000 km, domineres af sporvidden 1676 mm. Via overgangsstationer står disse jernbanenet i forbindelse med hinanden. Irland med sin specielle sporvidde – 1600 mm – er helt afskåret fra samtrafik med de øvrige systemer.

Givetvis indebærer denne splittelse – med vanskeligheder i samtrafikken – et svært handicap for jernbanen i konkurrencen med andre transportmidler. Omladningerne ved grænsestationerne er både kostbare og tidrøvende. Problemet er ikke alene europæisk. Det gør sig gældende – eller har gjort det – i de fleste verdensdele med større eller mindre styrke. I Nordamerika ombyggedes i slutningen af 1800-tallet et vidtstrakt bredspornet. I dag er problemet akut i Australien.

For at overvinde vanskelighederne har jernbaneforetagenderne over hele verden angrebet problemerne på forskellig måde. Stort set findes der fire muligheder:

1. Sporvidden omforandres til den dominerende.
2. Vognene transporteres på overføringsvogne.
3. Vognene skifter hjulaksler eller bogcier.
4. Vognenes hjulaksler forsynes med stilbare hjulsæt.

## **Ombygning.**

Der hvor de økonomiske forudsætninger har vist sig mulige, eller andre faktorer har talt til fordel herfor, har man valgt at ombygge til den dominerende sporvidde. Som svensk eksempel kan nævnes Håkan-torp-Forshem-Gårdsjø, Atvidaberg-Västervik og Kristiansstad-Karlskrona. I Australien, hvor dette problem også længe har voldt stort besvær, sker nu en omlægning i meget stor skala. Den føderale regering samarbejder med staterne, og hensigten er at der år

1968 skal findes normalspor mellem Perth i vest og Sydney i øst. Opinionen er stærk til fordel for disse bekestelige ombygninger. Dels har næringslivet været stærkt hemmet af omladninger, dels har det allerede udførte arbejde i staten Victoria resulteret i en uventet forøgelse af godstransporten. De direkte nattog mellem Melbourne og Sydney har overtaget en stor del af flyvetrafikken mellem byerne.

## **Overføringsvogne.**

Der hvor et mindre livligt trafikeret smalspørnet findes, kan trafikbehovet måske nogenlunde klares med overføringsvogne. I Sverige er ideen tillempet med fordel, og har påvirket planlægningen af sporviddeomlægning. Overføringsvognene har stort set elimineret ubehagelighederne ved de forskellige sporvidder.

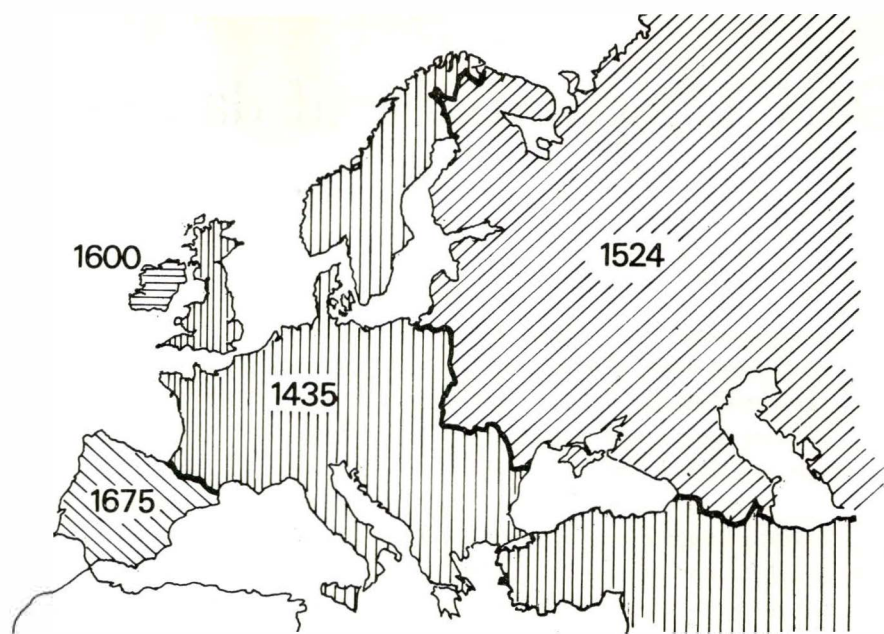
## **Udskiftning af hjulpar eller bogcier.**

Allerede omkring 1910 lanceredes en metode til at skifte aksler på vogne i trafik mellem Østrig og Rusland. Systemet, som kaldtes Breidsprecher, gav impulsen til lignende arrangementer ved den fransk-spanske grænse. Disse såkaldte Leinkaufvogne sættes i løb mellem, på den ene side Paris, og på den anden side Madrid og Lissabon. To verdenskrige med den mellemliggende urolige tid med borgerkrig og ringe interesse for åbne grænser, svækkede interessen for disse problemer.

Efter den anden verdenskrigs slutning er systemet påny taget op, og udviklet meget stærkt. Specielt et foretagende »Transfesa« opviser en meget positiv udvikling. I dag har »Transfesa« omtrent 2.700 godsvogne med udskiftelige aksler. I 1951 transporteredes med denne vognpark 6.000 ton frugt og grønsager fra Spanien til Vesteuropa. Ti år senere var tallet 475.000 ton. For Sveriges vedkommende går alle appelsintransporter ad jernbanen fra Spanien.

## **Sporviddemuren.**

I Europa findes en jernbanegeografisk skillemur, som er mere betydelig end ved den fransk-spanske grænse. Mellem Sortehavet og Østersøen går grænsen mellem Europas normalspørnet og det russiske bredspørnet. Udsprungen af et strategisk betinget arrangement, er disse 89 mm's difference, i et Europa med livligere handel, kommet til at fremstå som noget unormalt. I tiden efter den anden verdenskrig er der sket en økonomisk integration mellem de normalspørrede lande i Østeuropa og Sovjetunionen. Omladnin-



gerne ved den russiske grænse er en irriterende hindring. Ikke mindst med hensyn til de store råvaretransporter, som sker i retning fra Sovjetunionen, er omladningerne blevet tyngende for kommunistlandenes økonomi. Dette har bl.a. medført at der i Tjekkoslaviet er bygget en næsten 100 km lang jernbane med russisk sporvidde for et stålværk, for at opnå en ubrudt transport af jernmalm fra Krivoj Rog.

#### Sporviddeomskiftere.

Når det gælder om at løse samtrafikproblemerne mellem jernbanerne i øst og vest, er det givetvis urealistisk at tænke sig en ændring af det ene banesystem. I Østtyskland har man angrebet problemet og viet det en dybtgående interesse. Resultatet kan siges at være sådan, at problemet nu må anses for at være definitivt løst. I stedet for at benytte sig af det besværlige og tidrøvende system med udskiftelige hjulaksler, har man konstrueret hjulsæt med mulighed for at variere sporvidden.

Første forsøg med vogne udrustet med omstillelige aksler gennemførtes i 1959. Man begyndte med et mindre antal fireakslede vogne. Den 1. juni 1961 startede det første sluttede tog, bestående af 25 fireakslede tankvogne, sin færd fra Leunawerken ved Merseburg til Kujbysjev ved Volga, for at hente over 1000 ton olie. I slutningen af 1963 fandtes tre togsæt til olietransporter, og tre togsæt til jernmalmtransporter indsat i løb mellem begge sporvidderegionerne. Under eksperimenteret er flere systemer udviklet. Specielt er der to, der har vist sig at indfri de stillede fordringer. Den ene er af østtysk fabrikat og betegnes DR III. Det andet har en russisk konstruktør, og kaldes TG 6.

Principielt skiller de to konstruktioner sig ikke meget fra hinanden. Hvert hjulsæt er udformet således at hjulene kan forskydes sideværts med en variation på 89 mm, og låses i yderstillingerne uden risiko for at låsen slipper under farten. Selve omstillingen er ringe tidkrævende. Vognene passerer med lav hastighed en

omstillingsrampe, ca. 20 meter lang, hvor sporviddeændringen sker under kørslen. Et tog med 40 vogne skifter sporvidde på mindre end 5 min. Det kan nævnes at en »Transfesavogn« skifter hjulaksler på 8 min., altså en betydelig mere tidkrævende proces.

#### Voksende samtrafik.

Den østtyske sporviddeomskifter påvirker stærkt det jernbanegeografiske billede af Europa. Hidtil har transporterne stort set bevæget sig i sluttede rum, hvis begrænsninger udgjordes af sporvidderne. Teknisk set er denne begrænsning ophørt med at eksistere. Udvikles de handelspolitiske forbindelser mellem øst og vest i de kommende år, kommer med al sandsynlighed også jernbanerne til at få andel i en større interregional transportmængde. Det samlede jernbanenet som nu tillader samtrafik – Kinas voksende system indbefattet – opgøres til i runde tal 420.000 km. Det er en linjelængde som modsvarer USA.s og Canadas jernbanenet.

For Sveriges vedkommende kan den nye opfindelse få en vis betydning. Som et udtryk for de forventninger man stiller til systemet, kan ses dels projektet med sporviddeomskiftere i Torneå eller Haparanda, dels togfærgeforbindelsen Stockholm-Åbo. Foruden direkte transport mellem Sverige og Finland kan man tænke sig transittransporter mellem Nordfinland og Atlanthavne om vinteren. Færgeforbindelsen Stockholm-Åbo kan give hurtigere kontakt mellem den finske industri og det kontinentale marked. Grundet den øgede samhandel mellem Sverige og Sovjet kan jernbanen med dette trumfkort sikkert opnå en større trafik.

Så tilbagestår et teknisk problem at løse for at opnå en smidig og effektiv samtrafik på hele det euroasiatiske kontinent; nemlig konstruktionen af en automatisk centralkobling, som går i både øst og vest. Man er allerede kommet langt. De praktiske resultater turde høre 1970 tallet til.



# OECD's opfattelse af dansk økonomi

*Organisationen for det europæiske, økonomiske samarbejde, OECD, har udsendt sin rapport om Danmarks økonomi. Der er en bemærkelsesværdig overensstemmelse mellem den opfattelse, som bl.a. de vise mænd har givet udtryk for, og OECD-rapporten med hensyn til at tillægge de kraftige svingninger i investeringerne en hovedskyld for den økonomiske ustabilitet, konstaterer sekretær i Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Preben Nielsen, i denne artikel om OECD's rapport.*

*Med hensyn til, hvilke foranstaltninger man skal iværksætte for at dæmpe det heraf afledte efterspørgselspres, er regeringen enig med OECD i, at det bør ske ved, at man søger at fremkalde et betydeligt kasseoverskud. Finansministeren opererer med et kasseoverskud, der er ca. 200 mill. kr. højere end den af OECD nævnte 1 mrd. kr. Herved skabes der plads for en lempelse af kreditpolitikken (rentesænkning) til fordel for bl.a. boligbyggeriet.*

## Stigningen i industrieksporten.

I OECD's rapport 1965 vedrørende Danmark omtales den stærke vækst og den høje beskæftigelse, som har kendetegnet den danske økonomi siden 1958. Væksten hænger bl.a. sammen med en betydelig stigning i industrieksporten; en stigning, som siden 1962 har været større end den gennemsnitlige stigning i industrieksporten i de øvrige vesteuropæiske industrilande.

*Stigning i industrieksporten  
(pct.-vis ændring fra foregående år)*

	1960	1961	1962	1963	1964 <sup>1)</sup>
Vesteuropa . . . . .	18	12	7	10	15
Danmark . . . . .	17	10	12	16	18

Den stærke økonomiske vækst har imidlertid i perioder medført en vis ustabilitet, som bl.a. har givet sig til kende ved underskud på betalingsbalancen.

Underskuddet på betalingsbalancen i 1961 og 1962 skyldtes hovedsagelig et for stærkt efterspørgselspres på hjemmemarkedet navnlig som følge af en betydelig forøgelse af investeringerne. Det var derfor nødvendigt med kraftige indgreb. Gennem navnlig de finanspolitiske indgreb (omsen) og ved tilbageholdenhed med lønkravene lykkedes det at gøre 1963 til et stabi-

liseringsår for dansk økonomi og alligevel at opnå en omend mere beskeden vækst i produktionen.

Den betydelige acceleration i eksporten i 1963 og kreditlempelserne må anses for hovedårsagen til den kraftige stigning i investeringerne i løbet af 1964, som sammen med en vis forbrugsstigning medførte et betydeligt efterspørgselspres.

## Stigende efterspørgselspres.

Efterspørgselspresset er mod slutningen af 1964 og ved begyndelsen af 1965 yderligere forøget, og der er kun ringe grund til at tro, at ekspansionen i efterspørgslen vil formindskes i 1965, hvis der ikke foretages yderligere indgreb.

Der henvises i rapporten til, at det eksisterende pres på den industrielle kapacitet vil forblive stærkt, og at de offentlige investeringer må forventes at stige væsentligt, selv om man begrænser sig til offentlige investeringer af høj prioritet. Ud over den efterspørgselsstigning, som vil være resultatet af de forøgede investeringer og en vis forbrugsudvidelse på hjemmemarkedet, må man også forvente en fortsat stigning i efterspørgslen af industrivarer til eksport.

Hovedproblemet for dansk økonomi i 1965 bliver derfor ifølge rapportens konklusion at fjerne det efterspørgselspres, som ellers truer med at skabe et generende stort underskud på betalingsbalancens løbende poster og at forværre pris- og omkostningsudviklingen.

## Stabilisering gennem kasseoverskud.

Men hensyn til, hvilke midler der bør anvendes til at bremse efterspørgselspresset, gør man opmærksom på, at en yderligere stramning af pengepolitikken ikke vil være rimelig under henvisning til det nuværende renteniveaus højde, og fordi man anser det for sandsynligt, at både kreditmulighederne og låneefterspørgslen vil blive mere afdæmpet i 1965.

Det afgørende bidrag til en stabilisering af den danske økonomi bør efter OECD's opfattelse ske ved, at man opretholder et betydeligt overskud på statsfinanserne.

Erfaringen tilsiger, at det i situationer, hvor der hersker fuld beskæftigelse uden inflation, er nødvendigt at opnå et overskud på statens drifts- og anlægsbudget på ca. 1,5 mrd. kr. (svarende til ca. 2 pct. af bruttonationalproduktet) eller et kasseoverskud på omkring 1 mrd. kr., for at underskuddet på betalingsbalancen kan holdes inden for rimelige grænser.

OECD-rapporten konstaterer endelig, at stabilise-

<sup>1)</sup> 1. halvår 1964 sml. med 1. halvår 1963.

\* \* \* \* \*

# Over 50.000 km med Europa-Bus

*Fra Nordkap til Nordafrika*

I årene efter den anden verdenskrig dannede de europæiske jernbaner – eller rettere sagt en del af dem – et samarbejdende busnet over landegrænserne. Dette har efterhånden udviklet sig til at omfatte alle vest-europæiske jernbanelande.

Sidst i 1950 holdtes en international konference, hvor man tilrettelagde de nærmere regler for URF, hvis franske navn er »Union des services routiers des chemins de fer européens«, og hvorunder der blev oprettet datterselskaber af jernbanerne og foretagender knyttet hertil, som skulle drive organisationen Europa-Bus.

Stifterne var jernbanerne i Schweiz, Holland, Belgien, Italien, Vesttyskland og Danmark, Norge og Sverige. Senere kom jernbanerne i England, Spanien, Portugal og Grækenland til. I Tyskland blev det DTG, Deutsche Touring Gesellschaft med hovedkontor i Frankfurt a. M. og nært knyttet til tyske forbundsbaner, som tog sig af busdriften. I Frankrig blev det SCETA i Paris, et datterselskab af de franske statsbaner, i England East Kent Road Car Ltd. i Canterbury, som er knyttet til British Railways, i Holland NBM, Utrecht, et datterselskab af Hollands statsbaner, og i Italien Compagnia Italiana Autoservizi Turistici – CIAT – i Rom, også et datterselskab af de italienske statsbaner.

I Østrig og Skandinavien blev forholdet dette, at det var de pågældende baners egne busser, der tog sig af transporten, mens det i Schweiz er landets postvæsen, hvis busser forbundsbanerne her har lejet.

\* \* \* \* \*

ringsproblemerne i de senere år har været i forgrunden i den danske økonomiske politik. Tilvejebringelsen af en mere omfattende økonomisk statistik, især for byerhvervene, vil gøre det lettere at stabilisere efterspørgselsudviklingen på kort sigt. Også en mere systematisk analyse af udviklingen på længere sigt vil bidrage til at lette udformningen af konjunkturpolitikken. For så vidt angår den offentlige sektor har man siden 1963 udarbejdet løbende 3-årige byggeprogrammer, og et lignende langtidsprogram for de offentlige anlægsudgifter blev opstillet i 1964. Disse planer dækker både stat, kommuner, elværker og telefonselskaber.

Med henvisning til Det økonomiske Råds rapport om strukturproblemerne i dansk lændbrug gør OECD opmærksom på betydningen af at sikre, at det offentlige planer og den politik, der føres på dette område,

Gennem årene er ideen med det europæiske busnet slået så stærkt an, at det i dag omfatter 113 linier med en samlet strækning på over 50.000 km, og Europa-Bus strækker sig fra Nordkap i det nordligste Norge til Sicilien og fra Skotland over Spanien både til Jugoslavien og til Casablanca i Nordafrika.

De sidste nyheder i det omfattende busnet er strækningen München–Istanbul, som blev åbnet i sommeren 1964, og ved sommerkøreplanens ikrafttræden i maj åbnes en ny rute fra München til Athen. Princippet i det europæiske bus-samarbejde bygger på, at strækningerne er inddelt i dagsetapper, for at kørslen ikke skal blive for anstrengende, og i forbindelse med Europa-Bus kan kombineres rejser med jernbane, skib og fly.

Skal man nævne et par af de mest interessante rundture med dette busnet, må det blive Nordkap-turen og turen med den italienske Europa-Bus 462 på Sicilien. Den førstnævnte går med sovevognstog fra Stockholm til Luleå og herfra med bus over polarcirklen. Så går man ombord i skib og runder selve Nordkap. Turen tilbage foretages med bus over Hammerfest–Tromsø til Narvik. Herfra kører toget de rejsende tilbage til Stockholm.

Den italienske busrejse på Sicilien er en tur øen rundt fra Palermo over Agrigento, Syracusa, Catania, Taormina, Messina og tilbage til Palermo. – Hundredtusinder af mennesker har i de forløbne år været en tur med Europa-Bus. Organisationer er også slået fast i USA, hvor der ikke mindre end 2500 steder kan købes billetter til rejser med Europa-Bus.

\* \* \* \* \*

er foreneligt med udviklingslinierne i den private sektor.

## **Langsigtet planlægning.**

OECD's synspunkter vedrørende en mere langsigtet økonomisk planlægning er i overensstemmelse med de bestræbelser, man fra regeringens side tilstræber i de budgetter og byggeprogrammer, som har set dagens lys i de seneste år. Med hensyn til at påvirke investeringerne således, at man kan få en jævnere økonomisk udvikling, anviser OECD ikke midler. Såvel en merværdiafgift som kildeskat vil kunne yde et væsentligt bidrag til en konjunkturudligning. Man kan også tænke sig at påvirke investeringerne mere direkte gennem en ændring af investeringsfundsordningerne eller f.eks. gennem variable afskrivningsregler.

*Preben Nielsen.*



# Forfattervilkår



Da 1944-Nobelpristageren i litteratur, Johannes V. Jensen som ung student begyndte at skrive, var det udelukkende for at tjene penge. Han skulle være læge, og kom fra en lille landsby, Farsø, i nærheden af den nordjyske by Løgstør, hvor hans far var distriktsdyrlæge, og nu skulle han klare sig selv i København som ung medicinsk studerende.

For at kunne betale kost, logi, vask, forsåling af sko osv. greb den unge mand med begærlighed den chance, han helt uventet fik. Chancen hed »Jordans Revue«, eller kort og godt »Revue«.

I Jordans trykkeri midt i det gamle København tryktes fra 1883 dette folkelige familieblad, som med sine røverromaner og bloddryppende noveller var de brede lags kæreste lektüre hver onsdag og lørdag. Det vil sige, det såkaldte finere selskab læste den også, men kun i smug.

Da den unge Johannes V. Jensen kom med sit første manuskript »Skatten på Kærsgård« modtoges han med alt andet end blide blikke af bladets hovedmedarbejder, romanforfatteren en gros, Louis Møller, kaldet Louis de Moulin. Denne mand, hvis produktion kvantitativt set næsten nærmer sig Calderon de la Barcas,<sup>1)</sup> var typen på firsernes litterater med koket moustache og polkahår, og uden særlig grund, brugte han altid meget højhælede sko.

Da Johannes V. trådte frem på den obskure litterære arena i januar 1895, under pseudonymet Ivar Lykke, skrev Louis Møller samtlige bidrag til bladet. Så man kan nok forstå bogtrykkerens og bladudgiverens længsel efter at se et nyt navn i bladet. Man spekulerede et par dage, og slog så til. Den unge mediciner fik til opgave at tilføre nyt blod i Revuens årer.

<sup>1)</sup> Calderón de la Barca, spansk dramatiker (1600–1681) skrev henved 200 skuespil.

Han måtte forpligte sig til at aflevere sine bidrag regelmæssigt to gange om ugen, og i årene 1895–1898 udgjorde hans produktion ti lange romaner og et utal noveller.

Hans første manuskript, »Skatten på Kærsgård« fik en dårlig placering langt tilbage i bladet, medens Louis de Moulin bredte sig på de forreste sider. Bladets eneste illustration (på forsiden) udgjordes altid af et træsnit, hvor en af de bloddryppende situationer fra føljetonerne vist. Afhuggede hoveder, uhyggelige fangehuller og kældergange, blodige dolke og krigsbilleder hørte til de mest benyttede motiver. Frivole og umoralske situationer var derimod bandlyste. Skurken i hver fortælling skulle altid få sin retfærdige straf i de ti eller tyve spalter.

Om den unge Ivar Lykke ville gøre sig håb om fremgang måtte han smidigt tilpasse sig disse regler. Og det gjorde han – thi han var som sagt i bekneb for penge. To gange om ugen afleverede han sine produkter til trykkeriet, hvor hr. og fru Jordan, samt redaktionssekretæren, der hed Viggo Kaufmann, omhyggeligt læste dem igennem. Først når alle detaljer kunne betragtes som godkendte, udbetaltes det ikke alt for svimlende honorar.

I Jordans tid var der imidlertid aldrig noget vrøvl med honoraret. Anderledes blev det desværre da Jordan døde. Enken giftede sig med redaktionssekretæren, og gjorde ham til uindskrænket leder af foretagendet. Eftersom Kaufmann med tiden blev mere og mere interesseret i brændevin og øl end i forlagsvirksomhedsomhed, fandt den tidligere fru Jordan det klogest at overlade den økonomiske administration, og dermed også honorarudbetalingen, til sin »juridiske konsulent«, en ynkelig lille brændevinsadvokat, som dårligt havde andre interesser i livet, end sit eget velbefindende. Forholdet mellem ham og Jensen blev alt andet end hjerteligt.

Advokaten fandt på tusind forskellige undskyldninger for at undgå at udbetale pengene, og til sidst indfandt Jensen sig med en knortekæp som han rasende stødte i gulvet, parat til, om det behøvedes, at lade den danse på sagførerens ryg. Så langt som til slagsmål kom det dog aldrig, men mange gange var det nærved. Advokaten gjorde alle mulige krumspring, men før eller senere fik Jensen dog sine penge, men på den måde fik han lov til at arbejde dobbelt for dem.

Debutfortællingen hed som nævnt »Skatten på Kærsgård«. Siden fulgte »Dødssejleren«, Blodfesterne i Arizona, »Jim Blacksools revolver«, Nihilistens ed« og »Falskmønsterbandens blodige bog«.



\* \* \* \* \*

# Fra Hamborg til Syditalien med el-lokomotiv

*Strækningen Hamborg-Hannover nyelektrificeret for over 1 mill. D-Mark pr. kilometer*

Med festligheder og fanfarer indviedes den 6. april den nyelektrificerede jernbanestrækning mellem Hamborg og Hannover, og den vesttyske forbundsrepublik disponerer herefter over 6014 kilometer jernbane med elektrisk drift. Efter at den nordligste del af den såkaldte Nord-Syd-strækning, der løber på tysk område, er tilendebragt, har Vesttyskland en forholdsvis lige linje fra Hansestaden til den schweiziske grænse på ialt ca. 1000 km, der betjenes af elektriske lokomotiver. Elektrificeringen af denne lange jernbanelinje har, med ombygninger af banelegemet, anlæg af nye broer osv. kostet ca. 1 milliard D-Mark. Det vil sige gennemsnitligt en million D-Mark pr. kilometer.

Til den nyindviede 195 km lange strækning Hamborg-Hannover er endvidere fuldført elektrisk drevne sidelinjer Hannover-Lehrte-Celle samt tre elektriske havnebaner i selve Hamborg.

I året 1965 vil de tyske bundesbaner have nyelektrificeret ialt 700 km jernbane: den 14. maj åbnes Ruhr-Sieg-strækningen over Siegen og Giessen til Frankfurt, og den 30. maj endvidere strækningerne Neuss-Mönchen-Gladbach, Saarbrücken-Wemmetweiler, Lehrte-Hildesheim-Nordstemmen, samt et par mindre stumper bane. Det vil med andre ord sige, at de tyske banemyndigheder pr. 1. juni disponerer over mere end 6500 km elektrisk drevne strækninger, hvilket svarer til 21 pct. af det samlede vesttyske banelenet. Det er hensigten at bringe ialt 8000-8500 km jernbanestrækninger ind under elektrisk drift.

Linjen Hamborg-Hannover, hvis elektrificering påbegyndt i 1962, har været forholdsvis dyr, idet de 195

km har kostet godt 210 mill. D-Mark. 63 vejbroer, 12 jernbanebroer og 3 signalbroer blev nybygget, ændret eller fjernet. 41 baneovergange ophævedes, og 9764 ledningsmaster, der bærer ca. 1000 km ledninger, blev rejst.

I forbindelse med elektrificeringen blev den samlede jernbanestrækning fra Hamborg til Hannover moderniseret og rationaliseret. Mange skræppe kurver blev strakt ud, så en højere hastighed kunne holdes. 570 vigespor blev brudt op, og strækningen Hannover-Langenhagen-Celle blev bygget dobbeltsporet.

I følge opstillede beregninger vil besparelserne efter den foretagne elektrificering af Hamborg-Hannoverlinjen være ret væsentlige. Togdriften vil være 15-17 pct. billigere end med damplokomotiver, kapaciteten vil blive større, fordi rejsehastigheden er højere. Der spares i gennemsnit, tidsmæssigt, 16 minutter på strækningen Hamborg-Hannover, og der er flere pladser i hvert tog, med femten i stedet for som hidtil tolv personvogne.

Indvidelsen af den nye El-linje fejredes med en jomfrutur i seks TEE-vogne, fest på Hamborgs rådhus, stor banket og et utal af taler. Forbundsrepublikken har afholdt broderparten af anlægsomkostningerne, men de to *länder*, Niedersachsen og fristaten Hamborg har deltaget i udgifterne med henholdsvis 14 og 22 mill. D-Mark.

Strækningen befares med de nye El-lokomotiver E 10, der har haft stor succes på de vesttyske baner.

Fra nu af vil man kunne rejse *elektrisk* fra Elben til Italiens sydspids.

V. J.

\* \* \* \* \*

Med den sidstnævnte roman slog han Louis de Moulin af marken. Bladets nye kraft dvs. Jensen, havde sejret. de Moulin var trængt bort fra den eftertragtede forside.

Fremgangen fortsatte med »Teaterkongens ni sønner og deres Blodhævn«, en roman fra Dronning Margrethes tid, og siden fulgte, i løbet af et år, »Milliontyvenes Høvding eller den røde Tiger« betegnet som »original New-York roman«, »Hakon Blodøxes bedrifter«, en roman fra vikingetiden, samt slutteligt »Ridder Tages Dødsridt eller de blodige spor«, som var en historisk beretning fra Valdemar den Stores tid.

I tre år af Johannes V. Jensens fireårige studietid (det lykkedes ham aldrig at aflægge sin medicinske embedseksamen) havde hans pen været i næsten uafbrudt virksomhed. De allerede nævnte brødskriverier

\* \* \* \* \*

var visselig arbejdspræstation nok, men alligevel udgav han i 1896 studenterromanen »Danskere«, og i bladet »Journalen« havde han to år tidligere publiceret en håndfuld digte, hvis motiv og formuleringer varslede om de eruptive dybder som til sin tid skulle gøre ham til 1900-tallets betydeligste danske forfatter.

Tilmed kan man, i de lynproducerede røver- og kriminalhistorier i »Revue«, på adskillige steder finde formuleringer som røber løvekloen.

Hvad mener man f.eks. om følgende sætning fra »Hakon Blodøxes Bedrifter«: »Hans øjne glimtede under de buskede øjenbryn, ligesom lyset fra en bondegård under det hængende tagskæg«.

Aner man ikke her Himmerlandshistorierne og den sproglige friskhed, som kom til at stå som det uopnåelige ideal for den yngre generation.

# Hvordan med automationen?

0 Hvis man vil betragte automatiseringen som en verdensanskuelse, er dens idé forfejlet. Også den, der tror automation bliver et slaraffenland, tager fejl. Hvis det nuværende overanstrengte arbejdsmarked ikke skal blive helt nedbrudt, må der en gennemgribende rationalisering til – og det betyder en god del automatisering. Men det betyder på den anden side også frygt for stor arbejdsløshed.

Da en engelsk maskinfabrik i 1956 på grund af »en teknisk omstilling« på én gang fyrede 3300 arbejdere og dermed udløste en proteststrejke fra alle virksomhedens arbejdere, gik bølgerne højt i diskussionen om automationen. Jo mindre de ophidsede gemytter vidste om dette nye begreb, jo stejlere stod de på deres meninger og udløste en tilsvarende stejlhed hos modparterne.

Det varede ikke længe, før begrebet den anden industrielle revolution skabte frygt selv hos de mest frygtløse.

I de næste par år efter denne begivenhed fortsatte diskussionerne med umindsket styrke.

I Tyskland gav det sig udslag i opfordringer fra SPD om at gennemføre en erhvervsplanlægning for at hindre økonomiske og sociale slagsider, og man startede en gennemgribende rundspørge på arbejdspladser og i hjemmene for at få automatiseringens problemer belyst.

Indtil for et par år siden var der i Tyskland nogenlunde ro om sagen, men så blev man nervøs for arbejdsløsheden i USA, der ikke ville gå ned under 5,5 pct. Udviklingen og forholdene i Tyskland kan jo på mange måder sammenlignes med Amerika, og derfor var smittefaren nærliggende. Den kreds, der advarede mod arbejdspolitiske følger af automationen, fik stadig flere tilhængere.

Når det tyske valgår 1965 allerede er begyndt med flere kongresser om emnet automation, er det sandsynligt, at valgstrategerne vil sætte dette problem ind i kampen for at hverve stemmer. Men at dette samtidig skulle betyde, at den tyske offentlighed fik et klarere indtryk af automatiseringen som sådan, er nok mere tvivlsomt.

Der er nemlig stadig så mange spørgsmålstejn ved de mulige følger af automatiseringen, at både videnskabelige og tekniske specialister mere eller mindre er i vildrede – og langt fra enige.

Automatiseringen drejer sig ikke kun om anvendelsen af dataanlæg. Først når produktionen, kvalitetskontrollen, økonomien og funktionsforholdene er automatiseret, kan man begynde at tale om fuldstændig

automatisering – men her gælder jo nok den gyldne regel, at der er forskel på teori og praksis. Først og fremmest må en virksomhed jo på forhånd vide, om den overhovedet har fordele af databehandling, og derefter gøre sig klart, at automatiseringen kun kan gennemføres i skridtgang.

I Tyskland må man gøre sig klart, at den arbejden- de befolkning i erhvervslivet, der i dag omfatter 26,8 millioner mennesker i 1971 kun vil være på 26,2 millioner (uden til- og udvandring) og at den først mellem 1975 og 1980 igen kommer op på sin nuværende højde. Også det forhold, at man i august 1964 kun havde 103.000 arbejdsløse til 681.000 ledige stillinger, kan give et fingerpeg. Mere problematisk bliver regnestykket, når det drejer sig om arbejdskraft, der bliver ledig på grund af automatisering. Man kan naturligvis beregne hvor mange hundredetusinder, der bliver ledige i bestemte industrigrene, men det bliver vanskeligere at se hvilke brancher, der står parat til at beskæftige dem. Men disse bevægelser er ikke udelukkende afhængige af automatiseringen. Nye industrier opstår og andre forsvinder, og på denne baggrund bliver det vanskeligt at bedømme sammenhængen mellem automation og arbejdsløshed.

Hvis automationen skal betragtes som en opgave, kan den ikke løses med tal alene. Ikke uden grund beskæftiger ikke alene teknikere og erhvervslivets folk sig med fremtidens automatisering, men også sociologer, pædagoger, politikere og fagforbund er involveret i problemet.

Bliver arbejde i fremtiden nedvurderet, mister fagarbejderen sine fortrin? – og hvordan skal man give ham kompensation?

Det er klart at faguddannelsen må ændres og tilpasses. Fremtidens arbejder må have en bred grunduddannelse, der gør ham egnet til vekslende arbejde – og hvordan griber man en sådan omstilling an?

Det er sikkert forkert at betragte automatiseringen og de dermed følgende vanskeligheder under ét – der findes næppe nogen almengyldig patentiøsning. Hvert tilfælde må tages op for sig – man må vurdere det enten optimistisk eller pessimistisk efter sin indstilling. Og først og fremmest være opmærksom på de menneskelige problemer, der ikke kan opgøres i tørre tal alene . . .

J. P.

---

## *Færdig med damp.*

De schweiziske forbundsbaner har endnu 45 damplokk i driften. De vil dog blive udrangeret i årets løb. 99 pct. af driften på SBB er elektrisk.



# Det søde liv

*I Vesttyskland arbejder nu omtrent 1 million fremmede arbejdere, deraf ca. 280.000 italienerne. Mange »forlover« sig med unge tyske piger – og stikker af, hvis der kommer en »bambino«. Herom skriver en kvinde i »Vorwärts«:*

Når foråret kommer, og blomsterne springer ud, blomstrer også elskoven, – ikke mindst blandt den lille million fremmedarbejdere i Tyskland. Men »die Liebe«, som disse arbejdere betyder, er problematisk; den har det som trækfluglene: den kommer og går. Tilbage bliver der stadig flere sønderknuste hjerter hos forladede tyske piger – samt stadig flere »babyer«, der ikke har nogen til at forsørge sig.

Lad os f.eks. tage den forføreriske Antonio fra Neapel, som lovede den blonde tyske pige »evig kærlighed«. Lad os kalde hende »Heidi«. Hvor længe varede den »evige kærlighed« for hendes vedkommende? Kun 6 måneder. Da Heidi en skønne dag tilstod noget, som alligevel ikke kunne holdes hemmeligt længere, forsvandt Antonio, som havde talt om ægteskab. »En bambino«, udbrød han forfærdet og vred sine hænder – »men det er jo forfærdeligt!«

Antonios arbejdsgiver, som Heidi henvendte sig til, kunne kun sige, at Antonio var rejst. Han havde end ikke efterladt sig en ordentlig adresse. Det ville heller ikke have hjulpet Heidi ret meget. Thi Antonio var allerede gift, hvilket Heidi erfarede senere. Og i Italien beskytter ægteskab mod børnebidrag. Selv om Antonio havde erkendt sit faderskab, ville det ikke have medført finansielle forpligtelser for ham, thi han var jo gift.

Man kan kun gøre krav på en udlænding angående bidrag til en baby, hvis han befinder sig i barnets fødeland. Moderen må bære omkostningerne ved et sådant uønsket souvenir. Det ligger i sagens natur, at mange udlændinge forsvinder ud af landet, hvis der hænger truende børnebidrag i luften. De får altid omgående en skrækkelig hjemvé – ganske som Heidis Antonio.

Alene i München findes der ca. 300 unge tyske piger, der har lidt samme skæbne som Heidi. Den lokale statistik fra andre byer nævner lignende betænkelige tal. Kun ca. ¼ af fædrene har erkendt deres faderskab, og det har som regel kun betydning på papiret, thi kun ca. 15 pct. af samtlige fædre har overholdt deres forpligtelser på dette område.

De forsøg, man har gjort på at afhjælpe dette misforhold og at komme de nødstedte unge piger til hjælp gennem mellemstatlige aftaler, er alle strandet på de sydlige landes stærkt mandfolkeprægede lovgivning.

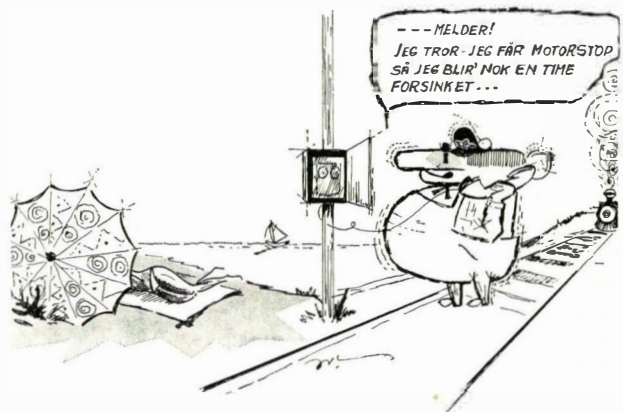
De pligter, som fædrene pådrager sig overfor uægte-skabelige børn, er yderst beskedne. Og taler man om kvindens ligeret, så har man dernede aldrig hørt om sligt. Principielt er først og fremmest moderen underholdspligtig. Faderen kommer altid først i betragtning i anden række.

Men på den anden side har faderen betydelige rettigheder, der kan få vidtrækkende følger, når opgøret om barnet finder sted på den anden side af grænsepælene. I Italien og Grækenland skal barnet f.eks. bære faderens navn og have samme nationalitet som faderen. Når barnet bliver voksent, har det endog underholdspligt overfor sit ophav. Selv om moderen i Vesttyskland fører proces mod faderen og vinder denne, hjælper det hende intet. Der skal også føres proces ved en italiensk domstol, og det er en langvarig og kompliceret historie, som let kan blive meget dyr. Det er klart, at ikke ret mange unge tyske piger har mod til at begynde på noget sådant.

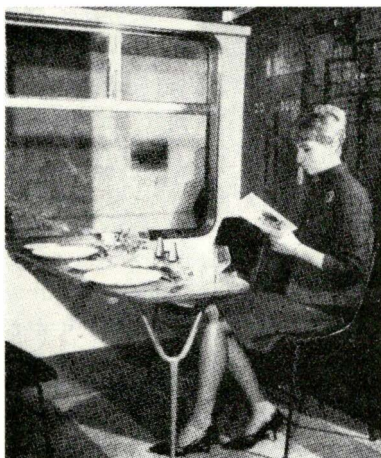
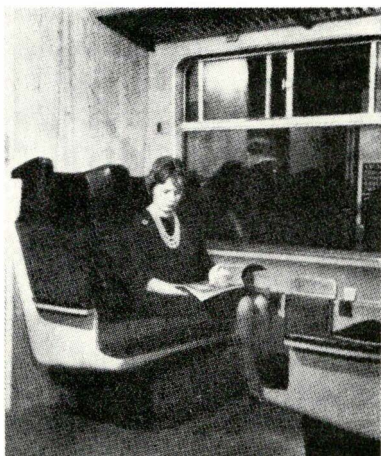
Men det sker også ofte, at en italiensk fader erkender sit faderskab, men straks efter forlanger barnet udleveret. Naturligvis vægrer moderen sig ved at gå med til en sådan aflevering. Efter italiensk ret taber hun derved ethvert krav på underholdsbidrag til barnet.

Ægteskaber mellem fremmede arbejdere og tyske kvinder er som regel lykkelige, så længe parret lever i Vesttyskland, men hvis manden en skønne dag gribes af ægte hjemve og vil vende tilbage til sin landsby i de italienske bjerge, hvor der hersker patriarkalske forhold, kommer sagen til at se ganske anderledes ud for hans tyskfødte kone.

Et eksempel vil belyse dette: En tysk arbejderske havde ægtet en fremmedarbejder på den udtrykkelige betingelse, at han skulle forblive i Vesttyskland. Men da det en skønne dag faldt »hertugen« ind at rejse tilbage til sit hjemland, måtte hun udlevere alle børnene til ham!



### New Look i England



I forbindelse med de engelske statsbaners store moderniserings- og rationaliseringsplan, bliver der bygget nye personvogne efter de nyeste principper. Man tager særligt hensyn til gode og rummelige pladsforhold, hvilket vore billeder giver et indtryk af.

Det ene viser, hvordan storrum-vognene udstyres med magelige og brede sofaer. Under dem er der god plads til bagage. Vinduerne er betydelig bredere end normalt, og såvel askebægre som en affaldsbeholder er anbragt under dem på en praktisk måde.

Det andet billede er hentet fra spisevognen. Den er udstyret med specielt konstruerede boggier, som giver en rolig kørsel. Inventaret er lette, smukt formede stole, bordpladerne er poleret, så man ikke behøver at anvende duge. Servicet er af smukt porcellæn og spisebestik i rustfrit stål.

Også spisevognen har meget store vinduer. Væggene er prydet med abstrakte mønstre, og overalt er anvendt lyse og tiltalende farver.

### Det gamle refrain

I et lille hjertesuk fra Nyborg i nærværende blad af 5. april springer aktualitetens jernhårde realitet i øjnene med overvældende styrke og efterlader en mærkelig, men gammel kendt, fornemmelse af vilkårligheder, uretfærdigheder og tilsidesættelse af de mest almene menneskelige hensyn i sindet. Det viser samtidig, hvad ingen heller har været i tvivl om, at statens rationaliserings- og automatiseringsmaskineri arbejder tungt og ude af takt med den målsætning, privatindustrien lægger til grund ved rationaliseringsforanstaltningernes gennemførelse.

Enhver kan se, at statsbanernes rationaliseringsbestrebelse, som forceres frem i disse år, er nødvendige, hvis statsbanerne skal kunne følge med i den trafikale konkurrence. Der er også en udbredt forståelse for det politiske pres, der hviler på ledelsen og for de vanskeligheder og hindringer, der lægges i vejen for ethvert behjertet initiativ på grund af manglende bevillinger.

Denne forståelse fra personalets side bliver imidlertid ikke udnyttet efter gensidighedernes timetabel. Derfor er det ikke underligt, at lokomotivmændene kaster længselsfulde blikke på det private erhvervs livs rationaliseringsforanstaltninger, som i udstrakt grad tager hensyn til den levende arbejdskraft ved hjælp af et samvirke mellem ledelse og de implicerede. På samarbejdsudvalgsmøder tages arbejderne med på råd ved udarbejdelsen af rationaliseringsplanen. Det bliver forklaret, hvad det hele drejer sig om, hvorfor det skal gøres, hvordan det skal gøres, og hvad det vil indebære af fordele for de ansatte. Men indenfor statsbanerne beskæftiger man sig ikke med den slags pjat. Man nøjes med i ny og næ at udsende et cirkulære, hvor personalet stilles over for fuldbårde kendsgerninger.

Nu ved jeg godt, det altid vil være vanskeligt at sammenligne forholdene i den private sektor med de statslige organer, fordi funktionerne er vidt forskellige. Men selv om problemerne ikke direkte kan overføres fra det ene til det andet, er det dog sikkert, at spørgsmålet om en fornuftsmæssig informering af de ansatte også kunne gennemføres ved statsbanerne, hvis den rette vilje til samarbejde var til stede.

Men her er det rivende galt. Det må opfattes som en udfordring og et anslag mod al velanstændighed, når Nyborg af-

delings gentagne forespørgsler til 2. distrikt, om bevismateriale i forbindelse med rationaliseringsreducering ved Nyborg maskindepot, bliver fuldstændig negliseret.

En sådan tilsidesættelse af lokomotivpersonalet i et spørgsmål, der er af vital betydning for den enkelte, er en svidende hån, som ikke burde tolereres.

Det vakte en vældig opmærksomhed i dagspressen, da daværende formand for Centralorganisation I, Peter Madsen, ved organisationens repræsentantskabsmøde for ca. et halvt år siden udtalte: »På statens arbejdspladser findes der overordnede, som ikke er fulgt med tiden, men tror, at de endnu lever i en tid, hvor de kan byde det underordnede personale vilkår, som andre steder forlængst er afskaffet, og som, hvis de blev brugt på det private arbejdsmarked, straks ville udløse strejker.«

Og han fortsatte: »Det vil sikkert være gavnligt – ikke mindst for staten – hvis sådanne overordnede fik et kursus i moderne arbejdspsykologi, så de derigenem kunne lære det, vi i moderne sprogbrug kalder et bedre klima på arbejdspladsen.«

Hvad ville mon dagspressen ikke kunne få ud af denne udtalelse, hvis den blev sammenstillet med 2. distrikts ignorering af Nyborg afdelings berettigede krav på et sagligt svar på velbegrundede gentagne henvendelser?

Lokomotivmændene har svært ved at forstå, hvorfor rationaliserings- og automatiseringsforanstaltningerne absolut skal have et odiøst skær, når det er staten, der står for gennemførelsen. De senere års anstrengelser på dette område har fået en voksende følelse af en større og større slagside i rationaliseringsgevinstens fordeling til at bundfælde sig i personalets bevidsthed.

Man har under foranstaltningernes gennemførelse fået indtrykket af, at de såkaldte rationaliseringsekspertes i deres iver efter at nedbringe udgifterne i al for stor udstrækning har tilgodeset den administrerende del af foretaget. Det er, som om den tanke, at rationaliseringen kan, skal og må være andet end det ene at opnå så store kontante besparelser som mulig, ikke rigtig er indgået i overvejelserne under planlægningen.

Personalet må bære alle ulemperne. Men hvad med fordelene? Ak ja, det er vist ikke nødvendigt at besvare dette spørgsmål. Kendsgerningerne taler for



sig selv. Maskindepoter nedlægges. Lokomotivmænd må forlade steder, som de gennem en lang tidsperiode er kommet til at holde af. De må flytte med hus og hjem. De må lade sig omplante. Rangermaskiner inddrages. Det er håbløst forældet at rangere med disse maskiner. De store MY-MX-maskiner egner sig meget bedre. At personalet så må sidde i en akavet sundhedsnedbrydende stilling i timevis er underordnet. Det er også underordnet, at rangerpersonalet i 20 graders frost og pivende snestorm skal foretage eftersyn og opsmøring af maskinerne på pladsen, så fingrene er ved at fryse fast til sprøjten. Ja, der er mange andre ting, der er underordnet, f.eks. arbejdsglæden.

Denne udvikling kan ikke blive ved at fortsætte. Tiden må efterhånden være inde til at foretage rationalisering og modernisering hovedsagelig med formål at forbedre arbejdsvilkårene for den levende arbejdskraft. Hvilket må forstås sådan, at trivsel på arbejdspladsen bliver fremmet i takt med arbejds effektivitetens forøgelse. Det private arbejdsmarked kan gøre dette uden gener for den enkelte. Det må også kunne gøres ved en vognmandsforretning af D.S.B.'s størrelse.

Men det vil kræve en fuldstændig mentalitetsændring af stivnede konservative synspunkter. Debatten ved 1. behandling i folketinget af forslaget til lov om ændringer i statsbaneloven taler sit tydelige sprog herom. Ninn-Hansen (K), Rimstad (U) og Holmberg (V) boltrede sig ved den lejlighed i oratoriske meningsløsheder, som dele af dagspressen med største glæde bragte videre for at forskrække hele befolkningen. Man tilbad og dyrkede ved den lejlighed et gammelt spøgelse og benyttede samtidig anledningen til at få rettet et par uretfærdige spark mod en gruppe pligtopfyldende borgere, som måtte se deres anstrengelser og forsagelse i rationaliseringens tjeneste nedvurderet og latterliggjort.

Spøgelset var D.S.B.'s regnskaber. På dets diabolske gevanter stod prentet med kæmpemæssige, afskrækkende bogstaver: »Forrentning, afskrivning, underskud – tilskud til driften.« Dette gespenst giver altid emsige mennesker mareridt. De får deres gode nattesøvn spoleret af bekymring over den dumhed, lathed og uduelighed, som D.S.B.'s store personale, lige fra oven og nedefter, efter deres opfattelse står som eksponenter for.

Jeg skal ikke komme nærmere ind på konstateringen af disse urimelige præstationer. Det er allerede gjort i en ganske glimrende og oplysende leder her i bladet for ca. en måneds tid siden betitlet »Pro et contra.«

Men da de besynderlige paradokser, som lederen påpegede, ikke kan få ligningen til at gå op, skæver d'herrer med lystne blikke til forvaltningsnævnet, som blev etableret i 1952 til varetagelse af rationaliseringsopgaver. Dette nævn gav bonus. Bl.a. blev lokomotivmændenes antal i løbet af 7 år reduceret med 500 mand. De bliver så opstemte af dette resultat, at de tager hinanden under armen og synger det gamle refrain: »Det var vel nok en dejlig sang; den må vi ha' endnu en gang.« Og så nedsætter man et hurtigt arbejdende rationaliseringsudvalg. Udgifterne skal jo ned. Så gør det ikke noget, man kommer til at træde på personalet, så det gør smerteligt ondt. Der gives nemlig ingen anvisning på, at en del af rationaliseringsgevinsten bør tilfalde personalet.

Med Nyborgs ubehagelige erfaringer i erindringen må man håbe, at de mål, der er opstillet i Socialdemokratiets principprogram af 1961 i bogen »Ide og hverdag,« må blive virkeliggjort i en ikke al for fjern fremtid. Der står heri, at der må »sikres medarbejderne større indflydelse og virkeligt medansvar. I et moderne samfund kan demokratiet ikke holdes ude fra arbejdspladsen. Det industrielle demokrati må sikres såvel i de enkelte virksomheder som inden for den enkelte branche som helhed.«

Hvis der er noget område, hvor Socialdemokratiet har indflydelse på ideen og hverdagen, er det på statens arbejdspladser. Vi håber og venter, at organisationen ved passende lejligheder påpeger dette fakta ved politiske forhandlinger, så den nedladende arrogance Nyborg afdeling mødes med for fremtiden erstattes af menneskelig forståelse og gensidig respekt.

S. Juul Madsen.

### Statsbanepersonalets Sygekasse

Ved Statsbanepersonalets Sygekasse praktiserer fra 1. april d.å. ørelæge J. E. Nielsen, Helsingør, der har overtaget ørelæge C. Skovmands praksis.

Konsultation: Stengade 38, kl. 14–16, undtagen lørdag.

## Årsmøde i Danske Jernbanemænds Esperanto Forbund

D.E.F.A. (Dana Esperantista Fervojista Asocio) afholdt søndag den 7. marts generalforsamling i »Mødelokalet, Århus H.«, med deltagere fra hele landet.

Formanden, banearbejder N. A. Antonsen, bød velkommen til de fremmødte og rettede en særlig velkomst til Erling Rygge, Oslo, der deltog som repræsentant for de norske jernbane-esperantister. Antonsen udtalte sin glæde over, at der var mødt så mange medlemmer og udtalte håbet om, at man måtte få en god og saglig generalforsamling.

Som dirigent valgtes hvk. Charles Jensen, Århus.

Formanden fik derefter ordet for at aflægge beretning om året, der er gået, heri udtalte han bl.a. sin glæde over den velvillighed D.E.F.A. havde mødt hos mange i det forløbne år, bl.a. havde D.S.B.'s 2. distrikt givet tilladelse til ophængning af en Esperanto-propaganda plakat i personalets spise- og opholdsrum på de forskellige stationer, ved ophængningen af denne plakat havde D.E.F.A. mødt stor hjælpsomhed hos mange stationer og hos mange kolleger, Antonsen rettede en varm tak til de mange, som på denne måde havde hjulpet D.E.F.A. Han oplyste, at der var ophængt 500 plakater og at der var uddelt 3000 brochurer om Esperanto.

Antonsen omtalte den store velvillighed, som de 4 jernbane-organisationer havde vist D.E.F.A. i det forløbne år, de havde alle bragt flere artikler om Esperanto – han udtalte sin taknemlighed for den hjælpsomhed D.E.F.A. altid møder hos fagorganisationerne og deres fagblade. Han udtalte en særlig tak til »Dansk Jernbane Forbund«, som havde givet D.E.F.A. megen støtte i det forløbne år. D.J.F. havde bl.a. bevilget 50 pct. tilskud til medlemmer af D.J.F., som ønsker at lære Esperanto ved hjælp af D.E.F.A.'s korrespondance-kursus, ligeledes havde Jernbane-Tidende, foruden de nævnte artikler om Esperanto, bragt 2 annoncer om D.E.F.A.'s korrespondance-kursus.

Antonsen omtalte ligeledes det gode forhold til D.J.I.F. og udtalte sin tak for støtte og godt samarbejde i det forløbne år.

Han oplyste endvidere, at D.E.F.A. i

1964 havde begyndt at bruge et nyt korrespondance-kursus, nemlig Esperanto efter Naturmetoden af overlærer Friis, Aabyhøj. Der er god tilslutning til dette kursus, og at dømmen efter de breve, man havde modtaget fra elever, så det ud til, at eleverne var meget glade for dette kursus. Antonsen udtalte håbet om, at man her havde fundet det rigtige kursus.

Antonsen oplyste ligeledes, at D.E.F.A. i 1964 havde valgt en speciel rejsearrangement, som sammen med D.S.B.'s rejsebureau skal hjælpe medlemmer, der ønsker at deltage i et af de mange internationale Esperanto-arrangementer bl.a. ferie-uger, som afholdes året rundt forskellige steder i Europa, samt hjælpe de medlemmer som ønsker at holde ferie ved et af de internationale Esperanto-feriesteder.

Antonsen oplyste om D.E.F.A.'s arbejde på internationalt plan bl.a., at D.E.F.A. arbejdede hen på et nærmere samarbejde med de nordiske Jernbane-Esperanto Forbund, og at såvel Finland, Sverrig som Norge viste stor interesse for denne tanke, dette samarbejde skulle bl.a. omfatte udveksling af ideer og erfaringer, samt gensidig besøg til årsmøder og lignende arrangementer.

D.E.F.A. havde modtaget et spørgeskema fra I.F.E.F., hvori man ønskede oplysninger om de forskellige formularer og måder, som bruges i Danmark ved skriftlig forbikørselstilladelse til tog, når signaler er i uorden. Dette er begyndelsen af en række undersøgelser, som I.F.E.F. vil foretage i alle medlemslande, om forskellige jernbane-tekniske spørgsmåle. Disse undersøgelser skal så udarbejdes til fagforedrag som sammen med diapositiver skal bruges under I.F.E.F.-kongresser for at vise medlemmerne ligheden eller forskellen blandt de forskellige Jernbaners arbejdsgang.

Antonsen oplyste endvidere, at flere D.E.F.A.-medlemmer havde deltaget i forskellige udenlandske Esperanto-arrangementer i årets løb.

Formandens beretning blev enstemmig godkendt.

Da D.E.F.A. efterhånden får mere og mere korrespondance særlig på internationalt plan, vedtog generalforsamlingen at vælge 2 sekretærer for at aflaste formanden i hans arbejde.

Til forbundets forretningsudvalg, genvalgtes som formand, banearbejder N. A. Antonsen, Viby J., som 1. sekretær nyvalgtes fru Asta Klausen, Århus, som 2.

sekretær genvalgtes N. C. Thorsted. Århus, som kasserer genvalgtes K. Fisker, Aabyhøj.

Som medlem af ledelsen for det internationale forbund for jernbane-esperantister (I.F.E.F.) nyvalgtes banearbejder N. A. Antonsen, Viby J.

*Stampen.*

## International foto-konkurrence

Under F.I.S.A.I.C.'s auspicer arrangeres i Paris, fra 25. september til 10. oktober, den 10. internationale foto-konkurrence for jernbanepersonale.

Konkurrencen er åben for såvel sort-hvide som papir-farvebilleder og diapositiver, hver gruppe er delt i kategorier med »Jernbanemotiv« og med »Frit tema«.

Indleveringsfristen slutter her i landet 25. juli, nærmere oplysning og udstillingsregler kan rekvireres hos sekretæren for Danske Jernbaners Idræts- og Fritidsforbunds Hobbyafdeling. Gunnar Aarslev, Riisvangsalle 49, Århus N.

Danske jernbanefolk med formåen inden for dette felt, opfordres hermed til at deltage i denne konkurrence med kollegaer fra de øvrige europæiske lande. – Vis dem hvad vi kan.

## Lanternen

afholder sin årlige sommerudflugt onsdag den 12. maj 1965.

Vi mødes som sædvanlig under uret Kh. kl. 14,15 prc., hvorefter vi med særtog, afg. 14,30, tager via Ro-Kg til Faxe Ladeplads, hvor vi stiger om til busser, som bringer os videre de resterende 8 km til den gamle Vindbyholt Kro fra anno 1595, også kaldet »Pigernes Kro«.

Her serveres:

3 krustader m. rejer og asparges, glaceret hamburgerryg m. br. kartofler og gemyse, hertil 1 pilsner, som dessert »spejlæg« m. flødeskum, hertil 1 gl. madeira ell. portvin samt mokka m. 1 glas likør til damerne og 1 gl. cognac til herrene.

Under middagen og dansen underholdning ved pianistinde, som underholder med Hammond og sang.

Prisen for dette store traktement med transport af hustruer Kg-Faxe Ladepl., busser samt middag m. diverse 30 kr. pro persona.

Indtegningen sker på maskindepoterne Gb, Hgl og Av eller pr. tlf. til E. J. Sven-

son, 94 90 68 eller S. A. Sten, 30 21 54. Indtegningen slutter torsdag den 6. maj 1965 kl. 12.

Da bogen springer ud den 10. maj? tag så med og se foråret springe os i møde. Tag rask mor under armen, vend flippen og kom foråret festligt i møde. Husk at indtegningen slutter i morgen.

*Bestyrelsen.*

## Generalforsamling

Foreningen af pensionister ved de danske statsbaner afholder generalforsamling torsdag den 3. juni 1965 kl. 13.30 i Folkets Hus Amaliegade, Aarhus, med følgende

*Dagsorden:*

1. Generalforsamlingen åbnes.
2. Valg af ordstyrer, sekretær og stemmetællere.
3. Forhandlingsprotokol og beretning.
4. Regnskabet for året 1/4 1964 til 31/3 1965.
5. Indkomne forslag.
6. Forslag fra bestyrelsen.
7. Valg af 5 bestyrelsesmedlemmer 4 fra Jylland og 1 fra Fyn med henholdsvis 4 og 2 suppleanter.
8. Valg af 1 revisor og 2 suppleanter.
9. Eventuelt.
10. Afslutning.

*Bestyrelsen.*

## Jubilæum

Lkf. H. P. B. Cronval, Næstved, kan den den 15. maj 1965 fejre sit 40 års jubilæum ved DSB.

Jubilaren hører til den gamle garde fra Masnedunds (Vordingborgs) storhedstid, og han har stadig bopæl i Vordingborg. I mange år har Cronval forrettet tjeneste i Gedser, men dampdriften opførte også her en dag, og Cronval hører nu til Næstveds »damplokomotivførerstab« (der er to mand).

Kammeraterne her sætter pris på hans lyssyn. Jubilaren er et menneske med smil på læben og et glad sind, det er egen-skaber der kvikker op og smitter af på kollegaerne.

Afdelingen ønsker tillykke med jubilæet og alt godt for din kone og dig i fremtiden.

*P. a. v.*

*E. S.*

## Tak

Hjertelig tak for venlig deltagelse ved pensioneret lokomotivfører Chr. Schack Larsens bisættelse.

På familiens vegne  
*Agnes Larsen.*



## PERSONALIA

### Forfremmelse til lokomotivinstruktør i 18. lkl. (motordriften) efter ansøgning pr. 1/4-65.

Lokomotivinstruktør (15. lkl.):  
B. V. Olsen, Helgoland, i Helgoland.

### Forfremmelse til depotleder i Elektrokontrollen efter ansøgning pr. 1/4-65.

Lokomotivfører (12. lkl.):  
H.-G. Angelsø, Enghave, i Enghave.

### Forfremmelser til lokomotivfører i 15. lkl. efter ansøgning pr. 1/4-65.

Lokomotivførerne (12. lkl.):  
H. Dalgaard, Århus, i Århus.  
H. C. Rasmussen, Rødby Færge, i Rødby Færge.  
H. Stokholm, Helgoland, i Rødby Færge.  
B. V. Sørensen, København Gb., i Rødby Færge.  
L. B. Bjørnsten, Rødby Færge, i Rødby Færge.  
A. V. D. Andersen, Århus, i Århus.  
S.-A. Andersen, Århus, i Århus.  
C. C. Poulsen, Århus, i Århus.

### Forfremmelse til lokomotivfører i 12. lkl. pr. 1/5-65.

Elektrofører (12. lkl.):  
V. E. F. Horn, Enghave, i København Gb.  
Elektroførerne (10. lkl.):  
E. J. Svensson, Enghave, i København Gb.  
J. M. Andersen, Enghave, i København Gb.  
B. K. S. Tinndahn, Enghave, i København Gb.  
Lokomotivfyrbøderne:  
J. H. Hansen, Viborg, i Ålborg.  
L. H. A. Thomsen, Korsør, i Korsør.  
E. B. Kristensen, Ålborg, i Korsør.  
K. J. Rasmussen (Birk), København Gb, i København Gb.  
J. M. F. Olsen, Korsør, i Korsør.  
V. V. B. Møller, Ålborg, i København Gb.  
L. P. E. Jensen, Korsør, i Korsør.  
N. C. Jensen, Fredericia, i Korsør.  
C. G. Hansen, Korsør, i Korsør.  
K. E. Nielsen, Frederikshavn, i København Gb.  
V. I. Hansen, København Gb., i København Gb.  
J. K. Pedersen, Korsør, i Korsør.  
N. J. Clausen, Fredericia, i København Gb.  
E. B. Andersen, København Gb., i København Gb.

K. H. Pedersen, København Gb., i København Gb.  
S. Jørgensen, Helsingør, i København Gb.  
I. D. Fjellerad, Ålborg, i København Gb.  
Vagn Nielsen, Tønder H., i København Gb.  
V. Høyer, Struer, i Næstved.  
K. N. K. Christensen, Struer, i Roskilde.  
K. K. Hansen, Rødby Færge, i Rødby Færge.  
J. G. Hansen, København Gb., i København Gb.  
L. L. D. Krusbæk, København Gb., i København Gb.  
V. L. Laursen, København Gb., i København Gb.  
K. Z. Andersen, Ålborg, i Roskilde.  
H. C. K. Larsen, København Gb., i København Gb.  
S. E. Kruse, København Gb., i København Gb.  
H. F. Sprenger, Rødby Færge, i Rødby Færge.  
E. Skadhauge, Århus, i Århus.

### Tildelt hverv som depotforstander efter ansøgning pr. 1/4-65.

Lokomotivfører (12. lkl.):  
E. J. Pedersen, Tønder, i Tønder.

### Tildelt hverv som depotforstander efter ansøgning 1/6-65.

Lokomotivfører (12. lkl.):  
C. A. R. Kludt, Sønderborg H, i Sønderborg H.

### Forflytninger efter ansøgning pr. 1/5-65.

Lokomotivførerne (12. lkl.):  
W. L. Jensen, København Gb., til Ålborg.  
S. E. E. Nielsen, København Gb., til Ålborg.  
B. Jensen (Kaa), Esbjerg, til Fredericia.  
O. L. Jensen, Esbjerg, til Fredericia.  
E. Jensen (Krogstrup), København Gb., til Århus H.  
C. W. Frederiksen, København Gb., til Fredericia.  
L. Christensen, Korsør, til Fredericia.  
G. S. B. Hansen, Slagelse, til Fredericia.  
E. F. Sørensen, Korsør, til Slagelse.  
K. B. Jensen, København Gb., til Århus H.  
P. Hougaard, København Gb., til Århus H.  
S. A. Jensen, Fredericia, til Århus H.  
F. S. Sørensen, Helgoland, til Århus H.  
B. Pedersen, Korsør, til Århus H.  
E. D. Isaksen, Roskilde, til Århus H.  
T. Nielsen, København Gb., til Århus H.  
T. S. J. Hansen, København Gb., til Esbjerg.

I. N. Jensen, København Gb., til Esbjerg.  
E. P. Andreasen, Korsør, til Fredericia.  
H. G. Pedersen, Esbjerg, til Struer.

### Forflyttelse efter ansøgning pr. 1/4-65.

Lokomotivmedhjælper:  
H. T. Hansen, København Gb., til Roskilde.

### Overgået til stilling som kontorassistent II efter ansøgning pr. 1/5-65.

Lokomotivfører (12. lkl.):  
S. A. Thomsen, Enghave, i Enghave.

### Afsked.

Lokomotivfører (15. lkl.):  
K. S. Hansen, Nyborg, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30/6-65).

Lokomotivfører (12. lkl.):  
E. Olsen, København Gb., er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30/6-65).

Lokomotivfører (12. lkl.):  
N. M. Jensen, Struer, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31/7-65).

### Nye adresser

Tønder afdeling:  
Formandens navn og adresse rettes til:  
Lokomotivfører P. F. Behr,  
Horupsgade 41, tlf. 2 16 72,  
Tønder.

### Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed frabedes venligst i anledning af mit jubilæum den 15-5-65.  
*H. P. B. Cronval,*  
lokof. Næstved.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.  
N. P. Thomsen,  
lokomotivfører, Struer.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.  
S. W. Assens,  
lokomotivfører, Kalundborg.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst, er bortrejst.  
I. W. J. Frikov,  
lokomotivfører, Gb.

### Byttelejlighed

2½ vær. moderne lejlighed i København, leje 260 kr. pr. måned incl. varme, ønskes byttet med tilsvarende eller større i Århus eller omegn.

Togfører E. V. Madsen,  
Lundtofteparken 78, st. th., Lyngby.

# Dansk Lokomotivmands Forening

## Feriehjemmet

Modtaget
Antal
Takst
Bekræftet
Værelse nr.
<i>Udfyldes af kontoret</i>

Navn:	Ophold ønskes for				personer		
Stilling:	mig selv		}	sæt x			
Adresse:	min hustru						
Vi (jeg) ankommer:	kl.					Alder	
Vi (jeg) afrejser:	kl.						
Her opgives både dato og tidspunkter. Ankomst og afrejse kan ikke foregå på søndage.		egne børn					
		fremmede børn					

**Bemærk:** Der kan kun skrives **een familie** på denne formular.

..... den / 19

Indsendes under adresse:  
**Dansk Lokomotivmands Forening,**  
 feriehuset,  
 Hellerupvej 44, Hellerup.  
 Foreningens telefon-nr. er Helrup 7269.

.....  
 Underskrift

KLIP HER!

### Priser for ophold på feriehuset

		Ophold pr. dag	Børn indtil 8 år	Børn 8 til 14 år incl.	Måltider uden for døgnets	
					Voksne	Børn
<b>1</b>	Medlemmer, disses hustruer, enker efter medlemmer samt børn under 18 år.	26,00	7,00	10,00	Morgenkaffe . . . . . 5,00	3,00
<b>2</b>	Andre voksne og børn over 14 år.	31,00	7,00	10,00	Frokost, middag på hverdage . . . . . 7,00	3,00
					og på søndage . . . . . 9,00	3,00

*E. Greve Petersen.*