

1

DANSK  
LOKOMOTIV  
TIDENDE





# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

5. JANUAR 1966 — 66. ÅRGANG

## 1

### Indhold:

Ved indgang til 1966 .....	2
Krisetegn ved årsskiftet .....	4
Det sjællandske Jernbaneselskab ..	7
Krig mod duer .....	11
En fremtid .....	12
Tandpleje .....	12
Om opsparingens værdifasthed ....	13
Fra medlemskredsen — Åbent brev til hovedbestyrelsen .....	14
Kongres 1966 .....	15
Personalia .....	15
Damernes Dag .....	16

### Redaktører:

E. Greve Petersen  
(ansvarshavende)  
K. B. Knudsen.

Redaktion og ekspedition:  
Hellerupvej 44, Hellerup.  
Telefon: Hell. 7269.  
Kontortid 9-16.  
Lørdag 9-12.

Frederiksberg Bogtrykkeri  
Howitzvej 49.

1965 efterlod en række samfunds- og organisationsmæssigt uafklarede problemer. Og set på baggrund af årets økonomiske udvikling kan det første måske ikke forundre. Det står også klart, at finanspolitiske foranstaltninger ikke i tilstrækkelig kraftig grad har afdæmpet forbrugsudviklingen, og at man ved indgangen til 1966 har fornemmelsen af, at et folketingsvalg kan blive en realitet i løbet af kort tid.

For tjenestemændene afklaredes imidlertid efterslæbsproblemet, og det var en helt anden fornemmelse, når man tager i betragtning, hvordan det tidligere har været forbundet med store vanskeligheder at følge den lønmæssige udvikling på arbejdsmarkedet. Dette, sammen med overenskomstportionerne fra april, gav en mærkbar reallønsforbedring, så vi nogenlunde er på linie med øvrige lønmodtagere. Siden efterslæbet afvikledes, skylder vi dog at tage hensyn til den udvikling, som kan give udsving, når regnestykket igen gøres op.

Beskæftigelsesmæssigt betegnede 1965 en rekord, men kreditstramningen har, især inden for byggeindustrien, skabt vigende beskæftigelse, et af de problemer, som berører det hele kompleks af forskelligt farvet politiske forslag til videre økonomisk udvikling herhjemme.

Omend de samfundspolitiske og -økonomiske forhold vedrører vor trivsel i største grad, skal vi lade det blive ved dette og i stedet vende os mod de faglige og organisationsmæssige. Selvom en række af dem nøje knytter sig til de politiserendes kandestøberier, er det vel naturligt at betragte ting som tjenestemandsbegreb og -løn som hørende til fagligt område.

Bevarelse eller afskaffelse af tjenestemandsbegrebet er fortsat fremme i debatten, skønt man skulle mene, at staten umiddelbart har den største interesse i at bevare sine medarbejdere som tjenestemænd. Men de overenskomstansatte har slået en breche i den opfattelse, som var ved at fryse fast, at der ingen principiel ændring skulle være i det gældende tjenestemandsbegreb. Der er imidlertid også forskellig opfattelse af, hvem der skal være tjenestemænd. Mest kredser man om, at de ledende skal bevares som tjenestemænd, men er det ikke en fejlagtig indstilling. Med erfaringerne fra arbejdsmarkedets virksomheder skulle det være rigtigt ræsonnement, at

de ledende også i statens tjeneste er mindre letbevægelig til arbejdsvægring – eller strejke om man vil – medens de underordnede kan tænkes mere indstillet på strejke som middel til at gennemtrumfe sine krav. Er samfundet interesseret i jernbanestrejker, som vi f.eks. kender dem fra det sydlige Europa? Det kan naturligvis kun besvares med nej. For samfundets tarv vil det nok også være rigtigst i mere end een forstand at gøre de ledende stillinger lønmæssigt attraktive på linie med privatindustriens og uden tjenestemandstatus, medens man i øvrigt ansatte personalet med tjenestemandstatus. Derfor må tendensen til overenskomstansættelser bremses og indskrænkes, medens tjenestemandslønningerne stilles i realistisk forhold til krav og kvalifikationer.

Tjenestemandskommissionen skal ganske vist ikke efter sit kommissorium kulegrave alle tjenestemandslønninger, men kun sådanne områder, som udviklingen er løbet fra. Et fromt ønske som de fleste kan se ikke vil kunne overholdes. Det ligger yderligere lige for, at spørgsmålet om tjenestemand- eller overenskomstansættelse gør det nødvendigt, at lønningssystemet tages op til almindelig overvejelse. Efterlønsproblemet, hvor pensionens dækningsprocent er et vitalt spørgsmål, skal den jo klare. Også en vigtig forudsætning for at få tilstrækkeligt og kvalificeret personale. Men forbindelserne mellem det foranstående kræver at spørgsmålene får en sammenhængende behandling. Og det bør centralorganisationerne sørge for sker. Kan de ledende af egen tilskyndelse ikke finde ud af det, kan de vente et krav herom fra medlemsskaren.

For organisationen er 1966 først og fremmest et kongresår og indtil kongressens afholdelse i maj forestår en hektisk tid. Først medlemmernes behandling i den enkelte afdeling af forslag til fremlæggelse for kongressen og dernæst hovedbestyrelsens gennemgang og stillingtagen til disse og udarbejdelse af egne forslag. Der skal jo ske overvejelser af de foreliggende problemer, og der skal angives retningslinier for et fremtidigt program. Dette er ikke stedet for en generel gennemgang af forslag til kongresbehandling nu, som bl.a. vil dreje sig om løn- og arbejdsvilkår samt velfærdsopgaver; men der ligger en lang række opgaver foran os, og ikke mindst på baggrund af landets forhold i almindelighed kan der imødeses et langt og brydsomt arbejde for den hovedbestyrelse, som vælges til at

3  
forestå ledelsen for en ny fireårsperiode. Hvor tosset end tingene vil arte sig, må den give sig i kast med opgaverne, store og små i skønsom blanding. Ikke mindst den jernbanetekniske udvikling vil stille lokomotivmændenes organisation overfor svære prøvelser, og selvom udviklingen ikke gennemløbes fra den ene dag til den anden eller fra det ene år til det andet, så vil, om driftsmulighederne vil det, vi opleve store ændringer i henseende til togfremføring både trækraftmæssigt og signalteknisk. De radikale ændringer, der her er gennemførlige, vil også være et væsentligt, om ikke det væsentligste, bidrag til et jernbaneforetagende, der kan konkurrere og forrente sig; thi alle vore interne organisatoriske problemer ufortalt gælder det til syvende og sidst, hvad der kan gøres for, at vor arbejdsplads kan bestå og udbygges, og hvilken indsats vi som jernbanemænd yder for at bedre driftsresultaterne. Uden tilbageskridt eller stagnation i løn- og arbejdsvilkår – men gennem en tidssvarende og progressiv personalepolitik kan der på arbejdspladsen gøres en levende og virksom indsats til gavn for etaten; thi som en klog, gammel rad har sagt for et par tusind år siden: »For den, der ikke ved, hvilken havn han styrer imod, er ingen vind gunstig«.

# Krisetegn ved årsskiftet

Af Niels J. Haagerup

Ved indgangen til 1966 spores der en række krisetegn i de internationale organisationer, igennem hvilke det mangesidede samarbejde mellem nationerne filteres. Det ville måske være mærkeligt andet i betragtning af, at der bliver flere og flere nationer – som der bliver flere og flere mennesker – og at det ligger i den menneskelige natur ikke at kunne enes.

Men der er dog visse fællestræk ved de kriser, som gennemryster flere af de internationale organisationer, hvadenten det er verdensomspændende (globale) eller de kun omfatter en kreds af lande i et geografisk afgrænset område (regionale).

Verden har set et væld af internationale organisationer skyde op efter den anden verdenskrig, og mange af de bestående fra tiden før krigen eksisterer fremdeles, de fleste dog i ny skikkelse. Flertallet af dem har et begrænset fagligt område og er ganske upolitiske som f.eks. den effektive politiorganisation Interpol og mange andre. Men der er også en del, som danner rammen om de store politiske og økonomiske afgørelser i verden, og som man daglig læser om i aviserne og hører omtalt i radio og TV.

Den kendteste af dem alle er naturligvis Forenede Nationer (FN), som dog også rummer et stort antal såkaldte særorganisationer, der behandler specielle problemer såsom undervisningsproblemer (UNESCO), fødevarer (FAO) og sundhedsproblemer (WHO). De forhandlinger, der tiltrækker sig størst opmærksom-

hed, foregår sædvanligvis i FN's store generalforsamling, hvor alle medlemsstater har sæde, eller i Sikkerhedsrådet, som nu fra nytår udvides fra 11 til 15 medlemmer, hvilket kun er en ottendedel af medlemstallet i dag (se artiklen om FN og verdensfreden i nummer 20 1965).

Blandt de mere opmuntrende tegn ved årsskiftet er, at FN, som i årevis har været stærkt krisepreget, nu ser ud til at have overlevet den fare, som truede organisationen i form af de store magters uenighed om de såkaldte fredsbevarende operationer som f.eks. på Cypren. Der mangler ganske vist stadig penge i generalsekretær U Thants kasse, men nogen sprængning af organisationen ser ud til at være undgået. Eet stort spørgsmål er stadig uløst, nemlig problemet om Kinas repræsentation. Det kommunistiske Kina (Den kinesiske Folkerepublik) kom i 1965 nærmere til en repræsentation i FN end nogensinde – stemmerne stod lige på FN's generalforsamling – og mon ikke 1966 vil se mere konstruktive forsøg på at bringe Kina ind i verdensorganisationen fra bl.a. amerikansk side, end vi hidtil har oplevet?

Nogen løsning af de store spørgsmål om krig og fred vil Pekings repræsentation i FN vel ikke betyde, men på længere sigt er tilstedeværelsen af repræsentanter for jordens folkerigeste nation en uomgængelig nødvendighed, hvis der skal være alvor i talen om et internationalt samarbejde mellem alle lande. Måske bliver det største problem ikke at skabe et flertal i FN for Pekings repræsentation, men at formå den kinesiske regering til at indtage sin plads i FN. Dette spørgsmål kan komme til at kaste FN ud i en ny stor krise i det nye år.

\*

Som følge af sin store udenrigshandel – og det store behov for eksport – har Danmark oplagte interesser i forbindelse med de organisationer, som især beskæftiger sig med handelsmæssige og økonomisk-politiske problemer. Det gælder den internationale toldorganisation GATT, som er rammen om den såkaldte Kennedy-runde om verdensomspændende toldnedsættelser. Her er forhandlingerne forløbet trægt, og krisen i en anden international organisation, nemlig Fællesmarkedet (se nedenfor) gavner ikke disse toldforhandlinger. En relativt ny organisation er handelsorganisationen UNCTAD, hvor både u-lande og industrilande er repræsenteret, samt de vestlige industrilandes organisation OECD (organisationen for økonomisk samarbejde og udvikling), som Thorkil Kristensen er generalsekretær for. Den er forsåvidt mindre krisepreget



... som en britisk tegner ser på krigen i Vietnam.



end mange andre, men er i høj grad præget af de problemer, som hænger sammen med de velstående industrilandes forhold til de økonomisk svagt stillede u-lande.

Mest direkte fornemmer vi vor afhængighed af de økonomiske markedsdannelse i Europa, herunder det europæiske økonomiske fællesskab, som er det mere officielle navn for Fællesmarkedet (forkortelsen er EEC) og det frihandelsområde (EFTA), som Danmark er medlem af. Siden udgangen af juni 1965 har Fællesmarkedet været præget af en krise, der udsprang af uenighed om finansieringen af landbrugsordninger i EEC, men som i virkeligheden er af politisk karakter. Frankrig er uenig med sine partnere i De Seks (et andet navn for Fællesmarkedslandene Frankrig, Vesttyskland, Italien, Belgien, Holland og Luxembourg) om det politiske samarbejde og specielt om, hvor meget Fællesmarkedets regering (den såkaldte kommission) og parlament skal have at sige i forhold til de enkelte medlemslande. Præsident de Gaulle har jo meget bestemte opfattelser af den nationale selvstændigheds nødvendighed!

Vort eget EFTA er tilsyneladende mindre krisepræget, men set med danske øjne er denne organisation kun af midlertidig karakter indtil det store fælles marked kan dannes i Europa, som er så vigtig for udviklingen af dansk økonomi.

Udsigterne hertil er fremdeles ikke de bedste, og man kan næppe gøre andet end det som udenrigsminister Per Hækkerup har givet udtryk for, nemlig at håbe at De Seks finder en løsning på deres interne krise, så de to markedsdannelse, EEC og EFTA, kan komme på talefod, kan føre en dialog, som det så fint hedder i diplomatsproget.

\*

En anden international organisation, Danmark er medlem af, har nu i årevis været kriseram. Det er NATO, som er grundlaget for dansk sikkerhedspolitik, d.v.s. den del af udenrigspolitikken, som har at gøre med nationens sikkerhed i forhold til andre magter. Krisetegnene hænger heldigvis ikke sammen med en voksende krigsfare, snarere tværtimod. I Europa er krigsfrygten i 60'erne aftaget betydeligt, og mange mener, at den mindre fare er den egentlige baggrund for, at der er uenighed indenfor Atlantpagtens medlemskreds.

Det er dog nok for enkel en forklaring, selvom der kan være noget om snakken. I hvert fald tillader det mindre pres man fornemmer udefra, at man kan skændes bravt indbyrdes, hvilket man altså også har gjort.

Krisen hænger sammen med uvisheden om alliancens fremtid især som følge af Frankrigs holdning og tillige sammen med det store uløste problem om kontrollen med atomvåbnene.

Det amerikanske atommonopol eksisterer ikke mere, og der er næppe mulighed for at vende tilbage til en situation, hvor kun USA – indenfor den vestlige alliance – har adgang til at anvende kernevåben. England har været en atommagt i en årrække og Frankrig er nu ved at blive det. Skal man tro de Gaulle – hvad flertallet af de franske vælgere i hvert fald viste sig villige til i præsidentvalgets anden runde – så har Frankrig ikke til hensigt at opgive sine planer om at gå videre med opbygningen af sin nationale atomstyrke, der på fransk kaldes »force de frappe«.

Spørgsmålet om der skal være een, to, tre eller endnu mange flere fingre på atomaftrækkeren er således fremdeles uafklaret. Forsøg på at lave en slags fællesaftrækker ved at oprette fælles atomstyrker (MLF er forkortelsen for et flere år gammelt amerikansk projekt om en sådan styrke) har ikke til dato vist sig at kunne løse problemet.

Der er forsåvidt enighed om, at man bør undgå at lade stadig flere nationer få adgang til at råde over kernevåben – det er det såkaldte spredningsproblem – og i den forbindelse tænker mange især på Tysklands forhold til atomvåbnene. Men hvordan man skal gøre det, uden at man varigt lader visse nationer være »finere« end andre, har det til dato ikke vist sig muligt at klare. Atomvåben er beklageligvis blevet en slags statussymbol.

Fra 1945 til 1965 er antallet af atommagter vokset fra een til fem. Vil tallet vokse yderligere i 1966? Det vil det næppe, men på længere sigt kan det, som man beslutter sig til både indenfor og udenfor NATO i 1966 vise sig afgørende for, om der overhovedet bliver flere selvstændige atommagter. Nummer seks og syv ville antagelig blive Indien og Israel, men på lidt længere sigt vil også lande som Sverige og Schweiz komme ind i billedet, og hvorlænge kan man da regne med, at Vesttyskland vil afstå fra at få egne atomvåben. Ved årsskiftet er dette problem måske det største af alle – udover det fundamentale at bevare freden – og det er ikke blot et spørgsmål for NATO-landene, selvom det bidrager til krisen i Atlantpagten.

Nu udløber Atlantpagten ikke i 1969, som mange tror. Pagten kan derimod opsiges fra 1969 – efter at have været i kraft i 20 år – af hvert enkelt medlemsland, men selvom et medlemsland skulle vælge at udtræde, er pagten ikke dermed ophørt at eksistere. Ind-

til nu har intet land bebudet, at det under alle omstændigheder vil forlade pagten, men præsident de Gaulle har erklæret, at den nuværende organisation må laves om, hvis ikke Frankrig skal træde ud i 1969. Han er meget imod den såkaldte »integration« (oversættes undertiden ved sammensmeltning), som er sket på det militære område, og hvorefter forsvaret af de enkelte lande planlægges i større og mindre fælles militære stabe rundt om i Europa.

I Danmark eksisterer et NATO-hovedkvarter i Jylland, den såkaldte Østersøkommando, der under ledelse af en dansk general med en tysk officer som næstkommanderende står for det krigsmæssige forsvar af Danmark og Slesvig-Holsten ned til Elben.

General de Gaulle finder, at disse fælles kommandoer udgør en hindring for de enkelte landes politiske og herunder forsvarsmæssige handlefrihed. Endnu har man ikke fra fransk side givet noget anvisning på, hvordan man kan tænke sig Atlantpagten organiseret i stedet, og det er tænkeligt, at disse forslag vil fremkomme i løbet af 1966. Andre lande, herunder både USA, Vesttyskland – og Danmark – finder, at samarbejdet med de eksisterende kommandoer er bedre end et løsere samarbejde, som for Danmarks vedkommende kunne betyde et mere direkte tosidet dansk-tysk samarbejde end nu, hvor dette samarbejde kanaliseres gennem NATO.

Man kan sammenfatte det franske synspunkt ved at sige, at Frankrig ikke ønsker at udtræde af selve alliancen (Atlantpagten), men derimod kræver alliancens organisation (NATO = Nordatlantiske Traktatorganisation) lavet om. Om det vil ske, er fremdeles uvist, for hvis de franske ønsker om en ændring går på tværs af alle de andre medlemslandes, så kan krisen i NATO blive yderligere forværret.

\*

Foruden NATO eksisterer der to andre større regionale forsvarsalliancer nemlig den mellemøstlige CENTO, som bl.a. omfatter Tyrkiet og Iran, og den fjernøstlige SEATO, der bl.a. omfatter Thailand og Philippinerne – mens Pakistan er medlem af dem begge, hvilket ikke har forhindret landet i at tilnærme sig Kina. De to alliancer har dog ikke på langt nær samme betydning som NATO. Den rolle den sydøstasiatiske forsvarspagt spiller for krigen i Vietnam er således meget begrænset.

Det er krigen i Vietnam, som her ved årsskiftet er situationens alvorligste belastning. Den er alvorlig ikke blot fordi der her finder en krig sted, men fordi udsigterne til dens snarlige ophør forekommer så mørke.

USA erklærer, at det har indgået en forpligtelse, som det ikke kan løbe fra. Udenrigsminister Dean Rusk sagde på NATO-mødet i Paris midt i december, at man ikke kunne få USA til at vælge og vrage mellem de forpligtelser, det havde indgået. De måtte alle opfyldes, også selvom de blev yderst ubehagelige. Hvordan kunne man ellers tage USAs forpligtelser overfor NATO alvorligt?

Andre ser USAs stadig voksende krigsindsats som en form for indgriben (intervention) i et lands (Syd-Vietnams) hovedsagelig indre anliggender og peger på, at vel er der kommunister blandt amerikanernes modstandere, men også patriotiske kredse, som mener de kæmper for deres land og ikke blot for kommunismen.

Jo mere krigen udvides, jo mere vil den sætte sit præg på den internationale politik. Afspændingen mellem USA og Sovjetunionen er ved at blive alvorligt belastet som følge af krigen i Vietnam, og forholdet mellem USA og Kina er blevet så forgiftet, at mange alvorligt frygter der kan udvikle sig en krig mellem disse to store magter.

Forhåbentlig går det ikke så galt, selvom situationen i Vietnam er meget mørk. Den kaster sine skygger over arbejdet i adskillige internationale organisationer og dermed over store dele af det internationale samarbejde. Det er ikke antallet af organisationer, som er afgørende for samarbejdets udvikling, men den internationale atmosfære, som de forskellige organisationer skal arbejde i.

Her er især peget på en række krisetegn, som tilsyneladende er uden indbyrdes forbindelse. Fællesmarkeds krisen har således intet at gøre med Vietnamkrigen, men den kritiske franske holdning til USAs politik spiller i høj grad ind i NATOs krise, og uenigheden om atomvåbnene sætter sig spor i drøftelserne om det fremtidige økonomiske og politiske samarbejde.

Til syvende og sidst hænger de forskellige ting alligevel sammen, og hvis krigen i Vietnam går videre og vokser i omfang – man taler om at krigen »escalerer« – vil det kunne mærkes på utallige af storpolitikens områder. Men skulle det lykkes i 1966 at finde frem til en fredelig udgang på konflikten, vil man heller ikke være længe om at spore de positive virkninger, det vil have selv fjernt fra den sydøstlige krigsskueplads.

*Niels J. Haagerup.*





# Det sjællandske Jernbaneselskab

Af E. L. Parbøl

## Maskinafdelingens oprettelse

### *Jernbanehistoriske glimt*

Ved København–Roskildebanens igangsætning i juni 1847 bestod personalet for den største dels vedkommende af personer, der allerede under anlægningen havde haft tilknytning til virksomheden som arbejder dér under én eller anden form. Disse ansatte dannede efterhånden en ret stor styrke, som imidlertid var af meget forskellig herkomst og uddannelse.

Derimod blev på grund af manglende hjemlig erfaring de tekniske poster som maskinmester (d.v.s. den ledende indenfor maskinvæsenet) og lokomotivførere besat med folk fra Tyskland. Her var i trediverne og fyrerne opstået adskillige lokomotivfabrikker, der havde stor afsætning af maskiner til de mange på fastlandet nybyggede jernbaner. Det var derfor naturligt, at uddannede folk fra disse baner og fabrikker blev meget ansatte og eftertragtede af jernbaneselskaber, ikke mindst udenfor Tysklands grænser.

Direktionen for den sjællandske jernbane annoncerede derfor i tyske aviser efter en lokomotivkyndig mand. Der kom også svar på avertissementerne fra flere tyske ingeniører og også fra en dansk cand. polyt. Lindberg, der senere blev brolægningsingeniør i København. Men ingen af disse fandt nåde for direktionens øjne. Derfor tilskrev man ledelsen af Leipzig-Dresdenbanen, om hvorvidt man dér kunne anvisne en egnet person til stillingen. Denne tyske banes »Generalbevollmächtigter« Friedrich Busse svarede, at han ikke kendte de af den danske bane nævnte ansøgere, men at han derimod kunne anbefale en ingeniør Taubert og hans egen nevø Otto Busse, der f.t. forestod et lokomotivværksted i Chemnitz. Og, føjede den gamle Busse til: »hvis man vælger den omtalte unge Busse, er det nok heldigst at give ham lidt mindre løn end det tilbudte, da dette ville være ham en spore til flid og interesse i selskabets tjeneste.«

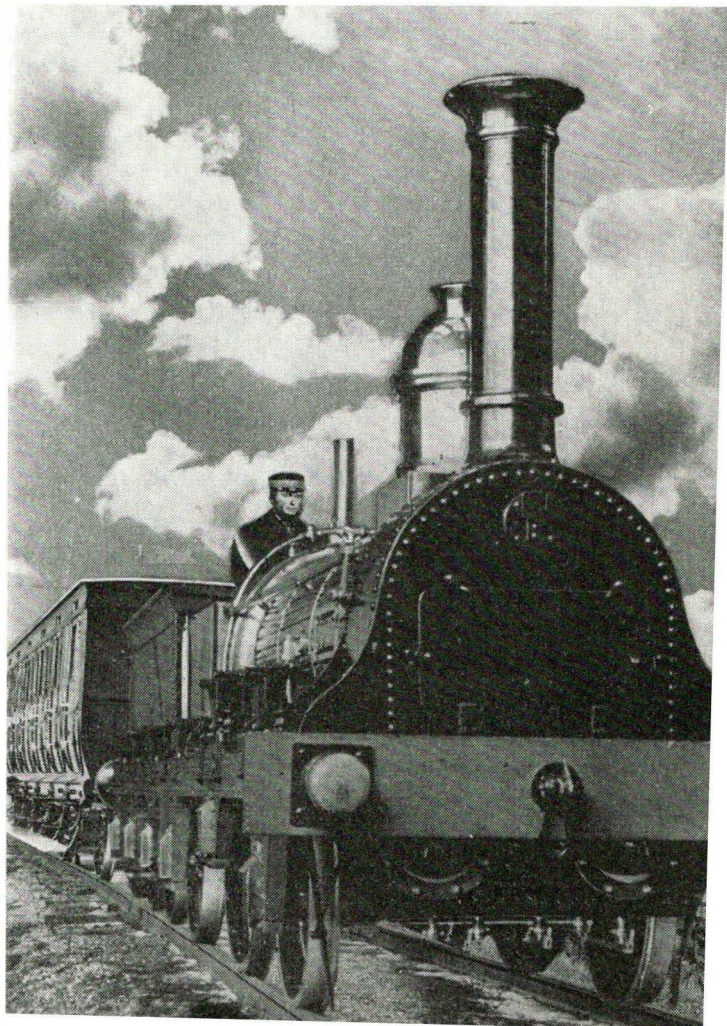
Dette passede øjensynligt godt i den danske direktionens kram, thi den valgte derefter Otto F. A. Busse til den eftertragtede post.

Dagens mand, der var født i byen Münden i kongeriget Hannover år 1822 havde taget afgangseksamen fra den tekniske højskole i Hannover i 1841 og havde derefter et par år været ansat ved Leipzig-Dresdenbanen og nu sidst ved lokomotivfabrikken i Chemnitz, da han 24 år gammel blev hentet til Danmark som chef for og organisator af det danske jernbaneselskabs maskinafdeling. Hans ansættelse blev gældende fra 1. november 1846.

Busse medtog fra sit fædreland nogle tyske tekniske værker, som han havde anvendt i sine studieår. Endvidere fik han fra sin onkel, den førnævnte Friedrich Busse, forskellige skrifter og reglementer vedrørende Leipzig-Dresdenbanens organisation og virkemåde. Disse bøger, hvoraf en del endnu findes, kom ham til megen nytte ved opbygningen af den nye danske jernbane.

Busse fik ved det sjællandske selskab en efter tidens forhold ret stor gage, nemlig 800 rigsdaler om året samt tjenestebolig i remisebygningen på Københavns banegård. Vejen til lejligheden førte forbi værkstedets maskiner og de sodede lokomotiver og opad en trappe op på 1. sal. Her boede Busse i sin ungarletid og var egentlig ganske godt tilfreds med vilkårene; for det meste opholdt han sig der nemlig kun om natten. Det meget arbejde i jernbanens tjeneste tog det meste af hans tid. Men i 1849 meddelte han direktør Schram, at han agter at gifte sig med en datter af værkfører Rost, som han selv havde indkaldt til værkstedet fra Tyskland. Han anmoder derfor om at få sin bolig istandsat, og den er som direktionen af selvsyn godt ved besked med, ikke egnet til familiebolig i dens nu-

*Statsbanernes første lokomotiv, »Odin«.*



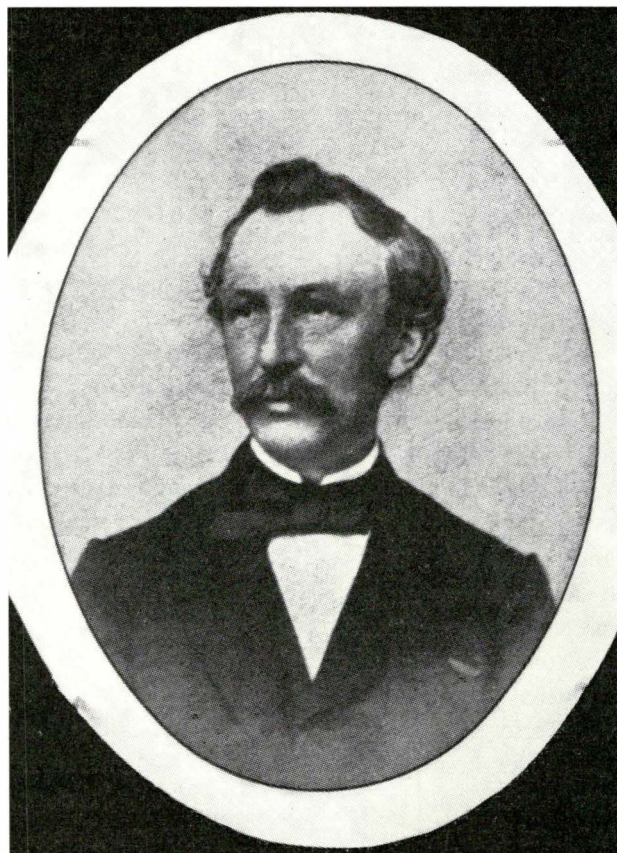


værende tilstand. Da Busse imidlertid får afslag på at få bygget en korridor, udbeder han sig reparation af væggene i to værelser og bygningen af et skillerum af fyrretræ i køkkenet, da han ellers ikke kan holde en »Domestique«, altså en tjenestepige, til hvem det afskildrede rum var beregnet som sovested. Tapetseringen af værelserne vil bevirke en besparelse i brændselsudgifter, thi væggene »ere nu saa utætte, at Vinden blæser med Lyd derigjennem, og at de nuværende Tapeter blæse mere og mere itu«. Omkostningerne ved reparationen vil beløbe sig til 22 rdl. Da banen skulle holde maskinmesteren med gratis brændsel, havde udsigten til at kunne spare på denne udgift sikkert været medvirkende til, at Busse virkelig fik sin lejlighed istandsat. Lidt senere på året søger han om orlov for at kunne rejse til sin hjemstavn for at gifte sig med sin Louise og for endvidere at kunne besøge sine forældre, som han ikke havde set i 7 år. Orloven blev bevilget, og Busse var da borte det meste af oktober måned. Og i denne meget beskedne lejlighed ovenover maskinafdelingens værksteder blev hans søn, den senere så bekendte og fremragende maskinchef ved De danske Statsbaner Otto Frederik August Busse så født den 16. juli 1850.

Forbavsende hurtigt lærte den unge tyskfødte og tysk uddannede maskinmester at beherske det danske sprog, omend der af og til fremkom enkelte germanismer. Under de spændte politiske forhold i 1848–50 og igen i 1863–64 bevarede han sit fuldtud loyale forhold overfor sine danske arbejdsgivere. Man ser det bl.a. ved, at da han i 1850 får tilbud om en stilling til en bedre løn ved Zarskoje-Selobanen i nærheden af St. Petersburg i Rusland, afslår han dette mere favorable tilbud. Busse var i mangt og meget en belæst og klog mand, men da han engang af direktør Rothe fik tilstillet en på det engelske sprog affattet skrivelse, måtte han give op. Han kendte ikke det engelske sprog tilstrækkeligt og kunne langt mindre dechiffere John Lords knudrede skrift. John Lord var de sjællandske baners repræsentant i England.

Som det vil forstås, var Busse en meget dygtig maskinmand, og han sparede ikke sig selv i tjenestens ofte vanskelige og krævende krav. Mange gange om søndagen, når der kørtes ekstratog, udførte han selv en lokomotivførers gerning fra morgen til aften.

Han omfattede sin gerning som maskinmester med den største iver og interesse. Han var i besiddelse af stor energi parret med en god portion meneskelighed og sund sans. Mellem ham og hans personale bestod næsten altid et godt forhold, der blandt andet gav sig



*Overmaskinmester O. F. A. Busse senior. 1822–1883.*

*Overmaskinmester Otto Busses skrivepult på Jernbanemuseet.*





udslag i, at han gennem mange år valgtes til personalets pensionskasses bestyrelse, ligesom han også tog virksom del i banepersonalets sygekasse's oprettelse. Efterhånden som de sjællandske baner udviklede sig, blev embedet større og mere ansvarsfuldt. Busse blev derfor udnævnt til overmaskinmester med en deraf følgende større løn. I 1864 – krigsåret – blev han ridder af Dannebrog og i 1875 fik han Dannebrogsmændenes Hæderstegn. Han døde i København 1883 efter 37 års fortjenstfuld virke ved de sjællandske jernbaner.

### *Maskinafdelingens folk. Den første ulykke*

Det sjællandske Jernbaneselskabs værksted var som tidligere omtalt beliggende på Københavns banegård. Værkføreren, Rost, blev – antagelig af Busse – i april 1847 kaldt til Danmark, hvor han blev ansat ved jernbaneselskabet som »Mechanicus« med tjeneste på værkstedet. Her var foruden ham på det tidspunkt kun 2 arbejdere Winther og Rasmussen, men allerede en måned efter fratræder Winther, og Rost indtager hans plads som formand i værkstedet, hvis arbejdsstyrke stadigt forøges, efterhånden som materiellet anskaffes og udsættes for slitage. Ved Korsørbanens åbning i 1856 kom Rost til Korsør som leder af banens nyoprettede værksted dér. – I 1857 udnævntes han til maskinmester.

Fra Tyskland havde Busse, foruden Rost, medbragt 3 lokomotivførere, Saalbach, Stender og Delfo. De to førstes navne er bevaret bl.a. fordi de begge tjenstgjorde på banens indvielsesdag den 26. juni 1847.

Før selve kongetoget afgik til Roskilde, kørte lokomotivet Odin ført af Stender som forløber og garanti for banens brugelighed. Derefter fulgte toget med de høje gæster trukket af lokomotivet Danmark med Saalbach som fører. Saalbachs navn er forøvrigt også bevaret, ikke alene ved det sjællandske jernbaneselskab, men også ved banerne senere hen, idet både hans søn og sønnesøn blev lokomotivførere ved DSB.

Derimod havde den tredje af Busses landsmænd Delfo en tragisk skæbne her i det for ham fremmede land. Den 5. januar 1850 opstod der vanskeligheder for kørselen p.g.a. et stærkt snefald. Det blev derfor nødvendigt at forstærke eftermiddagstoget, afg. København kl. 14,30, med en ekstra maskine som forspand. Denne var på vej fra pumpesporet ned mod det ventende tog, men påkørte her lokomotivfører Wilh. Delfo, der havde forladt togmaskinen og derefter uheldigvis havde anbragt sig idet ved siden af



*Lokomotivfører P. C. Frederiksen.*

*Lokomotivfører Saalbach.*





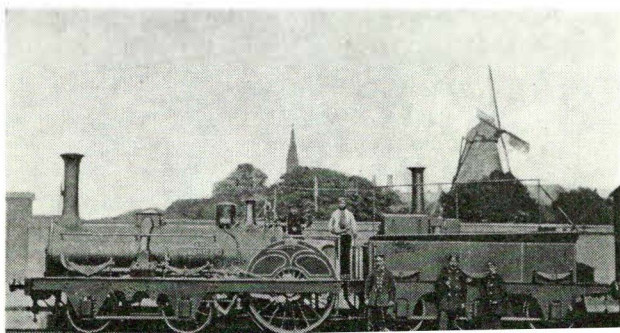
liggende spor, hvor forspandsmaskinen kom kørende. Ved påkørselen pådrog Delfo sig så store kvæstelser og led så stort et blodtab, at han udåndede straks efter ankomsten til Frederiksberg Hospital i Bredgade. Dette er, såvidt vides, det første uheld ved danske jernbaner, der har haft døden til følge for en tjenstgørende jernbanemand, den første af en gennem årene altfor lang række.

Jernbaneselskabet var da også så generøs, at direktør Schram gav ordre til, at begravelsen skulle ske på selskabets bekostning.

Som tiden dengang krævede det i København, kunne en begravelse ikke normalt foregå uden medhjælp og nærværelse af en af stadens 6 bedemænd og dennes tjener. Disse herrer skulle efter vanlig skik køre i egen karet ved ligfærden, ligesom præsten og de nødvendige 6 ligbærere. Da afdøde var udlænding, og som forholdene lå, var der dog ingen invitationsvogn til brug for bedemanden før begravelsen, som sædvanen var, men der var ellers alligevel udgifter i massevis til ligvogn, til tjener ved samme, ligklæde, skammelklæde og til et bud til at bringe dette og endvidere selvfølgelig betaling til præst, klokker, graver, undergraver m.fl., til jord og gravskøde samt drikkepenge til en hoben folk. Man havde i København på det tidspunkt ligvogne til forskellige priser, fra 1 rigsdaler til 20 rigsdaler, alt efter udstyr og pragt.

Jernbaneselskabet tog en vogn til 2 rigsdaler og 2 mark, og til mindre kunne man anstændigvis ikke gå. Iøvrigt kostede hele begravelsen den sum af 42 rigsdaler og 6 skilling. Som hørende til den tyske St. Petri menighed blev Delfo, fjernt fra sit hjemland, stedet til hvile på Assistens Kirkegaard den 11. januar 1850 i en afdeling, som Petri kirke dér havde rådighed over. Han blev 47 år gammel. Ved undersøgelse i begravelsesvæsenets bøger har det vist sig, at Delfos grav senere er sløjftet og gravstedet overtaget af hans tidligere ven og kollega lokomotivfører F. Saalbach. Man kan antage, at Saalbach stadig har husket og mindet sin afdøde landsmand og lejlighedsvis har besøgt hans grav og senere, da gravstedet var hjemfaldet, har overtaget det til brug for sin egen familie, idet han i 1868 mistede et lille barn.

Om Delfos tidligere løbebane i selskabets tjeneste



kan kun fortælles, at han blev ansat som aspirant den 21. april 1847 med en månedlig gage af 25 rigsdaler. Dog allerede 4 måneder senere blev han udnævnt til lokomotivfører med en årlig løn af 600 rdl. plus mile- og kokspenge, der blev anslået til ca. 300 rdl. Et par måneder før sin tragiske død led han den tort at blive idømt en mulkt på 5 rdl., fordi hans maskine, forspændt et tog, en dag måtte standse kort uden for Københavns station på grund af manglende damp.

Om tidligere ulykker ved jernbanen vides det, at en af arbejderne ved grustogene ved banens anlægning, fik kørt et par fingre af den ene hånd. Han fik senere en stilling ved København Banegård som sporskifter. Og om endnu en rangerulykke, der kostede en ansats førlighed, hører man i banens årsberetning 1857: »at ved at falde under Skydningen af nogle Vogne paa Slagelse Station fik en Conducteur begge Been overkørte, men han er nu atter næsten helbredet«. Men ikke alt gik så forholdsvis smertefrit. Tog- og lokomotivpersonale, såvel som rangerpersonale, kan jo ifølge deres arbejde være ret udsat for tilskadekomst eller død, hvad årene tilfulde har bevist. I 1856 hører vi om en conducteur C. W. Larsen, der savnedes ved et aftentogs ankomst til Korsør. Desværre fandt man ham dræbt tæt udenfor Slagelse. Han må formodes at være faldet ned mellem to vogne, idet han på løbebrættet ville gå fra den ene vogn til den anden. Knapt en måned senere var det galt igen, men denne gang slap manden fra faldet med nogle slemme knubs. Rangeruheld var ikke ualmindelige, ligesom de forholdsvis svage jernkæder mellem vognene ret ofte fik brud. Det var dog ikke altid, det gik så ubehageligt til, som det berettes den 6. april 1858 i Thisted Amtsavis, der iøvrigt ofte bringer meddelelser fra jernbanens område. Der skrives: Det nylig mellem Glostrup og Valdbystationen passerede Jernbaneuheld skal være opstået derved, at Lokomotivføreren, da han opdagede, at han ikke havde de øvrige Vogne med paa Slæb, altfor brat standsede Locomotivet, hvorved det fraskilte Tog, som endnu var i stærk Fart, med et voldsomt Brag tørnede mod Locomotivet. Conducteuren har faaet Blodstyrting, en Person har bidt Spidsen af sin Tunge, en anden har faaet Kjævebenet qvæstet o.s.v.«.

Man kan afslutte omtalen af disse mere eller mindre tragiske hændelser ved at nævne, hvad banernes årsberetning af 1860 meddeler: »En Hest, een Ko, tre Faar og eet Sviin bleve overkørte af Togene og dræbte, uden at der imidlertid derved tilføiedes Togene nogen skade«.



# Krig mod duer

Byen Stuttgart har i over tre år ført en hidtil håbløs krig mod de ca. 20.000 duer, der holder til i den sydtyske storstad og tilsviner private og offentlige bygninger, hvoriblandt byens flotte banegård.

Kampagnen mod duerne, der yngler som kaniner, indledtes i sommeren 1962. Sundhedsmyndighederne havde konstateret, at duerne var stærkt degenererede og var smittebærere for sygdomme, der let kunne overføres til mennesker. Overborgmesteren og hans embedsmænd besluttede derfor at gå til aktion mod de bevingede smudsspredere – ved hjælp af foder, der var tilsat et hurtigt virkende blåsyrepræparat: duerne skulle udryddes ved et storstilet giftangreb.

Nogle kommunale tjenestemænd drog i de årle morgentimer ud i anlæggene omkring slottet og begyndte at fodre duerne med den skrappe blanding. De nåede imidlertid kun at gøre det af med et par hundrede duer, hvis lig i de næste dage fandtes spredt rundt omkring. Så fandt dyrevenlige borgere ud af, hvad der gik for sig, og de protesterede så kraftigt i aviserne og på rådhuset (»I pjalte og duedræbere!«), at overborgmesteren efter tre udryddelsesindsatser måtte afbryde hele aktionen.

Dyreværnsforeningen startede derefter for egne midler og med private hjælpere et systematisk forsøg på at forbedre duernes helbredstilstand, under devisen: »Stuttgart – de sunde duers by!« Foreningen indrettede i bycentret et antal store dueslag med reder i massevis samt foderkasser, hvor duerne blev forsørget med friskt og godt foder samt med vand – til drikning og til badning. Kommunen betalte et tilskud til dyreværnsforeningens aktion, mod, at fuglepasseerne forpligtede sig til at fjerne æggene fra duerederne.

Denne udmærkede foranstaltning havde til følge, at ca. 4000 vordende duer *ikke* kom til verden.

## Ulovligt at fodre duer

En sådan fødselsbegrænsning, som ingen dyreven kunne have noget imod, er imidlertid kun effektiv, såfremt duerne ikke finder foder andre steder end på de autoriserede »folkekøkkener«. Derfor udstedte by-

rådet sidste år en forordning om, at privat duefodring på offentlige gader og pladser var forbudt. Men det brød stadens gode kvinder sig fejl om: de madede fuglene af hjertens lyst, med levninger, tørt brød og kolde, kogte kartofler. 63 damer blev noterede for duefodring, 40 af dem fik bøder på fra 5 til 30 D-Mark.

En af damerne rejste sag mod byrådet: hun hævdede, at til de forfatningsmæssigt beskyttede borgerlige friheder hørte også friheden til at fodre duer. Byretten gav hende medhold, ud fra den beragtning, at kommunen ikke havde haft ret til at udstede sit fodringsforbud.

Kommunens advokat appellerede byretskendelsen til landsretten, der nu har omstødt underrettens dom og har erklæret den private duefodring for ulovlig i henhold til byrådets retsligt uanfægtelige forbud. Så nu vil Stuttgarts uopdragne duer sandsynligvis forsvinde, fordi de ikke får lov til at udruge deres æg.

Iøvrigt havde byens fædre indhentet råd hos andre due-plagede storbyer, således Venedig (hvor enhver indskriden mod duerne undlades, fordi de tjener turismen, selv om de tilsmudser Markuskirken), København (hvis duer også stort set får lov til at passe sig selv), Nice (der nogle gange har lejet specialister til at fange duerne på de grønne plæner ved *Promenade des Anglais* ved at skyde net henover spisende dueklynger) samt Salzburg. Fra den sidstnævnte by kom en rapport vedrørende nogle interessante forsøg, østrigerne har løbende: man giver duerne et særligt hormonfoder, der siges at berøve hannerne deres medfødte trang til at parre sig. Forsøgene med det nævnte driftsbekæmpelsesmiddel er foreløbigt ikke ført til afslutning.

Derimod har det vist sig muligt at beskytte f.eks. statuer ved påsmøring af et farveløst engelsk præparat, der forhandles under navnet *Scarecrow Strip*. Kejser Wilhelm d. I. (i overnaturlig marmorstørrelse) blev for et års tid siden i Stuttgart bestrøget med den engelske antiduevædske. Siden har ingen fugl besudlet hans præjiske profil.

V. J.

*Duer på Markuspladsen i Venedig.*







En ting som bør markeres ved årsskiftet er lokomotivfører J. V. B. Christiansens udtræden af statsbanernes tjeneste. Gennem en årrække forestod han som formand for foreningens landsoplysningsudvalg, det vigtige område som oplysningsarbejdet er for en fagorganisations medlemskreds. Det var med beklagelse, vi erfarede, at han trådte uden for nummer for at gå ind i boligforeningsarbejde i sin hjemkommune, medens vi på den anden side glædede os med ham over udsigterne til at skabe sig en interessant og økonomisk fremgangrig fremtid i det nye arbejde. Man havde i boligbevægelsen øje for hans evner og søgte helt naturligt at knytte ham til sig for at benytte hans kunnen. For foreningen blev det et savn, at han ikke længere stod for oplysningsarbejdet, som han havde et ganske særligt håndlag for. Sammen med landsoplysningsudvalget stod han for et energisk og dygtigt virke, som tilpassede sig tidens krav og prægede udviklingen i organisationsarbejdet. Den tid, han stod i statsbanernes tjeneste og derfor samtidig medlem af foreningen, deltog han aktivt i organisationsarbejdet som medlem af hovedbestyrelsen i en periode, afdelingsformand i Odense og som nævnt formand for landsoplysningsarbejdet. Intelligent arbejdede han med opgaverne og hans indsats vil få plads i foreningens historie. Et billede på en dygtig lokomotivmand, en god kammerat og kollega, der ønskes fortsat fremgang i det arbejde, han har engageret sig stærkt i.

Da forhandlingerne mellem Statsbanepersonalets Sygekasse og Dansk Tandlægeforening om afslutning af en overenskomst om tandpleje ikke er afsluttet, har bestyrelsen med virkning fra 1. januar 1966 vedtaget i lighed med de anerkendte sygekasser at yde to trediedele af udgiften til de i overenskomsten mellem sygekasserne og tandlægeforeningen fastsatte honorarer, nemlig

- |   |           |
|---|-----------|
| 1. Undersøgelse . . . . .   | 12,00 kr. |
| 2. Tandrensning . . . . .   | 26,00 »   |
| 3. Permanent fyldning (incl. bunddækning) med anvendelse af amalgam eller siliko-phospatcement:       |           |
| a. fyldning i for- eller hjørnetand eller ikke-kombineret fyldning i kindtand, jfr. b. og c. . . . .  | 25,00 »   |
| b. kombineret fyldning . . . . .  | 32,00 »   |
| c. dobbeltkombineret fyldning med anvendelse af silikatcement . . . . .                               | 42,00 »   |
| d. emaljementfyldning . . . . .   | 28,00 »   |
| 4. Rodbehandling og rodfyldning (pr. tand):   |           |
| a. coronal amputation . . . . .   | 35,00 »   |
| b. apikal amputation og rodfyldning i een kanal . . . . .   | 55,00 »   |
| tillæg for rodfyldning i følgende kanaler, pr. kanal . . . . .  | 15,00 »   |
| tillæg ved behandling af nekrotisk pulpa, pr. behandlingsseance ud over 2 . . . . .                   | 20,00 »   |
| 5. Tandudtrækning under lokalbedøvelse:   |           |
| a. een tand . . . . .   | 24,00 »   |
| b. anden tand i samme besøg . . . . .   | 12,00 »   |
| c. hver følgende tand i samme besøg . . . . .   | 7,00 »    |
| d. dog i samme besøg eller i flere besøg inden for en måned, regnet fra første besøg, højst . . . . . | 150,00 »  |

Nævnte honorarer dyrtidsreguleres for tiden med et tillæg på 3,7 pct.

Herudover vil der fremtidig kun kunne ydes tilskud til tandregulering, parodontosebehandling og til fjernelse af retineret tand eller rodresektion.

Af hensyn til beregning af sygekassens tilskud må regningerne være specificeret i overensstemmelse med det under punkterne 1-5 anførte.

Ændringen vil medføre væsentlige merudgifter, hvorfor der må påregnes en kontingentforhøjelse fra 1. april 1966.



# Om opsparingens værdifasthed

Af cand. polit. Laurids Pedersen

Hvad forstås der egentlig ved begrebet værdifasthed, der flere gange efter krigen har været fremme i den aktuelle debat?

Der kan gives en del mere eller mindre udviklede forklaringer. Men det behøver ikke at være så svært. *En opsparing kan ganske enkelt siges at være værdifast, hvis man for sine opsparede penge kan købe det samme, når man hæver dem, som man kunne have købt, da man i sin tid satte pengene i f.eks. sparekassen.* Hertil vil nogle måske sige, at så kan opsparingen kun være værdifast, hvis prisniveauet holder sig konstant eller falder. For man kan i almindelighed ikke hæve flere penge i sparekassen, end man i sin tid har sat ind. Ved en sådan betragtning glemmes imidlertid, at man også får renter af sine penge. Og det ville ikke være rigtigt kun at se på selve kapitalen og ikke tage renterne i betragtning, når man skal se på en opsparings værdifasthed. Ellers ville opsparing i pengefordringer som f. eks. sparekasseindskud jo aldrig kunne blive værdifast, selvom man fik så høj en rente som 50 % om året. Men rigtigt er det, at en pengeopsparing altid vil være værdifast, hvis prisniveauet holder sig konstant. Spørgsmålet om sikring af værdifasthed opstår derfor i forbindelse med et stigende prisniveau, således som vi har haft det i større eller mindre grad siden krigen.

Ser man f. eks. på detailpristallet, er dette steget fra 315 i 1950 til 541 i januar 1965. Havde man i 1950 sat 315 kr. i sparekassen, kunne opsparingen siges at have været værdifast, såfremt man i 1965 kunne hæve 541 kr. Og det kunne man have gjort, såfremt indlånsrenten hele tiden blot havde været godt 3½ % om året.

Indlånsrenten har imidlertid i de fleste af årene været højere. Forudsætter man f. eks., at den havde været 5 % – den var i 1950'erne mindre, men den har i de seneste år været noget højere – ville man med rentetilskrivningen i 1965 kunne have hævet 661 kr., hvis man i 1950 havde sat 315 kr. i sparekassen.

Der ville med andre ord være 120 kr. tilovers udover den værdifaste opsparing.

Det er således ikke rigtigt, når det ofte siges, at pengeopsparingen på grund af de stadigt stigende priser ikke er værdifast. Rentetilskrivningen vil normalt mere end opveje prisstigningerne.

Dette gælder i højere grad under vort nuværende høje renteniveau end i den ovenfor betragtede periode. På den anden side må man gøre sig klart, at en ikke ringe del af rentetilskrivningen går til opvejning af prisstigningerne.

Værdifastheden er i ovenstående eksempel målt på grundlag af stigningen i detailpriserne. Men hvis man sparer op til et bestemt formål, er det jo ikke så sikkert, at prisen på det, man har tænkt sig at købe, følger detailprisudviklingen.

Havde man f. eks. tænkt sig at købe hus for de penge, man satte i sparekassen, måtte man konstatere, at ejendomspriserne i den nævnte periode var steget forholdsvis stærkere end sparekasseindskuddet inklusive rentetilskrivningen, således at man havde stået sig ved at købe huset straks. Nu må man ikke af dette eksempel slutte, at det ikke kan betale sig at spare op til køb af hus. Det kan jo netop betale sig. Det kan blot ikke betale sig at vente med købet, til man kan betale hele huset eller en større del deraf kontant.

Sparer man derimod op til noget, hvis prisudvikling man venter vil være stabil eller kun lidt stigende, kan det ikke betale sig at jage med købet af hensyn til spørgsmålet om værdifastheden.

Specielt må man huske på, at man, hvis man f. eks. køber en byggegrund før man har brug for den, giver afkald på den rente, man kunne have fået ved at anbringe pengene midlertidigt på en anden måde. Hvis noget sådan skulle kunne betale sig, skal grundpriserne derfor – når der ses bort fra beskatningen – stige med en årlig procentsats, der er større end den rente, man ellers kunne have fået.

Man har f. eks. i dag 30.000 kr. i sparekassen, og kan for disse penge straks købe en grund, som man først agter at bygge på om 5 år. Så må man regne med, at pengene i sparekassen i løbet af 5 år med den nuværende rentetilskrivning vil være vokset til godt 40.000 kr. Grundens pris skal således stige en hel del, før det kan betale sig at købe den med det samme, med mindre man tillægger det en særlig værdi at have grunden.

Spørgsmålet om opsparingens værdifasthed har, som nævnt i indledningen, været rejst flere gange i årenes løb. Men mens problemet tidligere er blevet set overvejende fra sparernes (långivernes)

synspunkt, idet der tidligere, hvor renten har været væsentligt lavere end i dag, ikke blev så meget rente tilbage til sparereren, når prisstigningen havde taget sit, så har billedet nu vendt sig med vort nuværende meget høje renteniveau. Dette ses bl. a. af nationalbankdirektør Hoffmeyers forslag om indeksregulerede lån. Forslaget går ud på, at man renser obligationsrenten for den del, der er kompensation for forventet årlig prisstigning, således at man f. eks. forrenter obligationer med 4½ % i stedet for med 8 %, mod til gengæld senere at regulere udbetalingerne til obligationsejerne i takt med den faktiske prisstigning. Betragtningen er altså den, at der i den nuværende høje rente er indbygget prisstigningsforventninger. Meningen er så at nedbringe denne høje rente mod en garanti for, at den opsparede kapital ikke udhules af senere prisstigninger. Det vil føre for vidt her at komme ind på de videre aspekter af dette forslag, men det ses klart, at det nu er låntagernes problemer ved det høje renteniveau, der er det primære. Når prisstigningsforventningerne er indbygget i det høje renteniveau, er værdifasthedsproblemet jo ikke så stort set fra sparernes synspunkt.

Som et resultat af tidligere drøftelser af værdifasthedsproblemet set fra sparernes synspunkt, blev der i 1956 ved lov åbnet adgang til i sparekasse, bank eller forsikringselskab at foretage pristalsreguleret alderdomsopsparing – de såkaldte indekskontrakter.

Princippet er her, at såvel de årlige indbetalinger som de årlige udbetalinger til sin tid reguleres i takt med detailpristallet. Stiger pristallet, skal man således fremover betale mere end oprindeligt beregnet, mens de tidligere indbetalinger ved statstilskud reguleres op i takt med prisstigningen. Dette er – bortset fra f. eks. tjenestemandspensionen – formentlig den sikreste form for værdifast pengeopsparing, vi har. Tegningsretten er da også begrænset til 6 kontrakter, med oprindeligt grundbeløb på 500 kr. pro persona.

Spørgsmålet om værdifasthed er altid aktuelt. Er renten lav, drøfter man værdifasthedsproblemet af hensyn til sparere – er renten høj, drøfter man værdifasthedsproblemet af hensyn til låntagerne.

Laurids Pedersen.



### Åbent brev til D.L.F.s hovedbestyrelse

På Næstved afd. bestyrelsesmøde drøftedes bl. a. det af LO Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Det kooperative Fællesforbund, Danmarks Lejerforbund og almennyttige danske Boligselskaber tagne initiativ i boligspørgsmålet, ved udarbejdelse af en skitse til et boligfond.

Afd. ønsker, at hovedbestyrelsen tager en protest mod LO medvirken i ovenstående, op til behandling i hovedbestyrelsen, da vi ikke mener et fagforbund kan være med til fremsættelse af et sådant ensidigt indgreb, mod de kredse LO repræsenterer.

Problemet i boligspørgsmålet, er, efter vor mening, obligationsspekulation i boligmarkedet, og vi havde derfor hilst et initiativ, af vore »økonomieksperter«, i dette spørgsmål særdeles velkomment.

Den løsning, udvalget er kommet med, er imidlertid en skattebyrde lagt på en del medborgere, til fordel for den del af medborgere, der spekulerer med deres penge i et for os alle så vigtigt spørgsmål, som boligen.

Det er jo lovligt, men det er her vi må appellere til et forslag, der tager sigte mod en afskaffelse af spekulationen, og et forslag, som kan skaffe billige penge til boligbyggeri.

Derfor må vi bede om et nyt initiativ, som frigør boligen for spekulationen, og ikke et forslag til nye skatter.

P.A.V. E. Søltoft

*Hovedbestyrelsen deler ikke afdelingens opfattelse af, at det foreliggende forslag til Folketinget om en boligfond til at begrænse antal lejligheder kan fremkalde en så kraftig økonomisk byrde for skatteborgeren, at forslaget bør forkastes.*

### LO's Ungdomsfond

Ifølge fondens statutter for LO's Ungdomsfond, der blev oprettet i maj 1961, skal ¼ af hvert års renteindtægt af grundkapitalen (2 mill. kr.) uddeles i portioner à kr. 100,00 til støtte for unges deltagelse i kursus og anden studievirksomhed af betydning for deres aktivitet inden for arbejderbevægelsen. Efter fondsbestyrelsens skøn kan der tildeles en enkelt ansøger indtil 10 portioner.

Det er en forudsætning for at kunne søge fonden om støtte, at ansøgeren er medlem af en af de organisationer, der er tilsluttet Landsorganisationen, eller er lærling eller ungarbejder inden for en af

disse organisationers faglige område og/eller er medlem af en af arbejderbevægelsens ungdomsorganisationer.

Legaterne vil *ikke* kunne ydes som støtte til en egentlig faglig uddannelse og kun undtagelsesvis til et almindeligt højskoleophold, idet der normalt foreligger mulighed for at opnå støtte til disse formål bl.a. fra henholdsvis Ungdommens Uddannelsesfond eller de enkelte fagforbund. Legaterne kan også søges til kurser, der afholdes uden for Danmark.

De medlemmer, der ønsker at søge det omtalte legat, kan rekvirere ansøgningsblanket ved henvendelse til Landsorganisationen De samvirkende Fagforbund, Rosenørns Allé 14, 3., København V.

Når skemaet er udfyldt, bedes det – *bilagt dokumentation for at ansøgeren har sikret sig adgang til det pågældende kursus* – indsendt til *medlemmets forbund* snarest muligt, der forsyner det med den fornødne påtegning og videresender det til fondsbestyrelsen for LO's Ungdomsfond.

Ansøgere, der ikke kan være medlem af en faglig organisation, bedes indsende deres ansøgning til enten Danmarks socialdemokratiske Ungdom eller Frit Forum, der efter påtegning vil videresende den til LO's Ungdomsfond.

Vi gør samtidig opmærksom på, at medlemmer, der er *over 30 år*, ikke kan forvente støtte fra ungdomsfonden, men må henvises til LO's Jubilæumsfond (sammen ansøgningsfrist).

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 *samtlig spørgsmål skal være besvarede*, idet ansøgningen ellers *ikke* vil blive behandlet.

Ansøgerne kan ikke forvente at få svar før efter 15. marts.

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

På fondsbestyrelsens vegne  
Kai Pedersen, formand.

## PÅ SPORET

Teknikere i British Railways forskningscenter i Muswell Hill ved London undersøger, om det er muligt at anvende de samme kraftkilder, der findes i amerikanske rumraketter, til drivkraft for lok. Man mener, de vil kunne nedsætte udgiften til drivkraft betydeligt.

Ved Sovjets jernbaner arbejder 3,2 mill. mennesker. Jernbanerne udfører mere end 70 pct. af Sovjets samlede godstransporter. Der findes 12 jernbanehøjskoler og en mængde specielle jernbane-fagskoler samt 20.000 jernbanelæger.

Verdens længste jernbane – vel at mærke i lige linie – er den 530 km lange strækning, der forbinder Syd- med Vestaustralien. Denne banelinie er ligesom en lineal og fører gennem Nullarborørkenen. 400 jernbanefolk er stationeret langs denne øde strækning. De har ingen mulighed for at se fjernsyn, og med mellemrum kommer en kinovogn, der har 60 siddepladser ud, og heri vises både ugerevyer og spillefilm.

Efter længere tids forsøg på de engelske statsbaners vognværksteder i Derby, har man præsenteret prototypoen på den moderne personvogn, der kaldes: toget af i morgen. Det består af 8 vogne med brede døre, luftopvarmning, særligt konstruerede, anatomiske lænestole, roligt, lydløst løb, bedre belysning, dobbeltruder og en bedre udformning af toiletterne.

Den internationale trafikudstilling, der som tidligere omtalt har været afholdt sidst på sommeren i München, lukkede i slutningen af oktober og kunne notere en kæmpesucces med 3,2 mill. besøgende eller 7 pct. flere end beregnet. Blandt gæsterne var mange schweizere og østriere, og naturligvis mange fagfolk fra hele Europa. Man har allerede planer om at afholde den næste lignende udstilling i 1975.

Finlands statsbaner vil køre hurtigere fra sommerkøreplanens ikrafttræden. Man har anskaffet stærkere lok. Det drejer sig om diesellok på 2.800 hk, som anvendes både i gods- og persontrafik og kører maksimalt 140 km i timen.



## Valg af repræsentanter

Efterfølgende bringes en oversigt over det antal repræsentanter den enkelte afdeling kan sende til foreningens ordinære kongres, som er fastsat til afholdelse i København i dagene 24., 25. og 26. maj.

Det er medlemstallet i de respektive afdelinger pr. 1. januar 1966, der ligger til grund for antallet af repræsentanter.

### 1. distrikt.

Afdeling	Medlemstal 1/1 1966	Antal repræ- sentanter
Godsbanegården	357	9
Helgoland	115	3
Enghave	53	2
Helsingør	56	2
Roskilde	37	1
Næstved	53	2
Gedser	19	1
Rødby Færges	39	1
Kalundborg	38	1
Slagelse	15	1
Korsør	88	3

### 2. distrikt.

Afdeling	Medlemstal 1/1 1966	Antal repræ- sentanter
Nyborg	67	2
Odense	43	2
Fredericia	185	5
Padborg	51	2
Sønderborg	8	1
Tønder	10	1
Esbjerg	78	2
Struer	85	3
Frederikshavn	11	1
Ålborg	66	2
Randers	34	1
Århus	264	7
Viborg	15	1
Brande	10	1
Herning	9	1

## Forslag til kongressen

Opmærksomheden henledes på, at forslag, der ønskes behandlet på kongressen i maj 1966, skal være foreningens formand i hænde senest den 1. februar 1966, jfr. § 10, stk. e i foreningens love.

## PERSONALIA

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

Elektroførerne (10. lkl.):  
I. L. Clausen, Enghave, i Enghave.  
O. Hansen, Enghave, i Enghave.  
E. E. Frederiksen, Enghave, i Enghave.  
M. F. Nielsen, Enghave, i Enghave.  
F. V. Hansen, Enghave, i Enghave.  
J. Schubert, Enghave, i Enghave.  
O. H. Andersen, Enghave, i Enghave.  
A. L. E. Hansen, Enghave, i Enghave.  
I. Petersen, Enghave, i Enghave.  
K. Hinrichs, Enghave, i Enghave.  
V. P. L. Hansen, Enghave, i Enghave.  
J. Bach, Enghave, i Enghave.  
J. Olsen (Kampsø), Enghave, i Enghave.  
A. G. V. Olsen, Enghave, i Enghave.  
O. Beck, Enghave, i Enghave.  
H. P. Frederiksen, Enghave, i Enghave.  
O. Jensen, Enghave, i Enghave.  
P. H. Johansen, Enghave, i Enghave.  
P. Berg, Enghave, i Enghave.  
T. P. Nielsen, Enghave, i Enghave.

### Forfremmelse til lokomotivfører i 15. lkl. efter ansøgning pr. 1/12-65.

Lokomotivfører (12. lkl.):  
B. Larsen, Århus, i Århus.

### Ansæt som lyntogsaflosere efter ansøgning pr. 1/12-65.

Lokomotivførerne (12. lkl.):  
E. S. Hansen, Helgoland.  
C. C. I. Nielsen, Helgoland.  
F. H. R. Jensen, Helgoland.

### Forflyttelse efter ansøgning pr. 1/12-65.

Lokomotivmedhjælperne:  
B. Hyllegaard, Korsør, til København Gb.  
C. V. Mogensen, Slagelse, til Korsør.  
B. L. Ohmeyer, Kbhvn. Gb., til Slagelse.

Lokomotivmedhjælperaspirant:  
F. H. W. v. A. Jacobsen, København Gb., til Helsingør.

### Forflyttelse efter ansøgning pr. 1/1-66.

Lokomotivfører (15. lkl.):  
K. O. C. Nielsen, Fredericia til Korsør.

Lokomotivfører (12. lkl.):  
H. J. Schjøtt, København Gb., til Helgoland (lyntogsafloser).

### Ansæt som lokomotivmedhjælper pr. 1/12-65.

Lokomotivmedhjælperaspirant:  
O. P. Larsen, København Gb., i København Gb.

### Ansæt som lokomotivmedhjælperaspirant pr. 1/12-65.

J. A. Johansen, Århus.  
H. Degn, Århus.  
A. . Jensen, Århus.

### Afsked.

Lokomotivfører (15. lkl.):  
S. J. C. E. Stahnke, Århus, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31/3-66).

Lokomotivførerne (12. lkl.):  
O. B. Nielsen, Kalundborg, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31/12-65).  
J. P. Pedersen, Randers, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (28/2-66).

Elektrofører (10. lkl.):  
B. Skjeldmose, Enghave, er afskediget efter ansøgning (30/11-65).

## †

Pensioneret lokomotivfører H. E. Petersen, Syrenvej 10, Rosenvang, Slagelse, født d. 30/4 1896, er afdøet ved døden.

Pensioneret lokomotivfører O. K. Pedersen, Provst Hjortsvej 48, Nyborg, født d. 7/7 1897, er afdøet ved døden.

### Navnændring.

Elektrofører (10. lkl.) J. Schubert-Pedersen, Enghave, har fået navneforandring til J. Schubert (8/11-65).

### Opmærksomhed frabedes.

Eventuel opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.  
H. T. Rasmussen,  
lokomotivfører, Fredericia.

Al opmærksomhed frabedes venligst i anledning af mit jubilæum.

N. B. B. Laustsen,  
lokomotivfører, Åbenrå.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

P. G. Odgaard,  
lokomotivfører, Århus H.



# DAMERNES DAG



Åber til børn er lidt af en luksus. Disse er endda vendt og ensfarvede på den anden side (Model Vanja).

Prengene må ikke skille ad på midten. Det undgås med en blå-bluse. Og små piger har ofte truntemaver. De skjules ved en ud-i-et-kjole. (Model Vanja).



## Januar-tømmermænd

Hvad stiller man op med sig selv i januar? Bortset fra at pille grannåle op og finde plads til julegaverne.

Man hygger sig for det meste inden døre og glæder sig over at husene er hule.

Eller man lister om på kattepoter, fordi nytårsregninger får brevspækken til at klapse lidt for højt, og tiden for selvangivelsen kommer galoperende. Regningerne får én til at mindes de mange penge, der skal ud af huset, selvangivelsen beviser, at der er kommet en pæn sum penge til huse. Og hvad nu, hvis man bliver krævet til regnskab for alle de penge, der ikke blev registreret nogetsteds, fordi kroner og ører har det med at liste af sted uden at fortælle hvorhen.

Der er ikke ret meget ved nogen ting i januar.

Derfor er det også netop nu, man opdager, at den strikmodel, man ville slå masker op til, desværre ikke er forsynet med mønster, der rækker ud over størrelse 42, og det er mindst to numre for småt. En opringning til strikkegarnsfirmaet resulterer i en diplomatisk formuleret meddelelse om, at netop den model ikke egner sig for størrelser over nr. 42.

Ak – hvor man føler sig stor.

Fik De spist alle vanillekransene i fjor? Ellers har De lov at gøre det af med restpartiet nu – og trøste Dem med, at de overflødige pund ryger af igen ved forårsrengøringen.

## Sol og måne uden lyd

Det lykkedes som bekendt ikke at få gennemført lovforbudet mod nytårsskyderiet inden nytårsaftnen. For lovændringer er ikke noget, der kan hastes igennem fra den ene dag til den anden, endsiges fra den ene måned til den anden.

Det var ikke den gode vilje, der manglede – sagde man da på tinge. Tværtimod ville man meget gerne skynde sig, men der var en meget væsentlig grund til at det ikke lod sig gøre:

Forretningsgangen!

Mere var der ikke at sige om den ting. I hvert fald ikke, da musikradioens interwiver prøvede at få en forklaring.

Han forstod det vist ikke rigtigt. Det gjorde vi andre heller ikke. Men tingets talsmand syntes da, det var så tydeligt, som det kunne være, og så fik han indskudt en bemærkning om, at han, efter meget grundigt at have studeret lægernes rapporter om høreskader, havde konsta-

teret, at det i grunden var ganske få, der fik varige høreskader efter nytårsskyderi. Mere sagde han ikke, og da havde han også allerede sagt for meget. Men det var han ikke selv klar over.

Gad vist, hvordan nytårsaftnen anno 1966 kommer til at lyde. . .

## Rigtigt børnetøj

Børn er nogle sjove størrelser, ikke mindst når der skal sys tøj til dem. De har truntemaver, buttede hænder, korte arme og tykke halse. Desuden er de svajryggede og har et forholdsvis stort hoved.

Så der er noget at tage hensyn til ved valget af børnetøj.

Mor fryder sig ved synet af et velpyntet barn. Barnet er også fornøjet, indtil det skal til at lege. For hvis der er for lidt plads i tøjet eller det krøller, når man sætter sig, er der ikke noget ved at være fin.

Sverige har længe været foregangsland for godt børnetøj, men nu har vi også lært det herhjemme. Endda så godt, at vi er begyndt at eksportere. Men billigt er det ikke. Kan De køre en symaskine, er der mange penge at spare på dette felt.

## Mange gode husholdningsråd

Det er rart med et godt råd engang imellem. Her skal De se lidt af, hvad statens husholdningsråd har præsteret i det forløbne år. Der blev i finansåret udsendt 350.000 pjecer, omhandlende hjemmefrysning, sukker, hygiejne og madvarer og Lidt op i årene – hvad skal vi spise.

Der blev besvaret 14.000 forespørgsler, og ca. 1.100 danske og udenlandske gæster besøgte husholdningsrådet. Dets mange gode råd er kommet ud til befolkningen gennem presse, radio, TV og udstillinger.

Oplysningscentralen for husmødre i Lyrskovsgade 12, København V, har besvaret ca. 25.000 telefoniske og ca. 1.000 personlige forespørgsler, og desuden har man haft ca. 5.000 deltagere til forevisninger i ernæring, økonomi og rationelle metoder i madlavning og andre aktuelle problemer.

I vaske- og tekstilafdelingen har man udført forsøg med gråning af vasketøj, afprøvet vaskemaskiner, strygebrætter, strygemaskiner og papirbleer og foretaget stikprøvekontrol for tekstilprøvenævnet af 4 F-mærkede tekstiler, bl. a. gulvtæpper.