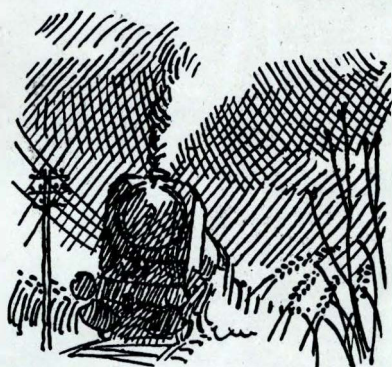




10

DANSK  
LOKOMOTIV  
TIDENDE





DANSK  
LOKOMOTIV  
TIDENDE

20. MAJ 1966 — 66. ÅRGANG

10

Indhold:

Foran en kongres .....	2
Har De råd til at holde bil? .....	3
Status over engelsk jernbanedrift ..	4
Betænkning fra tjenestetidsudvalget .	6
Betænkning fra tjeneste- og lejebolig- udvalget .....	8
Tommeliden .....	11
SJ-pletskud .....	12
Dødsfald, Poul Vejre .....	13
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 lukket.

Frederiksberg Bogtrykkeri  
Howitzvej 49.

Åbningsdagen, 24. maj, er indledningen til den 3 dages kongres, som foreningen afholder i København. Repræsentanter fra samtlige foreningens afdelinger landet over stævner sammen for at tage stilling til organisationsarbejdet i den forløbne fire års periode og samtidig drøfte fremtidens opgaver. Det er næppe for meget sagt, at den forløbne periode i meget væsentlig grad kendetegnes ved den lønmæssige udvikling, og hvor især lønefterslæbets afvikling må betragtes som kulminationen på denne udvikling. Og oven i dette har en tjenestetidsforkortelse givet en passende udgang for kongresperioden. Naturligvis skal mange andre opgaver, løste og uløste, tages med i billedet, men lønudviklingen er meget karakteristisk for perioden derved, at der langt kraftigere end tidligere ligger en materialistisk bevidsthed bag anstrengelserne for at hæve lønniveauet. De større forbrugsgoder, man så selvfølgelig ønsker at tilegne sig, har lagt et pres på lønudviklingen, og det øgede forbrug har igen været en svær belastning for samfundøkonomien. Vi har haft råd til de skete lønreguleringer, men det har til gengæld kostet store anstrengelser for det offentlige at kontrollere anvendelsen af de højere lønninger.

Imidlertid er ikke alene lønnens størrelse afgørende for den enkeltes relative tilfredshed med sin økonomiske placering, og for tjenestemænd er måske dette forhold mere udtalt end for så mange andre grupper; thi det er en kendsgerning, at man skæver til, hvordan andre sammenlignelige grupper er placeret på lønklassestigen. Det er en psykologisk betydningsfuld faktor med denne placering, ja, overordentlig betydningsfuld. Der kan ved overvejelserne lægges stærkere vægt på en afstandsmæssig placering fra andre end selve den økonomiske fremgang, som naturligvis kun bør være dikteret af saglige, arbejds- og ansvarsmæssige begrundelser. Enkelte grupper har følt sig urigtigt placeret, og den nedsatte tjenestemandskommissions arbejdsgrundlag indebar mulighed for eventuelle reguleringer, men siden dens fremkomst har flere og flere tjenestemandsgupper underbygget af pressionsformer af forskellig art stillet krav om anden lønklasseplacering med det foreløbige resultat, at tjenestemandskommissionen er blevet en lønningskommission, som skal finde en løsning på de mange krav. Vore muligheder i sagens forbindelse bliver en svær hovedpine for den kommende hovedbestyrelse.



# Har De råd til at holde bil?

Af Erik Stubtoft

Bilen er godt på vej til at blive hver mands eje. I dag findes der op imod 1 mill. personbiler, og man regner med, at tallet vil være fordoblet i løbet af de kommende 20 år.

Bilen er dyr både i anskaffelse og i driftsomkostninger. På nedenstående skema kan man se, at det koster ca. 6.000 kr. om året at holde en bil til ca. 15.000 kr. og med en årlig kørsel på ca. 15.000 km. (Det er vel ikke urealistisk at tage disse tal som passende for en stor del af Danmarks bil-befolkning?)

Se nu rigtigt på skemaet her, drag en sammenligning til egne tal, hvis sådanne findes, men læg venligst mærke til, at skemaet taler om udgifter, *når* bilen er betalt:

<i>Køretøjets pris:</i>	15.000	25.000	40.000
<i>Faste årlige udgifter:</i>			
Afskrivning, rentetab, vægtafgift, ansvars- og kaskoforsikring	3.500	5.500	9.000
<i>Variable omkostninger, pr. år:</i>			
Benzin, olie, reparationer og vedligeholdelse.			
I. ved 15.000 km kørsel . . . .	2.500	2.800	3.800
II. ved 30.000 km kørsel . . . .	5.000	5.600	7.600

Ved beregningen af omkostninger må der tages hensyn til, at bilen taber hurtigt i værdi, og at der derfor må foretages en kraftig afskrivning.

I det hele taget er der mange hensyn at tage. Man må regne med at miste en renteindtægt af de penge, der er investeret i bilen, ligesom der heller ikke er taget højde for udgiften til vognvask og garageleje.

## *Hertil kommer reparationerne*

Reparationerne – dem klarer vi selv, vil en del sige, Mange – især naturligvis kommende bilejere – gør sig forestillinger om, at de selv kan foretage næsten alle reparationer på bilen og dermed holde deres omkostninger nede.

Erfaringerne viser imidlertid, at de reparationer, man selv kan foretage, er dem, der i realiteten ikke koster særlig meget på værkstederne. De store og dyre reparationer kan man ikke klare selv.

## *Hvem ved, hvad bilens drift koster?*

De bemærkninger, vi har bragt ovenfor, indgår som arbejdsgrundlag for en studiekreds om familieøkonomi og er tilsvarende nævnt i den bog om familieøkonomi, som bliver en del af den omfattende forbrugerkampagne, AOF og Det kooperative Fællesforbund i øjeblikket forbereder. Kampagnen starter i september.

Meningen med dette eksempel er at rejse problemstillingen:



Ved nogen overhovedet, hvad deres bil koster dem?

Hvor mange fører et regnskab alene over bilens omkostninger – og bliver det gjort på den rigtige måde?

I Forbrugerkampagnen får mand og/eller hustru mulighed for i studiekredse og gennem foredrag at gennemdiskutere, hvorvidt familien har råd til at holde bil!

## *Hvem betaler bilen?*

I mange hjem er det sådan, at hustruen står for indkøb af husholdningsartikler m.v., mens manden sørger for de udgifter, han har ansvaret for (bil.o.lign.).

Manden har på sin side ansvaret for udgifter, som hustruen iøvrigt ikke kender nærmere til. Hvis familien har en bil – og hvem har snart ikke det? – og manden blot betaler udgifterne uden at føre et særligt budget og regnskab for bilomkostningerne, har familien ikke nogen som helst fornemmelse af, hvad bilen koster den.

## *Det går ikke mere?*

Forbrugere af i dag har ikke råd til at være så »flotte«, at de ikke har kontrol med priser, kvaliteter, betalingsbetingelser m.m. Det er nødvendigt at holde nøje rede på, hvad udgifterne går til.

Og naturligvis er det ikke mindre vigtigt, når det er udgifterne til bilen, det drejer sig om. Den er for mange endnu en luksus. Men det er da i orden, at vi tillader os den luksus; blot er der ingen grund til at betale mere for denne luksus – ej heller, selv om bilen virkelig er nødvendig, end rimeligt er!

Til syvende og sidst beror vore muligheder for at få lov at beholde bilen på evnerne til at administrere vore penge.

Hele dette problemområde tager Forbrugerkampagnen op til behandling – ikke kun for manden – men for familien.



# Status over engelsk jernbanedrift

- ved at gøre færre ting, men gøre dem bedre, udnyttes jernbanen bedst

4 *Interessante udtalelser af formanden for den øverste styrelse for De Britiske Jernbaner. – Om standardisering af godstransport og passagertrafik, om centralisering og fremtidige behov.*



*Stanley E. Raymond – formand for den øverste styrelse for De Britiske Jernbaner. Han var i en periode trafikrådgiver ved de engelske jernbaners hovedkvarter.*

– Ved at gøre færre ting bedre vil vi udnytte jernbanens naturlige fordele: Den store hastighed og den standardiserede transport af gods og passagerer, specielt over de længere afstande.

Udtalelsen er fremsat af formanden for den øverste styrelse for De Britiske Jernbaner, *Stanley E. Raymond*, der i en storartet og afslørende, bred og fyldig redegørelse fornylig trak linierne op for de planer, som Storbritanniens øverste jernbaneledelse har for udviklingen og den effektive udbygning af det britiske jernbanenet.

Præsident Raymond fortsatte: – Dette betyder for godsets vedkommende, at vi vil koncentrere os om de tættest stuede ladninger i fuldt lastede tog på udvalgte hovedruter. Storbritanniens relativt kompakte geografiske udstrækning, hvor der med tog ikke er mere end højst en enkelt nats kørsel fra et enkelt industri-læg til et andet, er en fordel, som vi må udnytte, specielt nu, hvor trængslen på Englands veje bliver stadig større. Men den afgørende faktor er den langt større transportkapacitet, som vi kan tilbyde *til en konkurrencedygtig pris*. Dette er den grundlæggende og bærende idé i alle vore planer for fremtiden.

De Britiske Jernbaners tanker om fremtidens passagertransport drejer sig om udnyttelsen af hurtige og komfortable tog, der forbinder de større byer uden stop, idet den egentlige lokal-trafik overgår til andre former for trafikmidler (busser). Målet er at sikre, at alle større befolkningsskoncentrationer har forbindelse med et hurtigtog. Udelukkelsen af den »stop-trafik«, som skaber postyr på linierne, og som er så lidet be-

nyttet samtidig med, at den koster en masse penge, er en nødvendig forudsætning for den effektive gennemførelse af den hurtige »by til by«-trafik. Åbningen af den nye elektrificerede hovedforbindelse Euston–Manchester–Liverpool hjælper os et godt stykke den rigtige vej.

Men det er først og fremmest på godstrafikken, at britiske jernbaner må bygge deres fremtid. Jernbaner er traditionelt bedst egnede til den tungeste godstrafik, såsom kul, stål og *containerladninger*. På dette område er det vor hensigt ikke alene at holde fast på den andel, vi allerede har, men vi vil søge at få den til at vokse betydeligt ved at slå på de fordele, som jernbanen kan tilbyde sine kunder her.

Jernbanerne har en stor og naturlig interesse i transport af kul og olie, og en kort beskrivelse af den nyeste udvikling på dette område vil tjene til illustration af, hvordan de engelske baner vil udnytte jernbanernes grundlæggende fordele i forbindelse med transport af hele ladninger (bulk-trafikken).

De Britiske Jernbaner transporterer tre fjerdedele af den engelske kulindustriproduktion til forbrugere eller afskibningshavne. Dette betyder igen, at kullene alene udgør en tredjedel af banernes samlede fragtmængde.

Vi er derfor selvsagt levende interesserede i kulindustriens fremgang. I den seneste tid er der gjort store fremskridt med hensyn til mekanisk læsning og aflæsning af kullene.

Elektricitetsselskabet *Central Electricity* er Englands største aftager af jernbanefragtet kul. I 1964 blev der til kraftstationer i England og Wales leveret 39 millioner tons kul, og i 1970, efterhånden som elektricitetsforbruget stiger, kan vi regne med, at der skal leveres 60 millioner tons kul til kraftstationerne. Det meste af dette kæmpe-kvantum vil blive læsset i permanent koblede tog bestående af 32-tonsvogner og med en nyttelast for hvert tog på ialt 1.000 tons. De vil alle kunne læsses og aflæsses automatisk. På denne måde bliver jernbanerne i stand til at levere 20 millioner tons kul årligt til tre af de nye kraftstationer i Syd-Yorkshire området. Et tog med en ladning på 1.000 tons vil ankomme hver halve time til den ene eller den anden af de tre kraftstationer.

Denne kørsel i kredsløb som i en slags karrusel er væsentligst et spørgsmål om opøvelse af koordination og samarbejde, som kan sikre bedst mulig udnyttelse af alle aktiver. Systemet vil eliminere midlertidig oplagring i vognene, ligesom spildt tomkørsel bliver en saga blott. Ved fuld udnyttelse vil 10.000 fuldt lastede



*Tankvogne på et olieraffinaderi i det vestlige Wales.*

waggoner brugt til kultransport kunne afløse 200.000 mindre vogne, der kørte efter det gamle system og læssedes og aflæssedes helt eller delvis manuelt. Det reelle fald i transportomkostningerne vil samtidig reducere kulprisen og gøre kullene stadig mere konkurrencedygtige i sammenligning med andet brændsel.

De Britiske Jernbaners »kul-program« er allerede kommet et godt stykke. Inden for to eller tre år regner man med at have reduceret antallet af kuldepoter til kun 600 fordelt over hele landet. Af disse 600 vil de 75 være gennemmekaniserede og afløse det nuværende meget uøkonomiske mønster, hvor man i øjeblikket udlæsser kul på ikke færre end 5.000 stationer!

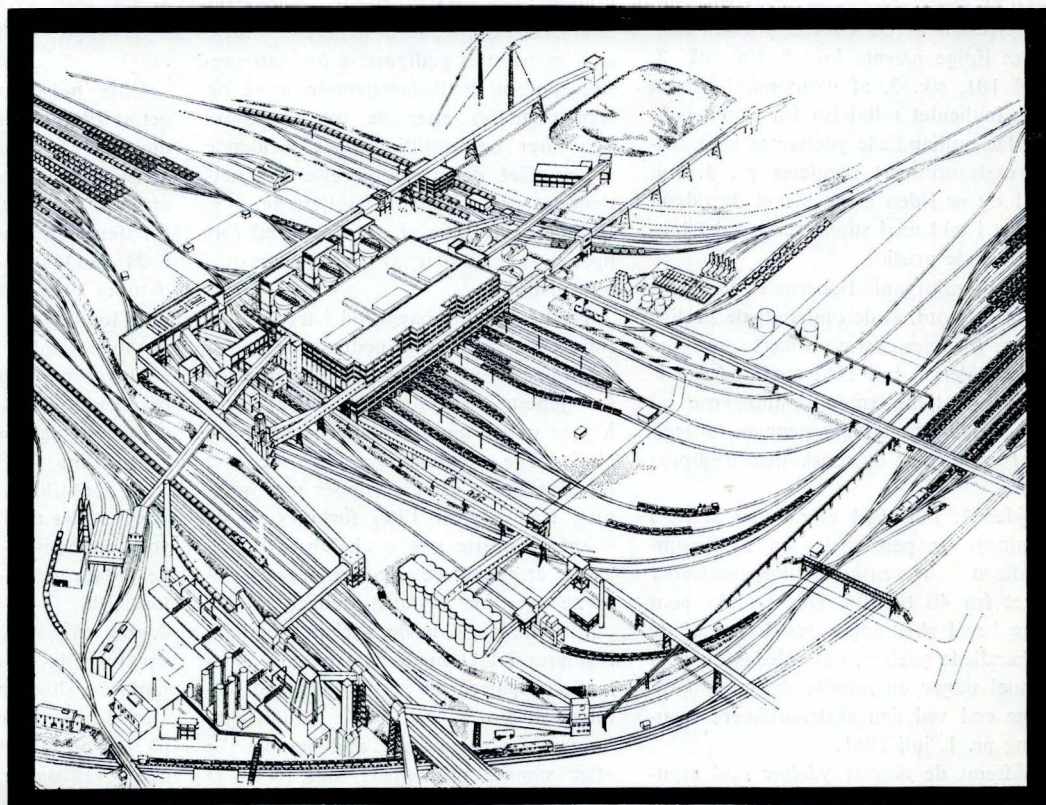
Men kul- og olie-trafikken på de britiske baner er selvfølgelig ikke den eneste tunge transport. Man kører i dag med over 1.100 firmaejede tog om ugen, og det er stålindustrien, cementfabrikkerne og bilindustrien, der disponerer over de fleste af dem. Disse tog er indpassede i tungtransport-mønsteret samtidig med, at de nøje kører efter deres ejers eller lejers behov. Togene er sammensat enten af almindelige waggoner eller specialbyggede enheder til særlige formål. De firmaer, der kun lejlighedsvis har brug for at transportere i hele togladninger, kan naturligvis leje et tog til en fordelagtig helladnings-pris.



Og Stanley Raymond slutter sin redegørelse: – »Lige siden deres start har de britiske jernbaner været blandt de organisationer, der hurtigt har omstillet sig efter skiftende tiders krav. I dag er vi igen parat til at omforme det moderne Storbritanniens transportmønster ved at nedbringe omkostningerne og gøre fragtrafikken mellem samfundets større centre helt strømlinet!«

*VIP.*

*Skitse af en af de nye mekaniske læssestationer til kul. Kullene er en meget betydningsfuld faktor for de engelske jernbaners fragtmæssige trivsel.*





# Betænkning fra tjenestetidsudvalget

(Fortsat fra nr. 9)

En regulering af overarbejdspengene og godtgørelsen for mistede fridage i overensstemmelse med det foran anførte vil medføre en forhøjelse af de hidtil gældende satser med 2 pct. og skønnes for det tjenestemandspersonale, der er omfattet af reglerne om højeste tjenestetid, at ville medføre en merudgift på ca. 3 mill. kr. årlig.

## B. Godtgørelse for delt tjeneste, natpenge og godtgørelse for tjeneste på søn- og helligdage.

1. *Regulering af satserne for delt tjeneste, natpenge og godtgørelse for tjeneste på søn- og helligdage som følge af lønudviklingen siden 1. april 1961.*

I henhold til lønnings- og pensionslovens § 100, stk. 2, ydes godtgørelse for delt tjeneste for tjenester, der inden for døgnet falder i mere end 3 dele, samt for delt tjeneste, der strækker sig ud over 12 timer regnet fra første tjenesteafsnits begyndelse til sidste tjenesteafsnits afslutning. I henhold til samme lovs § 101, stk. 1 og 2, kan der under visse nærmere betingelser ydes natpenge for tjeneste, som falder inden for tiden kl. 18-6, samt godtgørelse for tjeneste på søn- og helligdage for tjeneste på disse dage inden for tiden kl. 6-21.

Størrelsen af de enkelte ydelser fastsættes ifølge nævnte lovs § 100, stk. 2, og § 101, stk. 3, af økonomiministeren efter indhentet udtalelse fra lønningrådet. De omhandlede ydelser er sidst blevet ekstraordinært reguleret pr. 1. juli 1961 og er siden alene blevet dyrtidsreguleret i takt med stigningerne i det lønregulerende pristal.

Af centralorganisationerne er der fremsat forslag om, at de omhandlede særlige ydelser forhøjes ekstraordinært som følge af den siden 1. juli 1961 stedfundne forhøjelse af tjenestemandslønningerne ud over pristalsreguleringen gennem forøgelse af antallet af overenskomstillægsportioner.

Siden 1. juli 1961 er antallet af de i lønnings- og pensionslovens § 88 omhandlede overenskomstillægsportioner steget fra 40 til 106. Der er ikke som følge heraf sket nogen regulering af de omhandlede ydelser, der således nu procentuel udgør en mindre del af lønningerne end ved den ekstraordinære regulering pr. 1. juli 1961.

Såfremt de nævnte ydelser skal reguleres således, at stigningen forholdsmæs-

sigt bliver den samme som den, der for tjenestemandslønningernes vedkommende er sket siden 1. juli 1961, skal ydelserne forhøjes som følger:

Delt tjeneste	Gældende sats	Ny sats
For mere end 3-delt tjeneste . . . . .	1,94 kr.	2,16 kr.
For delt tjeneste, der strækker sig udov. 12 t.	0,92 kr. pr. time	1,01 kr. pr. time

### Natpenge

For tjeneste i tiden kl. 18-21 . . . . .	0,92 » » »	1,01 » » »
For tjeneste i tiden kl. 21-6 . . . . .	1,84 » » »	2,02 » » »

### Søn- og helligdagstjeneste

For tjeneste i tiden kl. 6-18 . . . . .	1,54 » » »	1,59 » » »
For tjeneste i tiden kl. 18-21 . . . . .	0,92 » » »	1,01 » » »

I det private erhverv er ydelser, der kan sammenlignes med de her omhandlede, såsom bl.a. tillæg for arbejde på søn- og helligdage samt tillæg for arbejde i forskudt tid, blevet forhøjet i forbindelse med indgåelse af nye overenskomster, senest i foråret 1965, ligesom de tilsvarende ydelser til visse kommunale tjenestemænd reguleres i takt med lønudviklingen, herunder reallønsforbedringer. Endvidere har de statstjenestemænd, der i stedet for særlige ydelser oppebærer honorarer eller andre generelle tillæg, som indbefatter godtgørelse for natjenneste, søn- og helligdagstjeneste m.v., og som reguleres efter de for finanslovhonorarer og bestillingstillæg gældende regler, fået deres godtgørelse for natjenneste, søn- og helligdagstjeneste m.v. forhøjet som følge af og i takt med forøgelsen af antallet af overenskomstillægsportioner.

På den nævnte baggrund har udvalget fundet det rimeligt, at godtgørelserne for delt tjeneste, natpengene og godtgørelsen for tjeneste på søn- og helligdage føres à jour under hensyn til den stedfundne almindelige lønudvikling, og udvalget foreslår, at de nævnte ydelser med virkning fra 1. april 1966 forhøjes til de ovenfor anførte nye satsbeløb.

Der er endvidere af centralorganisationerne over for udvalget fremsat forslag om, at de pågældende ydelser fremtidig reguleres i takt med såvel pristals- som reallønsreguleringer af tjenestemandslønningerne. For så vidt angår pristalsreguleringen finder udvalget, at denne bør ske efter samme principper, som hidtil er fulgt med hensyn til pristalsregulering af

de særlige ydelser, herunder de foran omtalte. Derimod har udvalget ikke fundet tilstrækkeligt grundlag for at stille forslag om en automatisk regulering af omhand-

lede særlige ydelser i takt med reallønsudviklingen, men skal henstille, at spørgsmålet om sådan regulering med passende mellemrum tages op til forhandling mellem centralorganisationerne og økonomiministeriet.

Merudgiften ved den foreslåede regulering af de foran omtalte ydelser anslås at ville andrage ca. 3 mill. kr. årlig.

## 2. *Udvidelse af det tidsrum, for hvilket der ydes godtgørelse for tjeneste på søn- og helligdage.*

Efter indstilling fra tjenestetidsudvalget af 1958 blev der ved lov nr. 79 af 25. marts 1961 om ændringer i lønnings- og pensionsloven skabt hjemmel for ydelse af en særlig godtgørelse til tjenestemænd for tjeneste på søn- og helligdage i tiden 6-21. Godtgørelsen udgør efter de fra 1. oktober 1965 gældende satser 1,54 kr. pr. time for tjeneste i tiden 6-18 og 0,92 kr. pr. time i tiden kl. 18-21. For tjeneste i sidstnævnte periode oppebærer tjenestemanden i henhold til lovens § 101, stk. 1, endvidere natpenge med for tiden 0,92 kr. pr. time.

Af centralorganisationerne er det foreslået, at det tidsrum, for hvilket der kan ydes godtgørelse for tjeneste på søn- og helligdage, udvides til at omfatte tiden fra lørdag kl. 14 til søndag kl. 24 samt hele døgnet på søgnehelligdage, og således at der for alle timer i dette tidsrum ydes samme godtgørelse pr. time som den, der efter de gældende regler ydes for tjeneste på søn- og helligdage i tiden kl. 6-18 med den foran under pkt. 1 foreslåede regulering.



Forslaget er begrundet med, at gennemførelsen af weekend-ordninger med hel eller delvis frihed om lørdagen i tilslutning til fridag om søndagen efterhånden er blevet så udstrakt, at tidsrummet fra lørdag kl. 14 til søndag kl. 24 i almindelighed betragtes som en arbejdsfri periode. Ulempen ved at arbejde i det pågældende tidsrum føles derfor særlig stor for de tjenestemænd, der på grund af statstjenestens særlige karakter nødvendigvis må udføre arbejde inden for dette tidsrum. Dette gælder bl.a. for store personalegrupper ved statsbanerne, post- og telegrafvæsenet, toldvæsenet, politiet, forsvarret og hospitalsvæsenet m.v., hvor der i langt videre omfang end sædvanligt i det private erhverv skal udføres tjeneste i den omhandlede periode, og hvor personalet derfor kun i begrænset omfang kan få deres fridage på søn- og helligdage, ligesom fridagene kan tilrettelægges således, at de begynder på et hvilket som helst tidspunkt af døgnet.

Efter udvalgets opfattelse synes det rimeligt, at der for disse ulemper ydes en særlig godtgørelse for tjeneste i det tidsrum, der i samfundet i almindelighed betragtes som den normale fridagsperiode. Dette må endvidere antages at ville være af væsentlig betydning for statens mulighed for at rekruttere og fastholde det fornødne personale i konkurrencen med det private erhverv, idet erfaringerne navnlig i de store trafiketater har vist, at tjenestetidsforholdene i denne henseende spiller en betydelig rolle, bl.a. i tilfælde, hvor ægtefæller begge er udearbejdende.

Det kan i denne forbindelse endvidere anføres, at der den 31. januar 1966 mellem Landsorganisationen De samvirkende fagforbund og Dansk arbejdsgiverforening er truffet aftale om, at der på det private arbejdsmarked med virkning fra den første lønningssuge efter den 1. marts 1966 ydes en særlig godtgørelse for arbejde i holddrift på lørdage i tiden fra kl. 14 til søndagsdøgnet slutning samt på søgnehelligdage. Da arbejde på lørdage efter kl. 14 og på søn- og helligdage for mange tjenestemænds vedkommende sker under samme forhold, som betinger ydelse af nævnte godtgørelse på det private arbejdsmarked, finder udvalget det også af den grund rimeligt, at der for statstjenestemændene indføres en godtgørelse som foreslået.

Et af centralorganisationerne fremsat forslag om, at en tilsvarende godtgørelse ydes for tjeneste efter kl. 14 – på grund-

lovsdag, juleaftensdag og nytårsaftensdag har udvalget ikke ment at kunne anbefale fremmet.

Da det tidsrum, for hvilket der nu kan ydes godtgørelse for tjeneste på søn- og helligdage som foran nævnt er fastsat i lønnings- og pensionsloven, skal udvalget foreslå, at der foretages følgende ændringer til lønnings- og pensionslovens § 101:

1. Overskriften til § 101, der er sålydende: »Natpenge samt godtgørelse for tjeneste på søn- og helligdage«, ændres til: »Natpenge samt godtgørelse for tjeneste på lørdage og på søn- og helligdage.«
2. § 101, stk. 2, 1. punktum, der er sålydende: »Godtgørelse for tjeneste på søn- og helligdage ydes til tjenestemænd, der under samme betingelser som anført i stk. 1, 1. punktum, udfører tjeneste, som falder på søn- og helligdage inden for tiden kl. 6–21«, ændres til: »Der ydes tjenestemænd, der under samme betingelser som anført i stk. 1, 1. punktum, udfører tjeneste på lørdage efter kl. 14 samt på søn- og helligdage, en særlig godtgørelse for sådan tjeneste.«
3. I § 101, stk. 3, ændres ordene »godtgørelse for tjeneste på søn- og helligdage« til: »godtgørelse for tjeneste på lørdage og på søn- og helligdage.«

Der er endvidere i udvalget enighed om, at det må anses for rimeligt, at der ydes samme godtgørelse pr. time for alle timer i det omhandlede tidsrum, og udvalget foreslår, at denne godtgørelse fastsættes til det beløb, som nu ydes for tjeneste på søn- og helligdage i tiden kl. 6–18 med den foran under pkt. 1 foreslåede regulering.

Udvalget skal endelig foreslå, at ændringerne får virkning fra 1. april 1966, fra hvilket tidspunkt tjenestetiden er foreslået nedsat.

På grundlag af de for udvalget foreliggende oplysninger fra de enkelte ministerier og styrelser om antallet af tjenestetimer i intervallet lørdag kl. 14 til søndag kl. 24 kan merudgiften ved nærværende forslag anslås til ca. 6 mill. kr. årlig, hvortil må påregnes at komme en yderligere merudgift til tjenestemænd m.fl. inden for politiet, forsvarret og toldvæsenet, der i stedet for særlige ydelser oppebærer generelle tillæg.

#### Afsluttende bemærkninger.

De foran under II og III fremsatte forslag vil efter udvalgets skøn baseret på de fra styrelserne modtagne oplysninger samt efter de af udvalget foretagne beregninger medføre en samlet merudgift på ca. 51 mill. kr. årlig for den egentlige statsstyrelse. Det bemærkes dog, at denne merudgift er behæftet med en vis usikkerhed, idet det – som anført ovenfor under II, B, 4, om gennemførelsen af tjenestetidsnedsættelsen – er uvist, i hvilket omfang stedfindende og kommende rationaliseringsforanstaltninger samt omlægninger af tjenesterne m.v. vil kunne begrænse merudgifterne. Der er ved skønnet over de samlede merudgifters størrelse i nogen grad taget hensyn til sådanne mulige begrænsninger af merudgiften, og det er udvalgets opfattelse, at denne alle forhold taget i betragtning må påregnes at ville andrage det nævnte beløb, hvorved tillige er taget hensyn til eventuelle reguleringer af visse særligt hjemlede tillæg, der ydes som godtgørelse for overarbejde m.v., og som er fastsat ud fra gennemsnitsbetragtninger.

Endvidere må de fremsatte forslag påregnes at ville få konsekvenser for en del tilskudsberettigede institutioner inden for børne- og ungdomsforsorgen samt særfor sorgen. Merudgiften hertil er skønsmæssigt anslået til ca. 6 mill. kr. årlig.

Udvalget skal i tilslutning til foranstående i øvrigt udtale, at der synes at være mulighed for en yderligere reduktion af merudgiften ved, at der inden for områder, hvor statsvirksomheden består i eller medfører udøvelse af visse servicefunktioner, finder en indskrænkning sted af sådanne funktioner (f.eks. afkorting af ekspeditionssteders åbningstid m.v.) i det omfang, det må anses for muligt under hensyntagen til en rimelig og forsvarlig betjening af publikum. Udvalget skal henstille til overvejelse, at styrelserne gøres opmærksom herpå og anmodes om at søge gennemført sådanne mulige rationaliseringsforanstaltninger.

✱

Med styrelsen er aftalt en drøftelse af om de ikke-generelle tjenestetidsregler som gælder for det kørende personale, d.v.s. bestemmelser som f.eks. uafbrudt tjenestes maksimumslængde, længden af maksimumstjenesten den enkelte dag, antallet af nattimer i løbet af en måned o.s.v.

# Af betænkningen fra tjeneste- og leje

Tjeneste- og lejeboligudvalget af 17. juni 1964 har nu afgivet betænkning. Nogle af hovedpunkterne herfra samt det nye satsskema gengives nedenfor.

Udvalgets hovedopgave har ifølge kommissoriet været at udarbejde forslag til en regulering af boligbidragene for tjeneste- og lejeboligerne. Forskellen mellem disse boligbidrag, og lejen på det private boligmarked er efterhånden blevet meget betydelig som følge af huslejustrøkingerne i den ældre private boligmasse og tilvæksten til denne af boliger med et lejeniveau, der gennem de senere år er blevet højere og højere som følge af byggeomkostningernes stigning, grundværdistigningen og stigningen i den effektive rente på kapitalmarkedet. Denne manglende justering i tjeneste- og lejeboligbidragene i forhold til lejen på det private boligmarked indebærer foruden et indtægtstab for statskassen, en begunstiggelse for de tjenestemænd, der har fået tildelt tjeneste- eller lejebolig, i forhold til de tjenestemænd, der selv har måttet skaffe sig bolig på det private boligmarked.

## Huslejustrøkingen på det private boligmarked siden 1955.

Den siden udarbejdelsen i 1955 af den gældende lejesatsskala for tjeneste- og lejeboligerne stedfundne huslejustrøking på det private boligmarked har udvalget søgt konstateret dels ved en gennemgang af de muligheder for leje-forhøjelser, som den almindelige leje-lovgivning har åbnet, dels ved en undersøgelse af ændringerne i pristalsbudgettets boligudgiftsindex og dels ved en sammenholdning af resultaterne af bolig-tællingerne i 1960 og 1955.

## Tjeneste- og lejeboligbidragenes størrelse i forhold til lejen på det private boligmarked.

Resultatet af undersøgelsen vedrørende huslestigningen på det private boligmarked samtidig med at tjeneste- og lejeboligbidragene har været uændrede, er blevet, at sidstnævnte nu må karakteriseres som endog meget lave i forhold til huslejen i tilsvarende boliger på det private boligmarked, selv når hensyn tages til de ofte betydelige ulemper, der følger af forpligtelsen for en tjenestemand til indflytning i en tjenestebolig uden hensyn til dennes beliggende, størrelse, udstyr med tekniske installa-

tioner, kvalitet iøvrigt m. v., samt pligten til udflytning af en tjeneste- eller lejebolig ved afsked fra tjenesten med eller uden pension eller ved forflyttelse.

Udvalget har på grundlag heraf overvejet, hvorvidt der burde foretages en ensartet procentuel forhøjelse af samtlige gældende lejesatser svarende til den stigning på ca. 80 pct., som er sket i lejeniveauet på det private boligmarked i tiden 1955-66 ifølge beregningen over ændringen i pristalsbudgettets boligudgift.

Denne gennemsnitsberegning svarer imidlertid ikke til de forskydninger, der er sket i lejestrukturen på det private boligmarked. En ensartet procentuel forhøjelse af tjeneste- og lejeboligen vil derfor i nogle tilfælde give en for stor forhøjelse, specielt for så vidt angår de gamle, meget ringe udstyrede boliger, og i andre tilfælde for lille en forhøjelse, specielt for så vidt angår de store og med tekniske installationer fuldt udstyrede boliger.

Udvalget har derfor ikke ment at kunne anbefale en ensartet procentforhøjelse af samtlige boligbidrag, men er af den opfattelse, at den fornødne leje-regulering bør gennemføres ved en tilpasning af hele lejesatstrukturen til huslejestrukturen på det private boligmarked.

## Gradering efter installationer.

Lejesatserne i den gældende skala er graderet efter boligernes udstyr med tekniske installationer, således at for

hver af installationerne vand, WC, gas (inkl. flaskegas og fuldført installation af teknisk strøm) samt bad (kar eller bruse alene) som en bolig er udstyret med, skal lejen fastsættes 1 sats højere efter skalaen, end for en bolig uden denne installation, mens installation af centralvarme bevirker en 2 sats højere leje.

Den leje-forhøjelse, der herved kan opnås ved installation af centralvarme i en tjeneste- eller lejebolig, står efter udvalgets opfattelse ikke længere i et rimeligt forhold til udgifterne ved installation af et centralvarmeanlæg bl. a. fordi den stedfindende overgang til olie- eller fjernvarmeopvarmning bevirker, at udgifterne for staten til centralvarmeinstallation bliver større end tidligere, mens lejernes udgifter til brændsel (olien eller det leverede kvantum varmt vand) bliver relativt mindre i alle de tilfælde, hvor det påhviler vedkommende bruger selv at sørge for opvarmningen, eller der betales for forbrug efter måler, eller hvor de faktiske opvarmningsudgifter fordeles mellem lejere i en ejendom efter de enkelte boligernes rumfang o. lign.

Lejen for en centralopvarmet bolig bør derfor efter udvalgets opfattelse fastsættes 4 sats højere efter skalaen end for en ikke centralopvarmet bolig.

En del boliger mangler 1 eller flere af installationerne: indlagt vand, toilet eller gas, og har derfor en ringe brugsværdi. Der er i sådanne tilfælde som regel tale om meget gamle boliger, der oftest er beliggende på landet eller i

## Pointsværdien for forekommende installationer:

	Familiehus	Anden bolig
Uden installationer	1	0
Med 1 af installationerne: vand, gas, wc eller bad	2	1
Med 2 af installationerne: vand, gas, wc og bad	3	2
Med bad + 2 af installationerne: vand, gas og wc	4	3
Med centralvarme	5	4
Med centralvarme + 1 af installationerne:		
vand, gas, wc og bad	6	5
Med centralvarme + 2 af installationerne:		
vand, gas, wc og bad	7	6
Med centralvarme + bad + 2 af installationerne:		
vand, gas og wc eller	8	7
Med vand + gas + wc	8	7
Alt undtagen centralvarme	9	8
Alt undtagen bad	12	11
Alle installationer	13	12

For tjenesteboliger fastsættes boligbidraget 3 sats lavere end for en tilsvarende lejebolig.



# boligudvalget

mindre bymæssige bebyggelser. Under hensyn til den forringede brugsværdi, den relativt lave leje for de ældste boliger på det private boligmarked, og den mindre stigning siden 1955 i gennemsnitslejen for ikke-centralopvarmede private boliger end for centralopvarmede boliger bør der efter udvalgets opfattelse i lejesatsskalaen indbygges en særlig lejesatsskæmmelse på 4 satser for alle boliger, der mangler en eller flere af de nævnte 3 grundinstallationer (vand, WC, gas). Udvalget henstiller, at det ved brugskifte i sådanne boliger tages op til overvejelse, om ikke det vil være muligt og økonomisk mere fordelagtigt for staten at afhænde den pågældende bolig.

## *Graduering efter størrelse og efter tjeneste- eller lejebolig.*

Da gennemsnitshuslejen på det private boligmarked siden 1955 er steget mere for de store boliger end for de små, (når bortses fra de allermindste), og da det med den sammenlignende undersøgelse af gennemsnitslejeboligbidragene og gennemsnitslejen ifølge boligreguleringen i 1960 fremgår, at lejeforskellene er procentuelt størst for de store boligernes vedkommende, bør lejesatsskalaen efter udvalgets opfattelse ændres således, at de største lejestigninger gennemføres for lejeboliger med et nettoetageareal på 82–100 m<sup>2</sup>, hvilket gennemsnitligt for tjeneste- og lejeboliger ifølge en foretaget stikprøve svarer til et bruttoetageareal på 130–160 m<sup>2</sup>.

Den nuværende lejenedsættelse på 2 satser efter lejesatsskemaet for en tjenestebolig i forhold til den leje, der skal erlægges for en tilsvarende lejebolig, er efter udvalgets opfattelse for lille i betragtning af den betydelige ulempe, som det ofte vil være for en tjenestemand at være tvunget til at indflytte i en bolig, hvis beliggenhed, størrelse, tekniske udstyr m.v. han ingen indflydelse har på. Udvalget foreslår derfor, at tjenesteboligbidraget fremtidigt fastsættes 3 satser lavere end boligbidraget for en tilsvarende lejebolig.

## *Forslag til lejesatsskema.*

Udvalget skal herefter indstille, at tjeneste- og lejeboligbidragene fremtidig opkræves efter følgende lejesatsskema, således at ændringerne i boligbidragenes ansættelse gennemføres med 3 måneders varsel til den 1. i en måned over for hver enkelt bruger.

## *Virkningerne af forslaget til regulering af boligbidragene.*

Den gennemsnitlige lejeforhøjelse efter forslaget udgør for statsbanernes lejeboliger i ikke-éenfamiliehuse ifølge en foretaget stikprøveberegning for 1/10 af boligerne ca. 60 pct., hvilket svarer til huslejestigningen 1955–65 i førkrigsboligerne på det private boligmarked.

Den gennemsnitlige lejeforhøjelse vil ifølge stikprøveberegningen blive størst i hovedstaden: ca. 83 pct. mod ca. 74 pct. i købstæderne og ca. 38 pct. på landet.

Eksempelvis for en lejlighed på ca. 50 m<sup>2</sup>, der mangler een af grundinstallationerne, stiger satslejen med ca. 32 pct. i hovedstaden, ca. 21 pct. i købstæderne og ca. 14 pct. på landet, mens den stiger med henholdsvis 73 pct., 63 pct. og 57 pct., hvis boligen har samtlige grundinstallationer, og med henholdsvis 105 pct., 89 pct. og 79 pct., hvis boligen også har centralvarme.

Installation af centralvarme i f.eks. et een-familiehus i hovedstaden på 110 m<sup>2</sup> nettoetageareal vil efter forslaget bevirke en forhøjelse af lejeboligbidraget med godt 1000 kr. årligt (mod nu med 360 kr. årligt). Lejeforhøjelsen vil efter forslaget stå i et rimeligere forhold til udgifterne ved installation af centralvarmeanlæg.

Lejeforhøjelserne efter forslaget vil bevirke, at lejestrukturen for lejeboligerne i rimeligt omfang tilpasses lejestrukturen på det private boligmarked, når henses til de særlige ulemper ved udflytning af boligen ved afsked fra tjenesten eller forflyttelse og de bestående forskelle i stedtillæggenes størrelse. Det må dog bemærkes, at der ved skønnet over de gennemsnitlige lejeboligbidrag er bortset fra, at en del af lejeboligerne er under 25 m<sup>2</sup> eller mangler een eller flere af grundinstallationerne (vand, gas, wc) og derfor har fået en mindre lejeforhøjelse end de øvrige boliger.

## *Fremtidige reguleringer.*

Efter udvalgets opfattelse bør boligbidragene med passende mellemrum og efter forhandling med statstjenestemændenes centralorganisationer, jfr. lønningens § 36 og 38, fremover reguleres under hensyntagen til de siden sidste regulering stedfundne huslejeændringer på det private boligmarked.

Det bemærkes, at udvalget ikke med ovennævnte bemærkninger har taget stilling til spørgsmålet om en eventuel fremtidig ændring af tjeneste- og lejeboligbidragsfastsættelsen efter retningslinier for den påtænkte huslejeudligningsordning 1967–1975 på det private boligmarked.

Udvalget forudsætter, at dette spørgsmål optages til overvejelse umiddelbart efter den nævnte huslejeudligningsordnings vedtagelse.

## *Fremtidig vedligeholdelse.*

For så vidt angår tjenesteboligerne har udvalget ikke ment at burde stille forslag om fastsættelse af særlige vedligeholdelsesregler, men forholdet er lidt anderledes for så vidt angår lejeboliger.

Da statens lejeboliger er undergivet den almindelige lejelovgivnings regler, bortset fra spørgsmål, der har forbindelse med lejefastsættelsen, må det anses for rigtigst, at også lejelovgivningens bestemmelser vedrørende vedligeholdelse i princippet finder anvendelse på lejeboligerne. Hertil kommer yderligere, at det efter udvalgets opfattelse må tillægges betydning, at den enkelte tjenestemand får adgang til at følge med i, hvor store beløb der anvendes til vedligeholdelse på den af ham beboede bolig, samt indflydelse på, hvorledes vedligeholdelsesbeløbene anvendes.

Udvalget kan derfor anbefale, at der for lejeboligerne gennemføres en ordning, hvorved det sikres, at der ligesom på det private boligmarked kan kræves anvendt en bestemt del af huslejen til vedligeholdelse, og at der føres særlige oversigter over udgifterne til indvendig og udvendig vedligeholdelse af de enkelte lejeboliger, således at vedkommende styrelse til enhver tid er i stand til over for lejerne at redegøre for, hvor meget der er anvendt til vedligeholdelse af boligerne, og hvor meget der herefter er til overs til samme formål.

Udvalget foreslår herefter at pligten til indvendig vedligeholdelse (d.v.s. tapetsering, maling og hvidtning) som hidtil påhviler staten. Statens forpligtelse begrænses dog fra 1. april 1967 til 10 % af det boligbidrag, der siden 1. april 1966 er betalt for boligen. Dette beløb på 10 % af boligbidraget forudsættes fortrinsvis anvendt til løbende indvendig vedligeholdelse uden forbindelse med brugerskifte.

Ved brugerskifte efter 1. april 1967 kan der herudover af staten til indvendig



vedligeholdelse afholdes et beløb på indtil 5 % af det siden sidste brugerskifte erlagte samlede boligbidrag, dog maksimalt af boligbidraget (ekskl. garagebidraget) for en 5-årig periode *tidligst begyndende* fra 1. april 1966.

Efter 1. april 1967 kan brugeren fremsætte krav om foretagelse af indvendig vedligeholdelse af boligen, men kan af staten dog kun få godtgjort udgifter hertil inden for de nævnte procentdele af boligbidraget (ekskl. garagebidraget).

Hver gang staten afholder vedligeholdelsesudgifter vedrørende boligen, må

der gives lejer en skriftlig meddelelse om udgiftens størrelse og dens anvendelse.

Vedligeholdelsen kan enten udføres ved styrelsens foranstaltning eller af brugeren selv eller af private håndværkere, som brugeren træffer aftale med om vedligeholdelsesarbejdets udførelse.

Det er en forudsætning for styrelsens afholdelse af udgifterne til medgåede materialer, hvor arbejdet er udført af brugeren selv, samt til betaling af regninger fra private håndværkere, der på brugerens foranledning har udført ar-

bejdet, at styrelsen har kunnet godkende det udførte arbejde og udgifternes størrelse. Der kan ikke ydes brugeren godtgørelse for udført eget arbejde i forbindelse med indvendig vedligeholdelse af boligen.

Pligten til *udvendig vedligeholdelse* af lejeboliger påhviler som hidtil staten.

Udgifter til *modernisering* d.v.s. egentlige forbedringer (som f.eks. varmeisolering foranstaltninger) af en bolig, udover hvad der svarer til almindelig vedligeholdelse og fornyelse, skal ikke påføres vedligeholdelsesoversigterne.

## Forslaget til lejesatsskema

Nettoetageareal af værelser og kamre i m<sup>2</sup>

>14 =	>14 --17	>17 --21	>21 --25	>25 --30	>30 --37	>37 --45	>45 --55	>55 --67	>67 --82	> 82 --100	>100 --122	>122 --148	>148	Hovedstad kr.	Købstæder kr.	Landet kr.									
0	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	300	216	144									
1	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	360	270	192									
2	0	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	420	324	240									
3	1	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	480	378	288									
4	2	0	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	540	432	336									
5	3	1	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	600	486	384									
6	4	2	0	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	660	540	432									
7	5	3	1	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	720	594	480									
8	6	4	2	0	..	..	..	..	..	..	..	..	..	780	648	528									
9	7	5	3	1	0	..	..	..	..	..	..	..	..	840	702	576									
10	8	6	4	2	1	0	..	..	..	..	..	..	..	900	756	624									
11	9	7	5	3	2	1	0	..	..	..	..	..	..	960	810	672									
12	10	8	6	4	3	2	1	..	..	..	..	..	..	1020	864	720									
13	11	9	7	5	4	3	2	0	..	..	..	..	..	1110	918	768									
	12	10	8	6	5	4	3	1	..	..	..	..	..	1200	999	816									
	13	11	9	7	6	5	4	2	0	..	..	..	..	1290	1080	894									
		12	10	8	7	6	5	3	1	..	..	..	..	1380	1161	972									
			13	11	9	8	7	6	4	2	0	..	..	1470	1242	1050									
				12	10	9	8	7	5	3	1	..	..	1560	1323	1128									
					13	12	11	10	8	6	4	2	0	..	1650	1404	1206								
						12	11	10	9	7	5	3	1	..	1740	1485	1284								
							13	12	11	10	8	6	4	2	0	..	1920	1566	1362						
								13	12	11	10	9	7	5	3	1	..	2100	1728	1440					
									13	12	10	8	6	4	2	0	..	2280	1890	1596					
										13	11	9	7	5	3	1	..	2550	2160	1866					
											12	10	8	6	4	2	..	2820	2430	2136					
												13	11	9	7	5	3	..	3090	2700	2406				
													12	10	8	6	4	..	3360	2970	2676				
														13	11	9	7	5	..	3630	3240	2946			
															13	11	9	7	..	3900	3510	3216			
																12	10	8	..	4440	4050	3756			
																	13	11	9	..	4710	4320	4026		
																		12	10	..	4980	4590	4296		
																			13	11	..	5250	4860	4566	
																				12	..	5520	5130	4836	
																					13	..	5790	5400	5106



# Sjove gamle amerikanere I

Af Viggo Pedersen

## Tommeliden

I en serie med morsomme tegninger præsenterer DLT i de kommende numre en række spændende gamle dampere fra amerikanske jernbaners første tiår med damp. Den første artikel bringes i dette nummer.

De første amerikanske jernbaner var hestetrukne, ligesom køretøjerne på vejene, men få år efter at Georg Stephenson i England havde konstrueret det første brugbare damplokomotiv – i 1825 – kom dampen også til De Forenede Stater. I 1829 indkøbte Pennsylvania-jernbaneselskabet fire damplokomotiver i England og fik dem sejlet til Amerika.

Eksperimentet blev ingen succes. Lokomotiverne var alt for tunge til de amerikanske banelegemer, der aldrig tidligere havde været belastede med sådanne giganter. Det var beregnet, at de engelske lokomotiver fuldt monterede ville veje tre tons stykket, men da man fik samlet dem, vejede de hver syv tons! Lidt efter lidt forsvandt disse kolosser, som det jo var efter den tids forhold, påny fra skinnerne.

Men de fire var forløberne for damp-æraen på de amerikanske jernbaner, og disse første maskiner inspirerede amerikanske konstruktører til selv at gå i gang med mere hensigtsmæssige lokomotiver.

En af dem, der følte sig kaldet til at yde en indsats, var amerikaneren Peter Cooper, der skabte det første helt amerikansk byggede lokomotiv, som han på grund af dets ringe størrelse døbte »Tommeliden«. Cooper henvendte sig til Baltimore og Ohio-jernbaneselskabets direktion og tilbød at bygge en maskine. Selskabet havde intet at tabe ved det, så Cooper gik i gang. I New York fandt han en anvendelig dampmaskine, og lidt efter lidt fik han stykket et besynderligt udseende køretøj sammen.

Det tog lang tid, men en dag var konstruktionen færdig, og sent en lørdag aften kunne han sætte damp på. En prøvetur blev fastsat til om mandagen, men ak og ve! I nattens mulm og mørke brød tyve ind i værkstedet og brækkede alle kobberør af og forsvandt med dem.

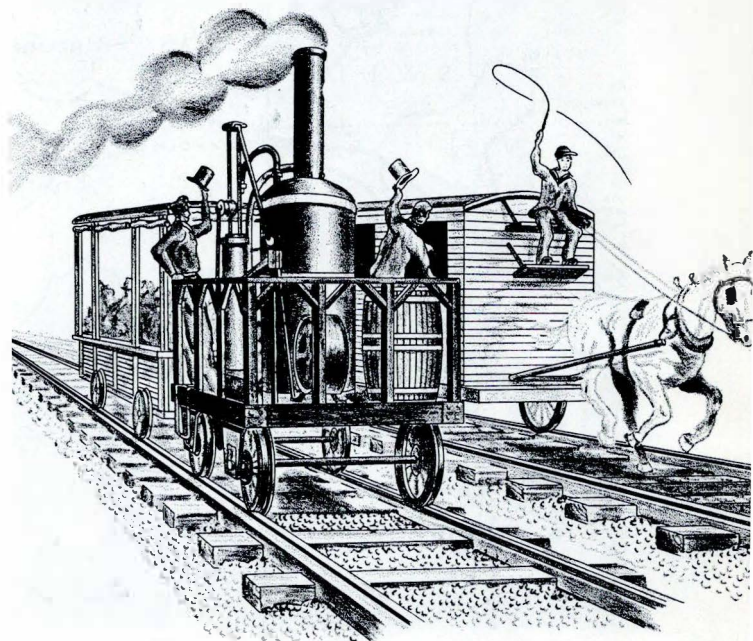
Det tog Peter Cooper en uge at udbedre skaden, og endelig lørdag den 28. august 1830 kunne præsentationskørslen finde sted. Seks mand var på lokomotivet for at betjene maskinen, og et indbudt selskab på 36 havde taget plads i togets eneste vogn. Afsted gik det uden uheld og med pæn fart – i gennemsnit kørte man med en hastighed af ni kilometer i timen!

Turen gik til Ellicott's Mills og tilbage igen. På hjemvejen indtraf en episode, der må anses for jernbanehistorisk.

Hele selskabet var i strålende humør – og flere af rejsedeltagerne tog lommebøger frem og skrev i dem bare for at bevise, at det kunne lade sig gøre trods den store hastighed.

Da selskabet kom til stationen Relay House holdt der på sporet ved siden af »Tommeliden« – banen var altså dobbeltsporet – et »tog«, som man havde kendt dem hidtil: En passagervogn forspændt en stærk ung, grå hest og med en kusk på bukken. Det var firmaet Stockton og Stokes, igennem adskillige år leverandører af heste til jernbanerne, der nu udfordrede til en dyst om, hvem der var hurtigst, damplokomotivet eller hesten!

Cooper og hans selskab tog omgående udfordringen op, og da startsignalet lød til dette besynderlige væddeløb, før den grå hest med sin vogn afsted, og »Tommeliden« lå hurtig langt bagud. Men det var kun til maskinens svinghjul for alvor var kommet i gang. Under selskabets hurraråb nåede »Tommeliden« hurtigt op på siden af sin konkurrent, og hurtigt var han passeret. Men så skete katastrofen: Netop som hesteekvipagen var ved at opgive, brød »Tommeliden« sammen. En kæde, der overførte drivkraften til hjulene, bristede, maskinen gik langsomt i stå, og det hestetrukne tog kom i mål som en flot vinder af »væddeløbet«. Men som vi ved, blev hestens triumf over dampen kun af kort varighed. Tom Cooper havde som pioner samlet værdifulde erfaringer til andre konstruktioner.





# SJ-pletskud

12

Millionærernes drømmerejse i luksustog til Lapland  
Restaurant, bar, fjernsyn, ballet, frisørsalon, post- og telegrafkontor, badeværelser, »landgang« efter ønske og sol døgnet rundt.



De danske *fairy tale-tours*, som en række københavnske rejsebureauer i fællesskab arrangerer hver sommer for udenlandske turister, der ønsker at se Danmark, er i årenes løb blevet en ubestridelig succes – yderst velorganiserede, som de er. Men de svenske jernbaner synes at kunne byde på noget endnu mere raffineret: *drømmerejser* til midnatssolens land.

Det store, italienske dagblad *La Stampa* bragte i begyndelsen af april en begejstret artikel om de eventyrlige oplevelser, SJ's »millionærtog« fra Stockholm til Kiruna og retur bereder sine passagerer. Turen koster *pro persona* godt 2000 svenske kroner, og den varer fra søndag til søndag. Hvert drømmetog har plads til 50 passagerer, og programmet gennemføres hver uge fra slutningen af juni til midt i august. Det italienske blads korrespondent skildrer i nævnte artikel såvel selve luksustogets indretning som det fantasifulde program, rejsedeltagerne gennemlever. Særtog, der føres af et el-lokomotiv, ligner i mange henseender de luksuriøse krydstogtskibe, som er så populære hos rige folk fra denne og hin side af Atlanten: en vogn er indrettet som en raffineret restaurant, med et alenlangt spisekort og udsøgt betjening, en anden waggon er udstyret som bar, med *drinks* fra alle jordens egne, og i andre vogne er indbygget »særkahytter«, der ligner elegante lejligheder, saloner til behageligt ophold, badeværelser o.s.v. I en specialwaggon findes *frisørshops*, småbutikker, mørkekamre til film-



fremkaldelse, forevisningsrum, hvor passagererne kan se de film, de optog nogle timer i forvejen.

De rejsende vækkes hver morgen ved musik, og senere sendes over togets private radio- og fjernsyns-anlæg f.eks. en oplæsning af svensk poesi, i engelsk, fransk og tysk oversættelse – nyheder af dagsaktuel karakter, fjernsynsfilm o.s.v. Mens damerne går til frisør, kan deres mænd studere de forretningstelegrammer, de modtager over togets egen telegrafstation eller via stationer, der passerer på ruten. Sprogkyndige og sekretæruddannede unge damer, der er tilknyttet togets besætning, er til rådighed for diktat og afsendelse af vigtige telegrammer og breve.

*Man kan kigge på rener, ulve, bjørne og kongeørne.*

I det øjeblik, polarcirklen passerer, gør toget holdt, og en lap i farverig dragt byder de fremmede velkommen til midnatssolens land. Under andre ophold arrangeres besøg på interessante steder, i trækirker, i lappelejr, hos renhjorders ejere, eller simpelthen, hvor udsigten er ekstra pragtfuld. Der er midt i tundra'en bygget høje panoramatårne, hvorfra nogle af verdens mest eksotiske og ejendommelige landskaber kan fotograferes. Man ser bjørne, ulve, bisonokser (skriver den italienske journalist), lap-landsbyer, som består af telte – vandfald, hydro-elektriske anlæg, kongeørne og pragtfulde piger.

Rejsens højdepunkt er et døgnlangt ophold i minebyen *Kiruna*, hvor millionærtogets passagerer møder den lokale befolkning og besøger minerne, byens rådhus, de hyggelige småknejper og de hvide træhuse, hvor byens folk bor i seks måneders evig sol og seks måneders uafbrudt mørke.

*En kold million i SJ's kasse.*

Det fremgår klart af *La Stampa's* artikel, at den idé, de svenske jernbaner undfangede for nogle år siden, og som i de sidste to sæsoner er slået stærkt an navnlig hos velhavende amerikanere, englændere og tyskere, nu også trækker rige folk fra Sydeuropa til. Hele programmet afvikles på otte uger, og der er plads på luksustogene til det ret begrænsede antal af ialt 400 deltagere. For sommeren 1966 er der kun ganske få ubestilte pladser. Reservationer modtages nu for de tre kommende sæsoner. Og SJ har allerede mange bestillinger fra Italien og Frankrig.

Sidste år bragte millionærtogene til Lapland over en million kr. i de svenske jernbaners kasse.

*Virius.*

Direktør Poul Vejre, Det gjensidige Forsikrings-selskab Danmark, er den 2. maj afgået ved døden 66 år gammel. Ved Poul Vejres bortgang har vi mistet et elskeligt og hjælpsomt menneske. Med en utrolig energi og livsvilje udfoldede han en aktivitet, som er de færreste beskåret. Fra sin oprindelige uddannelse som maskinarbejder tog han senere konstruktørexamen, men da jernbanemændene i 1936 i samarbejde med »Danmark« oprettede deres egen forsikringsafdeling, stillede Vejre sig til rådighed som leder af den nye afdeling. Gennem de forløbne år har han her opbygget en institution af overordentlig stor betydning for statsbanernes tjenestemænd. Fra en spæd begyndelse med få forsikringsbrancher står foreningen i dag fuldt udbygget med det brancheantal, tiden kræver. Han var tillige næstformand for skatterådet i Gentofte kommune og formand for landets samlede skatteråd. I sine yngre dage var han blandt stifterne af Københavns Roklub. Odd Fellow Ordenen i Kongeriget Danmark havde Poul Vejres store hjerte. Her inden for udfoldede han sine store menneskelige egenskaber, og kun få som han kunne hjælpe og trøste, hvor der var behov herfor. Ved sin død varetog han stillingen som Stormarchal. En af hans fornemste fritidsbeskæftigelser var besøg på hjem for gamle og svagelige, hvor han med sin hustru gennem musik og sang var en velkommen gæst.

## Hvis det hændte for Dem

Det er ikke for at skabe drama, ikke for at være sentimental, ikke for at kalde på angsten, jeg anvender denne overskrift, for lykkeligvis hænder det ikke for så forfærdelig mange mennesker, at de mister synet. Jeg anvender imidlertid denne overskrift for at lede tanken så at sige på vej bagefter den mand, ulykken ramte, og vore konsulenter traf dog i fjor 825 blinde og stærkt svagtsynede, vi ikke tidligere havde været i forbindelse med. Hvad hænder der for sådan en mand, når han enten køres bort fra virksomheden eller bare ikke kommer, fordi der er sket ham noget siden i går.

Skæbnen blander kortene, men vi spiller dem, siger filosofen Schopenhauer. I det spil som i andre spil er der tabere. Dem søger vi at hjælpe, men vi kan ikke gøre det uden bistand udefra. Derfor beder vi om en »solgave« til Dansk Blindesamfund, et bidrag til *giro 337*.

*H. C. Seierup.*



## Årsmøde i Danske Jernbanemænds Esperanto Forbund

Med deltagelse fra alle klubber, afholdt jernbanesperantisterne den årlige generalforsamling i Odense den 20. marts.

Formanden Niels Antonsen åbnede mødet, idet han bød de mange deltagere velkommen. En særlig velkomst rettede han til trafikinspektør Per Engen, der var mødt som repræsentant for de norske jernbanesperantister.

C. V. Jensen valgte til dirigent og efter at have oplæst dagsordenen og de udenlandske hilsener, der var tilsendt DEFA i anledning af årsmødet, overgav han ordet til formanden, som aflagde en god beretning om foreningens arbejde i 1965.

Med særlig glæde berettede han om den velvillighed, DEFA har mødt ved såvel DSB, som ved de forskellige jernbaneorganisationer. DSB har bl.a. fortsat optaget Esperantoforklaring i køreplanen. Vi fik også i år administrationens tilladelse til at ophænge og uddele Esperantoplakater og -brochurer i alle personalets spise- og opholdsrum. DSB's reklametjeneste har givet os billeder og køreplaner til udstilling i udlandet.

DEFA har modtaget hjælp fra fagorganisationerne, der i det forløbne år har bragt flere artikler om Esperanto og den internationale kongres i Hamar. Særlig hjælpsom er »Dansk Jernbane Forbund«, idet forbundet fortsat giver 50 pct. tilskud til alle medlemmer, der ønsker at lære Esperanto ved hjælp af vort korrespondancekursus. Bladet har flere gange propageret for dette kursus.

Det gode forhold til DJIF blev også omtalt med tak for hjælp og godt samarbejde samt for artiklerne om Esperanto, som blev offentliggjort i *Jernbane-Sport* og *Hobby*, ligesom vi igennem DJIF fik bevilget 5 gratis orlovsdage til en kongresdelegeret.

Formanden meddelte, at arbejdet med indsamling af materiale og oplysninger angående signaltjenesten i Danmark er tilendebragt og videresendt til det internationale Esperanto-forbund, der samler lignende oplysninger fra alle medlemslande for at udarbejde et foredrag angående jernbanetekniske spørgsmål.

Formanden oplyste, at underskrifterne, der blev samlet i anledning af det internationale samarbejdsår mellem UNESCO og Esperanto-bevægelsen, er afleveret, og han takkede de mange, der derved støttede Esperanto.

## PÅ SPORET

### Vældig underjordisk godstrafik

Chicago er den eneste by i verden, som har en tunnelbane udelukkende til brug for godstrafikken.

»Chicago Freight Tunnel System« råder over en sporlængde på ca. 100 km. Tunnelrørene rummer enkeltsporet bane med 600 mm sporvidde, og de smalle tunneler blev oprindeligt bygget til telefonledninger.

Det rullende materiel på den underjordiske jernbane består af 125 el-lok og 2500 to-akslede vogne.

En kreds af fremsynede personer lod i sin tid udarbejde plan om at lade de oprindelige telefon-tunneler udvide til togdrift, som mange industrier udnytter i dag. Chicagos gader er hårdt belastede af trafikken, men dybt nede under jorden kører godstogene over et område på 260 hektar, hvor der ligger en mængde virksomheder og industrier.

Ikke mindre end 26 store fabrikker har således egen sportilslutning til dette underjordiske godsbanenet, som igen har forbindelse til 50 godsbanegårde på de normalsporede jernbaner i Chicago. Der er også tilslutning til byens havne. Man forstår tunnelbanens betydning ved at høre, at der årligt transporteres 600.000 ton stykgods på den.

Men denne trafik foregår i al stilhed. Der er ikke oppe på gaderne nogen skilte, som henleder opmærksomheden på tunnelbanen. Der findes heller ingen rullende trapper ned til den, og mange af Chicagos beboere aner derfor ikke, at der 12 meter under jorden foregår en vældig godstrafik.

\* \* \* \* \*

Der var stor interesse for det nære samarbejde mellem de nordiske lande, hvor man ved årsmøderne udveksler ideer og erfaringer.

Beretningen blev enstemmig godkendt.

Til forbundets forretningsudvalg nyalgtes som formand Henning Hauge, som første og anden sekretær genvalgtes Asta Klausen og N. Thorsted, ligesom kassereren K. Fisker genvalgtes.

Niels Antonsen bliver den delegerede ved den kommende internationale jernbanekongres i Utrecht.

### Jet-båd til høj sø

En ingeniør i Venezia har på det derværende skibsværft Magnanini bygget en model af en ny jet-båd på pontoner. Den er specielt bygget til sejlads i høj sø og glider hen over vandet med en fart på 140 km i timen i roligt vejr, mens den i højere sø skal kunne sejle med 80 km i timen.

De tjekkiske jernbaner har taget 230 km af banelinien fra Kolin til Pardibice under drift med el-vekselstrøm. Herved kan togene i det stærkt kuperede terræn tage 50 pct. større belastning.

I Kijev, Ukraine, har man taget andet afsnit af byens nye tunnelbane i brug. Det indbefatter en ny bro over floden Dnjepr.

I Hamborg har man nylig afsluttet arbejdet med Europas største kajanlæg. Det kan tage 100 godsvogne og 50 lastbiler, kajlængden er på 800 m, og det nye anlæg overdækkes med et tag på 20.800 kvm. Af havnens totale område på ca. 180.000 kvm er der tag over de 112.000 kvm.



Gu' ve' om de bruger Geigertæller til den der i stedet for hammer.



## PERSONALIA

### Forflyttelse efter ansøgning pr. 1/5-66.

Lokomotivførerne (12. lkl.):  
P. R. Christensen, København Gb., til  
Helgoland.

H. J. Nielsen (Schøn), København Gb.,  
til Helgoland.

J. Nielsen (Rasch), København Gb., til  
Helgoland.

### Dødsfald.

Pensioneret lokomotivfører C. L. Prei-  
sler, Algade 67, 1., Roskilde, født den 22.  
februar 1894, er afgået ved døden den  
19. april 1966.

Pensioneret lokomotivfører A. Halse,  
»Elite«, Dyrehaven, Nyborg, født den 3.  
januar 1895, er afgået ved døden.

Pensioneret lokomotivfører H. Nielsen,  
Nymarksvej 12, Fredericia, født den 31.  
maj 1891, er afgået ved døden.

Pensioneret lokomotivfører A. Zacha-  
riassen, Frederiksborgvej 99 st., Køpen-  
havn NV, født den 18. april 1886, er  
afgået ved døden.

Pensioneret lokomotivfører K. M. Ni-  
colaisen, Nørrebrogade 59, Esbjerg, født  
den 29. december 1895, er afgået ved  
døden den 14. april 1966.

### Medlemslisten

#### Genindmeldelse pr. 1/5-66.

Lokomotivfører (12. lkl.):  
F. J. Grove-Nielsen, Randers.

### Opmærksomhed frabedes

Eventuel opmærksomhed ved mit jubi-  
læum frabedes venligst.

N. Møller Jensen,  
lokomotivfører, Ålborg.

Eventuel opmærksomhed ved mit jubi-  
læum frabedes venligst.

Otto Larsen,  
lokomotivfører, Århus.

Al opmærksomhed i anledning af mit  
jubilæum frabedes venligst.

P. V. Rasmussen,  
lokomotivfører, Struer.

Al opmærksomhed i anledning af mit  
jubilæum frabedes venligst.

S. B. Jensen,  
lokomotivfører, Korsør.

Al opmærksomhed i anledning af mit  
jubilæum frabedes venligst.

S. A. G. Hermann,  
lokomotivfører, Fredericia.

Al opmærksomhed i anledning af mit  
jubilæum frabedes venligst.

P. S. Petersen,  
lokomotivfører, Århus.

Eventuel påtænkt opmærksomhed i an-  
ledning af mit jubilæum frabedes venligst.

G. Voldum,  
lokomotivfører, Struer.

Al opmærksomhed i anledning af mit  
jubilæum frabedes venligst.

F. H. B. Kristiansen,  
lokomotivfører, Århus H.

Eventuel opmærksomhed ved mit jubi-  
læum frabedes venligst.

W. J. Rasmussen,  
lokomotivfører, Slagelse.

Al opmærksomhed i anledning af mit  
jubilæum den 1. juni 1966 frabedes ven-  
ligst.

K. O. C. Nielsen,  
lokomotivfører, Korsør.

Eventuel opmærksomhed ved mit jubi-  
læum frabedes venligst.

V. A. F. Hansen,  
lokomotivfører, Fredericia.

Opmærksomhed i anledning af mit ju-  
bilæum frabedes hermed venligst.

C. C. Dalby,  
lokomotivfører, Ålborg.

Al eventuel opmærksomhed i anled-  
ning af mit jubilæum frabedes venligst.

E. Høyer,  
lokomotivfører, Struer.

Al opmærksomhed i anledning af mit  
jubilæum frabedes venligst.

E. P. Schjødt,  
lokomotivfører, Århus.

### Underholdningsaften

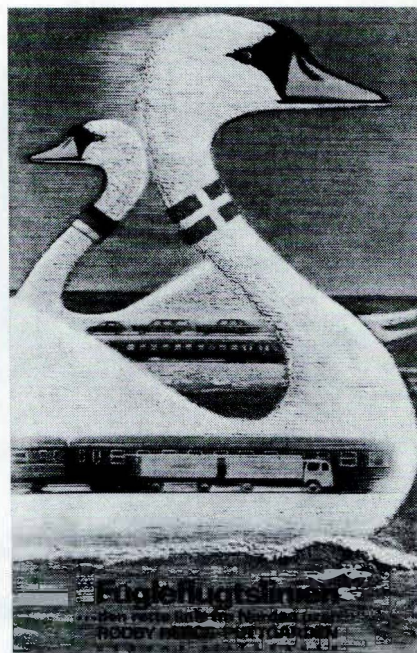
I tilslutning til kongressen arrangeres der  
traditionen tro en underholdningsaften  
den 25. maj i Folkets Hus, Enghavevej  
40 (indgang fra Reisbygade), København.  
Der bliver forskellig underholdning ved  
kendte kunstnere og aftenen slutter med  
bal som påbegyndes ca. kl. 22. Medlem-  
mer inviteres herved til at deltage i dette  
underholdningsarrangement som begyn-  
der kl. 19.45 præcis. Det gælder om at  
komme i god tid, for går det som tidli-  
gere, så kommer der mange. Man kan  
henvende sig til foreningens kontor for  
at få udleveret adgangskort, som er ve-  
derlagsfri. Kongressens gæster og repræ-  
sentanter er alle inviteret til at deltage.

### Fugleflugtslinien

Statsbanernes nyeste plakat for Fugle-  
flugtslinien.

Plakaten, der skyldes tegneren Aage  
Rasmussen er trykt hos fa. Andreassen  
og Lachmann, København, og vil blive  
udsendt med tekst på en række sprog.

Plakaten vil blive distribueret i Nor-  
ge, Sverige, Finland, Tyskland, Østrig,  
Schweiz og Italien, samt naturligvis i  
Danmark.





# DAMERNES DAG

16

## *Almanakken siger maj . . .*

Efter at april havde teet sig som januar og leget aprilsnar hele måneden, optrådte maj i sin første uge som havde den byttet plads med juli. Bliver vi ved på den måde, ender det vel med forår en gang i juni.

Under alle omstændigheder må det anses for rimeligt, at bælgvanter og støvler bliver gemt af vejen, mens vi skynder os at nyde solens herligheder, så længe de varer.

Måske har landets turistchef, Sven Acker, alligevel ret, når han påstår, at netop vejret er en af vore attraktioner på grund af dets omskiftelighed.

## *Tiden løber*

– og det hænder, at den også løber fra pas og kørekort. Hold øje med udløbsdatoen og undgå den panikagtige tilstrømning til pas- og politikontor fem minutter før Deres feriefly letter.

Også kørelærere og motorsagkyndige har travlt. Mange skal bruge ferien til at indvi et nyslået kørekort i. Der er visse steder ligefrem tale om kø-dannelser ved det grønne eksamensbord med færdselstavler, så der skal nok komme gang i kilometertællerne.

## *Der var en gang*

en ægtemand, der forbød sin kone at strikke. I hvert fald mens han så på det.

*En blød – og dyr – pensel af mårhår er glimrende til fast pudder og mere hygiejnisk end gamle dages pudderkvast af velour.*

Han syntes, det så såre uskønt ud, at hun sad med armene klinet ind til kroppen og vrikkede med hænderne.

Hun skulle brodere – og det gjorde hun så. Med yndefuldt bøjet hoved førte hun let og feminint nålen frem og tilbage gennem stoffet, mens hendes gemal beundrende så til.

## *Regning uden vært*

Hæklemoden er over os og har været det et stykke tid, hjulpet godt på vej af opskrifter i ugeblade og kraftig reklame for garn og nye farver.

Men hvad hjælper det, når man har glemt at tage misteltenen – i dette tilfælde hæklenålsfabrikanterne – i ed?

På et tidspunkt havde man helt tabt pusten over den store efterspørgsel og der var ugers leveringstid på hæklenåle i standardstørrelserne, men nu har man heldigvis indhentet det forsømte.

## *Nyt i køkkenet*

Kagerullen er snart ude af billedet, men mange andre ruller kommer i stedet. Sidst er tyndt, glasklart plastik dukket op. Det rives af på samme måde som alu-folie og anvendes på lige fod hermed.

Det er en fordel at kunne se gennem plastikken og således holde øje med forskellige madvarers tilstand, men man skal være vaks på fingrene, for det er selvkøbende og kan derfor drille ved at

smygge sig om fingre og arme i stedet for skåle og glas.

Pris for 15 meter ca. kr. 2,40.

## *I teknikkens guldalder*

Det har længe stået klart, at håndens arbejde ikke er, hvad det har været. Selv til ens private toiletbord dukker nyheder frem, som skal gøre denne side af tilværelsen lettere. Aerosoldåserne, også kaldet spray-flasker, tager sig efterhånden af en hel del, f.eks. sololie, deodorant (Bac-stiften til familiebrug fås som spary) og duftende vande lige fra parfume til eau de toilette. Hårlak fås slet ikke i andre former. Alt i alt kan make-up-timen få karakter af en veritabel raketbase med al sin futten og fnysen.

Anderledes med kosmetik-penslerne, men de kan selvfølgelig heller ikke kaldes automatiske, så længe de drives med håndkraft. Læbepenslen til at trække konturerne op med kender De, måske lægger De også eye-liner på med pensel, men ved De, at øjenbrynene nu kan farvelægges blidt og diskret ved hjælp af en blød farve og ditto pensel? Det samme gælder det stærkt farvende pudder, der kan minde om rouge, men er mange gange bedre, fordi det lettere lader sig fordele og kan anbringes overalt i ansigtet uden at efterlade et malet udseende. Blandt andet takket være en blød pensel. Fås i alle kendte mærker, bl.a. Revlon, Estée Lauder, Hubbard Ayer og Innoxia.

*Alt fås på de såkaldte aerosolflasker, om det så er parfume og eau de cologne. Og selv junior er interesseret i disse finesser.*

