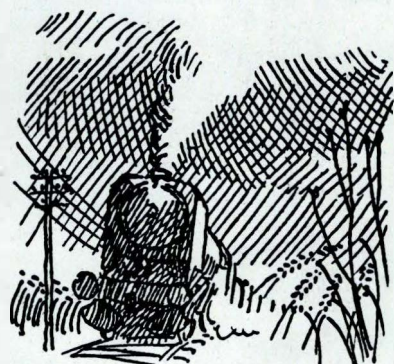




21

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE

Demokrati på arbejdsmarkedet



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

5. NOVEMBER 1966 — 66. ÅRGANG

21

Indhold:

Demokrati på arbejdsmarkedet	2
CO I orienterer	3
Horisonten rundt	4
Gadetrafik og t-baneprojekter	6
Højstrupgård genåbnet	8
Jugoslavien igen	10
SR & SIR	11
Personalia	13
Uheldsforsikringen	14
Damernes Dag	16

Redaktører:

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

Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hell. 7269.
Kontortid 9-16.
Lørdag lukket.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Begrebet »Demokrati på arbejdsmarkedet« har hidtil været vanskeligt definerligt. For at få større klarhed, over hvad begrebet omfatter, og hvad man vil med det, nedsatte LO i efteråret 1965 et udvalg, som skulle tage sig af den side af sagen. Der kommer en betænkning fra dette udvalg, som har antaget en formulering der ser sådan ud.

»Demokrati på arbejdspladsen er lønmodtagernes organiserede og ansvarlige medindflydelse og medbestemmelse – alene i deres egenskab af lønmodtagere – på ledelsesfunktionerne i den virksomhed, hvori de er ansat. Beføjelserne udøves igennem lønmodtagernes valgte repræsentanter.«

Udvalget konkluderer, at man ikke kan gøre medbestemmelsesret afhængig af medejendomsret til virksomhederne, men at dette er to adskilte problemer, henholdsvis industrielt demokrati og økonomisk demokrati. Først og fremmest ønskes medbestemmelsesret i personalepolitikken. Hvordan man i øvrigt skal gøre sin indflydelse gældende besvares med at stille en række spørgsmål. Vanskelighederne opstår, så snart man konkret skal pege på, hvilke områder og i hvilket omfang de ansatte skal have større medbestemmelsesret. Uden at konkretisere mener udvalget i øvrigt, at en revision af hovedaftalen mellem arbejdsmarkedets parter må føre til, at medbestemmelsesretten skal »deles« mellem virksomheden og de ansatte. Udvalget siger videre: »En udvikling mod mere demokrati på arbejdspladsen er først og fremmest en opgave for fagbevægelsen, men der er dog visse spørgsmål, det kan være nødvendigt at søge klaret på politisk plan« og »Lovgivningen vil uden tvivl være nødt til at beskæftige sig med kravet om demokrati i de offentlige virksomheder.«

Det er jo altid noget, at man har kunnet enedes om at nedsætte et udvalg til at finde ud af problemerne i denne forbindelse, men af det, der her er sivet ud om arbejdet, synes man nu ikke at blive meget klogere. Måske betænkningen bringer mere forståelse af begrebets væsen ind i billedet. På den anden side er det interessant at følge linjen fra fagbevægelsens tidligere epoke til den, der nu skal give de nye signaler for mål og midler. Synet på medbestemmelsesret er totalt forskelligt fra dengang og til nu. Vi anlægger en række betragtninger med rigtig borgerlig undertone. Og det er skade.

CO I orienterer

Fra Centralorganisation I's sekretariat har vi modtaget efterfølgende. Forårsaget af vort blads udgivelsesfrister er formen i visse passager i datid.

Uafhængig af de problemer, som for tiden er til behandling i en særlig kommission, hvis afsluttende resultater vil blive af allerstørste betydning for tjenestemændenes fremtidige ansættelses-, aflønnings- og pensionsvilkår, afholder Statstjenestemændenes Centralorganisation I sit 24. ordinære repræsentantskabsmøde i København den 1. november.

CO I, som organisationen i daglig omtale kaldes, omfatter funktionærklasserne og er den største af statstjenestemændenes forhandlingsberettigede organisationer og består af 30 tjenestemandforbund eller -foreninger, der vil være repræsenteret på mødet.

Men selv om mødet ikke har nogen forbindelse med det kommissionsarbejde, som er i gang, så er det sikkert ikke for meget sagt, at udover de rent interne organisationsforhold, som et ordinært repræsentantskabsmøde altid må beskæftige sig med, vil interessen blandt repræsentanterne nok særligt samle sig om to af dagsordenens punkter, nemlig om økonomiministerens tale til repræsentanterne og om pkt. 5: Tjenestemandskommissionen.

Vi har ved tidligere lejligheder hørt om økonomiminister Ivar Nørgaards syn på tjenestemandsbegrebet og om de indvendinger, der ud fra et administrativt synspunkt kan rettes mod det nuværende system, herunder om systemets manglende fleksibilitet. Derfor skal man formentlig ikke forvente, at økonomiministeren vil afsløre epokegørende synspunkter om den fremtidige tjenestemandsløve.

Og med den anstrengte økonomiske situation i erindring skal vi formentlig heller ikke forvente, at økonomiministeren lukker op for godteposen, selv om vi godt kunne ønske, at der kom en afklaring omkring vort eget bidrag til alderspensionen, idet de samlede ydelser fra tjenestemændene til såvel tjenestemandspensionen som til alders- og invalidepension er undergået en udvikling siden loven af 1958, som har været til ugunst for tjenestemændene.

Ud fra disse betragtninger må det forventes, at behandling af punktet: Tjenestemandskommissionen, imødeses med særlig interesse på mødet.

Selv om vi ved, at der ikke fra den samlede tjenestemandskommission af 1965 foreligger materiale eller delbetænkning, der skal tages stilling til, så vil en almindelig orientering om nogle af de problemer, som behandles i kommissionen, nok give anledning til nogle bemærkninger.

Vi er underrettet om, at den store kommission opdelt sig i tre udvalg, og at det var på grundlag af en rapport fra en arbejdsgruppe under tredje udvalg, at tjenestemandskommissionens arbejdsopgaver blev udvidet til også at omfatte arbejdet med at tilvejebringe et nyt løn- og klassificeringssystem.

Ordlyden af det nye kommissorium blev således: »at tjenestemandskommissionen snarest muligt udarbejder forslag til en samlet revision af løn- og klassificeringsbestemmelserne, efter at man i kommissionen har måttet opgive forlods at udtage visse særligt hastende lønstrukturproblemer til særskilt behandling.«

Det hedder videre: »Sammenhængen mellem lønsystemet på den ene side og ansættelsesvilkårene i øvrigt, herunder efterlønsordningen, på den anden side gør det selvsagt ønskeligt at vurdere forslag til den fremtidige ordning som en helhed, men man er opmærksom på, at de nødvendige forarbejder til fuldt udformede forslag til en samlet løsning af de foreliggende problemer kan være tidkrævende.

Såfremt det under disse omstændigheder ikke vil være muligt at udarbejde forslag til en samlet løsning inden for en begrænset tid, skal man henstille, at kommissionens forslag til en ordning af løn- og klassificeringssystemet fremlægges samtidig med forslag til principløsning af de fremtidige ansættelsesvilkår, herunder efterlønsordningen, som grundlag for kommissionens senere forslag til en samlet ordning.«

Der har senere været anført en tidsfrist på et år til denne delvise løsning, men vi stiller os tvivlende overfor muligheden af at tilendebringe kommissionens arbejde på så kort tid, og vi stiller os endnu mere skeptisk overfor muligheden af at finde en tilfredsstillende løsning på løn- og klassificeringssystemet, hvis vi ikke samtidig kender betingelserne for ansættelsesvilkår og fremtidig efterlønsordning.

Disse ting er så sammenhængende, at en samlet vurdering kan blive afgørende for eventuel godkendelse.

Men selv om arbejdet med alle disse spørgsmål endnu er på et forberedende stadium, så vil en orientering om kommissionens arbejdsopgaver og vanskeligheder i forbindelse med en gennemgang af det nuværende systems uheldige sider kunne medvirke til en positiv indstilling overfor det, der senere vil fremkomme som et resultat af kommissionens arbejde.

Ikke mindst af denne årsag er det et heldigt sammentræf, at CO I's ordinære repræsentantskabsmøde falder på nuværende tidspunkt.

Horisonten rundt

Af Viggo Jensen

Ensporet højbane med gummidæk

Højt hævet over jorden på den internationale flyveplads ved *Houston*, Texas, kører en hængende »ensporet taxa«, som er blevet en sensation i transportkredse. »Sporvognen«, der bevæger sig på én enkelt stålskinne, har vist sig at være den perfekte løsning på et svært trafikproblem.

Vognen er udstyret med en automatisk elevator, der sænker sig ned på jorden ved holdepladserne for at optage eller aflevere passagerer. Hele køretøjet er fuldautomatisk. Når passagererne stiger ind i elevatoren, trykker de på en knap, der markerer den holdeplads, de vil køre til.

Vognen kan medføre 40 passagerer med bagage. Den vejer tom 9000 kg. Den drives elektrisk og ruller lydløst på otte Goodyear lastbildæk. Man anvender gummihjul dels for at opnå en lydløs gang og dels for den fjedrende virkning skyld.

Det nye transportsystem blev taget i brug for nogle måneder siden, til befordring af passagerer fra flyvepladsens kæmpemæssige parkeringspladser til selve lufthavns-terminalen med dens mange kontorer og indskrivningssteder.

Murel Goodell, der er chef for *Goodell Monorail Inc.* og som har konstrueret og bygget anlægget, udtaler, at dette første anlæg tjener både som et praktisk trafikmiddel, et demonstrationsprojekt og et forsøgsanlæg.

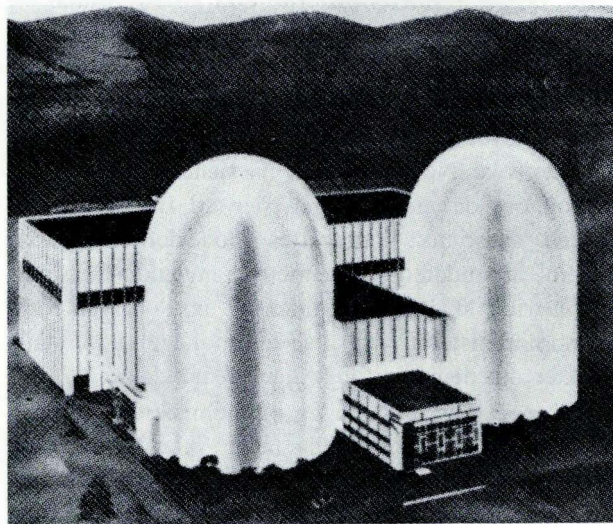
I den form, den første luftsporvogn« i Houston har fået, koster hele anlægget ca. 3 mill. kr. Skinne er trukket i 10 meters højde og er en halv kilometer lang. Selve vognen er fremstillet af letmetal og glas. I den ene ende sidder elevatoren, der automatisk hæves og sænkes. Hvis der skulle være overlast, meddeler en indspillet højttalerstemme, at starten ikke kan foregå, før lasten er formindsket.

Voldsom amerikansk interesse for atomenergi

Amerikansk industri har nu indstillet sig definitivt på atomkraft til afløsning af almindelige elektricitets-producerende kraftværker. Takket være store regeringstilskud til anlæg af atomværker og i endnu højere grad konkurrencen mellem de to giganter *Westinghouse* og *General Electric* om kontrakter på bygning af atomværker er prisen for atomanlæg (og dermed strømprisen) kommet så langt ned, at den i visse amerikanske områder ligger lavere end den pris, der betales, når det drejer sig om konventionelle værker.



Fra vognen, der ruller på gummihjul (se billedet i venstre hjørne foroven) hejses og sænkes en automatisk elevator.



Projekt-skitse af en tvilling-reaktor, der skal bygges i Syd-Carolina.

I øjeblikket udgør atomisk fremstillet kraft kun ca. 1 procent af staternes totale produktion af elektrisk energi, men den amerikanske atomenergi-kommission regner med, at atomværkernes andel i produktionen af strøm i 1980 vil være mindst 25 procent af en væsentlig større totalproduktion.

22 procent af nye ordre på kraftanlæg, afgivet i 1965, drejede sig om atomværker. Det pågældende tal er i den forløbne del af 1966 allerede oppe på 66 procent. Der er afgivet bestillinger på atomanlæg til færdiggørelse i de næste seks-syv år for et samlet

beløb af 2,6 milliarder dollars. Femten atomværker er allerede i drift, ni andre er under opførelse, og toogtyve værker er bestilt.

Forbruget af elektrisk strøm i USA fordobles normalt i løbet af hvert ti-år.

»Kærligheds-ekspres« i Schweiz

En af de mest populære privatbaner i Schweiz, Bodensee-Toggenburg-banen, har øget sin popularitet ved at lancere en ny idé – »kærligheds-ekspressen«.

Ideen er simpelt hen den, at folk, der har i sinde at gifte sig, skal kunne fejre deres bryllup i toget. Banens direktion har ladet indrette en serie specialvogne, med festsal, saloner, lænestole, boudoirs etc., som ruller af sted mellem Romanshorn ved Bodensøen, St. Gallen og Nesslau, mens gæster og brudepar fester ved veldækkede borde.

Men bryllupstoget har ikke noget rullende kapel koblet til. Det forudsættes, at vielsen har fundet sted på fast grund, før festrejsen begynder.

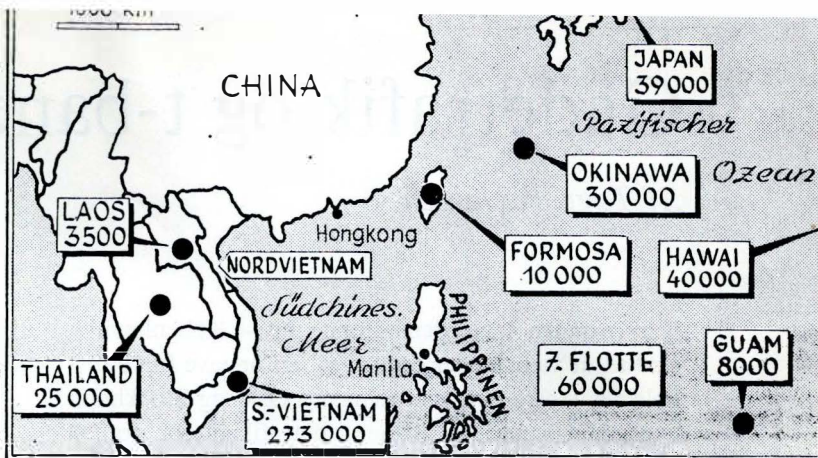
Mens vi er i Schweiz: Byrådet i Zürich har vedtaget at London ikke længere skal være alene om sæbekasse-forkyndelsen, der som bekendt i sekler har fundet sted på Hyde Park Corner. I den lille park ved Bürkliplatz har man indrettet et tilholdssted, der skal imødekomme, som det hedder i en bekendtgørelse, »befolkningens tiltagende tale- og foredragsbehov«. Her kan enhver stille sig op og tale til menneskeheden om dette eller hint.

Mere end 500.000 amerikanere i Sydøstasien

De Foreninge Stater har i de sidste måneder forøget opbygningen af deres styrker i Sydøstasien i et stigende tempo. Det tyske dagblad *Die Welt* anslår, at der nu findes i alt godt en halv million amerikanere i og omkring Vietnam. Amerikanske støttepunkter er i de sidste måneder blevet udbygget i trit med anbringelsen af nye styrker i de landområder og på de stillehavsøer, der fungerer som afsætningsbaser for operationer i Vietnam.

I selve Sydvietnam findes for tiden 273.000 amerikanske soldater, hvoraf 164.000 hører til hæren, 54.000 til marine-infanteriet, 38.000 til luftvåbenet og 17.000 til kystvagten. På Okinawa og andre stillehavsøer står der 30.000 amerikanere, i Japan 39.000, på Hawaii 40.000, i Thailand 25.000, på Guam 8000 og på Formosa ca. 10.000.

Den 7. amerikanske flåde med en samlet besætning på ca. 60.000 mand opererer ud fra *Subic-bug-*



På dette kort fra *Die Welt* ses placeringen af de amerikanske styrker i Sydøstasien.



Kong Sri Vatthana af Laos har i den senere tid på flere måder demonstreret en udpræget sympati for general de Gaulle og en vis kølighed overfor amerikanerne.

ten ved Manila, hvor en af de vigtigste forsyningsbaser for tropperne i Vietnam befinder sig. Bugten anløbes hver måned af ca. 175 krigsskibe, der direkte eller indirekte tager del i Vietnam-krigen. Den amerikanske marine har allerede anvendt 250 mill. dollars til havne- og kasereringsanlæg i Subic-bugten og er nu gået i gang med nye byggearbejder til godt 50 mill. dollars.

Samme rolle som Subic-bugten ved Manila spiller for flåden, spiller den filippinske lufthavn *Clark Field* for det amerikanske luftvåben. Over dette ene luftstøttepunkt befordredes i 1965 for 150 mill. dollars forsyninger til luftvåbenets baser i Sydvietnam.

I kongedømmet *Laos* er efter forlydender ca. 3500 amerikanske soldater indsat i guerillakrigen mod den kommunistiske Pathet-Lao-organisation.

Gadetrafik og t-baneprojekter

Af Tøge W. Jensen

6 Når bybanen i Nordens største by – København – skal til at være underjordisk, vil én opgave blive forholdsvis større her, end dengang Oslo og Stockholm byggede t-baner: at skåne gadetrafikanterne for så mange ulemper som mulig.

Det er sjældent, at tunnelbygning under storbygader kan udføres helt uden at gribe ind i gadetrafikken – og det vil vare 22 år at virkeliggøre det københavnske t-baneprojekt, så anlægsmetoderne kræver overvejelse også set under synsvinklen hensyn til trafikanterne.

Denne detalje i t-baneprojekter træder tydeligt frem på Londons ny 16 km Victoria-linje, der bliver færdig i 1968, seks år efter det første spadestik.

Navnlig viser det 600 ton paraplyformede »låg« af stål over et af byens mest befærdede gadekryds, Oxford Circus – hvor Regent Street og Oxford Street skærer hinanden – i hvor høj grad, der virkelig kan tages hensyn til trafikanterne, blot planlæggerne gør sig umage.

Natten til den 20. september 1962 begyndte forarbejdet til »operation stålparaply«.

Hakker og spader blev stukket i jorden for at finde den nøjagtige beliggenhed under krydset af rør og kabler til vand, gas, el-kraft, telefon, tv m.m., for teknikerne skulle beregne placeringen af 25 cylindereformede betonfundamenter til »låget«.

Alle udgravninger blev kastet til i god tid før morgentrafikken satte ind.

I de efterfølgende måneder blev fundamenterne anbragt i en dybde af 17 meter under jordoverfladen. Arbejdet blev udført i weekender, og travlheden var ikke mindst på natholdene.

Lørdag den 3. august 1963 kl. 13,30 var mylderet på gaderne ved at ebbe ud . . . londonernes weekend begyndte.

De nu omtrent mennesketomme gader omkring Oxford Circus blev spærret, og ingeniører og arbejdere var rede til på 65 timer at anbringe »låget« over krydsets eksisterende kørebane, et areal på næsten 2,500 m², så trafikken de følgende år kunne pulsere som sædvanligt gennem krydset i fire retninger. Under »låget« skulle andre arbejdere bygge en ny overbygning på Oxford Circus' t-banestation, der skal udvides.

Ifølge planerne skulle gaderne kunne åbnes igen for normal trafik tirsdag morgen kl. 6,30. Ved at benytte weekenden var London Transport sikker på to goder: man ville få mest mulig arbejdsro og være

til mindst mulig gene for trafikanterne. Ombygningen af Oxford Circus-stationen ville vare længere end nogle af de andre 11 stationer på Victoria-linjen – det var den første station, man begyndte at arbejde på ifølge projektet, og det bliver formodentlig den, der bliver færdig sidst.

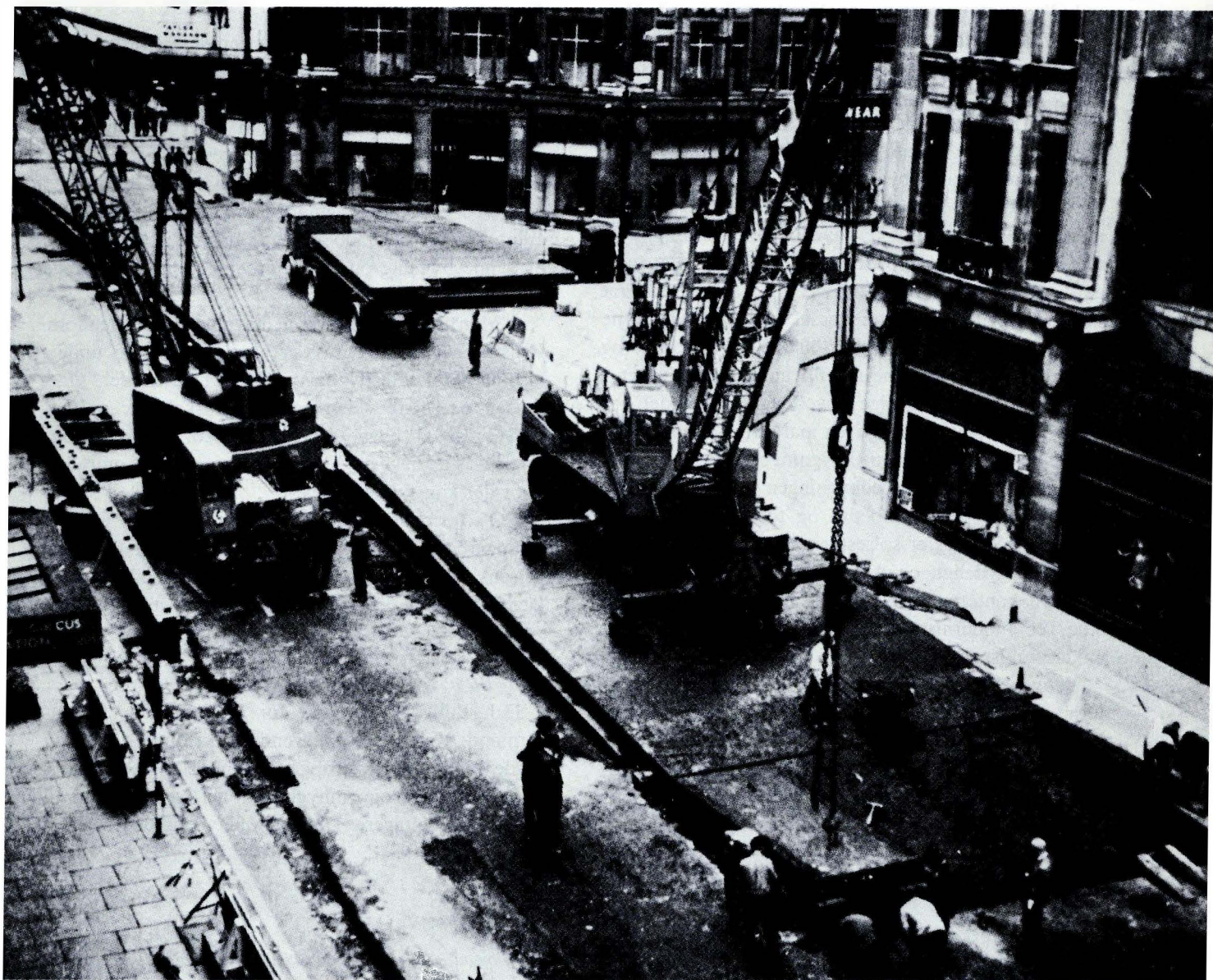
»Låget«s stålkonstruktion består af 27 pladedrager, indtil 11 meter lange, og 24 keglewannede »spærfag«, som gjorde det muligt at anbringe kanterne i plan med kørebane. På midten er »låget« 1,02 meter over den oprindelige kørebane. Endvidere var der 197 stålsektioner, ca. 7,75 × 1,86 meter, hver vejer indtil 5 ton, belagt med 1½ tomme skridhæmmende asfalt, som danner selve »låget«s kørebane. I alt blev 245 præfabrikerede stål-elementer bragt til den sydlige del af Cavendish Square, nær Oxford Circus, og gjort klar til brug fredag nat. Hver del blev nummereret og mærket med enten gul eller blå farve, for henholdsvis »nord« eller »syd«, og nøje stablet efter en plan for systematisk opbygning af »blå« samt »gule« arbejdshold. Vejtavler, der viste omkørsler, blev opstillet på bestemte steder, men tavlerne havde hætter på og lignede statuer før afsløringen.

Umiddelbart før »operation stålparaply« egentlig begyndte, blev plankeværker opført, og rækværk, skilte og lamper blev gjort klar til gadeafspærringerne. Sidste hånd blev lagt på kantine- og toiletanlæg til 200 mand, som skulle arbejde i skift, og som fik udleveret identitetskort og emblemer, så politiet kunne identificere alle med ærinde i det afspærrede arbejdsområde. Politiet planlagde og bekendtgjorde de nødvendige trafikomlægninger.

Lørdag morgen var de faste lyskurver og skilte på Oxford Circus blevet fjernet – politiet overtog trafikkontrollen. Og kl. 13,15 stod betjente ved alle indfaldsveje til krydset og begyndte at dirigere trafikanter ad omkørselsruterne. Midlertidige rækværk samt tavler, nu uden hætter, var på plads kl. 13,30 eller lige efter. En indgang til Oxford Circus-stationen blev lukket. Krydset var ryddet for alle undtagen mandskabet.

Nu blev fortovenes granitkantsten kørt væk og stablet i den tilstødende Regent Street. Kant»sten« af træ og stænkebarrierer blev anbragt. Gadens asfalt blev afbrændt, så der dannedes »tæer« til ramperne med deres lodrette overgangskurver.

To 30-mands hold – i nord det »gule«, i syd det »blå« – tog fat på at anbringe stålkonstruktionen på fundamenterne.



Gadetrafik og t-baneprojekter – et paraplyformet »låg« af stålsektioner lægges over den eksisterende kørebane i Oxford Circus-krydset, London, mens der bygges t-bane underne-

Nummererede og mærkede bjælker, fag, sektioner osv. fulgte som planlagt i jævn strøm, løftedes fra lave lastvogne ved hjælp af mobilkraner og blev lagt, hvor de skulle bruges, og hvor mænd stod parate til at tage imod dem.

Det blev en lang weekend . . .

Ifølge beregningerne skulle »låget« ligge på sin plads mandag middag . . . og det gjorde det, kl. 12,15.

Mandag eftermiddag blev de faste trafiksignaler, granitkantsten osv. igen anbragt på deres sædvanlige pladser – men dvs. nu oven på »låget«.

Oprydning var allerede i gang på dette tidspunkt.

Til sidst, ved midnat, blev et træfortov lagt omkring krydset. Kl. 6 »faldt« afspærringerne for al trafik, og kl. 6,30 blev omkørselstavlerne nedtaget – politiet gav tirsdag morgens første trafikanter lov til at køre over »låget«, som i de efterfølgende fem år skulle føre, og altså stadig fører trafikken over Oxford Circus.

Således kunne LT hævde, at et nyt, vigtigt skridt var taget i retning af den kommende t-banelinje med et minimum af ulempe for gadens trafikanter. »Operation stålparaply« var forløbet som planlagt.

Højstrupgård genåbnet efter stor udvidelse

Al moderne viden, kunnen og teknik

er lagt i arbejdet med til- og ombygningen af LO's konferenceejendom

LO's konferenceejendom Højstrupgård ved Helsingør er nu blevet genåbnet efter en omfattende udvidelse, som vil gøre ejendommen i stand til langt bedre at tjene sin funktion i LO's stadig mere omfattende kulturelle virksomhed.

Den hidtidige hovedbygning er bygget om. Desuden er der opført en tilbygning, som er indpasset i de skønne omgivelser, og er – trods de moderne linier – afstemt efter den smukke hovedbygningens stil.

Tilbygningen er opført i ét plan omkring en atriumgård. Den omfatter 21 enkeltværelser med separat bad og toilet, en konferencesal med alle moderne hjælpemidler til undervisningsbrug, et studierum og en opholdsstue med pejs. Tilbygningen er hævet i niveau med den hidtidige hovedbygning, og det har gjort det muligt at lægge en parkeringskælder med plads til 30 biler under tilbygningen.

Ombygningen af hovedbygningen er især foretaget med henblik på at forbedre og forøge de hidtidige faciliteter. Således er spisestuen og køkkenregionerne udvidet betydeligt, og det hidtidige bibliotek og den tidligere konferencesal, der er lavet om til opholdsstue, er moderniseret, ligesom der er indrettet 9 enkeltværelser.

Tilbygningen har fået et særpræg ved, at arkitekterne Jarl Heger, Karen og Ebbe Clemmensen, M.A.A., har ladet bygningen fremtræde i hvidmalede sten og benyttet sig af sortbehandlede trækonstruktioner, der indvendig danner kontrast til bygningens lyse fyrretræspaneler. Det er moderne, enkelt og indbydende.

Et led i en kæde

Ved genåbningen, der overværedes af arbejdsminister Erling Dinesen, ministeren for offentlige arbejder Kai Lindberg og grønlandsminister Carl P. Jensen, udtrykte LO's formand Eiler Jensen glæde over, at man nu kan tage bygningen i brug.

– Al nutidig viden, kunnen og teknik er taget i brug ved til- og ombygningen af Højstrupgård, sagde Eiler Jensen. Jeg håber, at vi må få ære og glæde af denne bygning og af det arbejde, som skal foregå heroppe.

– Men det er ikke nok at have en dejlig ejendom. Højstrupgård skal også være rammen om en undervisning, som skal dygtiggøre LO's medlemmer. Øget indsigt og større viden og kunnen skal give os mulighed for at bygge en bro mellem de forskellige interessesfærer – og bygge den på alle de områder, hvor der kan samarbejdes.

LO's formand sagde, at med genåbningen af Højstrupgård er der knyttet et led i kæden af fagbevægelsens stadig stigende kulturelle virksomhed – en kæde, hvori Højstrupgård indgår som et enkelt led.

Kan huse 30 deltagere

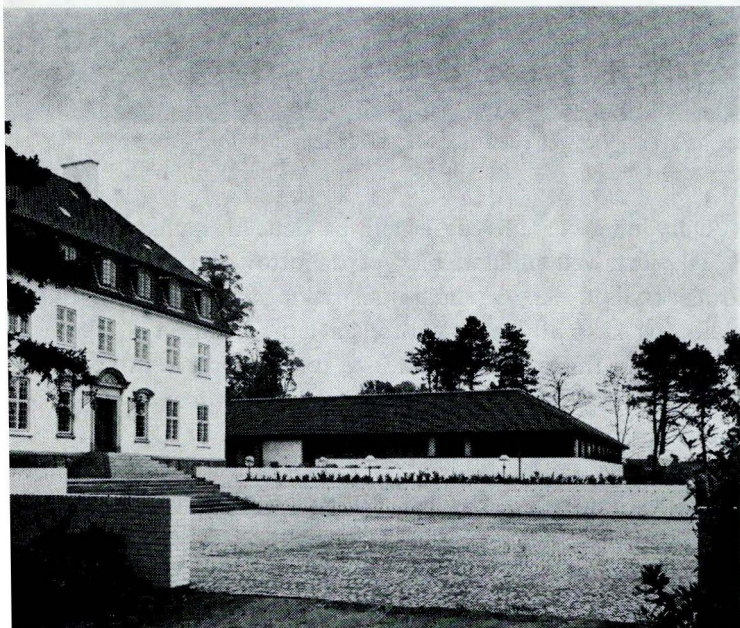
Den tidligere formand for byggeudvalget, næstformand Kai Petersen, gennemgik byggeriet. Han sagde bl. a., at Højstrupgård, som LO erhvervede i 1957, efter til- og ombygningen vil være i stand til at huse 30 deltagere. Det er en betydelig udvidelse af kapaciteten.

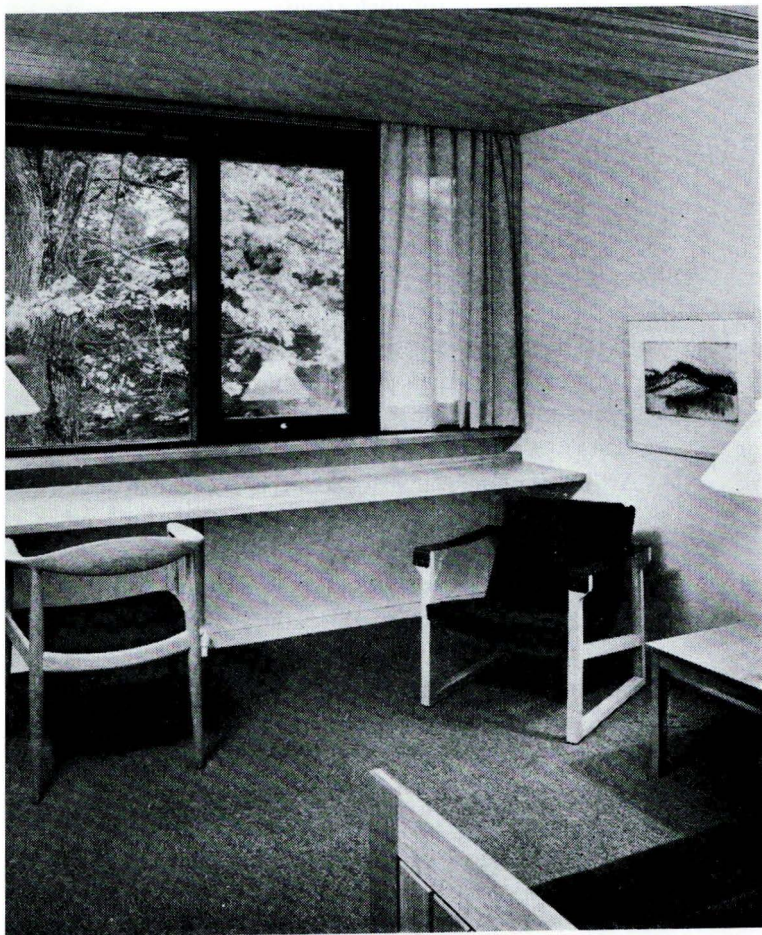
1. Tilbygningen er placeret således i forhold til den gamle hovedbygning, der ses til venstre i billedet, at den naturligt falder ind i omgivelserne. Her er hovedbygning og tilbygning set fra indkørsel og forplads. I hjørnet mellem bygningerne ses den nye terrasse, hvorfra der er den dejligste udsigt over landskabet mod vest.

2. Konferencesalen er tilbygningens centrale rum. Der er plads til 34 mennesker, og salen er udstyret med alle moderne undervisningsmidler. Fra konferencesalen er der en pragtfuld udsigt over Højstrupgårds skønne park mod Øresund og Sverige.

3. Efter udvidelsen kan Højstrupgård huse 30 deltagere. Tilbygningen rummer 21 moderne og hyggelige enkeltværelser med eget bad og toilet. På billedet ses et af de nye værelser.

4. Værelserne i den nye tilbygning grupperer sig om en atriumgård. Studierum og pejsestue vender ud mod gården, hvor det er tanken senere at opstille en vandskulptur.





Jugoslavien igen

10

Jeg har i de senere år interesseret mig for Jugoslavien og de jugoslaviske jernbaner og har derfor med særlig interesse læst de to artikler herom i DLT nr. 15/1966.

Flere af de i artiklen »Ad smalle spor i vildsomme bjerge« omtalte situationer nikkede jeg genkendende til. Måske følgende supplerende bemærkninger vil være af interesse for bladet læsere.

Ved jernbanerejser i udlandet sørger jeg altid for at være i besiddelse af en køreplan. I Jugoslavien forhandles disse af rejsebureauer og boglader, men ikke af stationernes billetkontorer, der i øvrigt altid synes at være belejret af rejsende. Trængslen hænger tilsyneladende sammen med, at en stor del af de rejsende har ret til en større eller mindre rabat (f. eks. som feriegodtgørelse) og i den anledning medbringer legitimation, attester m.v. til forevisning, afkonferering og udfyldning, hvilket unægtelig tager sin tid. Muligvis er denne kroniske trængsel årsag til, at togtidstavlerne anbringes så højt oppe!

Sporvidden på strækningen Dubrovnik–Sarajevo er 760 mm. Banen åbnedes for drift i 1891 og er sammen med andre smalsporbaner anlagt af østrigske ingeniørsoldater efter annekteringen af Bosnien og Herzegovina i 1878. Banerne skulle oprindeligt kun tjene strategiske formål, men de blev hurtigt inddraget i den civile trafik, der på de tider havde elendige kår. En nærmere omtale af disse baners anlæg, drift og rullende materiel findes blandt andet i en meget læseværdig bog af Alfred Horn: »Die Bahnen in Bosnien und der Herzegowina«.

Af strækningen Dubrovnik–Sarajevo er navnlig den vanskelige nordlige del stærkt overbelastet på grund af den betydelige godstrafik mellem Sarajevo og havnebyen Ploce ved Adriaterhavet, og en ny, normalsporet bane med gunstigere linieføring og med tilslutning til det øvrige normalsporede banenet er derfor under bygning mellem disse to byer. Den nye bane, der får elektrisk drift ved 25.000 volt vekselspænding og industrifrekvens (50 Hertz), åbnes for driften den 29. november dette år på 21-års dagen for republikkens proklamation; samtidig nedlægges den tilsvarende smalsporede strækning med dens utallige kurver helt ned til 60 m radius og med stigninger op til 63 ‰ på tandstangsstrækningen samt med dampdrift. Ved fremtidige jernbanerejser mellem Sarajevo og Dubrovnik må der altså skiftes tog undervejs (i Gabela).

Rejsen med dampdrevet smalsporbane fra Dubrovnik til Sarajevo er ganske rigtigt ikke komfor-

tabel, men den er alligevel en stor oplevelse både jernbanemæssigt og ikke mindst landskabsmæssigt; jeg delte rejsen over tre døgn for at få det hele at se ved dagslys. På sine steder tåler linieføringen udmærket sammenligning med de mere kendte vest-europæiske alpebaner; en model af et særligt kompliceret strækningsafsnit kan i øvrigt beses på jernbanemuseet i Beograd.

Foruden de rejsendes »vandtagning« på stationerne oplevede jeg et sted også en lidt mere dramatisk episode. En gammel kone var ikke nået at komme om bord, før toget satte sig i bevægelse, men et par unge mennesker løftede hende resolut op og løb efter toget med hende, medens andre tog sig af hendes bagage. Skrigende og med dødsangsten malet i alle træk blev hun halet om bord af villige hænder, og hele hendes bagage kom også med. Alle andre end den stakkels kone morede sig vældigt over dette lille intermezzo. — —

Artiklen »For mange togulykker« indbyder på flere punkter til indsigelse, og jeg tillader mig derfor at kommentere den, idet flertallet af DLT's læsere vel næppe ad anden vej har hørt eller læst ret meget om jugoslaviske jernbaneforhold.

Om ulykken ved Sadine (ikke Sadina) den 16. februar dette år bør tilføjes, at der også forelå menneskelige fejl. Stationens hovedspor ligger i 22 og 25 ‰ hældning og modkurver med radius 250 m, og såvel hældning som kurver fortsætter flere kilometer til begge sider. Efter hvad man fortalte mig, havde ikke blot lokomotivpersonalet men også togføreren forladt toget og var gået over i stationsbygningen for at snakke med stationsbestyreren; da de kom ud igen, var toget væk. De implicerede blev – stadig efter hvad man fortalte mig – idømt strenge fængselsstraffe, således fik lokomotivføreren 12 år og hans medhjælper 6 år.

Artiklens omtale af den moderne del af den jugoslaviske lokomotivpark er højst mærkværdig; indledningsvis bør bemærkes, at det omtalte »sammensurium« af licensydere efter fabriksnavnene at dømme næppe har noget med lokomotivleverancer at gøre.

Af moderne diesellokomotiver kan nævnes de store General Motors strækningslokomotiver med 567-B motor (JZ type 661). Af denne type, der er leveret i henhold til et amerikansk hjælpeprogram, er der mindst 140 stk. i drift; de fremfører navnlig de svære hurtigtog på ikke-elektrificerede hovedbaner. Eksempelvis bestod Jugoslavija Express fra

I blad nr. 18, 1966, spørger lokomotivfører N. O. Dinesen, om et signalapparat på en station vil registrere, at et signal er taget for tidligt tilbage, og der er foretaget »kunstig« togvejsopløsning.

Det i bladet givne svar er for så vidt helt rigtigt, men da jeg synes, svaret er for ufuldstændig, tillader jeg mig at supplere besvarelsen med efterfølgende

Ved DSB findes der fremdeles mange mekaniske anlæg, hvor det at sætte et signal på »stop« og tage togvejen tilbage ikke kræver nogen togpassage. I disse anlæg kan man derfor ikke tale om »kunstig« togvejsopløsning. Denne type anlæg bør dels af nævnte grund snarest forsvinde, dels fordi signalerne ikke »falder automatisk på stop«.

Ved ældre – nu over 25 år gamle – elektriske anlæg var man i sin tid tilbøjelig til at mene, at man kunne sikre sig mod utidig brug af »kunstig« togvejsopløsning gennem anvendelse af plomberinger. Talrige erfaringer – også med tab af menneskeliv – viste, at det kun var det »første tog«, for hvilken plombering var brudt, som på den måde opnåede sikkerhed imod afsporing.

Ved de moderne elektriske anlæg – som blev indført efter sidste verdenskrig – hvor udstrakt anvendelse af relæteknik var det nye, mente man, at de i svaret beskrevne tællere kunne virke præventivt med hensyn til »utidig kunstig« togvejsopløsning, men

Beograd til Zagreb den 23. juli dette år af loko 661.102 samt 15 boggievogne (belastning vel omkring 650 tons). Den planmæssige køretid for denne svagt stigende strækning på 414 km er 6 timer og 24 minutter, iberegnet 13 stationsophold undervejs på tilsammen ca. 45 minutter. Vi holdt tid til trods for flere kortvarige stop uden for planen, men der var vist ikke meget at give væk af.

Af andre moderne lokomotivtyper kan nævnes de i Jugoslavien byggede lette stræknings-diesellokomotiver af UIC-standardtype (JZ type 642), der er finansieret af Eurofima, samt de italienskbyggede elektrolokomotiver af JZ type 362, der benyttes på de tildels nyelektrificerede strækninger vest og sydvest for Ljubljana og Zagreb (3.000 volt jævnspænding).

Blandt damplokomotiverne, der stadig forekommer i stort antal, findes mange ældre typer, men det er mit indtryk, at de er velplejede og i god stand.

De elektriske lokomotiver til bl. a. den foran omtalte nye banestrækning Sarajevo–Ploce (JZ type 441) leveres af konsortiet »Traktion-Union 50 Hz«,

realiteterne viste, at anvendelsen af tællerværker kun gav en *symbolsk* sikkerhedsforøgelse, idet aflæsningen af de omtalte tællerværker kun sjældent fandt sted.

Ved de siden 1953 etablerede anlæg er det derfor indrettet sådan, at »kunstig« togvejsopløsning indledes med, at pågældende signal stilles på »stop«, hvorefter der automatisk går så lang tid, inden togvejen opløses, d.v.s. sporskifter og fjendtlige togveje frigives, at lokoføreren skulle være i stand til at standse sit tog foran det første centralsikrede sporskifte i den togvej, signalet var stillet for. Det vil forstås, at den tilsigtede sikkerhed forudsætter, at lokoføreren iagttaget signalet til »stadighed«.

Må jeg i forbindelse hermed nævne, at indførelsen af »stop og ryk frem« i høj grad var begrundet med, at der indtraf en række alvorlige uheld som følge af telefonisk tilladelse til at køre ind på en station (større), men hvor »kunstig« togvejsopløsning fejlagtig blev anvendt, inden toget var bragt til standsning. »Stop og ryk frem« sikrer fastholdelse af de befarede sporskifter på samme måde, som ved togveje, hvor »kør« eller »kør igennem« benyttes.

Det er i øvrigt mit håb, at DSB snart får råd til at udveksle alle de forældede og mangelfulde sikringsanlæg, som benyttes på strækninger med hastigheder på 100 km/t og derover.

Wessel Hansen.

der er baseret på et samarbejde mellem de tre kendte lokomotivfabrikker Asea (Sverige), Elin-Union (Østrig) og Séchéron (Schweiz); måske er det dette »sammensurium«, der er tænkt på i artiklen. Lokomotiverne er en modificeret udgave af SJ's type Rb 1; de får hjulanordningen B₀'–B₀', timeeffekt 5.000 hk og tjenestevægt 78 tons. De udstyres med siliciumensrettere, og nogle af dem indrettes tillige til elektrisk modstandsbremning.

Artiklens omtale af de 4 Asea-elloko til 20 vogne på stigningen ved Sadine er teknisk absurd og en praktisk umulighed, idet den pågældende strækning ikke er elektrificeret.

Bemærkningen om de mange bremsesystemer virker også noget besynderlig, da man som bekendt udmærket kan have vogne med forskellige bremsesystemer i samme tog, når blot de alle opfylder visse grundkrav. –

Foranstående oplysninger bygger dels på egne iagttagelser, dels på artikler i det af JZ udgivne tekniske fagblad »Zeleznice« nr. 3/1966.

J. Steffensen.

Oplysningsudvalget i København

Arbejdslivets demokratisering

Studiekreds

Vi indbyder atter i år til deltagelse i studiekredsen »Focus på tjenestemanden«. Kredsen afholdes i samarbejde med A.O.F. og alle lokomotivmænd i København er velkomne til at deltage.

Vi gennemgår alle tjenestemandens forhold herunder: Begrebet tjenestemand – Organisations- og forhandlingsret – Lønningsforhold – Sygereglement – osv.

Møderne afholdes på et centralt sted i København, første gang onsdag den 16. november kl. 12–14, og fremdeles hver onsdag kl. 12–14, i alt 10 gange.

Nu er vi vidende om vanskelighederne ved at kunne møde alle 10 gange; men da de enkelte emner forsøges afsluttet hver gang, kan du alligevel få stort udbytte deraf, så tilmeld dig snarest.

Tilmelding hos:

K. Å. Nielsen (Åbyhøj),
Birkemosevej 30, Rødovre.
Tlf. 70 92 83.

Besøg på feriehjemmet

Oplysningsudvalget i København arrangerer torsdag den 17. november et besøg på DLF's feriehjem på Røsnæs. Programmet ser således ud:

Afg. fra Kh. kl. 9.55 med tog 235, derefter bus til feriehjemmet.

Kl. 12.00 serveres en lækker frokost m/ varm ret, hertil 1 øl og 1 snaps.

Efter frokost vil hovedkasserer G. A. Rasmussen give en kort orientering om feriehjemmet, og der bliver lejlighed til at se sig om i bygningerne og de smukke omgivelser.

Kl. 15.00 serveres en kop kaffe m/ brød, og vi får selvfølgelig en god cigar eller cigaret dertil.

Kl. 16.00 afhenter bussen os igen, og vi kører fra Kb. st. med tog 250, med ank. til Kh. kl. 18.00.

Prisen for hele dette arrangement er sat så lavt som 20,00 kr. pr. person.

Vi inviterer medlemmerne med damer, ligesom vore pensionister er hjertelig velkomne til dette arrangement.

Sørg selv for rejsehjemmel, og vi søger at få holdt fripassene udenfor det årlige antal.

Tilmelding på stuerne, eller hos:

K. Å. Nielsen (Åbyhøj),
Birkemosevej 30, Rødovre.
Tlf. 70 92 83.

På AOF's forlag er nu udkommet det sidste nye indslag i debatten om industrielt og økonomisk demokrati, nemlig bogen »Arbejdslivets demokratisering«.

Forfatteren er Bent Hansen, chefredaktør på dagbladet Aktuelt – og han behøver næppe nogen særlig introduktion; han er bl.a. kendt fra en af AOF's største bogsucceser »Møde med fagforeningen«. »Arbejdslivets demokratisering«, der koster kr. 14,00 og er på 226 sider, kan købes ved henvendelse til AOF, Linnesgade 14, Kbh. K – BY 8778.

Stimulans til fortsat debat

Kravet om udvidelse af demokratiet på arbejdspladserne vokser sig stadig stærkere. Både i Danmark og i udlandet diskuteres livligt, hvordan lønmodtagerne kan få øget indflydelse på de forhold, hvorunder de virker i hverdagen. Her i landet er debatten yderligere blevet aktualiseret ved, at Landsorganisationen har nedsat et udvalg, som arbejder med demokrati på arbejdspladsen og som i de næste måneder vil afgive en betænkning herom.

For at give interesserede lejlighed til at sætte sig ind i, hvad hele debatten drejer sig om, har AOF bedt Aktuelt's tidligere faglige medarbejder, nu chefredaktør Bent Hansen, skrive en orienterende bog om de to begreber: Industrielt og økonomisk demokrati. I bogen præciseres indholdet af de to begreber og hele den historiske baggrund trækkes op – frem til de nye krav, der rejses fra lønmodtagere og forbrugere i dag om demokrati på arbejdspladserne og i det økonomiske liv.

I bogens forord skriver forfatteren:

»I foråret 1966 blev offentligheden vidne til en hastigt opblussende magtkamp om B & W. Hen over hovedet på de 8.000 ansatte og den offentlighed, der må være vitalt interesseret i forholdene omkring Danmarks største arbejdsplads, sloges to kapital-grupper om magten. Tidligere har offentligheden fulgt en lignende kamp omkring DFDS, der endte med, at magten i dette store foretagende flyttede fra en gruppe til en anden. Ligeledes helt hen over hovedet på offentligheden såvel som de ansatte besluttedes det at lukke produktionen på

den gamle industri-virksomhed Titan i København.

Uden at tage stilling til, om de nævnte forskydninger i erhvervslivet har været berettigede eller ej, så understreger de en ting: Samfundets såvel som de ansattes magtesløshed i erhvervsøkonomiske spørgsmål. Begivenheder af den art understreger arbejderbevægelsens krav om industrielt og økonomisk demokrati.

Der er megen uklarhed om begreberne industrielt og økonomisk demokrati. Der er tale om to forskellige ting. Fagbevægelsen har i kontakt med den øvrige arbejderbevægelse nedsat et udvalg vedrørende demokrati på arbejdsmarkedet. Dette udvalg har foretrukket at operere med udtrykket demokrati på arbejdspladsen fremfor industrielt demokrati – og det defineres sådan:

»Demokrati på arbejdspladsen er lønmodtagernes organiserede og ansvarlige medindflydelse og medbestemmelse – alene i deres egenskab af lønmodtagere – på ledelsesfunktionerne i den virksomhed, hvori de er ansat. Beføjelserne udøves gennem lønmodtagernes valgte repræsentanter.«

Man gør således ikke medbestemmelse afhængig af medejendomsret.

Økonomisk demokrati indebærer derimod, at man også griber ind i erhvervslivets ejendomsforhold. Målet er at sikre, at det bliver almennyttige synspunkter – herunder også forbrugernes – der kommer til at ligge til grund for erhvervslivets dispositioner i stedet for de rene gevinstmotive.

Denne bog er bygget op omkring to hovedafsnit: Et, der beskæftiger sig med industrielt demokrati – om man vil: demokrati på arbejdspladsen – og et, der handler om økonomisk demokrati.

Det er håbet, at bogen kan bidrage til at klare begreberne og tillige at stimulere til en fortsat debat om disse vitale spørgsmål.«

Lok på kredit

Pakistan Western Railways har bestilt materiel hos fem britiske fabrikker for 7,5 millioner pund sterling. Det drejer sig bl. a. om 29 el-lok og udstyr til elektrificering af en stor del af jernbaneselskabet.

Den britiske regering har bevilket Pakistan en udstrakt kredit ved det store indkøb.

Enkekassen

Årsregnskab

Den 1. august 1965 var medlemstallet 41 og den 31. juli 1966 37. Afgåede ved døden er pens. lokomotivfører H. P. Pedersen Gb., pens. lokomotivfører A. J. Borg, pens. lokomotivfører M. L. Hansen, Nyborg.

Ved årets begyndelse ydedes understøttelse til 93 enker, ved årets slutning til 89 enker.

INDTÆGT	
Kassebeholdning pr. 1. august 1965	13019,79
Kontingent	706,50
Renter	5275,30
Udtrukne obligationer	6000,00
	<hr/>
	25001,59

AKTIVER	
Østifternes Kreditforenings obligationer	119400,00
kursværdi ca. kr. 48300	
Stabiliseringslån kursværdi kr. 2500	5000,00
Indestående i Bikuben	17769,09
	<hr/>
	142169,09

UDGIFT	
Understøttelser	6612,50
Provision for afdrag	120,00
Kontorhold	500,00
Kassebeholdning pr. 31. juli 1966	17769,09
	<hr/>
	25001,59

PASSIVER	
Enkekassens formue	142169,09

V. M. Kleis, kasserer.

Enkekassens rentebærende formue udgjorde den 1. august 1965 kr. 13019,79, den 31. juli 1966 kr. 17769,09.

Regnskabet revideret og fundet rigtigt i overensstemmelse med de fremlagte bilag. Obligationer og kassebeholdning til stede.

København, den 17. august 1966.

C. V. Christensen

E. E. Sørensen

H. E. Kruse

Plads til bil ved tog

Biltrafikken i London er ved at blive lige så tæt som i New York. I den sidste halve snes år er der sket en kolossal udvikling af P-pladserne ved Londons jernbanestationer. Alene i de seneste år er 14 nye pladser kommet til, som kan rumme 2250 biler. I dag findes nu 57 P-pladser ved stationerne med plads til

6800 biler, og man regner med ved udgangen af 1967 at have i alt 10.000 P-pladser ved Londons stationer.

Ved Rayners Lane-stationen er åbnet en P-plads til 160 biler. Denne er automatisk, og når biler kører ind, lyser et skildt »Fyldt«, hvis der ikke er plads. Ved fri bane blinker grønne lys og leder bilerne ind på pladsen.

PERSONALIA

Antaget

Som lokomotivmedhjælperaspirant

M. B. Rasmussen (1/10-66)

J. E. Jørgensen (1/10-66)

F. F. Nielsen, N. A. Thomsen, O. S.

Rasmussen, J. M. Jespersen, F. H. Han-

sen, B. H. Sørensen, J. Rasmussen, K.

Hasberg, K. Pedersen og O. F. Pedersen,

alle ved Gb. (3/10-66).

Forflyttet e. ans. pr. 20/9-1966

Lokomotivfører (12. lkl):

H. E. Holst, Gb til Kb.

Lokomotivmedhjælperne:

J. J. Nielsen, Gb til Kb.

F. T. Jensen, Gb til Es. (1/11-1966)

Forfremmelse til lokomotivfører i

15. lkl. efter ansøgning pr. 1/10-1966

Lokomotivførere (12. lkl)

V. O. Krog, Hgl. i Gb.

N. M. Jensen, Ab. i Ab.

Overgået til anden stilling e. ans.

Lokomotivfører (12. lkl.) Lokomotiv-

fører (15. lkl.)

Palle Nielsen, Gb. i Næ. (1/10-66).

Trådt uden for nummer e. ans.

Lokomotivmedhjælper H. E. M. Madsen,

Kø, fra 1/11-66 til 31/10-67.

Afskediget e. ans. på grund af svagh. m. pens. pr. 31/10-1966

Lokomotivfører (12. lkl):

H. Jørgensen, Sdb.

Afskediget e. ans.

Lokomotivmedhjælper J. Grubbe, Gb.

(30/9-1966)

Lokomotivmedhjælperaspirant K. I.

Nielsen, Gb. (30/8-1966)

Lokomotivmedhjælperaspirant B. L.

Hansen, Gb. (7/9-1966)

Afskediget på grund af svagh. m. pens. pr. 31/10-1966

Lokomotivfører J. R. Hougaard, Ro.

(12. lkl.)

Afskediget e. ans.

Lokomotivfører (12. lkl.) E. K. Lohse,

Nøl, på gr. af alder og m. pens. (31/12-

66).

Lokomotivmedhjælperaspiranterne J. S.

Sørensen, Gb. (9/9-66) og N. Lænø, Gb.

(19/9-66).

Meddelelse til medlemmer af Den gensidige Uheldsforsikringsforening for de Danske Statsbaners Personale

Efter beslutning på repræsentantskabsmødet den 25. april d.å. og efter indhentet godkendelse i Forsikringsrådet kan foreningen fra og med 1. januar 1967 tegne forsikringer til følgende maksimum beløb:

- Kr. 20.000 i dødsersatning
- » 40.000 i invaliditetserstatning
- » 10.00 i dagpengeerstatning

Med denne fordobling af forsikringssummerne imødekommes de mange fremsatte ønsker fra vore medlemmer om en yderligere udbygning af foreningens virksomhed.

Også for pensionisternes vedkommende besluttede repræsentantskabet at åbne adgang for forhøjelse af forsikringssummerne. Denne gruppe af vore medlemmer kan – ligeledes fra 1. januar 1967 – opnå forsikringssummer på indtil kr. 6.000 i dødsersatning og indtil kr. 12.000 i invaliditetserstatning.

Repræsentantskabsmødet besluttede tillige nedestående fremtidige fareklasseinddeling med tilhørende overgangsbestemmelse, der er gældende for nyttegning og omtegning.

Fareklasser.

De medlemmer af foreningen, der er optaget i en af de tidligere fareklasser I, II eller III, bevarer deres stilling i disse klasser, så længe deres forsikring løber uændret, men hvis en løbende forsikring i een af disse tre fareklasser ændres, overføres forsikringen i sin helhed til de nye fareklasser IV og V.

Nye medlemmer kan kun optages i fareklasserne IV eller V.

Fareklasse IV.

Afdelingsarkitekter – Afdelingschefer – Afdelingsingeniører – Auditør.
Banearkitekter – Baneingeniører – Billetkasserere – Billettrykkere – Brobetjente – Brofogeder – Bureauforstandere – Bygningsforvalter.
Depotledere i elektrokontrollen – Distriktschefer.
Elektroførere.
Forstander for billet- og blanketforvaltningen – Forstinspektører – Fuldmægtige.
Generaldirektøren – Godsekspeditorer.
Ingeniør – Inspektionsledere.
Kemikere – Kontorassistenter – Kontorbetjente – Kontorchef – Konstruktører.
Laboratorieførere – Lokomotivassistenter – Lokomotivførere – Lokomotivinstruktør – Lokomotivmedhjælper – Lokomotivmestre – Lystrykkere.
Maskiningeniører – Maskinmestre – Materialforvaltere – Motormænd.
Overarkitekt – Overbaneingeniører – Overbanemestre – Overfartsledere – Overkonstruktører – Overkontorassistenter – Overkontorbetjente – Overmaskiningeniører – Oversignalingeniører – Oversignalmestre – Overskibsfyrbødere – Oversignalmestre – Overtrafikassistenter – Overtrafikinspektører – Overtrafikkontrollører.

Pakhusmestre – Portnere.
Radiotelegrafister – Rangermestre – Regnskabschefer – Regnskabsførere – Rutebilchefer.
Sekretærer – Sektionsingeniører – Signalingeniører – Skibsfyrbødere – Skibsførere – Skibsinspektører – Skibsmaskininspektører – Skibsmaskinmestre – Stationsforstandere – Stationsmestre – Styrmand – Søfartschef.
Tavlemestre – Tegnere – Trafikassistenter – Trafikelever – Trafikinspektører – Trafikkontrollører – Trafikmedhjælper.
Værkmestre – Værkstedchefer.
Samt aspiranter til forannævnte stillinger.
Endvidere alle pensionerede tjenestemænd.

Fareklasse V.

Arbejdsmand.
Banearbejdere – Baneformænd – Banehåndværkere – Banehåndværkerformænd – Banenæstformand – Banevogtere – Broformænd – Bådsmænd.
Håndværkere.
Jernbanepakmestre.
Ledvogtere.
Magasinarbejdere – Matroser – Mekanikere.
Overbaneformænd – Overchauffører – Overmatroser – Overmekanikere – Overportører – Oversignalformænd – Oversignalmontører.
Pakhusformænd – Plantører – Portører.
Rangerformænd – Remisearbejdere – Remiseformænd – Rutebilchauffører.
Signalarbejdere – Signalformænd – Signalmontører – Signalnæstformænd.
Togbetjente – Togførere – Trafikekspedienter.
Vognmestre – Vognopsynsmænd.
Samt aspiranter til forannævnte stillinger.

Præmietarif.

Månedlige præmier, der indeholdes i lønningslisten.

For hvert 1000 kr. ved død	0.05	0.10
For hvert 1000 kr. ved invaliditet	0.10	0.15
For hvert 1,00 kr. i dagpenge		
fra 22. dag	0.10	0.15
fra 4. dag	0.35	0.40

Ved tegning af forsikring fastsættes en minimumspræmie på kr. 9,00 årlig.

Vore forsikringer dækker alle tilskadekomster, der sker i og uden for tjenesten. Altså både de ulykkestilfælde, der forekommer på vej til og fra tjenesten og de tilfælde, der indtræffer i tjenesten. Men også i fritiden er forsikringen gældende, hvad enten fritiden tilbringes i indlandet eller i udlandet.

Som medlemmer optager foreningen enhver jernbanemand – tjenestemænd eller aspiranter – andre månedslønnede, samt beskæftigede på værkstederne.

Der sker hver time i døgnet ulykker på gader og veje og på tjenestesteder. Ulykker kan man ikke sikre sig imod, men man kan sikre sig imod de økonomiske følger heraf i *Jernbaneorganisationernes eget Forsikringselskab*.

Ulve blandt ulve indleder 15. årgang

»Det er en roman om syndige, sanselige, tåbelige, rodløse og karaktersvage mennesker, som er børn af en forfaldstid, en forrykt og sygelig tid. Men det er også en roman om de enkelte ærlige, modige og håbefulde.«

Sådan karakteriserer *Hans Fallada* selv sit store romanværk *Ulv blandt Ulve 1-2*, der netop er udsendt som optakt til 15. årgang af *Fremads Folkebibliotek*. Seriens mange tusinde trofaste abonnenter og de mange nye, som vil tilmelde sig i år, har hermed en stor læseoplevelse i vente. Om dette hovedværk af forfatteren til *Lille Mand hvad nu?* og *Har man een Gang spist af Bliktallerkenen* skrev Hakon Stangerup bl. a.: *Ulv blandt Ulve* er romanen om Berlin i efterkrigstiden, koblet sammen med en forrygende historie om et preussisk gods, på hvilket alle djævelens ondeste indfald slår sig løs: en rethaverisk svigerfar, som plager livet af sin forpagersvigersøn, et kup, der vil støde den røde regering fra magten, tugthusfanger, som bryder ud, piger, som bliver tossede, snigende figurer fra undervervendenen, og så selvfølgelig: inflationen, der giver alle disse uhyrer frit spillerum«.

Forfatteren til *Skyggen ved din højre Hånd* udsender nu *Slet dine Spor* i FFB. Denne nyeste Ørum-billigbog er et psykologisk portræt af en mand, som forsøger at bryde de pinlige forbindelser med fortiden og som takket være en varm og frodig kvinde finder sit balancepunkt i livet.

Landet Gud gav Kain er den fjerde roman i FFB af den verdenskendte dødsforagtede engelske reporter og spændingsforfatter *Mammond Innes*. Denne gang bliver læseren indblandet i et mord-drama, der udspiller sig blandt de overlevende fra en flyveulykke i Labradors ødemarker.

FFB har sikret sine læsere *Jan Fridgårds* store selvbiografiske romanværk *Lars Hård 1-2*. En ung mand må – indirekte som følge af et uheldigt forhold til en allemandspige – tilbringe de bedste af sin ungdoms år i et Stock-

holm-fængsel, der er gennemsyret af perversitet og sjælelig forkrøbling. Efter løsladelsen møder han friheden med dens arbejdsløshed og de mange fristelser i den pulserende storby.

Burdick & Wheeler: Fejl-sikker, to amerikanske videnskabsmænds rystende reportage-roman om de skæbnsvagre »huller« i USAs atom-beredskab, der muliggør, at en teknisk fejl kan starte et amerikansk atom-bombardement af en fremmed stats territorium.

Fhv. kulturminister *Jul. Bomholts* *Det skjulte Ja* er en menneskeligt bevægende roman om besættelsestidens sidste uger, hvor så mange danske måtte ofre livet.

FFB-serien slutter med *Rearden Conners* *Sig Goddag til Djævelen*, en forrygende realistisk handlingsroman om den irske borgerkrig, der af begge parter blev udkæmpet med uhyggelig grusomhed, og *Otto Rungs* *Paradisfuglen* (der i øvrigt bliver FFB-bog nr. 150), en kriminalistisk roman fra det indre København, hvor udenlandske storsvindlere drev deres lyssky spil i tiden umiddelbart efter første verdenskrig.

Den nye årgangs 10 bind er på omkring 2.500 sider – altså faktisk 11 normalbøger for 10 bøgernes pris – og denne er som sædvanlig meget lav, enten man ønsker bøgerne heftede eller foretrækker FFBs smukke og imponerende billige indbindinger. For mindre end en ti'er en elegant indbundet bognyhed!

Og så kan man endda som abonnent på FFB sikre sig *Fremads store Plantebog* på mere end 600 sider – med over 1.100 fotos i sort/hvid og farver – til en ekstra lav favørpris. 5 kr. billigere end andre dødelige. Et yderligere argument for at blive FFB'er i år – vær derfor med fra starten!

På de fleste arbejdspladser har Fremad et bogombud – en bogtillidsmand – hos hvem man kan tegne abonnement på FFB, således at man vinteren igennem sikres spændende løsninger. Skulle der ikke være et bogombud på virksomheden, behøver man ikke af den grund at gå en »bog-løs« vinter i møde. Skriv et par ord om det på et brevkort til *Fremads Folkebibliotek, Nørrebrogade 54, København N* – så skal den sag blive bragt i orden omgående.



DAMERNES DAG

Prisen til forskel - og kvaliteten

Det internationale uldsekretariat, der har et stort ord at sige, når sæsonens nye modebulletin'er udsendes, kører for tiden meget stærkt frem med motto'et: *ren, ny uld*, ledsaget af en lille, slynget trekants-vignet.

Mon ikke en eller anden har lyst til at sige: ja, hvad ellers? Er det nødvendigt at understrege så kraftigt, at der skal være tale om *ny uld*?

Ja, det kan De tro. Der findes kilometervis af gammelt opkradset uld, som syes op i nye frakker, dragter etc., og derpå påhæftes et prisskilt, som enhver med et beskedent tøjbudget må falde for.

I løbet af et par måneder ser stoffet så træt og jasket ud, at man begynder at forstå baggrunden for den lave pris, men så er det for sent, i hvert fald i denne omgang.

Kig efter uldmærket (woolmark) næste gang, så er De garanteret kvalitet. Det koster ekstra i første omgang, men De sparer i næste.

Sypigetips

Skal man sy i et glat, elastisk materiale som f.eks. plastic til forhæng i køkken eller bad, undgår man at hele herligheden glider fra én og trækker sig vind og skæv ved at lægge et lag silkepapir imellem, som bagefter let trækkes ud af det syede.

Det er klogt samtidigt at indstille maskinen til lange sting, så stikningen ikke kommer til at virke som en perforering. Tænk, om det hele går i to stykker i det øjeblik, det bliver spændt ud.

Vask af vinylgulve

Gulve belagt med vinyl eller endnu bedre - vinylfilt, er nemme at holde, men man skal selvfølgelig vide *hvordan*:

Undgå vask med sulfo.

1:

Bomuldsfrakkerne rykker frem, de er nemme i vask eller rensning. Her er en lys pjækkert med teddy-for, der går ud på revers og krave.

2:

Der er mere stil over den uldne frakke, og har den mellemfor, er den dejlig varm. Materialet er tweed i diskrete tern i grå/sepia farver.

Vinyl er syrebestandigt, slidstærkt og meget andet godt, men det nedbrydes langsomt af sulfo.

Det bedste er rent vand eller rigtig, gammeldags sæbevand, hvis gulvet virkeligt er snavset.

Og så er det forresten en god ting at tilsætte skyllevandet en hættefuld blødgørende middel (Comforta, E-4 eller Dun-let) for at fjerne eventuel statisk elektricitet, der »suger« støvet til sig og danner »uldmus«.

Buksemode til hunkøn

De har formodentlig set det første dusin buksepiger svanse rundt, kække at se til og noget lunere emballeret end de lårkorte modehøns.

Det er nok en modeflue som så meget andet, men hvor findes der mange variationer af den. I løbet af en halv sæson har man set flere forskellige bukkesæt til piger end habitter til herrer i et helt liv.

Det må nu være mændenes egen skyld - lidt.

Nyt fra Herremoderådet

Dansk Herremoderåd gør noget ved sagen, hvilket er ganske tappert og forhåbentlig medvirkende til at flere og flere mænd vågner op til dåd og bliver kritiske i deres tøjvalg uden dermed at blive tilsvarende forfængelige. Ingen ligeberettigelse på dette område, tak!

Herremoderådets prognoser er forlængst udarbejdet og fortæller for frakkernes vedkommende, at den mest populære, uldne frakke er af tweed, enradet og med pellerinekrave. Det er samtidig den næsten klassiske facon.

En mere avanceret udgave er dog to-radet, har markeret talje og tilsatte ærmer, vandrette lommer og bredt to-radet revers.

Det er jo en helt anden snak, men der er jo også forskellige typer til tøjjet, og vi efterlyser netop variation.

Den korte pjækkert ses ofte i trench coat stil med stropper og spænder i bomuldspoplin med vinterfor i klanternet uld eller teddy. Og til junior er der fingerlange to-radede frakker i bomuld med vinterfor samt rigtige uldne frakker, to-radede og taljerede. Farverne er sort, sepia (ny farve = dyb brun) og off-white. I duffel coats, der selvfølgelig stadig er populære, ses også marineblåt.

