



11

DANSK  
LOKOMOTIV  
TIDENDE



## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. NOVEMBER 1967 — 67. ÅRGANG

### 11

#### Indhold:

Revision af arbejdstidsreglerne	2
Tjenestemandskommissionens arbejds-resultater	4
Pensionister på højskole	5
Benguala-banen	6
Verdens længste svævebane	9
DB taber 10 mill. D-mark om dagen	10
T-baner og kontinuitet	12
Norsk Jernbaneforbund	14
Personalia	19
Damernes Dag	20

#### 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.

I overenskomstperioden 1965-67 var arbejdstiden fastsat til 44 timer for dagarbejde og til 42 timer for 2. og 3. skift ved holddrift pr. uge.

Ved mæglingsforslaget i foråret skete der ingen ændring i den ugentlige arbejdstid for 2. og 3. skift, men der gennemførtes en forhøjelse af de tillæg, der ydes for arbejde i holddrift på henholdsvis 30 og 40 øre pr. time i tiden kl. 17-22 og kl. 22-6.

Som bekendt vedtoges endvidere en arbejdstidsnedsættelse med gyldighed fra 1. juni 1968 på 1½ time pr. uge for dagarbejde, således at der på det private arbejdsmarked fra dette tidspunkt kun vil være en halv times forskel på dagarbejde og natarbejde, nemlig 42½ time og 42 timer pr. arbejdsuge.

Disse forhold har nu været behandlet i tjenestetidsudvalget, og man er blevet enige om, at natpengeintervallet bør være det samme for tjenestemænd som for overenskomstansatte, der følger det private arbejdsmarkeds bestemmelser, hvilket vil sige, at der fremtidig ydes natpenge efter den lave sats i tidsrummet kl. 17 til 22, og efter den høje sats fra kl. 22 til kl. 6.

Hermed rettes en skævhed, der ofte har medført berettiget kritik, og det kan betegnes som en forbedring for dem, der har tidlige aftenvagter (kl. 17 til 18), men da betalingen efter den høje sats også kommer til at følge privaterhvervet, og derfor rykkes fra kl. 21 til kl. 22, vil indtjeningen ved kontinuerlig drift stort set forblive uændret.

For kompensationsordningens vedkommende (2 timers frihed for hver fulde 44 timers ubekvem arbejdstid) har statstjenestemændenes centralorganisationer stillet forslag om, at denne ordning opretholdes også efter nedsættelse af den ugentlige arbejdstid til 42½ time pr. uge for dagarbejde.

Under drøftelserne i udvalget har det fra alle sider været erkendt, at ordningen har virket tilfredsstillende, og at en opretholdelse af bestemmelsen bl.a. ud fra tjenestetilrettelæggelsessynspunkter må anses for hensigtsmæssig, og da man yderligere har fremført, at statstjenestemændenes godtgørelse for ubekvem tjeneste set under ét næppe kan siges at være fuldt på højde med tilsvarende godtgørelser i det private erhverv, er det godkendt, at 44-timers reglen opretholdes også efter 1. juni 1968.

Men som konsekvens af udvidelse af natpengeperioden kl. 18-6 til kl. 17-6, vil opsparringstidsrummet, hvorefter der ydes 2 timers frihed for hver 44 timer også komme til at gælde for tidsrummet kl. 17-6, allerede med virkning fra 1. oktober i år.

Med begrundelse i mæglingsforslaget har statstjenestemændenes repræsentanter i udvalget endvidere stillet forslag om forhøjelse af godtgørelsen for tjeneste på lørdage og på søn- og helligdage, men det er vel knap nok, at resultatet her står mål med forventningerne. Det lykkedes at få satsen hævet til 2 kr. pr. time fra lørdag kl. 14 og for samtlige timer på søn- og helligdage. Dette beløb ydes sideløbende med natpengegodtgørelse inden for intervallet kl. 17–6.

En udvidelse af lørdags- og søndagsgodtgørelsen til også at omfatte tjeneste efter kl. 14 på grundlovsdag, juleaftens- og nytårsaftensdag blev drøftet, men da forslag herom vil kræve ændring af lønnings- og pensionslovens § 101, måtte forslaget henlægges som ikke gennemførligt på nuværende tidspunkt.

Dette kan for så vidt beklages, men da det var det eneste helt negative resultat af udvalgets arbejde, kommer vi til at tage dette til efterretning og håbe på bedre resultat næste gang – og at næste gang er nær forestående.

Den øvrige revision af satserne for særlige ydelser er i princippet godkendt af lønningsrådet. De nye satser, som har gyldighed fra 3. juli i år henholdsvis fra 1. oktober, fremgår af vedhæftede bilag.

Tilbage står spørgsmålet om månedsnormen efter 1. juni 1968. Her har udvalget principielt godkendt, at den almindelige tjenestetidsnedsættelse pr. 1. juni 1968, svarende til nedsættelsen af arbejdstiden fra 44 til 42½ time ugentlig, for statstjenestemændenes vedkommende skal ske på den smidigste og mest økonomiske måde for staten under hensyntagen til personalets ønsker.

Om disse to ting så kan forenes, bliver nok et spørgsmål om god vilje fra begge sider.

En arbejdstid på gennemsnitlig 7 timer og 5 minutter pr. dag kan aldrig blive ideel, derfor må vi nok sætte vore forhåbninger til en ikke for fjern fremtid, hvor 40 timers ugen med 2 ugentlige fridage bliver en realitet – også for statstjenestemænd.

#### Særlige ydelser:

Med gyldighed fra 3. juli 1967 ændres tallene således:

	3.–14. lkl	15.–20. lkl
Timepenge . . . . .	1,38	1,49
Fulde dagpenge . . . . .	26,00	28,00
Hertil nattillæg . . . . .	35,00	40,00
Tillæg 1.–4. dag samme sted . . . . .	9,85	12,50
Nedsatte dagpenge . . . . .	30,80	34,00
Heraf nattillæg . . . . .	11,80	14,00

Godtgørelse for udearbejde, jfr. § 98, stk. 10 . . . . .	4,25	4,25
Sejlpenge . . . . .	0,68	0,68
Kørepenge . . . . .	1,06	1,28

Fra 1. oktober 1967 ændres tallene igen (pristallets stigning):

	3.–14. lkl	15.–20. lkl
Timepenge . . . . .	1,42	1,53
Fulde dagpenge . . . . .	26,75	28,75
Hertil nattillæg . . . . .	35,90	41,00
Tillæg 1.–4. dag samme sted . . . . .	10,10	12,85
Nedsatte dagpenge . . . . .	31,75	35,00
Heraf nattillæg . . . . .	12,25	14,50
Godtgørelse for udearbejde, jfr. § 98, stk. 10 . . . . .	4,25	4,25
Sejlpenge . . . . .	0,70	0,70
Kørepenge . . . . .	1,09	1,31
Natpenge kl. 17–22 . . . . .	1,10	1,10
Natpenge kl. 22– 6 . . . . .	2,20	2,20
Søn- og helligdagsgodtgørelse samt lørdage 14–24 . . . . .	2,06	2,06

Med hensyn til efterbetaling af emolumenternes forhøjelse fra 3. juli 1967 kan det oplyses, at alle de dele, som behandles over EDB-anlæg, vil blive opgjort og udbetalt den enkelte. Man skal således ikke selv foretage efterberegning. Undtaget i det hele er time- og dagpenge. For disse posters vedkommende skal man selv foretage efterberegning og indsende opgørelsen til distriktet, som derefter vil foranledige et tilgodehavende udbetalt.

# Tjenestemandskommissionens arbejdsresultater

Muligt at vi får flere tjenestemandsløve....

## Man er begyndt at udarbejde dispositionerne

Det var med fuldt overlæg, at tjenestemandskommissionen af 22. november 1965 ikke blev kaldt en lønningskommission som ved tidligere revisioner af tjenestemandsløve, idet kommissionen kun i ringe omfang skulle beskæftige sig med lønmæssige spørgsmål.

Hovedopgaven var at tilpasse tjenestemændenes efterlønsvilkår i den kommende alderssikring efter vedtagelse af loven om fuld folkepension til alle fra 1970, og arbejdet startede med en opdeling af kommissionens arbejdsopgaver i 3 arbejdsudvalg: Efterløn, ansættelsesvilkår og andre problemer.

Udvalg 3 gik igang med overvejelser vedrørende en eventuel forlods løsning af særligt presserende lønproblemer, idet kommissoriet gav mulighed for at rette enkelte skævheder uden at lave egentlig lønningslovsrevision.

Det viste sig snart, at dette ikke lod sig gøre uden at afføde nye lønsvækheder, og resultatet blev, at kommissionens arbejdsopgaver blev ændret således, at et nyt løn- og klassificeringssystem blev den primære opgave – dog uden at kommissionen fik navneforandring.

Denne ændring fandt sted i maj 1966, og det var stadig økonomiministerens hensigt, at det skulle være en hurtigtarbejdende kommission, som skulle kunne afgive betænkning i løbet af et års tid – måske også ud fra en ønsketænkning om, at revision af tjenestemandsløven kunne ske på et vilkårligt valgt tidspunkt uden særlig bevilling på finansloven.

Det lykkedes også i meget nær tilknytning til kommissionens eet års fødselsdag at få godkendt en skitse, hvori hovedprincipperne for den kommende tjenestemandsløvgivning og et nyt lønsystem var udarbejdet.

På denne baggrund indkaldte økonomiministeriet materiale fra statens styrelser og centralorganisationerne til brug for en ny klassificering på grundlag af den hidtidige placering i de gældende lønningsklasser, men med opsplitting i flere grupper end hidtil.

Der lå vel heri et fortsat ønske om, at systemet kunne rettes, uden at den samlede lønudbetaling til tjenestemændene behøvede at blive væsentlig større. Idet der ikke var givet mulighed for opnormeringsforslag, men kun var påregnet opdeling i to, tre eller flere grupper indenfor de hidtidige lønningsklasser.

Nu nærmer vi os atter den 22. november, og denne gang skal vi have to lys på lagkagen. Det skal dog straks tilføjes, at den to-årige kommission har gjort så store fremskridt i den seneste tid, at et foreløbigt resultat på den primære opgave synes i sigte.

Hermed er kommissionens arbejdsopgaver ikke fuldført, idet det må forventes, at den skal arbejde videre med spørgsmålet om tilpasning af tjenestemændenes efterløn til den offentlige alderssikring, og dette arbejde er ikke blevet lettere efter forslaget om den kommende tillægspension, der må tages med i overvejelserne, når det gælder alderssikring.

Derfor kan det meget vel tænkes, at vi får flere tjenestemandsløve, måske opdelt for afsnittene om ansættelsesvilkår, forhandlingsregler og lønfastsættelse og for efterløns- og pensionsregler.

For de første afsnits vedkommende har kommissionens sekretærer udarbejdet udkast til en disposition for betænkningen, således at denne vil kunne skrives meget hurtigt, når der er opnået enighed om de enkelte punkter, herunder om lønklassesystemets opbygning og geografisk differentiering af lønningerne m.v.

Der foreligger også i arbejdsgruppen et første udkast til lovtæst, men heri er endnu en række uklare punkter og ikke-færdig-diskuterede problemer, som skal klares i arbejdsgruppen, før den samlede tjenestemandskommission skal beskæftige sig hermed, og det kan medføre, at både et andet og tredje eller måske fjerde udkast skal se dagens lys, før der kan tales om realiteter.

Derimod er der indtil dato ikke fremkommet rapport fra de embedsmænd, som har fået til opgave at bearbejde det fremkomne materiale vedrørende opsplitting og indplacering af stillingerne, men denne påregnes at være lige på trapperne.

Vi må derfor indstille os på, at der kan foreligge en betænkning og et lovforslag, som der skal tages stilling til indenfor de nærmeste måneder, og der vil blive satset stærkt på, at en kommende stærkt forenklet tjenestemandsløve skal have gyldighed fra den 1. april 1968.

Det væsentligste heri vil nok være, at tjenestemandssystemet bevares og tilpasses det øvrige samfund. Noget større løntilgodehavender har vi ikke ud fra en gennemsnitsberegning, derfor skal vi heller ikke vente store forbedringer på dette område.

Alligevel vil det koste noget at gennemføre den nye lov, hvis den da skal være i stand til at rette de værste skævheder, men det er et spørgsmål, som vi må vende tilbage til.

# Pensionister på deres egen højskole

For ikke så længe siden åbnede en ganske særlig skole oppe i det smukke Tisvilde i Nordsjælland. Eleverne var vel verdens ældste elevhold, idet af de 35 elever var den yngste 63 år og den ældste 90 år.

Undervisningen på skolen er tilrettelagt efter de mest moderne principper, men samtidig præget af hensynet til elevernes alder. Ind i undervisningsplanen indgår: Morgengymnastik, moderne madlavning, kunstforståelse, hobbyarbejde, litteratur, musik og sang o.m.a. Dertil kommer forskellige spændende islæt; f.eks. har hvert hold haft en fremtrædende pensionist på besøg, der har fortalt om sin hverdag, efter at den pågældende er ude af rampelyset.

Der sker en masse spændende ting, som de ungdommelige ældre nyder og deltager i med stor energi på pensionisthøjskolen. Eksempelvis er undervisningen i moderne madlavning meget populær, og gamle trænede husmødre og ensomme ældre herrer får masser af gode ideer til anvendelse, når man atter efter 12 indholdsrige og spændende dage drager hjem fra den nye åndelige og legemlige sundhedskilde, som pensionisthøjskolen vitterlig allerede kan karakteriseres som.

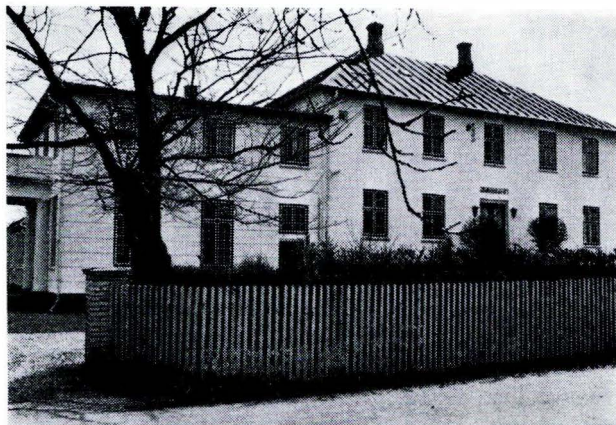
Skolen blev højtideligt indviet af statsminister Jens Otto Krag i september måned. Statsministeren gav samtidig skolen navnet Kaj Bundvad-Skolen – som en hyldest til den minister, der gennemførte loven om omsorg og pleje, uden hvilken skolen ikke havde set dagens lys.

Initiativet bag skolens oprettelse hidrører fra Ældre Klubbernes Samvirke, men deltagelse på skolen står åben for alle pensionister – uanset medlemsskab i klub eller ej – fra hele landet. Prisen for 12 dages ophold andrager 324 kr., dertil kommer udgifter til rejseudflugter og materiale til hobbyarbejder. Imidlertid kan langt de fleste pensionister få tilskud fra kommunen til et sådant rekreativt og inspirerende ophold, således at opholdet bliver betydeligt billigere og da kun koster ca. 150,- kr.

Indtegning til skolen foregår fra Ældre Klubbernes Samvirkes hovedkontor, Nørregade 20, 2. – 1165 København K.

Når Samvirket, der kun har to år på bagen, allerede har kunnet realisere en så omfattende opgave som at skabe en helt ny skole, skyldes det, at tanken herom har vakt så stor begejstring hos alle myndigheder, mange store virksomheder samt fra de faglige organisationer.

Denne begejstring er omsat i smukke bevillinger, som igen kan aflæses på værelsernes navne.



# Benguela-banen - en afrikansk livslinje

## Portugisisk-engelsk transport-samarbejde

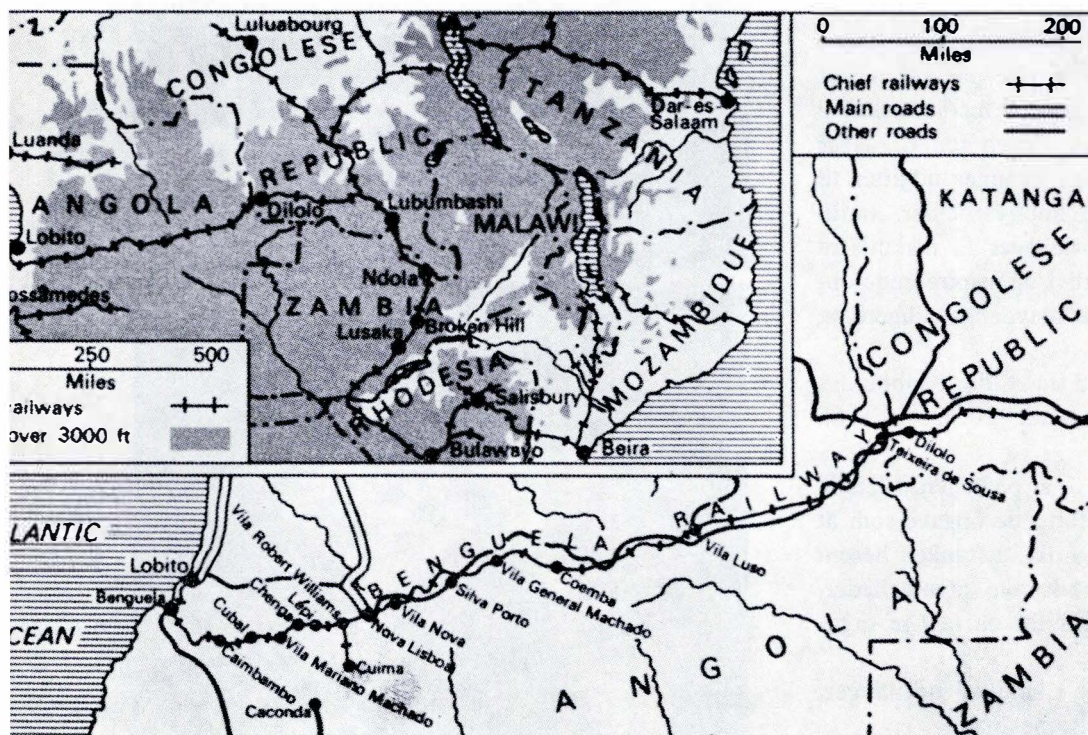
På den afrikanske vestkyst, i det portugisiske koloni-område Angola, ligger to forbundne byer, hvoraf den ene, *Benguela*, har eksisteret som bysamfund i nogle generationer, mens den anden, Lobito som by betragtet, kun er nogle årtier gammel. Sin ganske særlige betydning har denne unge havneby fået, efter at *Rhodesia* rev sig løs fra det engelske overherredømme og erklærede sig uafhængig: følgen af denne *unilateral declaration of independence*, som det hedder i diplomatsproget, var en art to-sidet blokadeaktion, der vendte op og ned på de centrale afrikanske transportforhold. Store mængder af de varer, der tidligere befordredes ad alternative ruter til de afrikanske kyster, går nu over Benguelas havneby Lobito. Langs de moderne kajer her, i en velbeskyttet bugt omgivet af sandstrande, ses malm-både, fra USA, Vesttyskland og Spanien, stykgods-carriers fra Liverpool, Lissabon, Oporto., store motorskibe fra japanske havne, nye container-førende fartøjer fra næsten alle verdenshjørner.

Lobito ville aldrig være blevet til noget, hvis den ikke var endestation for en af det sorte kontinents vigtigste livslinjer – Benguela-banen, der strækker sig som en nogenlunde lige streg gennem Angola til minedistrikterne i Syd-Katanga – ialt ca. 1700 kilometer.

Denne kæmpebane blev til, fordi en skotsk mineingeniør, *Robert Williams*, i slutningen af forrige århundrede opdagede de uhyre rige mineralforekomster i den kongolesiske provins Katanga – kobber, sølv, tin osv. Williams blev hurtigt klar over, at minefelterne ikke kunne udnyttes, medmindre der åbnedes muligheder for at føre malmen frem til en udskibningshavn på Afrikas øst- eller vestkyst. Han valgte Lobito som anlægsplads for en havn og som endepunkt for en jernbane. Da de første skinnelængder blev lagt i 1904, var Lobito et handelssted med syv europæiske og nogle snese afrikanske indbyggere. I dag har byen godt 50.000 borgere, hvoraf ca. 45.000 lever af havnen og jernbanen.

## Et kæmpeprojekt realiseret

Konstruktionen af en jernbane på 1700 kilometer, gennem næsten ubeboet højland og malariabefængte sumpegne, var et projekt af næsten uhyggelige proportioner, såvel teknisk som økonomisk. Der fandtes intet vand på højsletterne i det portugisiske Angola, der var ingen byer undervejs, kun enkelte samlinger af hytter langs den gamle slavemarchrute, som mange amerikanske negres forfædre måtte følge, før de blev ført over havet til den nye verden. Disciplineret arbejdskraft fandtes ikke, og teknikere måtte rekrutte-



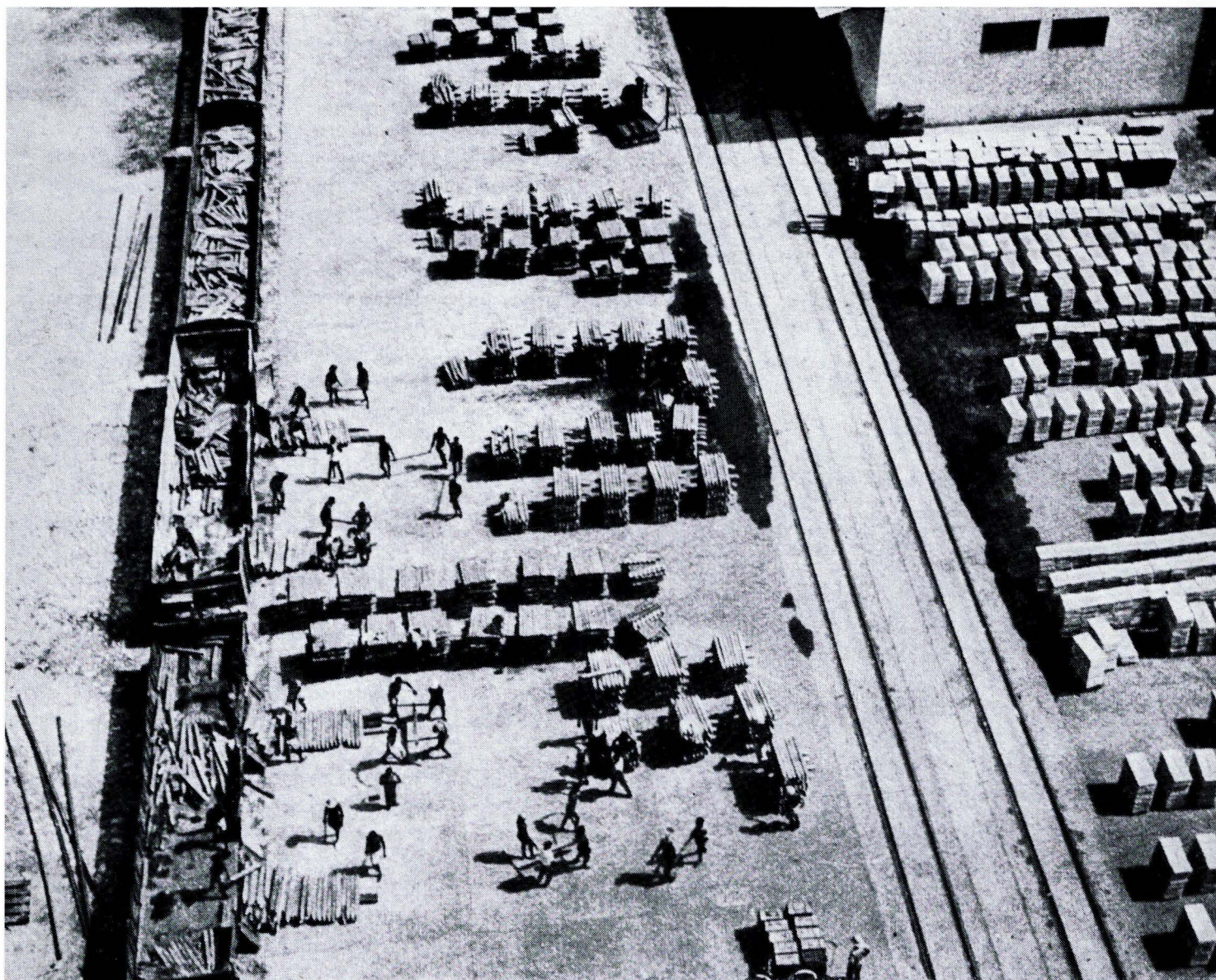
Engelsk kort over den 1700 km lange banestrækning. Banen ejes stadigvæk af et engelsk-portugisisk konsortium.

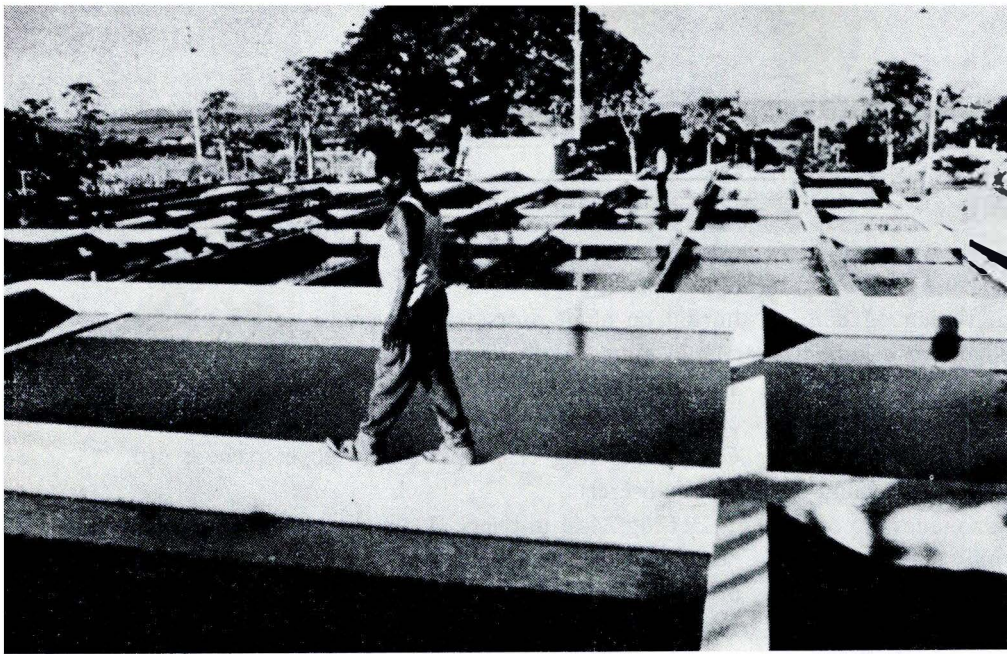
Næste side:  
Godsbanegården i Lobito.  
Til venstre aflæsses stænger af rå-kobber, til højre ses stabler af tin-barrer.

res fra Tyskland, Frankrig, England, Italien og den iberiske halvø. De næsten uoverstigelige vanskeligheder af teknisk natur var kun halvdelen af Robert Williams hovedpine – sikringen af kapital og koncessioner var den anden part af den stædige skottes besværligheder. Endeligt, efter talrige, top-hemmelige forhandlinger med den portugisiske regering, dannedes et portugisisk selskab, *Companhia do Caminho de Ferro de Benguela*, der fik en 99-årig kontrakt på at (bygge og) drive en jernbane fra Lobito til Katangas sydgrænse, en strækning på godt 1100 km. Selskabet skulle finansieres af *Tanganyika Concessions, Ltd.*, med Williams som administrerende direktør. Dette sidstnævnte selskab skaffede startkapitalen på 60.000.000 kr. og blev

hurtigt en af de største aktionærer i det så trist berømte mineselskab *Union Minière*, hvortil *Moishe Tshombe* knyttede sin skæbne. Tshombe sidder nu i et algjersk fængsel. *Union Minière* har republikken Congos regering eksproprieret. (Med et pænere ord: nationaliseret).

Det tog 24 år at bygge Benguela-banen i dens fulde længde, og den er stadigvæk kun eensporet. Hundreder af byer er opstået langs slavevejen, som sporlæggerne fulgte, og de fleste af disse byer var oprindeligt sektions-kvarterer for teknikerne. Banen ejes og drives fremdeles af det ovennævnte Tanganyika-kompagni, der indtil dato har investeret ialt ca. halvanden milliard kr. i foretagendet – herunder havneanlæggene





Øverst: Vandfiltreringsanlæg nær grænsen til Katanga.  
Stationsforstander ved banen.

Nederst: Ved et trædepot på linjen. Brændstoffet er Eucalyptus.



i Lobito. Selskabets nominelle hovedkontor ligger i Lissabon, men administrations- og driftscentrum er Lobito.

#### Træfyrede damplokomotiver

*The Benguela Railway* (der byggedes bl.a. af mere end 9000 negre fra Senegal og Guldkysten) er i dag en af de mest effektive og præcist drevne jernbaner i verden, og den arbejder udelukkende med træ-fyrede damplokomotiver, fremstillede i England. Banen ejer 105 af disse kæmpelokomotiver, konstrueret specielt til at klare stigningerne i Angola-højlandet. Selskabet ejer kolossale *eucalyptus*-plantager, anlagte med passende mellemrum. I disse skove, der leverer brænde til de store *Beyer-Garratt*-lokomotiver, arbejder over 3000 mand. På strategiske punkter langs banelinjen findes højmoderne pumpe- og vandfiltreringsanlæg til brug for damplokomotiverne.

Banens personale tilhører en intelligensklasse, som næppe nogen anden afrikansk stor-koncern har magen til. Lokomotivførerne og deres hjælpere uddannes på særlige skoler, som baneselskabet driver, og det rullende materiel såvel som hele stationsapparatet er af høj standard. Waggon'erne er moderne, velaffjedrede, køle-ventilerede. I spisevognene serveres en menu, som ingen renommeret parisisk restaurant behøver at skamme sig over: de fleste af kokkene er uddannede i Frankrig eller i andre europæiske lande.

I løbet af det sidste år er godstransporten fra Katanga (og Zambia) tredoblet, og kajanlæggene i Lobito udvides i et voldsomt tempo for at holde trit med godsmængden fra og til havnen. Banen har nu nået et punkt, hvor der enten må blive dobbeltsporet eller sige stop for ny tilgang af gods: 1.500.000 tons kan den klare pr. år, og i de tolv måneder fra maj 1966 til maj 1967 transporteredes mellem Lobito og Katanga nøjagtigt dette kvantum af *transported goods*.

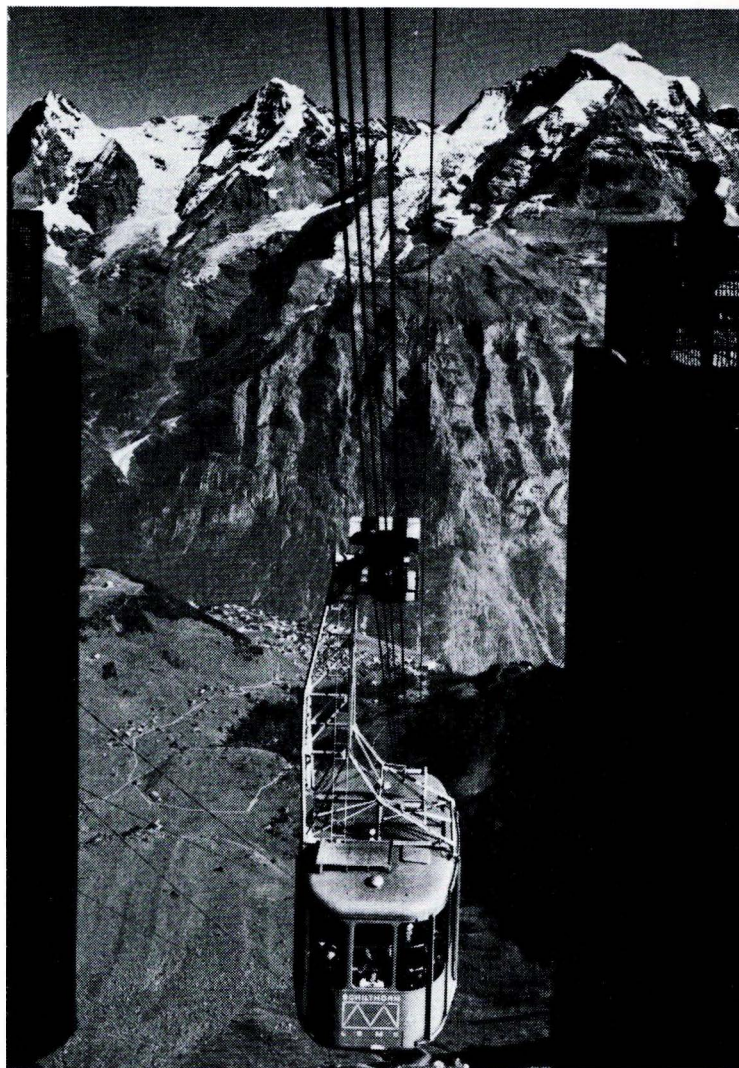
Viggo Jensen.



# Verdens længste svævebane

Den længste svævebane i verden er nu blevet åbnet i Berner Oberland i Schweiz. Den er ca. 7 kilometer lang og strækker sig fra Stechelberg ved Lauterbrunnen op til det næsten 3000-meter høje bjerg *Schiltorns* top. Her har håndværkere fra de lavt liggende byer ved bjergets fod i et par måneder arbejdet på at bygge en cirkelformet restaurant, der i løbet af en time drejer sig een gang om sin egen akse (som restauranten på *Cloos-tårnet* ved Frederikshavn, når den får sit apparatur i orden). Gæsterne på Schiltorn-restauranten vil, mens de spiser en langsom frokost, kunne få den fulde nydelse af en udsigt, der kaleidoskopisk viser dem et af de mest pragtfulde panoramaer i verden. Ved dalstationen Stechelberg, i nærheden af det berømte Trimmelbach-vandfald, er der foreløbigt indrettet en parkeringsplads til 1000 biler.

Man kunne, da talen nu er om Schweiz og dets vidunderlighed, tilføje, at de schweiziske forbundsbaner i de sidste femten år har haft Europas bedst fungerende *cykelservice*, der har vist sig at blive mere og mere populær (trods den kendsgerning, at vi alle er mere og mere befængte med biler). Arrangementet består i, at banernes passagerer på alle SBB-stationer kan leje meget velholdte cykler, med højt og lavt gear. Cyklerne kan anvendes i omegnen af den station, hvor man lejer dem og leverer dem tilbage igen – eller de kan afleveres på en hvilken som helst anden SBB-station. Denne cykel-service benyttes efterhånden i stor udstrækning af handelsrejsende, feriegæster og til tider endog af hele rejseselskaber, såvel schweiziske som udenlandske.



Øverst: Stationen Bing. I baggrunden ses de berømte alpetinder *Eiger*, *Mönch* og *Jungfrau*.

Nederst: Stationen Bing.

# De tyske forbundsbaner taber 10 mill. D-mark om dagen

## Den nye trafikminister

### har forelagt en opsigsvækkende saneringsplan mod det vesttyske trafikkaos

Den vesttyske forbundsdag har i nogle uger behandlet en ny trafikplan, beskrevet i et dokument på 184 sider og udarbejdet af *Kiesinger*-regeringens trafikminister, den 46-årige tidligere fagforeningsleder *Georg Leber*, der efter sidste valg i forbundsrepublikken afløste dr. ing. *Hans Christoph Seebohm* som minister og øverste koordinator for al offentlig vesttysk trafik. Som hjælpere under arbejdet med udformningen af den nye plan har ministeren haft en stab på 90 embedsmænd, teknikere og færdselseksperter samt et særligt team af nationaløkonomer.

Planen er opsigsvækkende. Den har allerede været stærkt omtalt i den vesttyske presse, og en kompakt modstand mod dens gennemførelse er i færd med at forme sig. Imidlertid har regeringschefen, forbundskansler *Kurt Georg Kiesinger* (CDU) klart ladet forstå, at han vil støtte socialdemokraten *Georg Lebers* klart definerede projekt til afhjælpning af det transport- og trafikkaos, som *Lebers* forgænger *Seebohm* efterlod sig, såvel på motorveje som på jernbaner.

Dette kaos kan bedst belyses ved hjælp af nogle tal, der anføres i *Leber*-planens introduktionskapitler:

Vesttyskland er det europæiske land, der har den største trafikthed og de fleste færdselsulykker. På et forholdsvis kort vejnet kører for tiden 10,5 mill. personbiler og 891.000 lastvogne, heraf ca. 101.800 i fjerntrafik. 24.800 fjernlastvogne (de fleste med anhænger) tilhører private vognmandsfirmaer, og ca. 77.000 af disse svære lastvognstog på gummihjul ejes af industriforetagender, der med egne køretøjer transporterer deres produkter over hundredvis af kilometer fra fabrikken til forhandlerne. Over hver tysk vejkilometer jager årligt i gennemsnit ca. 400.000 privatbiler. Det tilsvarende tal er for Frankrigs vedkommende kun 105.000, for Italien 200.000, for England 334.000. I 1965 dræbtes ved trafikulykker på de vesttyske autobaner og andre veje ca. 15.700 mennesker – i 1966 var antallet af trafikdræbte i forbundsrepublikken steget til 16.800. Ca. en halv mill. personer blev kvæstede, og de materielle skader androg ca. 6,7 milliarder D-mark.

Men ikke alene udrydder færdselsdøden hvert år et antal mennesker, der svarer til den hele befolkning i en mindre tysk provinsby. Den drønende og uhyggeligt voksende person- og lastbiltrafik på de tyske veje »har også bragt de vesttyske forbundsbaner til gravens rand«. (Citat fra ugebladet »Der Spiegel«).

## 70.000 ledige godsvogne

Det største og mest urentable foretagende i forbundsrepublikken registrerer *hver time* et driftstab på ca. 400.000 D-mark. Det hænder ikke sjældent, at indtil 70.000 godsvogne står ubenyttede på overbelagte side-linjer og hvilespor. Ca. 2000 fastlønnede banearbejdere og teknikere beskæftiges udelukkende med triste vedligelsesaktioner, for at redde denne stillestående vognpark fra at ruste ihjel. Dette groteske forhold har alene siden 1961 kostet de tyske skatteydere ca. 10 milliarder D-mark.

Og nu er den dynamiske fagforeningschef (uddannet murer) *Georg Leber* trådt an til et gennemgribende reformationsforsøg. Han har, med luthersk mod og målbevidsthed, slået sine hårde theser op på kirkedøren: Enkeltheder af hans plan:

1. Fjerntransport-foretagender skal beskattes skarpere end hidtil. Private vognmandsfirmaer skal fremtidigt betale en Pfennig pr. ton-kilometer (gælder også for udenlandske lastbiler, der benytter tyske landeveje og autobaner). Fjernlastvogne, der tilhører fabrikker eller handelsvirksomheder og benyttes til befordring af egne varer, beskattes med tre-fem Pfennig pr. ton-kilometer.
2. Der indføres vejbefordringsforbud for ialt ca. 31 mill. tons masse-gods, der fra 1. juli 1970 kun må befordres med forbundsbanerne.
3. Lastbilernes motorkraft skal sættes op fra den nugældende mindstegrænse på 6 hk pr. ton totalvægt til en mindstegrænse på 8 hk pr. ton, således at man undgår sneglehastigheder på alle strækninger med stigning.
4. Et lastbiltog (hovedvogn med anhænger) må fremtidigt ikke have større længde end 14 meter, og ny transportlicens vil principielt kun blive givet til kørsel med lastvogne på under 10 tons lastkapacitet – helst til 6-tons og 4-tons.

I en samtale med to redaktører fra »Der Spiegel« (gengivet i bladets nummer for 2. oktober) lægger den tyske trafikminister ikke skjul på, at hans plan ikke alene har sigte mod en bedring af den katastrofale trafiksituation på de vesttyske autobaner, men også er lagt an på at rette forbundsbanernes elendige økonomi op: Banerne har for øjeblikket et dagligt driftstab på ialt 10 mill. D-mark. Sidste år måtte forbundsregeringen stille 2,8 milliarder D-mark til rådighed for banerne. Ved indførelsen af et transportforbud (pr. lastvogn) for ca. 31 mill. tons mængdegods (træ, grus, kiesel, kul, koks osv.) vil forbundsbanernes



Trafikminister Georg Leber, tidligere forretningsfører for de tyske bygningsarbejderes fagforbund.

godsvognspark kunne udnyttes langt bedre, samtidigt med, at trafiksituationen på vejene forbedres. Det er også minister Lebers hensigt at forbyde transport af nye biler til forhandler via de noksom bekendte slangevogne, der befarer autobanerne, læsset med biler i to etager:

– Disse uæstetiske transportuhyrer bør ikke belaste vejene, med deres langsomme tempo og ubestridelige farliggørelse af trafikken. De nye personbiler kan nøjagtigt lige så godt transporteres pr. jernbane. Folkevognsfabrikkerne lader hele sin produktion befordre med jernbane-lastvogne. (Citat).

#### Danske vognmænd rammes også

En af Spiegel-journalisterne spurgte ministeren:

– Hvordan forholder det sig nu med lastbilerne fra Fællesmarkedslandene og det øvrige udland – man lægger en bremse på de tyske transportforetagender – skal også vognmænd og lastbil-ejende virksomheder

fra f.eks. Danmark, Holland og Belgien underkaste sig Deres forbudsdekret og Deres krav om tons-kilometer-beskatning?

– *Selvfølgeligt skal de det* – svarede ministeren – det ville være diskriminerende for de tyske foretagender, hvis man lod udenlandske transportører gå fri af de nye bestemmelser.

Man ved, at ledelsen af de tyske forbundsbaner for årene 1968–1970 har opstillet en finansplan, der forudser en årlig udgift til nyanlæg, anskaffelser, rationalisering i denne og hin henseende og til pensionering, på ialt 2,55 milliarder D-mark. En sådan kæmpesum anses påkrævet for at sætte banerne i stand til at trække nye kunder til gennem modernisering af det rullende materiel, nye banegårdsanlæg for gods og passagerer osv. Det synes at være baneledelsens hensigt at nedbringe antallet af personer beskæftigede ved banerne med ca. 80.000, i en langsom proces via pensionering, og hvis man kan regne med, at dagbladet »Die Welt« er rigtigt underrettet (i sin udgave for 1. oktober) vil forbundsbanerne få bemyndigelse til årligt at optage (på det almindelige inden- og udenlandske lånemarked) et årligt lån på 500 mill. D-mark.

Vil de tyske forbundsbaner være i stand til at mestre transporten af de 31 mill. tons masse gods, der fra og med juli 1970 tvinges over fra vejene til skinnerne?

Hertil siger trafikminister Leber i et af de talrige interviews, han har underkastet sig, siden indholdet i hans reformplan blev røbet:

– Fremtidens jernbane vil være et foretagende, der orienterer sig bedriftsmæssig efter moderne forretningsprincipper – nu er f.eks. stor-*containere* for fjernforsendelser i anmarch, og man er i færd med at bygge godsvogne, der tager også store lastbiler ombord til banetransport over lange afstande. 24 pct. af det samlede vesttyske skinnenet (ialt 7240 km) er elektrificeret. I mit projekt er indbefattet et investeringsbudget på 12,5 milliarder D-mark ialt for de næste fem år, i form af lån og bevillinger, og *mange penge* vil blive brugt bl.a. til omlægning af godsbanegårde, anlæg af tilkørselsveje til disse banegårde, helt moderne *container*-lademateriel plus mange andre nye sager.

Den engelske transportminister *Barbara Castle* har også, som sin vesttyske kollega Georg Leber, udarbejdet en totalplan til vitalisering af det britiske transportsystem. Hun har i højere grad end Georg Leber taget sigte på en gensidig harmoniseringsproces, der knytter veje og skinner sammen i et fælles fremstød for transportrationalisering. Herom i en senere artikel.

*Viggo Jensen.*

# T-baner og kontinuitet

2

Nu er de vigtigste kontrakter underskrevet med entreprenørerne, der skal forlænge Victoria linjen til Brixton, Londons første undervandstunnel i 40 år. Linjen bores fra Victoria banegården 5,6 km mod syd, under Themsen, får to mellemstationer – Vauxhall og Stockwell – og endestation i bydelen Brixton.

## 2 nyheder

Når hele Victoria linjen er færdig, vil elektroførerne køre fra Brixton til Victoria på 8 kvikke minutter i automatiske tog med 2 minutters mellemrum.

Oxford Circus stationen, målet for mange til West Ends butikmylder, vil kunne nås på 12 minutter. Turen til King's Cross, hvor syv brede og tæt trafikerede gader mødes, vil kun tage 17 minutter.

Stationerne Vauxhall og Brixton er ny på t-banekortet. London Transport regner med, at disse to samt Stockwell, som allerede nu betjenes af Nord linjen, tilsammen vil blive benyttet af ca. 18 millioner rejsende det første år.

## 3 fordele

Udvidelsen vil lette det voldsomme trafikpres på de eksisterende forbindelsesveje over floden, både gader og jernbaner, der har nogle af byens mest berygtede »flaskehalse«. Dens tre hovedfordele:

På Stockwell vil rejsende fra syd kunne skifte behageligt på ét og samme plan til Victoria, Green Park eller Oxford Circus – det vil lette myldretidstrængsel på visse dele af Bakerloo og Nord linjerne.

Forlængelsen vil bringe færre skifte-rejsende til Waterloo, fordi den giver rejsende fra syd mulighed for at skifte til t-banen på Vauxhall i stedet for på Waterloo.

Bilister får p-mulighed i Brixton, så de kan køre direkte, hurtigt og behageligt med t-banen til Victoria eller til West End. Derved lettes trafikken på gaderne fra det indre sydlige London over broerne.

Brixton selv er på vej mod en ny æra som forretningskvarter. Store kommunale butik-, kontor- og gadeudviklingsplaner er klar og får øget værdi med den ny t-bane.

Vauxhall, Stockwell og Brixton bliver typisk moderne t-banestationer.

Vauxhall bygges under et areal, man vil omdanne til gadeudfletning. Den får underjordisk billethal, hvorfra escalatorer »bærer« de rejsende ned til perronerne. Her bliver skiftemulighed til sydgående linjer.

Stockwells nuværende billethal i gadehøjde udvides og får en ekstra escalator. Ny placering af perronerne vil gøre det muligt at skifte imellem Victoria og Nord linjernes nord- eller sydgående tog uden, som antydnet oven for, at de rejsende behøver at skifte etage.

Brixton får underjordisk billethal med indgange fra fortovet. 3 escalatorer vil forbinde hallen med perronerne i dybet.

## 4 entreprenører

Borearbejdet til den ny dobbelttunnel fra Victoria begynder i ca. 18 meters dybde.

På den anden side floden, sydsiden, kommer tunnelen til at ligge 12–15 meter under gaderne.

Sportunnelernes loft under floden vil være 6 meter under flodlejets bund. Arbejdere, som sandsynligvis vil komme til at arbejde i komprimeret luft, vil håndbore tunnelerne under floden.

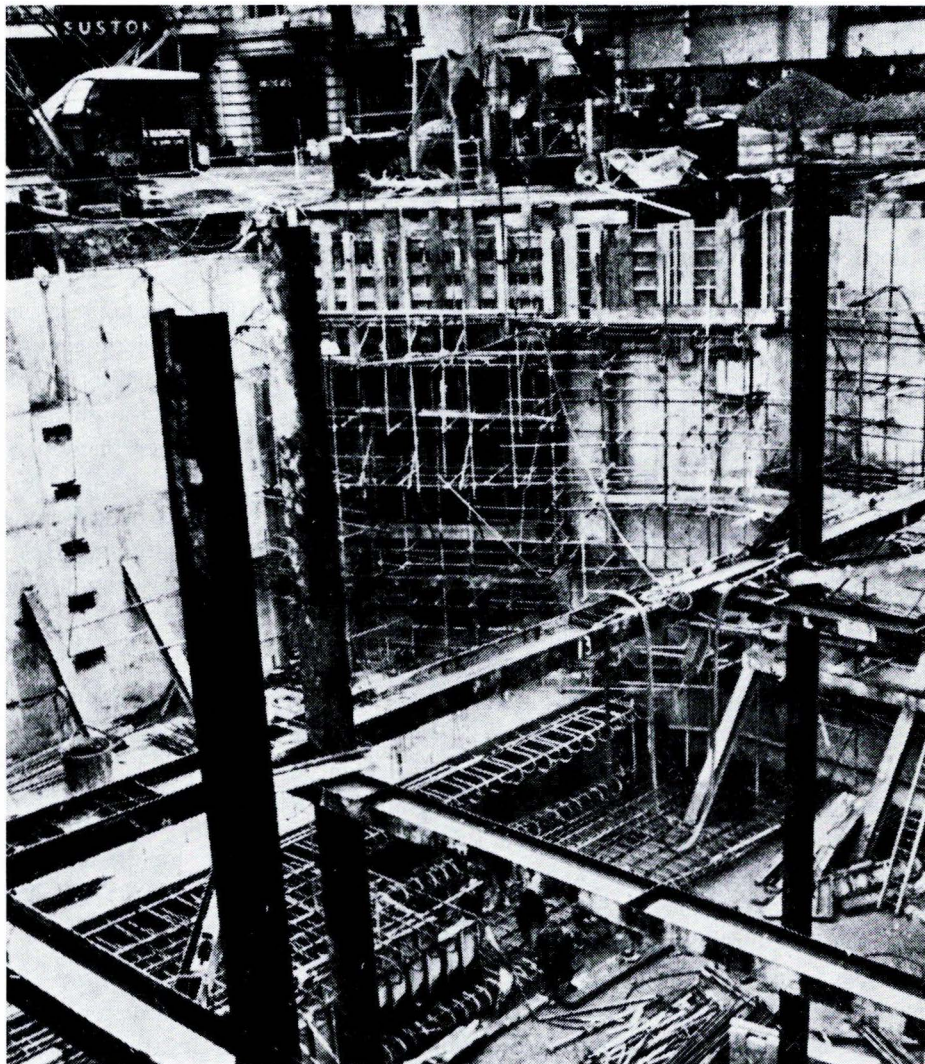
Nogle af de boremaskiner, der har været brugt til at udgrave Victoria linjens tunneler, vil blive sat i arbejde på såvel den ny dobbelttunnel som de nævnte stationers hvælvinger.

Tunnelvægge beklædes med buede beton- eller støbejernssegmenter, afhængig af jordbundens karakter.

Entreprenørarbejdet på de første afsnit af dobbelttunnelerne fra Victoria til Themsen og videre under floden til Vauxhall til et punkt imellem Stockwell og Brixton udføres af firmaerne Balfour Beatty & Co. Ltd. og A. Waddington & Son Ltd. Det kommer til at koste ca. £ 3 millioner (ca. kr. 60 millioner).

Balfour Beatty & Co. Ltd. har siden maj – med Transportministerens billigelse – udført forberedende arbejde i den sydlige ende af Vauxhall Bridge Road, så man straks har kunnet gå i gang med borearbejdet. Fra en arbejdsplads ved Vauxhall Bridge Road graves nu en 23 meter dyb skakt, boremaskiner samles på bunden af skakten, hvorefter der først bores mod nord, så arbejderne på den ny t-bane møder arbejderne fra Victoria linjen et nøje beregnet sted under jorden ved Gillingham Street, Victoria. Bagefter borer man i sydlig retning under floden til Vauxhall.

Firmaer, der fremstillede tunnelvægsegmenter til Victoria linjen, har i kraft af Transportministerens positive holdning til t-banepleanerne tidligere på året fortsat produktionen og derved sikret kontinuitet i arbejdet. LT placerede ordrer til en værdi af over £ 700,000 (ca. kr. 14 millioner) for støbejerns- og betonsegmenter. Firma Stanton & Staveley Ltd. skal



*Typisk billede af en t-bane under bygning, når »huller i jorden« ikke kan undgås. Det er udgravningen til Euston t-banestation på Victorialinjen, som nu forlænges 5,6 km mod syd til Brixton.*

levere for over £ 400,000 (ca. kr. 8 millioner) støbejernsbeklædninger og firma Kinnear Moodie (Concrete) Ltd. fabrikkerer for næsten £ 300,000 (ca. kr. 6 millioner) betonsegmenter.

Hele udvidelsen kommer til at koste ca. £ 16 millioner (ca. kr. 320 millioner), iberegnet rullende materiel.

### 5 år

Tilbud på bygning af tredje og sidste afsnit, strækningen Stockwell – Brixton, er ved at blive indhentet. Udbydelse af arbejdet på stationerne begynder til næste år.

Hvem er den Transportminister, som åbenbart før Brixtonprojektet var officielt godkendt gav LT tilladelse til at købe tunnelvægge til den ny bane og til at lade et firma begynde udgravningsarbejdet ved Vauxhall Bridge Road?

Hendes navn er fru Barbara Castle, for den engelske Transportminister siden december 1965 er en dame, 56 år den 10. oktober.

Hendes sans for t-baner og navnlig for kontinuitet bevirkede, at nogle af de specialisthold af teknikere og arbejdere, som blev samlet for at bygge og indrette Victoria linjens hovedstrækning, fra Walthamstow til Victoria banegården, kunne blive ved arbejdet.

Opløsning af disse arbejdshold ville være upraktisk og kostbar, gjorde LT ministeren opmærksom på i god tid – ikke mindst fordi en forlængelse af linjen til Brixton ville være påkrævet om ganske få år.

Nu har Barbara Castle kunnet give »grønt lys« for udvidelsen – flere måneder efter arbejdet så småt begyndte. Når Transportministeren selv kapper formaliteter, kan LT sagtens håbe at åbne Brixton linjen om 5 år. Og det håber man faktisk.

# Norsk Jernbaneforbund

1892 – 20. november – 1967

Af Egil Halvorsen

Den 20. november i år feirer Norsk Jernbaneforbund sitt 75 års jubileum. Forbundet er det eldste av jernbaneforbundene i Norden.

## Forløperne

Den første jernbane i Norge ble åpnet for trafikk 1. september 1854. Allerede under anlegget av Hovedbanen i 1851 fikk en det første tilløp til organisasjon. Det var ingen fagorganisasjon, men en sykekasse som ble opprettet for anleggspersonalet. Dette skjedde 8. august 1851. Det første spadestikk ble gjort, og det viste seg som alltid at det gror etter et spadestikk, når jorden ligger til rette for den sed som blir sådd. Denne sykekassen som nå ble opprettet, dannet mønster for den videre utbygging av jernbanepersonalets sykekasser i de forskjellige distrikter. Ved hundreårsjubileet for sykekassen i 1951 uttalte daværende sosialminister Aaslaug Aasland blant annet: »For de sosiale trygders vedkommende tror jeg vi har lov til å si at grunnlaget til det omfattende trygdesystem vi har i dag, ble lagt gjennom jernbanens sykekasse.«

I 1860-åra møter vi det første foreningslivet blant personalet. En kan si det begynte med sang og musikk. Jernbanefolkene har alltid vært glad i begge deler. Det sies at det kommer av klangen og tonene fra skinnestrengene.

I 1866 ble Jernbanens Sangforening stiftet. Innen foreningen dannet det seg en kjerne som mente at man burde stifte en forening som også kunne ta opp til drøfting de dagsaktuelle saker og problemer som personalet hadde å stri med i sitt daglige arbeid.

Tanken om å stifte en slik forening grep om seg, og den 20. november 1869 ble Jernbanens Forening stiftet. Men den var ingen fagforening. Likevel kom denne forening til å spille en stor rolle ved stiftelsen av Norsk Jernbaneforbund i 1892. En kan trygt slå fast at Jernbanens Forening var forløperen til starten av Jernbaneforbundet i 1892.

## De første fagforeninger

Blant jernbanefunksjonærene ble den første fagforening stiftet 6. oktober 1887 blant verstedspersonalet i Drammen. Forøvrig ble det stiftet en rekke foreninger blant personalet i slutten av 1880-årene, men det var ikke rene fagforeninger. –

Jernbanens Forening satte i mai måned 1892 ned en komité som fikk i oppdrag å utstede innbydelse til stiftelse av forbundet, utarbeide forslag til lover m.v.

Den 9. oktober s.å. sendte komiteen innbydelse til dannelse av De norske Jernbaneforeningers forbund.

I innbydelsen heter det bl.a. om forbundets formål: »Å samle de forskjellige jernbaneforeninger i Norge under eet, således at de samtidig må ha sin fulle frihet og sitt eget, selvstendige styre, trer fram som et ledd i en stor organisasjon med den styrke som en sådan gir – om det mål håper de fleste å enes . . .«

## Forbundet stiftes

Konstituerende møte til stiftelse av forbundet ble holdt 20. november. Legg merke til parallellen – Jernbanens Forening, stiftet 20. november 1869.



Ved 75 års jubilæet har forbundet følgende tillidsmænd, fra venstre:  
Olav Habberstad, sekretær  
Sverre Kortvedt, sekretær  
Egil Halvorsen, næstformand og redaktør  
Emil Edvardsen, formand  
Sigurd Kvilekval, sekretær  
Odd Wessel Larsen, hovedkasserer

1252 medlemmer fordelt i 11 foreninger var med ved stiftelsen av forbundet. Som første formann ble valgt stasjonsmester P. J. Petersen. Medlemstallet i forbundet og antall foreninger fordeler seg slik gjennom 75 år:

År	Antall foreninger	Antall medlemmer
1892	11	1252
1912	42	3700
1932	63	7161
1951	105	21452
1954	119	22787
1961	127	20013
1967	125	18150 <sup>*)</sup>
	Hertil kommer	9100 pensjonister.

\*) Nedgangen i medlemstallet skyldes rasjonaliseringsarbeidet ved NSB.

Nær 100 pct. er organisert innen forbundets organisasjonsområde.

#### *Glimt av saker gjennom 75 år*

I 75 år har forbundet arbeidet med utallig mange og store saker. Vi nevner lønnsaker for fast ansatt og ekstra personale, pensjonssaker, feriepørsmål, ukentlig hviledag, overtidsarbeid, arbeidstidsbestemmelsene, uniformssaker, frakt- og fribillettpørsmål, 8 timersdagen, dietsaken, boligsaken m.v. På alle interessefelter for personalet har forbundet hatt saker under behandling.

Før 1933 hadde tjenestemennene ikke anerkjent forhandlingsrett. Loven om forhandlingsrett ble vedtatt av Stortinget i 1933. Før denne tid hadde forbundet måttet gjøre henvendelser »i all ærbødighet« når man skulle fremme saker for personalet.

Forhandlingsloven av 1933 er fra 1958 avløst av Tjenestetvistloven. – I jubileumsåret er feriehuset Rapham åpnet. Dette eies av Hovedstyret for NSB, Jernbaneforbundet og Lokomotivmannsforbundet.

#### *Personarepresentasjon*

Jernbanepersonalet har fra 1920 vært representert i Hovedstyret for Norges Statsbaner. Fra 1947 er denne representasjonsretten utvidet til 2 representanter.

Representasjonsrett i distriktskollegiene og Statsbanenes Personal- og Pensjonsnemnd (hvor bl.a. ansettelse finner sted) fikk man henholdsvis fra 1936 og 1938. –

I 1947 ble det inngått avtale om å opprette driftsutvalg – senere samarbeidsutvalg – ved NSB.

Forbundet har fra første stund vært aktivt med i

utvalgsarbeidet såvel i Hovedutvalget som i distriktsutvalgene.

#### *Første statstjenestemannsforbund som vedtok å tilmelde seg Landsorganisasjonen i Norge*

Jernbaneforbundet var det første statstjenestemannsforbund som vedtok å tilmelde seg Landsorganisasjonen i Norge. Landsmøtet i 1918 fattet vedtak om dette. Etter uravstemning blant medlemmene – som med stort flertall godkjente tilmelding til LO – ble forbundet tilsluttet LO fra 1. april 1919. – Fra samme år er Jernbaneforbundet tilmeldt ITF.

Forbundet var representert ved starten av Nordiske Jernbanemenns Union i Gøteborg i 1918.

#### *Fagbladet »Jernbanemanden«*

Som nevnt innledningsvis, så den første avis for jernbanefunksjonærene dagens lys i 1887. »Jernbanenavisen« ble av forbundet brukt som meddelelsesorgan helt til 1910. Ved siden av denne avis kom det også senere en rekke andre etatsblader.

På Hønefoss-landsmøtet i 1910 besluttet forbundet å gi ut sitt eget organ »Jernbanemanden«. Det første nummer kom ut 1. januar 1911. »Jernbanemanden« utkommer med 20 nummer pr. år og trykkes i et opplag på 26 500 eksemplarer.

#### *1940–45*

Fram til 1940 hadde forbundet arbeidet seg sikkert framover. Men da krigen kom til Norge, ble organisasjonsarbeidet etterhvert lagt ned. Det illegale forbundsstyre var imidlertid i virksomhet og holdt kontakten ved like med tillitsmennene og medlemmene utover landet.

Fra 8. mai 1945 tok en fatt på reorganisering av forbundet. De tapte skanser skulle utbygges. Det gikk i hurtig tempo. Landsmøtet i november 1945 la opp retningslinjene for arbeidet i åra framover og som ny formann i forbundet ble valgt Marius Trana. Han innehadde vervet til 30. juni 1963, da Emil Edvardsen rykket inn som formann etter landsmøtets vedtak i 1962.

#### *Sterkt forbund*

Da forbundet ble stiftet for 75 år siden, var det svakt såvel organisasjonsmessig som økonomisk. Jernbaneforbundet er i dag en sterk organisasjon og dets medlemmer gjør seg sterkt gjeldende såvel i det politiske som faglige arbeid.

# Der sker noget i forsikringsagenturforeningen

## 6 Ny og billigere forsikring

Som det tidligere har været meddelt her i bladet er den bestand af uheldsforsikringer, som er tegnet i Uheldsforsikringsforeningen pr. 1. oktober 1967 overført til Den gensidige Forsikringsforening for Tjenestemænd ved Statsbanerne, som efter denne dato hæfter for fremtidige skader i overensstemmelse med de hidtidige forsikringsbetingelser i Uheldsforsikringsforeningen.

Samtidig påbegyndes tegningen af en *ny, billigere og mere omfattende ulykkesforsikring*, gennem Forsikringsagenturforeningen, hvis stedlige tillidsmand er parat til at yde fornøden vejledning herom, såvel som om et par andre forsikringsnyheder. Det efterfølgende må derfor kun betragtes som en kortfattet orientering om hovedlinierne.

## Ulykkesforsikring

Præmien for døds- og invaliditetserstatning bliver fremtidig den samme, nemlig svarende til den hidtidige dødsfalds-præmie, hvilket er en væsentlig nedsættelse af invaliditetspræmien. Samtidig ophæves begrænsningen i størrelsen af forsikringssummerne i disse to grupper.

Præmien for dagpengeerstatning ændres ikke, men til gengæld dækker den nye forsikring dagpenge i indtil 365 dage mod hidtil 180 dage. Den maksimale dagpengeerstatning er fortsat 10 kr.

## Hustruforsikring

Som noget nyt indføres dernæst en

### a) *Hustruforsikring*

for død og invaliditet med en årlig præmie på 30 øre pr. 1000 kr. forsikringssum, beregnet af de samme summer som ægtemanden tegner sig for. Præmien er den samme uanset om hustruen er hjemmegående eller har selvstændigt erhverv og uanset arten af et sådant erhverv. Derimod kan dagpengeforsikring for hustruen ikke tegnes i foreningen.

Endvidere kan man udvide sin ulykkesforsikring med en

## Børneforsikring

### b) *Børneforsikring*

og i så fald er ægtefællernes børn og adoptivbørn (under 18 år) – nuværende såvel som fremtidige – hver forsikret med en forsikringssum på kr. 50.000 ved 100 pct.s invaliditet som følge af: 1. *Ulykkestilfælde*, 2. *Blindhed* uanset årsag, 3. *Børnelammelse* og 4. *Epidemisk meningitis*.

Præmien for denne børneforsikring er fast 30 kr. om året (2,50 kr. pr. måned) uanset antallet af børn.

## Pensionister

Den nye ulykkesforsikring ophører ikke automatisk ved overgang til pensionisternes rækker (bortset fra eventuel dagpengeforsikring), sådan som det hidtil har været tilfældet. Døds- og invaliditetsforsikringen fortsætter indtil det fyldte 70. år, hvorefter forsikringssummen aftrappes efter nærmere fastsatte regler, uden dog helt at ophøre. Ved at bevare præmien sikrer man sig altså en dækning i alderdommen, selv om risikoen for ulykker er højere i en fremskreden alder.

Nuværende såvel som kommende pensionister vil kunne få nærmere oplysninger hos den stedlige tillidsmand.



## Præmienedsættelse samtidig med for- bedring af forsikringerne

Når det har kunnet lade sig gøre at nedsætte de hidtidige præmier og forbedre forsikringerne på forskellig måde – således som det er kort beskrevet ovenfor – skyldes det, at der ved den fælles administration er opnået væsentlige besparelser, som selvsagt skal komme medlemmerne til gode.

Dette har foreningen gerne villet markere direkte ved at meddele:

*Alle medlemmer i Uheldsforsikringsforeningen,*  
som har tegnet uheldsforsikring før *1. oktober 1967*, får fra dette tidspunkt *forbedret den løbende forsikring*, idet

- 1) de på policerne anførte forsikringssummer for død og invaliditet forhøjes med *25 pct.* og
- 2) eventuel dagpengeforsikring fremtidig – d.v.s. for ulykker indtruffet efter *1. oktober 1967* – dækker i indtil *365* dage i stedet for *180*.

Begge disse forbedringer er altså både gratis og gældende uden at man behøver at foretage sig noget.

Såfremt man herudover ønsker større summer – hvad de nye præmier i varierende grad kan berettige til – eller hvis man ønsker *Hustruforsikring* og/eller *Børneforsikring*, eller iøvrigt ønsker nærmere oplysninger, bedes man rette henvendelse til nærmeste tillidsmand.

## Grundejer- forsikring

Fra *1. oktober 1967* forbedres desuden  
*Grundejerforsikring*

og den dermed beslægtede husbukke- og svampeskadeforsikring, idet der på disse brancher indføres *Fuld- og Nyværdiforsikring*, d.v.s. en forsikring som hele tiden dækker i takt med prisudviklingen. Samtidig indføres en mere forenklet præmietarif for disse forsikringer (beregnet efter det bebyggede areal i m<sup>2</sup>), ligesom forsikringsbetingelserne forbedres på flere punkter.

## Glasforsikring

Endelig kommer – som noget nyt i Forsikringsagenturforeningen –  
*Glasforsikring*

med en præmieberegning, der er ganske enkel, hvad enten man bor i parcelhus eller i en udlejningslejlighed.

Tillidsmanden kan fortælle nærmere herom.

## Alle jernbanemænd bør dække sig ind her

Hermed har Forsikringsagenturforeningen fået mulighed for at alle danske jernbanemænd kan få dækket ethvert rimeligt forsikringsbehov, og vore tillidsmænd ud over det ganske land er parat til at hjælpe i alle forsikringssspørgsmål.

Ham kan man trygt henvende sig til, og han tegner naturligvis stadig vore fordelagtige motorforsikring og meget andet.

*Det er godt at være forsikret.*

*Det er bedre at være godt forsikret.*

Den gensidige Forsikringsforening for Tjenestemænd ved Statsbanerne,  
Niels Brocks Gade 1 – København V.,  
tlf. (01) 15 06 45 – lokal: jernbaneafdelingen.

# Vinterferie 1968

Danske Jernbanemænds Turistorganisation kan atter i 1968 i samarbejde med vore broderorganisationer i Norge og Sverige tilbyde vinterophold i det fineste højfjeldsterræn til meget fordelagtige priser. Da deltagerantallet af hensyn til vore værtsfolk er begrænset til nedenstående højeste antal deltagere på hvert hold, tilrådes det at indsende anmeldelse i god tid før anmeldelsesfristens udløb. *Det bedes samtidig anført, om sovevognspladser ønskes, da disse må bestilles lang tid forud for afrejsedagen.*

## Skiture i Norge.

### Bergensbanen.

Vi har i den kommende vintersæson fået lov til at disponere over en del pladser på NJT's feriehjem i *Holu ved Ål station på Bergensbanen*. Feriehjemmet ligger i udpræget højfjeldsterræn, dog beskyttet af granskove i de omkringliggende dalstrøg, så det selv under blæsende vejrforhold er muligt at være ude.

Under opholdet vil De få lejlighed til at være sammen med kolleger fra Norge og Sverige, og disse mere skivante kolleger vil være behjælpelige med råd og dåd.

Undervejs er deltagerne på egen kost.

*Udrejse:* Lørdage fra København H kl. 21,25, hjemkomst mandage kl. 8,55.

**Rejse 101 ugen 25/2– 3/3, antal pladser: 10.**

» 102 » 3/3–10/3, » » 10.

» 103 » 10/3–17/3, » » 10.

For en uges ophold, heri inkluderet busbefordring til og fra Ål station: *Pris 220 kr.* (Børn under 12 år halv pris).

*Billetpris Hbg–Ål og retur for pårørende med rabatkort ca. 165 kr.* (+ evt. sovevognsbilletter 26 kr. pr. køje).

*Anmeldelse udbedes senest 5 uger før de pågældende afrejsedage.*

### Dovrebanen.

I *Hövringen ved Otta station*, hvor vi har et af Norges bedste skisportsterræner, vil vi atter i 1968 kunne tilbyde vore deltagere en uges ophold i den bedste tid af vinteren med fint føre og som regel begunstiget af strålende sol. Vi har sikret os plads på Laurgårdseter, som har fået ny tilbygning og i øvrigt er moderniseret med stor smuk pejsestue og dansesal.

*Udrejse:* lørdage fra København H kl. 21,25, hjemkomst mandage kl. 8,55.

## Rejse nr. 105 ugen 3/3–10/3.

Der medfølger på denne rejse rejseleder, som vil arrangere skiture for deltagerne under hensyntagen til kondition og øvelse. For en uges ophold, heri inkluderet busbefordring til og fra Otta station: *Pris 270 kr.* (Børn under 12 år halv pris).

Endvidere kan der reserveres plads i ugerne

11/2–18/2 og 17/3–24/3 for individuelt ophold.

Undervejs er deltagerne på egen kost.

Billetpris Hålsingborg–Otta og retur for pårørende med rabatkort: *ca. 177 kr.* (+ evt. sovevognsbilletter 26 kr. pr. køje).

*Anmeldelse udbedes senest 5 uger før de pågældende afrejsedage.*

### Rapham ved Otta station.

NSB's personale har åbnet et nyt feriehjem i september 1967 – 1000 m o.h. – ca. ½ times bustur fra stationen.

Det er udstyret som et moderne højfjeldshotel med spisesal, pejsestue og saloner. Alle værelser med dush. Vi har fået tilbud om plads i *februar 1968*.

## Rejse 106 ugen 11/2–18/2.

» 107 » 18/2–25/2.

Pris: 285 kr. for en uges ophold med enkeltværelse  
262 kr. » » » » » dobbeltværelse.

Børn, som deler værelse med forældrene –  
under 12 år ½ pris,  
mellem 12–18 år ½ pris.

Rejseleder medfølger ikke.

*Individuelle ophold* (når plads haves) koster pr. person for en uges ophold

med dobbeltværelse – 290 kr.

med enkeltværelse – 315 kr.

*Anmeldelse senest 5 uger før den pågældende afrejsedag.*

## Skiture i Sverige.

Vi kan ligeledes tilbyde danske kolleger ophold på SJT's feriehjem i Björkliden (ved Narvik). Feriehjemmet er meget moderne indrettet med varmt og koldt vand og dush.

Der kan endvidere blive lejlighed til at foretage en udflugt ad den berømte malmbane til havnebyen Narvik (Norge).

*Udrejse:* Torsdag eller fredag fra København H kl. 21,07 (sovevogn), fredag eller lørdag i Stockholm an kl. 9,25.

Stockholm af kl. 18,00 (sovevogn), lørdag eller søndag i Björkliden kl. 15,23.

*Hjemrejse:* Søndag fra Björkliden kl. 7,11 via Krylbo–Mjölby (sovevogn), mandag i København H kl. 18,49. *Evt. sovevognsbilletter bedes bestilt straks ved anmeldelsen.*

**Rejse 108 ugen 2/3–10/3 (8 dage) pris 270 kr.**

» 109 » 17/3–24/3 (7 dage) pris 270 kr.

Billetpris Malmö/Hålsingborg–Björkliden og retur for pårørende med rabatkort ca. 198 kr. (+ evt. sovevognsbilletter 26 kr. pr. køje).

Undervejs er deltagerne på egen kost.

*Anmeldelse udbedes senest 5 uger før den pågældende afrejsedag.*

Anmeldelser bedes indsendt til *Danske Jernbanemænds Turistorganisation, Bernstorffsgade 18, København V*, hvorefter nærmere om afrejse m.m. vil blive tilsendt.

## Afskeds- og velkomstfest

Atter i år har Godsbanegårdens afdeling den glæde at kunne indbyde vore medlemmer og pensionister til afskeds- og velkomstfest.

Vi mødes på vort sædvanlige sted, nemlig Folkets Hus, Enghavevej 40, indgang i Rejsbygade, og datoen er den 1. december 1967 kl. 12,00.

Ved denne lejlighed tager vi afsked med kolleger, som i årets løb er gået over i pensionisternes rækker, og byder samtidig nytilkomne medlemmer velkommen.

Der serveres den sædvanlige anretning, nemlig 1 stykke med sild, 2 stykker godt belagt, og der slutes med osten, hertil pilsner og snaps.

Efter spisningen er der kammeratligt samvær i lokalerne ved siden af over en kop kaffe med likør, cigar eller cigaretter efter ønske.

Grundet indførelse af moms ser vi os desværre nødsaget til at forhøje prisen lidt og har ment at kunne klare os med 25,00 kr. pr. deltager.

Afdelingsbestyrelsen anbefaler så mange medlemmer og pensionister som muligt at deltage for derigennem at give dagen den festlige ramme, den fortjener.

Tilmelding sker på fremlagte tegningslister på Godsbanegårdens opholdsstue eller på telefon Asta 3093 eller 94 75 46.

Indtegningen slutter den 27. november 1967. *Vel mødt!*

P. b. v.  
*Poul Busk.*

## Lokomotivpersonalets Hjælpfond

I henhold til hjælpfondens vedtægter uddeles i december understøttelser på 50-100 kr., der kan søges:

1. Af medlemmer.
2. Af pensionerede lokomotivmænd.
3. Af enker efter lokomotivmænd.
4. Af forældreløse børn under 18 år af de under 1, 2 og 3 nævnte.

Ansøgningsskemaet kan fås på foreningens kontor og må senest den 1. december være tilbagesendt til Lokomotivpersonalets Hjælpfond, Hellerupvej 44, Hellerup.

Ansøgere, hvem understøttelse bevilges, vil modtage underretning herom i december.

## Lokomotivfører A. Henriksen og Hustrus Legat

Renterne af legatkapitalen uddeles efter ansøgning til trængende lokomotivmænd, som er eller ved deres afsked var stationeret ved Fredericia maskindepot, eller trængende enker efter sådanne.

Der uddeles indtil 3 portioner à 50 kr. årligt af renterne fra ca. 3000,- kr., legatkapitalen andrager, og ansøgning herom indsendes til Dansk Lokomotivmands Forening, Hellerupvej 44, Hellerup, senest den 1. december.

## PERSONALIA

### Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

*C. A. Kaarup,*  
lokomotivfører, Randers.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

*J. P. K. Nielsen,*  
lokomotivfører, Århus.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

*B. Larsen,*  
lokomotivfører, Århus.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

*K. J. Christensen,*  
lokomotivfører, København Gb.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

*G. S. Poulsen,*  
lokomotivfører, Fredericia.

## Ansæt som lokomotivmedhjælpere

### pr. 1.-11.-1967

Lokomotivmedhjælperaspiranterne:

R. L. Jørgensen, Århus H., i Kbh. Gb.				
F. L. Ovesen,	»	»	»	»
E. H. Pedersen,	»	»	»	»
K. B. Borre,	»	»	»	»
P. O. Hornbæk,	»	»	»	»
F. Jørgensen,	»	»	»	»

## Forflyttelse efter ansøgning

### pr. 1.-11.-1967

Lokomotivmedhjælperne:

J. Pedersen,	Kbhvns. Gb., i Enghave
J. Nielsen,	»
H. B. Røhl,	»
B. Christensen,	»
K. S. Larsen,	»
F. T. Jensen,	Esbjerg, til Fredericia.
C. E. Pedersen,	Kbh. Gb., til Esbjerg.
K. Mortensen,	Enghave, til Fredericia.
K. Henningsen,	Enghave, til Århus H.
A. Fuhlendorff,	Enghave, til Århus H.
F. Brund,	Kalundborg, til Århus H.
O. P. Schrøder,	Enghave, til Århus H.

Lokomotivfører (12. lkl):

O. H. Andersen, Enghave, til Kbh. Gb.

## Forfremmelse til lokomotivfører (15. lkl) pr. 1.-11.-1967

Lkf. (12. lkl) R. G. Holm, Helsingør, i Kbhvns. Godsbg.

## Afsked efter ansøgning pr. 31.-12.-1967

Lokomotivførerne (12. lkl):

R. P. J. Rasmussen, Viborg, gr. alder m. pens.

E. J. Pedersen, depotforstander, Tønder, gr. alder m. pens.

## Tak

Hjertelig tak for venlig deltagelse ved min kære mand, lokomotivfører N. J. Rasmussens død og begravelse. Tak til afdelingen for krans og æresvagt og for fanens tilstedeværelse.

*Ovine Rasmussen,*  
Heisesvej 16, Korsør.

## Dødsfald

Pens lkf. Jean Emil Elmue, Næstved, er afgået ved døden den 16. september 1967.

# DAMERNES DAG

20

## Nye blade for hele familien

Om kort tid udkommer henholdsvis et nyt månedsblad og et nyt ugeblad. Det første er et forældreblad »børnene og vi«, der på en let fordøjelig måde omhandler nogle af de problemer, som alle forældre på et eller andet tidspunkt møder. En kreds af kendte børnepædagoger, læger, lærere og psykologer står i spidsen for bladet og giver løfte om et sagligt og seriøst magasin.

Ugebladet »Fri« karakteriseres som et moderne familieblad med varieret stof for alle aldersklasser. Der er faste spalter om dyr, have, natur, mad, hobbies o.s.v. foruden lidt reportagestof og mange artikler. Det bliver et tirsdagsblad.

## Den nye cotton coat

Cotton betyder bomuld, men det forhindrer os ikke at bruge ordet om alle frakker, syet i et bestemt snit i en cotton coat, selvom stoffet så er 100 pct. kunstfiber.

Står man og vakler mellem en poplin-

frakke og en kunstfiber-ditto, må man erindre, at poplin *skal* stryges, og at det egentlig er lettest at lade en poplinfrakke ordne i rensning. Til gengæld er der mere frakke i poplin, og det bærer sig bedre.

Diolen, tetoron og dermed beslægtede kunstfiberstoffer (polyester) er lette at vaske og dryptørre – men de *skal* vaskes ofte. De forandrer sig ikke nævneværdig, specielt ikke, hvis farven er hvid eller off white. Det samme gælder dog cottonfrakken. Under et kan siges, at de lyse frakker skal vaskes oftere end de kulørte, men de holder sig pænere. De kulørte vil uundgåeligt miste lidt farve som tiden går. Den 100 pct. lysægte vare findes ikke endnu.

## De stakkels mænd

To gange om året bliver Dansk Herremoderåd som bekendt skældt så frygtelig ud af dagspressen.

Nemlig hver gang, de har holdt opvisning og udsendt deres modeberetning.

Avancerede gemytter finder rådets linie kedelig og konventionel og kunne tænke sig lidt dristigere inspiration i stof og snit – som man for eksempel oplevede det ved en polsk herremodeopvisning for nylig. Den var nu kun for de slanke, og dem klæ'r alt jo i forvejen.

Kniber det med fantasien, kan man til gengæld rose dansk herretøj for gedigen forarbejdning og anvendelse af gode stoffer.

Hedebrun er efterårets hovedfarve, som den fremtræder, når alle hedens forskellige planter blander farve. Dernæst kommer røglå og brunt nistret med grønt.

## Vask efter risengrød . . .

Skal De øve Dem på risengrøden i god tid, og brænder den så grundigt på, at gryden ikke lader sig rense hverken med det gode eller det onde, så sæt den i blød natten over med en skefuld biologisk iblødsætningsmiddel. Det letter arbejdet næste morgen.

*Aftenhabitten til venstre skal have et par ord med på vejen på grund af den nye, let opadspidsende skulderlinie, den kantstukne revers og den høje knapstilling, hvor den øverste knap dog ikke er knappet. Til højre en mere uhøjtidelig habit med let tern i populære brune nuancer.*

*Der er kavalierpræg over den taillerede jakke med langt skød og høj slids. Bukserne er lidt videre forneden og uden opslag. Stoffet her er ganske svagt ternet. Ellers er striber i alle variationer det mest efterspurgte for tiden. Fra Dansk Herremoderåd.*

