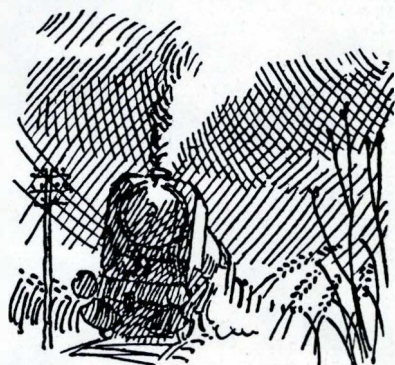




7

DANSK  
LOKOMOTIV  
TIDENDE





# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. JULI 1967 — 67. ÅRGANG

7

### Indhold:

Samarbejde eller ej .....	2
Tanker om stedtillæggene .....	3
Hvad sagde så skattebilletten .....	5
Kejser Nero som arbejdsgiver .....	6
MZ-lokomotivet .....	8
Fugleflugtslinien .....	10
T-banen i elektronalderen .....	12
Italienske jernbaner .....	14
TEE-tog i 10 år .....	15
Fra medlemskredsen — Rapport- bemærkninger .....	16
Personalia .....	18
Damernes Dag .....	19
Adressefortegnelsen .....	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.

Samarbejde er efterhånden et forslidt ord. Og dets betydning er forskellig efter den eller de, som anvender det. I forholdet mellem en virksomheds ledelse og dens medarbejdere er det som motiv for ledelsen ideen om fra medarbejderne at høste virksomhedsfordele uden på nogen måde at afgive en tøddel af ret til at lede og fordele arbejdet eller overhovedet at miste noget af suveræniteten i ejendomsretten til produktionsmidlerne. For medarbejderne er samarbejdstanken modsat udtryk for hos mange at få del i denne suverænitæt som middel til at betrygge arbejde, løn og sociale vilkår.

Der synes imidlertid som alle år forud i fagbevægelses historie at være lige langt til en tilnærmelse mellem disse standpunkter, selv om der i langt større udstrækning tales om og for samarbejde. Statstjenestemænd har i så henseende i tidligere årtier ligget under for embedsmandsvælde, medens trediverne og årene lige efter anden verdenskrig demokratiserede det, man ynder at kalde embedsstanden, men som tiden er forløbet siden da, synes der at være en tydelig afsvækning i interessen for at udbygge et virkeligt samarbejde med de medarbejdere, som grupperes nedad.

Den administrative sektor murer sig inde og virker ved sin fjernhed dårligt befordrende for et samarbejde som et gode for virksomhedens tarv, men også for dens medarbejdere. Som sammenlignende billede kan bruges det forhold, at nationerne efter anden verdenskrig havde en fællesskabsfølelse, som formede en lang række almenyttige organisationer og institutioner til menneskenes gavn, men alt efter velstandens tiltagen i en række nationer steg nationalitetsfølelsen eller egoismen om man vil med fare for, at det skabte grundlag er ved at smuldre. Sådant er også den fællesskabsfølelse, som var ved at vokse frem, i opløsningens tegn, fordi de, som betjener administrationsapparatet ikke nærer nogen alvorlig, dybtgående interesse for et samarbejde, som kan gøre indgreb i disses suverænitæt. Derfor vokser utilfredsheden til skade for helheden og ikke mindst for en virksomhed som statsbanerne, som har alvorlige problemer nok, som kalder på samarbejde for at bjerge fornuftige løsninger hjem. Det bør man betænke ikke med ord, men med handling.

# Tanker om stedtillæggene

## TJENESTEMANDSKOMMISSIONEN OVERVEJER STEDTILLÆGSORDNINGEN



## DER MÅ FORETAGES NYE STORE UNDER- SØGELSER FØR MAN FÅR LAVET EN RET- FÆRDIG ORDNING



Kan man ikke få sin løn reguleret på anden måde, så kan man da i hvert fald prøve at få tjenestebyen ført op i en højere klasse for stedtillæg – idet dog denne mulighed er afskåret for dem, hvis by allerede er i højeste klasse. Det lykkes nu og da at foretage en regulering, der skal foregive at være statistisk retfærdig, men derom ved man i virkeligheden alt for lidt. Staten kan have interesse i at få en by i en højere klasse, fordi den måske har vanskeligt ved at skaffe aspiranter til byen. Tjenestemændene har en klar interesse i at opnå højere løn. Men herved forfuskes hele systemet.

Det forfuskes også af anden grund. Ser man f.eks. på sats a i 1919, så udgjorde stedtillægget 10,7 pct. af et postbuds eller en jernbanemands løn – og det samme for ligestillede – men mindre jo højerelønnet man var. Nu udgør stedtillægget kun 5,2 pct. af jernbanemandens og postbudets løn. Denne kraftige formindskelse af stedtillæggets betydning har fundet sted, uden at der foreligger oplysninger om prismæssige forskydninger, som kan begrunde denne ændring.

Og på en anden måde: Revisionerne af stedtillæggets satser baseres på oplysninger om husleje og kommunale skatter – samt i ekstraordinære tilfælde på ganske særlige forhold. Her går vi tilbage til 1917 –

ikke fordi vi sådan fra tilfælde til tilfælde vælger nogle for vore beregninger særlige gode år, men fordi vi har en fornemmelse af, at de årstal, der her opereres med, også anvendes i tjenestemandskommissionen. Så må der jo være en vis saglig baggrund for at vælge netop dem. Altså i 1917 udgjorde husleje og kommunale skatter ca. 20 pct. af indtægten, medens de omtalte poster nu kun udgør omkring 12 pct.

Nu skal man ikke bare kritisere, men det må dog siges, at samtidig med at basis for beregning af stedtillæggene er blevet mindre, så har også stedtillægget tabt sin betydning – sådan som anført ovenfor. Og der er stadig ikke tilvejebragt materiale, der kan begrunde denne udvikling. Sådant materiale findes ikke, men ved forhandling har man repareret på satserne, så de syntes nogenlunde rimelige og efterhånden også, så der kun er meget få tjenestemænd, som ikke tilkommer stedtillæg.

### *Principper for en nyordning*

Nu er alle disse problemer til behandling i tjenestemandskommissionen, og lad det bare være sagt, at der *ikke* er fundet nogen løsning, som er bedre end den nugældende. Alt tyder på, at der fortsat vil blive en eller anden form for stedtillæg, og det er derfor rimeligt, om man prøver at finde frem til visse principper, så ny-ordningen *kan* blive bedre end den nuværende.

Man bør nok for det første bestemme, at der for enkelte områder kun bør gælde én klassifikation – nu er der i over 100 kommuner både to og tre satser. En sådan findeling i den enkelte kommune giver indtryk af en måleteknisk præcision, der ikke eksisterer. For det andet bør vel købstæder og deres forstæder have ensartet stedtillæg – sådan som det allerede er tilfældet f.eks. med København og omegnskommunerne. Folk kan ikke frit vælge opholdskommune, og mange må bo i en forstadskommune forholdsvis langt fra deres tjenestested. Det vil være urimeligt, om de skal have et lavere stedtillæg end den kollega, som bor i købstaden, og som måske endog bor billigere end kollegaen i forstaden. Endelig vil det være en fordel, om kommunernes gruppering, hvad stedtillæg angår, så vidt muligt sker i sammenhængende områder. Derved vil den nuværende vidtdrevne opdeling undgås, og man kan undgå diskussionen om, hvorvidt stedtillægget skal ydes efter satsen på tjenestestedet eller efter satsen på bopælen.



4 Endelig er det et spørgsmål, om man skal nøjes med de hver 3. årige klassifikationer af kommunerne – i hvert fald vil det nok være rigtigt, om stedtillæggene reguleres i størrelse *hver* gang der finder en lønregulering sted. Derved kan man undgå, at stedtillæggene får stadig mindre betydning sammenlignet med den samlede løn.

### *Lønforskellen København–Provins*

Også andre end tjenestemænd har lønforskel. Ifølge Dansk Arbejdsgiverforenings statistik var den gennemsnitlige timeløn for provinsens mænd i 1965 kun 84 pct. af den gennemsnitlige løn i hovedstaden. Men det siger ikke så farligt meget, for tjenestemændene har jo ikke mindre end 5 grupperinger i provinsen, hvad stedtillæg angår (nemlig b, c, d, e og så de få, der slet intet får). Man kan også prøve at sammenligne med et så stort fag som smede- og maskinarbejderfaget; i dette fag viser det sig, at man kan foretage en opdeling af lønnen nogenlunde på vore stedtillægsområder. Men så bliver det først helt galt. Gennemsnitslønnen for en smed i et område, hvor en tjenestemand intet stedtillæg får, er højere end i området med sats c og d. Og i en by med sats e ligger smedenes løn endnu højere end de tre nævnte områder, fordi der er en særlig stor virksomhed, som betaler mere i løn end gennemsnitslønnen i hovedstaden.

Det er helt umuligt at bruge disse oplysninger som grundlag for tjenestemændenes nye stedtillæg – efter den kommende revision af lønningssloven. Vi har alligevel nævnt tallene, for de skal nok dukke op i diskussionen – men de er altså uanvendelige, og hvem siger i øvrigt, at man på nogle af de nævnte områder har fundet frem til den mest rimelige ordning?

### *Forbrugsudgifternes størrelse*

Men hvad så med en undersøgelse af forbrugsudgifternes størrelse i de forskellige områder. Det er så heldigt, at man har en forbrugsundersøgelse fra 1963 (igen et nyt årstal), og den viser, at sætter man udgifterne i hovedstadsområdet til 100, så var de i provinsbyerne med forstæder 81,6 og i landkommuner med bymæssig bebyggelse 75,6. Undersøgelsen viste endda, at forholdsvis mange kommuner lå nær ved de nævnte tal for landsgennemsnittene. Men lad det være sagt, at det også er konstateret, at der er stor spredning i

udgiften til bolig. Kun få kommuner lå i nærheden af gennemsnittet. Nogenlunde det samme gælder vedrørende kommuneskatten. Og det er netop bolig og kommuneskat, der er det væsentligste beregningsgrundlag for den klasse, en by kommer i, hvad angår stedtillæg.

### *Prisgeografisk undersøgelse*

Det er efterhånden klart, at skal man lave en stedtillægsordning, der er retfærdig, må der foretages en prisgeografisk undersøgelse med det formål at finde ud af, hvad det virkelig koster at leve i de forskellige egne af landet. Altså en ganske omfattende undersøgelse. Det kan næppe lade sig gøre, inden et nyt lønsystem bliver gennemført, men derfor kan man godt samle materialet ind og anvende det ved senere revisioner. Alene erkendelsen af, at det materiale, man har nu, er så forholdsvis ringe som bedømmelsesgrundlag, gør det i virkeligheden bedre – for så er det berettiget også at bruge gode tommelfingerregler i overgangsperioden, indtil vi får det bedst mulige materiale.

En af disse tommelfingerregler må være, at den store forskel mellem leveomkostningerne i hovedstadsområdet og Nordsjælland på den ene side og det øvrige land på den anden side fortsat kan begrunde en betydelig lønforskel også for tjenestemænd.

Vi skal næppe over til at fastsætte stedtillægget som en procentdel af lønnen – i hvert fald ikke, uden at det bliver med aftagende procentdel, jo højere lønnen er, og for vor skyld gerne, så der oven i købet bliver tale om et mindre kronebeløb jo større lønnen er – her naturligvis opgjort i område for område.

---

Der er mange uafklarede problemer vedrørende stedtillæggenes fremtid. I en række tidligere artikler har vi taget andre problemer vedrørende tjenestemændenes forhold op og bedømt dem ud fra vort kendskab til, hvad der foregår i tjenestemandskommissionen. Det er rimeligt, at også stedtillæggene og de hertil knyttede problemer tages op til overvejelse, og i ovenstående er nævnt nogle af de tanker, som repræsentanterne for CO I gør sig i forbindelse med arbejdet i tjenestemandskommissionen.

Lad det være sagt, at endelig klarhed ikke er nået, men det fremherskende synspunkt går i retning mod et færre antal stedtillægssatser, der ydes inden for afgrænsede områder.

# Hvad sagde så skattebilletten

Af folketingsmand Egon Jensen

Hvert år i juni-juli får vi vore skattebilletter, og mange har sikkert i år glædet sig – for vi har jo fået gennemført skattereformen.

Der er sikkert lige så mange, der i år siger: »Jamen jeg skal betale en højere skat, hvor blev skattelettelsen af?«

Der er skattelettelse i statsskatten. Men lad os lige minde om, at skattereformen kommer i 3 omgange:

- Juli 1967: MOMS + skattelettelse.
- Januar 1968: Ophævelse af skattefradragreglen.
- Januar 1969: Indførelse af kildeskat.

Det, der har direkte interesse nu, er altså de skattelettelse, der træder i kraft med de nye skattebilletter.

Det står fast, at alle skatteydere for skatteåret 1967/68 skal betale mindre statsskat af den samme indtægt i forhold til 1966/67.



Hvis indtægten for de to år 1966/67 og 1967/68 er den samme, vil lettelserne se sådan ud for alle:

Bundgrænsen for forsørgere hævet fra 7.000 til 9.000 kr. betyder 21 pct. af 2.000 kr.	420,- kr.
Fordobling af lønmodtagerfradrag fra 400 til 800 kr. = ca. 40 pct. af 400	160,- »
I alt lettelse	580,- kr.

Hertil kommer yderligere en forhøjelse af børnetilskud på 150 kr. pr. barn, hvilket vil sige, at en familie med 2 børn vil få en lettelse på 580 + 300 = 880,- kr., hvortil kommer evt. lettelse på grund af fuldt nedslag for merindtægt.

Hvis man altså ikke har fået en nedsættelse i forhold til sidste år, så er det, fordi man har tjent så meget mere.

For ikke-forsørgere vil der være tale om mindre lettelse. Her er der tale om, at bundgrænsen hæves fra 3.700 til 4.500 kr., medens lønmodtagerfradrag i lighed med forsørgerne fordobles fra 400 kr. til 800 kr. (for begge kategorier 10 pct. af lønindtægt, men max. 800 kr.).

Det er MOMS'ens merindtægt i 1967/68 på ca. 1000 mill. kroner, der anvendes til lettelse i de direkte skatter 1967/68, og disse fordeler sig således:

Hævelse af bundgrænse fra 7.000 til 9.000 kr.	400 mill.
Forhøjelse af børnetilskud	150 »
Lønmodtagerfradrag fordobling	100 »
Persontilskud	200 »
Nedslag for merindtægt (skønnet)	100 »
I alt	950 mill.

hvortil kommer, at der ydes et tilskud på ca. 160 mill. kr. til produktion af mejeriprodukter f.eks. mælk, smør, ost, således at disse varer ikke stiger i pris som følge af, at de pålægges MOMS.

I øvrigt er det vel værd at gøre opmærksom på, at en lang række varer, som i dag har engros-oms, ikke stiger i pris som følge af den nye MOMS. Det drejer sig om tøj, møbler, isenkramvarer, papirvarer, biler m.m., idet engros-oms ophæves samtidig med indførelse af MOMS.

– Og så har vi stadig noget at glæde os til i januar 1968 og i januar 1969, når de næste led i skattereformen føres ud i praksis.



# Kejser Nero som arbejdsgiver

Af arkivar Børge Schmidt, MF

Med udgangspunkt i de græske tilstande gennemgår Børge Schmidt i denne artikel arbejdskonflikterne gennem tiderne og omtaler den behandling, de strejkende og utilfredse arbejdere fik af kong Herodes, af kejserne Nero og Konstantin(!), af Wilhelm Erobreren og af Peter den Store.

Udviklingen på det hjemlige arbejdsmarked viser betydningen af det faglige og politiske sammenhold i arbejderbevægelsen.

Vi kan ikke uden videre sammenligne græsk og dansk arbejderbevægelse. Det græske folk har været igennem en række perioder med konger, der svigtede deres folk og diktatorer, der skånselsløst nedkæmpede anderledes tænkende. Vi har lykkeligvis ikke i vor nyere historie været udsat for en sådan sammensværgelse mod demokrati – heller ikke de nazistiske okkupanter lykkedes det her i Danmark at finde ligesindede i et omfang, der kunne forvandle Danmark til et diktatur. En af grundene hertil er, at dansk arbejderbevægelse fra sin allerførste tid har været en demokratisk ordnet bevægelse. Da den danske landsorganisation blev stiftet i 1898, kunne formanden Jens Jensen i sin stiftelsestale bruge disse næsten profetiske ord: »Den armé, vi skaber, må være stærk og fast, thi den skal erobre en verden og den skal være demokratisk ordnet, thi den skal udvikle menneskene.«

Bedre kunne det vel ikke siges – en kampstærk bevægelse skulle det være, men det skulle være en demokratisk ordnet bevægelse med plads for den menneskelige personligheds udvikling.

## De har ikke tænkt på solidaritet

Set på denne baggrund kan man blive lidt ked af det, når vi efter 69 års virke i landsorganisationen og efter 95 års virke i det danske Socialdemokrati i »ugens ekko« i TV blev præsenteret for en række udtalelser af folk på Dyrehavs-bakken om deres syn på begivenhederne i Grækenland. De, der så og hørte denne udsendelse, vil sikkert give mig ret i, at en række af dem, der blev spurgt, sikkert aldrig har skænket ordet »solidaritet« en tanke. Jeg håber inderligt, at vedkommende TV-mand, der har lavet udsendelsen, har villet provokere os ved at bringe disse udtalelser. De kan simpelt-

hen ikke være udtryk for det danske folks indstilling. Var disse udtalelser nemlig udtryk for en almindelig opfattelse, er det i hvert fald sikkert, at arbejderbevægelsen aldrig ville være nået til det stade, hvorpå den befinder sig i dag. De der byggede vore politiske og faglige organisationer op var besjælede af en solidarisk indstilling. Og netop solidariteten – samarbejdet – den fornemmelse ikke at være sig selv nok, det at vide at man tilhørte en klasse, der i fællesskab ønskede at hæve sig fra slavestand, gjorde den dengang umælende arbejder stærk – gav ham styrke til at bære modgangens byrder, ikke mindst når han gik i strejke.

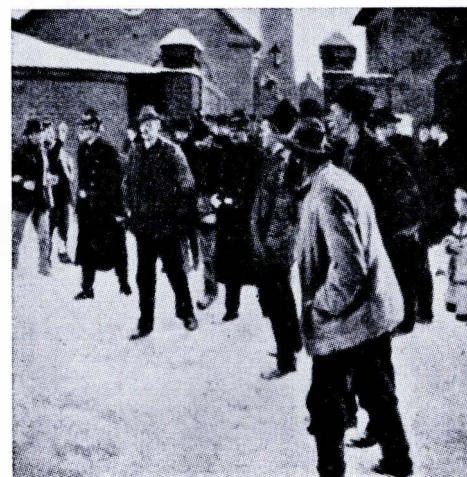
## Herodes, Nero og kejser – Konstantin!

Historien giver os mange eksempler på den grufulde behandling af strejkende arbejdere, der protesterede mod de levevilkår, der blev budt dem. Kong Herodes lod sine soldater til sidste mand nedhugge alle, der strejkede, da han byggede sit palads i Jerusalem. Kejser Nero lod de murere korsfæste, der ikke var tilfredse med den løn, han bød dem, da Rom skulle genopbygges efter den brand, som han selv havde anstiftet. Således kunne man fra historien hente mange eksempler på forfærdelig behandling af strejkende, når kejser Konstantin byggede en kirke i Konstantinopel, Wilhelm Erobreren et slot i Hastings eller Peter den Store et skibsværft i Petrograd. Halshugning, korsfæstelse, galejerne, i mildere tilfælde indlemmelse i armeerne, det var de strejkendes lod. Strejken var i middelalderen de undertrykkes desperate middel i kampen for mere menneskeværdige levevilkår, strejken blev under industrialismen den positive udvej, arbejderne havde for at gennemføre disse krav. Men strejken blev mere end det, den blev også vækkeren for de mange, der ikke forstod sammenholdets betydning. Resultatet af de mange uvarslede men ofte resultatrige strejker i arbejderbevægelsens første tid, da arbejdsgiverne endnu ikke var organiserede, blev kendt på stadig flere arbejdspladser, og de bøjede nakker fandte nyt håb.

Men også laugstiden havde sine strejker herhjemme. I hele den sidste halvdel af det attende århundrede var der gængske arbejdsnedlæggelser og det til trods for en forordning af 24. november 1749, der påbød politimesteren at arrestere ikke blot de strejkende men også alle, der opfordrede til strejke.



Genoprettelsen af den faglige internationale i 1889 gjorde 1. maj til demonstrationsdag i alle lande. B & W's ledelse lod arbejderne vide i 1890, at såfremt de ikke mødte til arbejdet 1. maj blev de afskediget. Alle arbejdere blev hjemme.



## 200 tømrersvende i arrest

Højdepunktet af disse strejker nåedes i 1794 med tømrerstrejken, der havde sit udspring i et ubetydeligt mellemværende mellem en mester og et par svende, der ikke kunne få tilladelse til at rejse bort, og som derfor nedlagde arbejdet. De blev omgående arresteret, men da de øvrige tømrersvende hørte dette, gik de også i strejke. Hver dag samledes man på Tømrerkroen i Adelgade. Fællesskabsfølelsen bevirkede, at man ikke reagerede på de i begyndelsen lempeligere henstillinger om påny at gå i arbejde. Så gik man strengere til værks. 200 svende førtes i arrest i Kastellet, og 125 dømtes til at arbejde i jern på fæstningen. Man lod dog nåde gå for ret, og de 125 mand indskibedes i kanonbåde, der skulle sejle dem til Tyskland. Men med denne adfærd opnåede myndighederne det modsatte af at kue arbejderne. Fremgangsmåden vakte voldsomt røre og harme i alle fag, og man stillede overalt krav om frigivelse af tømrerne som betingelse for ikke selv at gå i strejke. Generalstrejketruslen virkede, i løbet af få dage var de udviste tømrere, der havde selvstændigt hjem, frigivet, og stemningen var beroliget. Strejken og strejketruslen havde været en stor sejr for arbejderne.

## B og W i centrum – også dengang

Samtidig med »Internationale«s start var der i september-oktober måned 1871 to strejker herhjemme. Hos B & W havde det tidligere været skik, at man i forbindelse med en stabelafløbning udbetalte et gratiale. Dette undlod man pludselig, og diskussionen herom udviklede sig til en efter nutidens forhold helt moderne foreteelse: man mødte nok på arbejdspladsen, men man bestilte ikke noget. Nu blev B & W's ledelse for alvor forargede, og man satte 300 mand på gaden. For bladet »Socialisten« var denne sag meget kærkommen. Der udsendes et ekstrainummer af bladet, og der indkaldtes til et møde i Phønixsalonen den 4. oktober. Talerne, der holdtes, var gode nok, og stemningen blev efter dem meget høj. Naturligvis blev bestyrelsens krav om lønforhøjelse til skibsbyggerne vedtaget, men en indsamling til de strejkende gav kun 400 rigsdaler, det var ikke en gang 1 kr. pr. mand. Ugen efter kunne man se B & W's arbejdere vende

tilbage til arbejdet uden løfte om forbedringer af nogen art.

Samtidig truede man med strejke ude på Strandmøllens Papirfabrik, hvor der krævedes lønforhøjelse. Efter kort tids forløb måtte man også der erkende, efter at alle arbejderne var blevet afskedigede, at man ikke kunne gennemføre kravet, strejketruslen blev trukket tilbage, og alle afskedigede ansattes påny, bortset fra »formanden for de urolige hoveder«, som måtte søge arbejde et andet sted.

## Landbrugerne hjalp de strejkende

Ofte var der i offentligheden sympati for arbejderne, når de var ude i strejke eller lockout. I 1885 var således smedene i København ude i en strejke, idet man krævede en mindsteløn på 27 øre i timen. Arbejdsgiverne svarede med lockout, og i et halvt år fulgte offentligheden med stor sympati smedenes kamp. Landboerne var ivrige efter at hjælpe med gaver i form af naturalier, ligesom mange landbohjem åbnedes for børn fra de lockoutedes hjem. Det lykkedes ikke for smedene at få gennemført kravet om de 27 øre, til gengæld fik arbejdsgiverne heller ikke held med at få splittet arbejderens organisation.

Ja, der kunne fortælles meget om arbejdskampene gennem de mange år, om vundne sejre og bitre nederlag.

## Fagligt og politisk sammenhold

Fra de tidligste år var den danske arbejderbevægelse en både faglig og politisk bevægelse. Den danske afdeling af Internationale var opbygget i faglige sektioner, og da Internationale blev forbudt i 1872 stiftede man i stedet fagforeninger. Undersøger man nøjere, hvorledes disse fagforeninger virkede, må man konstatere, at de også varetog politiske partiforeningsopgaver, f.eks. arbejdet i forbindelse med valgkamp. Længe varede det dog ikke før man af praktiske grunde foretog en arbejdsdeling, således at den ene part arbejdede med det faglige og den anden med det politiske arbejde. Men altid – og det sker lykkeligvis også den dag i dag – i forståelse med hinanden.

Sammen har såvel den politiske som den faglige hovedorganisation gennem årene opbygget et arbejdsretssystem. Forudsætningen for arbejdsretlige tilstande er respekten for indgåede aftaler og afgørelser, uanset hvor ubehagelige de kan være for de respektive parter. For et heldigt

udfald af en arbejdstvist er det for arbejderne en forudsætning, at arbejdsgiveren ikke er i stand til at fortsætte sin virksomhed med uorganiseret arbejdskraft. I mange fag er man i dag med den høje organisationsprocent nået vidt i denne henseende. Under de store strejker i England i begyndelsen af 1860'erne indførte man billig arbejdskraft fra Frankrig og Belgien. Den kontakt, som de engelske fagforeninger af denne grund var tvunget til at søge med arbejdere i andre lande, gav stødet til oprettelse af den første Internationale. Påny var det faglige og politiske interesser, der forenedes i bestræbelserne for at skaffe den arbejdende befolkning bedre levevilkår.

## Plakater op i Skåne

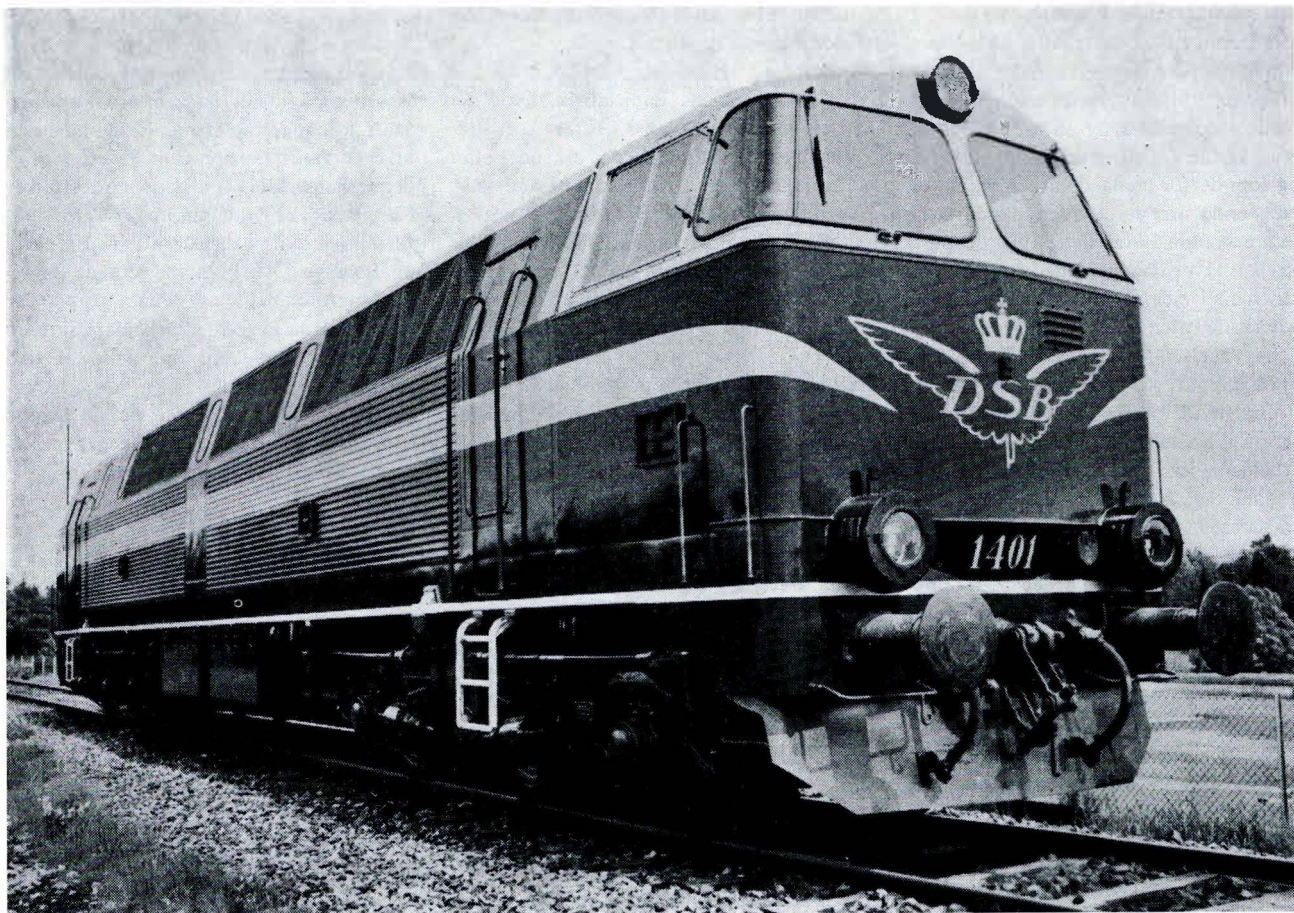
I 1894, da de danske arbejdsfolk var ude i en konflikt med Frederiksholm Teglværk, lod Lyngsie opsætte plakater på telefonpælene i Skåne for på den måde at hindre, at svenske arbejdere tog til København for at blive skruebrækkere. I dag er der intime kontakter mellem de faglige og politiske hovedorganisationer i de fleste lande. Det arbejdsretlige grundlag bygger ikke alene på de hjemlige regler, men kontakten mellem arbejderorganisationer i de forskellige lande har betydet større styrke derved, at man moralsk og materielt er meget bedre stillet end tidligere. Det giver arbejderens arbejdsretlige grundlag et helt andet perspektiv end tidligere.

Den arbejder, der i dag stopper op ved denne kendsgerning og erklærer sig tilfreds, er ikke særlig kløgtig og ikke særlig forudseende. Det samfund, vi lever i, undergår en rivende udvikling. Det aktuelle for os er: kan mennesket følge med i den tekniske udvikling. Skal det være morgendagens menneske, der dirigerer elektronhjernen, eller bliver det hjernen, der bestemmer vore forhold? Det lyder brutalt, men jeg er sikker på, at den tekniske udvikling, vi gennemfører, i løbet af få år stiller os over for problemer af hidtil ukendt omfang. Og så er det, at vi i dag med dette udgangspunkt må skabe det økonomiske og industrielle demokrati, der skaber det menneskeligt rigtige indhold, som den tekniske udfordring stiller os overfor. Det er vigtigt, at vi hertil har intakte og effektive organisationer med ikke alene interesserede, men også dygtige og skolede medlemmer, dygtigere end vi er i dag med den uddannelse, som vores tid muliggjorde.



# MY MX og nu MZ

*Ny type diesellokomotiver til DSB*



Det første af en ny serie dieselelektriske lokomotiver fra NOHAB, Trollhättan, leveres nu til Danske Statsbaner og sættes om kort tid ind i trafikken. Det er et væsentligt kraftigere, men kun lidt tungere lokomotiv end de tidligere af lignende type, og det forventes, at typen vil komme til at spille en vigtig rolle for udbygningen af de danske eksprestogsforbindelser.

Yderligere ni lokomotiver indgår i DSB's ordre, som beløber sig til ca. 25 mill. danske kroner. Med bestillingen indledes den sidste fase af overgangen fra damp til diesel, som DSB indledte i 1954 ved indsættelsen af MY-lokomotiverne. Den nye lokomotivtype får betegnelsen MZ.

Den nye lokomotivtype er resultatet af et svensk-dansk-amerikansk samarbejde. NOHAB i Trollhättan konstruerer og bygger lokomotiverne. Dieselmotoren samt de elektriske maskiner og komponenter er af General Motors konstruktion. Motoren er af type EMD 645, der er en videreudvikling af type EMD 567. Bogierne leveres af A/S Frichs, Århus, og

*Hoveddieselmotor GM 16-645 E 3*

*Hestekraft 3300*

*Hovedgenerator: en vekselstrømsgenerator med ensretter  
Banemotorer 6*

*Lokomotivets maksimalhastighed 143 km/h*

*Lokomotivets totalvægt 120 t*

*Lokomotivets akseltryk 20 t*

*Beholdninger af brændolie ca. 3700 l*

*vand til dampgenerator ca. 4500 l*

*sand 300 l*

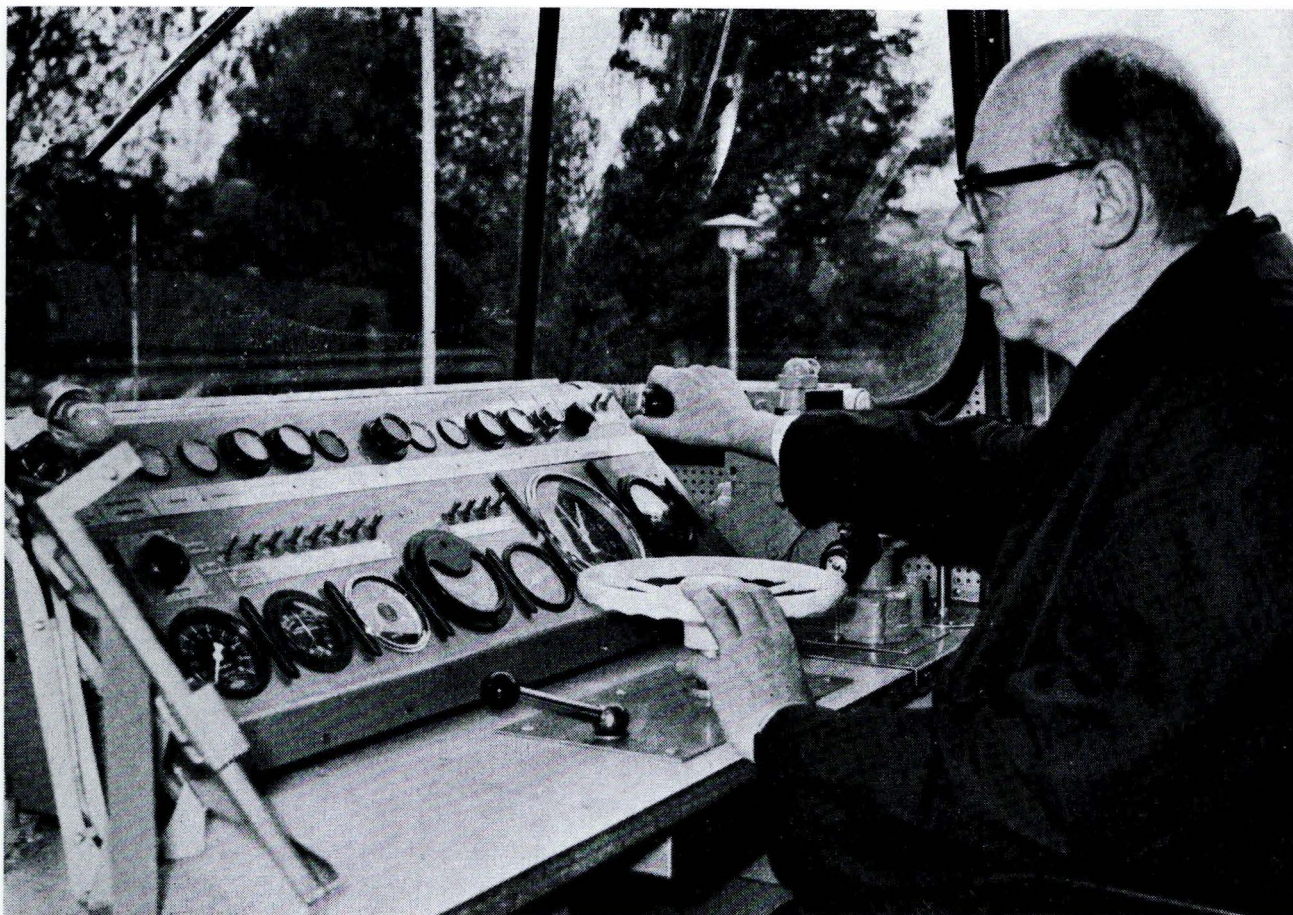
*kølevand 1100 l*

*smørelolie 920 l*

Thrige-Titan A/S i Odense bygger hovedgenerator og banemotorer på licens. SKF leverer akselkasserne.

Den 16-cylindrede trykladede EMD-motor yder ved 900 omdr./min. 3300 hk, målt efter den internationale jernbaneunions regler. Med denne motorydelse kan lokomotiverne køre hurtigere og med tungere tog end nu. Bl.a. kan køretiderne for eksprestogene reduceres væsentligt.





Hovedgeneratoren er en nykonstrueret vekselstrømsgenerator, GM's type EMD AR 10A, som gennem siliciumrettere afgiver jævnstrøm med 600 V nominal spænding. Generatoren er ved hjælp af en fleksibel kobling koblet direkte til dieselmotorens krumtapaksel.

Når broen over Storebælt bliver en realitet, vil MZ-lokomotiverne være til endnu større nytte; ved hjælp af disse bliver det muligt at forcere broramperne med tunge tog uden brug af skydelokomotiver. Endvidere vil et 300 t eksprestog med 400–500 passagerer kunne køre fra København til Århus på 2½ time.

Lokomotiverne bygges til maksimalhastighed 143 km/h, men kan gears om til større hastigheder. Andre faktorer end tidsbesparelsen har imidlertid også spillet en rolle ved DSB's valg af de nye lokomotiver, f.eks. lave vedligeholdelsesomkostninger og mulighederne for at spare personale.

MZ-lokomotivet er af typen Co-Co med en total-længde på 20,8 og bogiecenterafstand 12,4 m; aksel-

afstanden i bogierne er  $2 \times 2$  m. Lokomotivet har 3-akslede bogier med banemotorer på alle aksler. Totalvægten i tjenstfærdig stand er maksimalt 120 t, som fordeles ligeligt på alle 6 aksler; det maksimale akseltryk bliver altså 20 t.

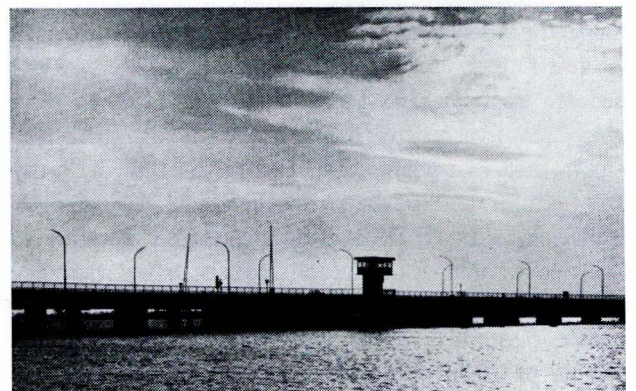
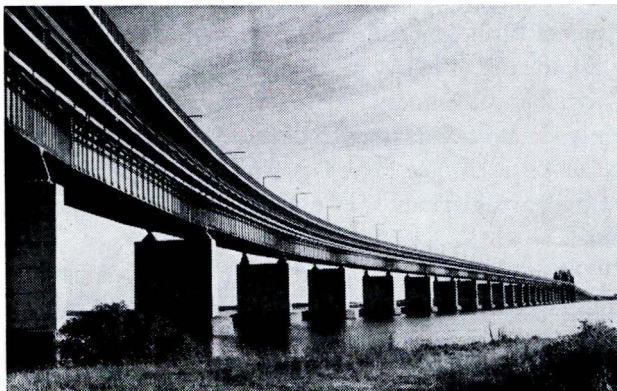
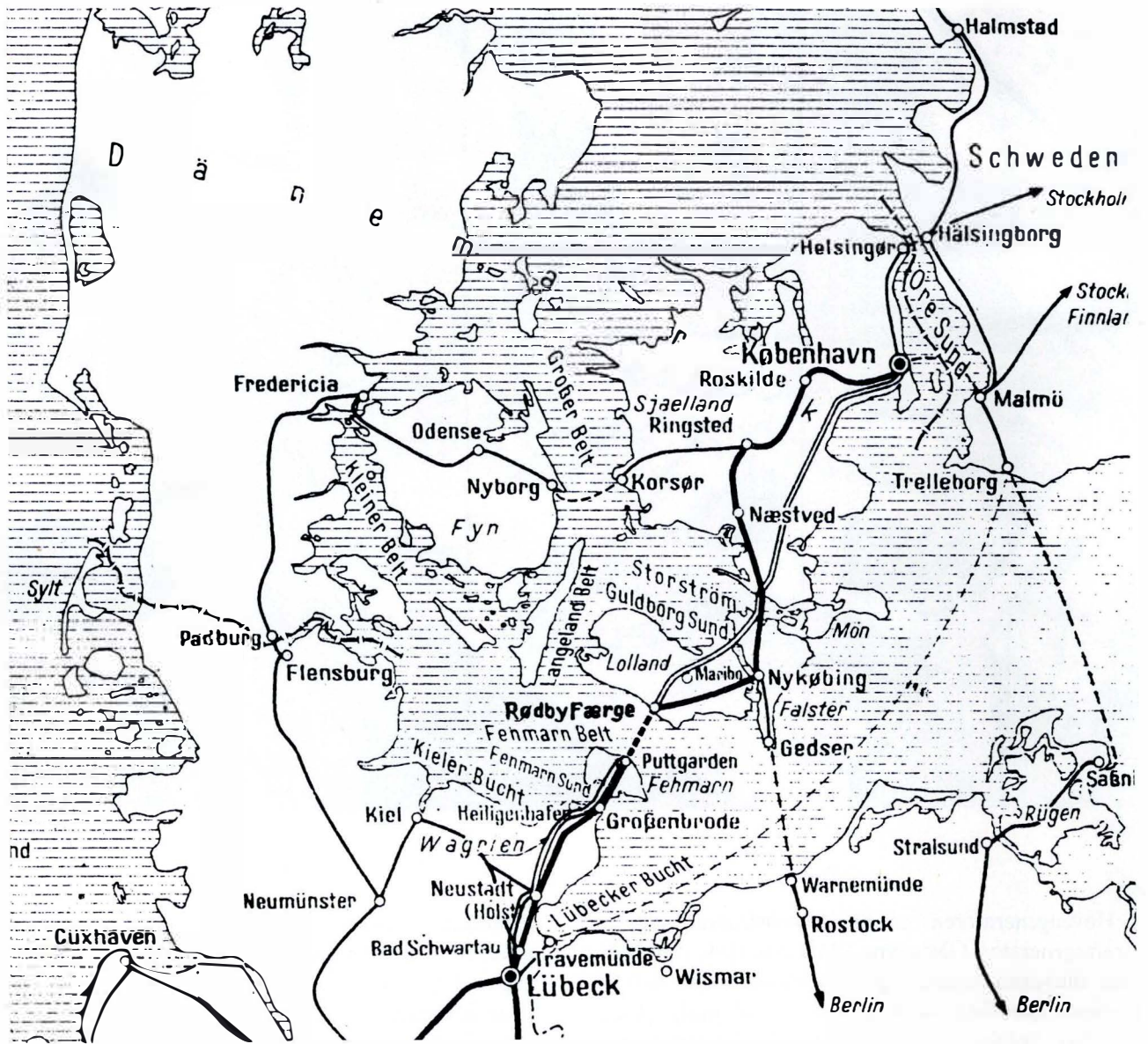
Førerrummet har fået en ny udformning, som giver lokomotivet et funktionalistisk udseende. Førerrummet er gummiophængt uden metallisk kontakt med lokomotivrammen. Trykluft og varmesystem i førerrummet tilsluttes ved hjælp af slangeforbindelser. Lokomotivet er effektivt lyddæmpet, f.eks. er alle plader i vognkassen, som er tyndere end 2,5 mm, belagt med en lyddæpende masse. Under udviklingsarbejdet har NOHAB i det hele taget lagt stor vægt på at opnå en så god arbejdsplads som muligt for lokomotivpersonalet.

DSB er den første jernbane uden for Nordamerika, som tager den nye diesellokomotivtype i brug, og der er allerede stor interesse blandt teknikere i Europa for at få del i DSB's erfaringer.



# Fugleflugtslinien

10 000 000 passagerer



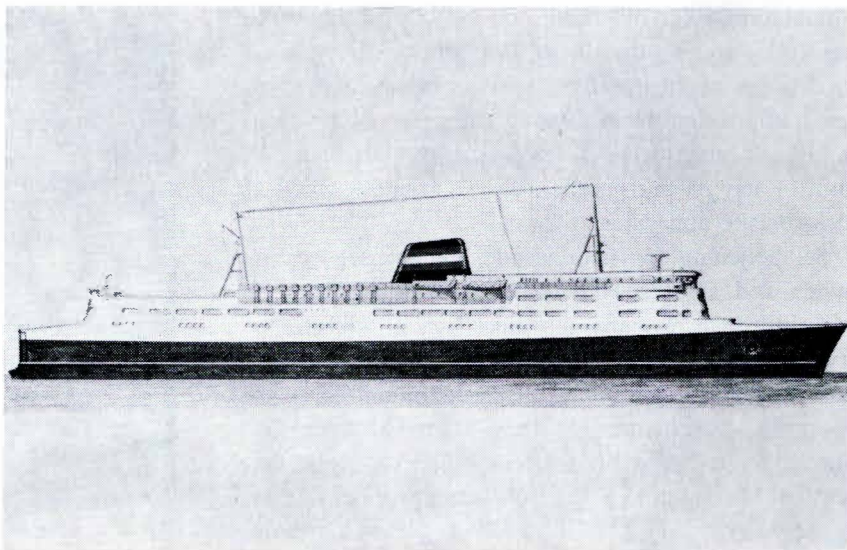


Fredag den 9. juni 1967 passerede rejsende nummer 10 millioner Fugleflugtslinien.

Fugleflugtslinien, der blev åbnet den 14. maj 1963, har indfriet alle forventninger. Allerede i juli 1963 kunne man notere den første million rejsende. Som ovenfor nævnt fulgte i december 1964 den femte million og nu – kun lidt mere end fire år efter Fugleflugtsliniens åbning – kan man altså notere de første 10 millioner.

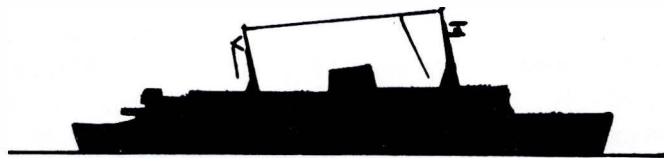
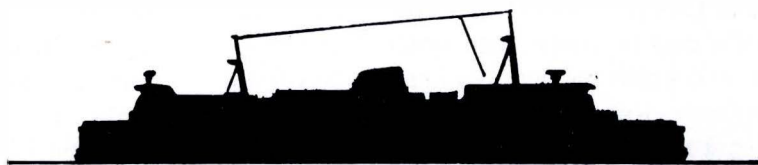
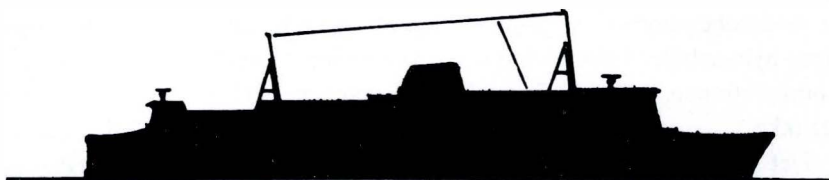
Siden Fugleflugtsliniens åbning er der overført næsten 1.400.000 biler, 16.000 autobusser, 70.000 lastvogne, foruden 150.000 gennemgående person-, sove-, post- og pakvogne, for ikke at glemme 500.000 godsvogne. Med omtrent 30 daglige overfarter kan man næsten tale om en ubrudt kølvandsstribe mellem Rødby Færge og Puttgarden.

I øjeblikket sejler de tyske færger *Theodor Heuss* og *Deutschland* sammen med de danske færger *Kong Frederik IX* og *Knudshoved* på overfarten, og samtidig begynder en ny stor færge – statsbanernes hidtil største – at tage form på Helsingør Skibsværft. Denne færge ventes taget i brug næste år.

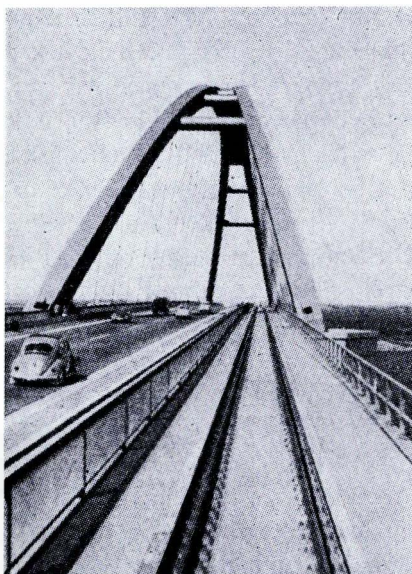


*Danske Statsbaner har sluttet kontrakt med Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri i Helsingør om bygning af en ny færge til Fugleflugtslinien, Rødby Færge-Puttgarden. Færgen får en længde overalt af 145,00 meter, bredde 17,71 meter, sidehøjde til togdæk 7,70 meter og sidehøjde til bildæk 12,90 meter. Højde fra køl til top af skorsten 30 meter.*

*Færgen kan medføre 1500 passagerer og er beregnet til jernbanevogne på hoveddækket i ca. 340 meters længde, fordelt på 3 spor. Herover indrettes bildæk til ca. 150 personbiler.*



*Broen over Fehmernsund*



### **Størrelsesforholdet mellem 3 DSB-færger**

*Øverst: Nybygning nr. 384, 145 meter lang*

*I midten: »Arveprins Knud«, 130 meter lang.  
Nybygning nr. 366, bygget 1963.*

*Nederst: »Kong Frederik IX«, 114 meter lang.  
Nybygning nr. 320, bygget 1954.*



# T-banen i elektronalderen

Af Tage W. Jensen

12 Fuldautomatiske billetkontorer og fuldautomatiske kontrollører er nu installeret på Londons t-bane. Dermed bliver elektroføreren, i sin egenskab af medkørende kontrollant i toget, stadig ensommere i det automatiske t-banesystem – togførere, billetsælgere og kontrollører på perronerne afløses i fremtiden helt af elektroniske apparater.

Selvbetjening for de rejsende. Billetprisen ses på tavlen ved siden af billetkontorets møntindkast (se vore billeder), pengene anbringes i møntindkastet, et tryk på en af knapperne underneden – pling! – den ønskede billet ligger i en skålformet åbning til venstre for trykknapperne, penge tilbage ligger i en anden åbning nederst, hvis det indkastede beløb var større end taksten. Maskinen kan også veksle pengesedler – ægte, vel at mærke! Uægte sedler returnerer den omgående.

Billetens bagside er kodet med magnetisk trykfarve. Når billetten indskydes i den tælleapparat-lignende, elektroniske kontrollør ved perronindgangen, »læser« maskinen skriften på bagsiden. Hvis billetten er i orden, åbnes apparatets låge automatisk, så den rejsende kan passere. Alle billetter, gyldige eller ugyldige, returneres straks til den rejsende i en slids på apparatet, men kun gyldige billetter kan åbne lågen. Og skulle den rejsende i farten komme til at indskyde et garderobenummer, en gammel biografbillet eller en ditto bybanebillet i den elektroniske kontrollør på ankomststationen, udløses lågens lukkemekanisme heller ikke.

Det er Advance Data Systems Corporation of Los Angeles, der har konstrueret de automatiske billetkontrollører til London Transport. Amerikanerne er ikke helt færdig med forsøgene, men systemet er så vidt udviklet, at det altså nu anvendes i praksis på enkelte t-banestationer. Københavns t-banes skabere kan til sin tid også på det elektroniske felt lære af verdens mest erfarne t-baneverksamhed.

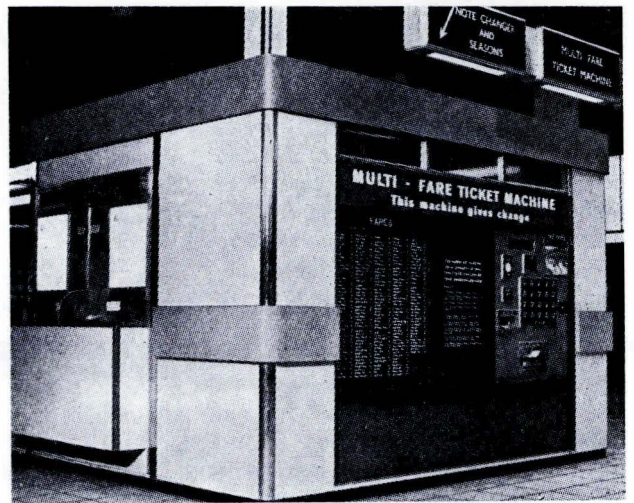
## Programmet

Automatiseringsprogrammet »siger« noget meget væsentligt om LT's arbejde i 1966.

Målet er bedst mulig økonomi, midlerne er automatisering, med deraf følgende personalenedskæring, samt grundig planlægning, der i tiden fremover skal føre til målet.

Her er nogle af de vigtigste opgaver undervejs:

Hurtigst mulig oprettelse af en fællesmyndighed, der skal planlægge trafik og kollektiv transport i hele det londonske by-område. For tiden træffes betydelige afgørelser af autoriteter, som ikke egentlig har noget



Første automatiske billetkontor (på t-banestationen Hammer-smith, London). Seddelvekselmaskinen, til 1-pund eller 10-shilling sedler, ses på venstre side. Pristavle og billetautomat til højre.

at gøre med transportproblemer, bortset fra ansvaret for vejbygning, fremhæver LT i 1966-beretningen.

De nuværende, spredte funktioner under transportministerens formandskab kan ikke skabe ligevægt imellem forskellige offentlige og private transportinteresser på gadenettet i forhold til det samlede byområdes transportbehov.

Det drejer sig i første række om at tilgodese samvirket imellem lokale myndigheder og vejautoriteter på den ene side og de kollektive transportvirksomheder på den anden.

Eksempel på usmidigheden i den nuværende organisation: da tunnelboringen på Victoria linjen blev afsluttet i slutningen af 1966, skulle arbejdet på den planlagte udvidelse af Victoria linjen (til Brixton) straks have været indledt, påpeger LT. Arbejdet kan imidlertid ikke sættes i gang, før regeringen har truffet afgørelse om det. Yderligere forsinkelse kan ikke undgå at medføre alvorlige, ikke mindst økonomiske, ulemper som følge af opløsningen af den tekniske organisation, arbejdsstyrke og materiellet, der blev ledig, da borearbejdet til Victoria linjen blev færdig. LT er parat til at tage fat på Brixton linjen med det samme.

## Pengene

Transportfinansloven 1966 gav regeringen mulighed for at yde statsstøtte i perioden til og med 1968. Beløbsrammen er 16 mill. pund (ca. 320 mill. kroner).

Baggrunden var forventningen om underskud på de nu statskontrollerede bybane- og busnet.

Beregningen, der lå til grund for dette beløb, an-



slog et underskud i 1966 og -67 på ca. 5,5 mill. pund (ca. 110 mill. kroner), men et lidt mindre underskud i 1968, idet man regnede med takstforhøjelser i midten af 1967. Disse forhøjelser er imidlertid blevet »lagt på hylden« efter transportministerens ønske.

Der har således ikke været takstforhøjelser siden januar 1966. Nuværende billetpriser er beregnet efter det omkostningsniveau, man forudså i begyndelsen af 1965.

Følgen blev, som forudsagt af LT, et fald i virksomhedens driftsoverskud fra 5,5 mill. pund (ca. 110 mill. kroner) i 1965 til 1,1 mill. pund (ca. 22 mill. kroner) i 1966. Resultatet blev et underskud på 5,9 mill. pund i 1966 (ca. 118 mill. kroner) sammenlignet med et underskud på 1 mill. pund (ca. 20 mill. kroner) i 1965.

Samlede indtægter fra bybaner og busser i 1966 var 102,7 mill. pund (ca. 2,054 mill. kroner), heraf busser og rutebiler 63,3 mill. pund (ca. 1,266 mill. kroner), 0,1 mill. pund mere end i 1965, mens t-banerne indbragte 39,4 mill. pund (ca. 788 mill. kroner), det var 3,6 mill. pund (ca. 72 mill. kroner) mere end i 1965.

Driftsomkostningerne steg til 104,4 mill. pund (ca. 2,088 mill. kroner), 4,5 mill. pund mere end i 1965, hovedsagelig på grund af øgede udgifter til lønninger og til pensionsforsikringer.

I 1965 modtog LT (ud over trafikindtægterne) 3,8 mill. pund (ca. 76 mill. kroner) fra regeringen i erstatning for den udskudte takstforhøjelse.

Lønninger og gager – 74,5 mill. pund (ca. 1,490 mill. kroner) – udgjorde over 70 pct. af 1966's driftsomkostninger. Skat på brændstof samt vognlicenser og lokale afgifter, i alt 6,6 mill. pund (ca. 132 mill. kroner), svarede til 6,3 pct. Nyanlæg og -bygninger, rullende materiel o.l. i 1966 kostede 20,5 mill. pund (ca. 410 mill. kroner), det var 2,4 mill. pund mindre end i 1965.

Samlet bruttoindtægt fra ejendomsadministrationen i 1966 steg med 188,000 pund til over 1,5 mill. pund (ca. 30 mill. kroner), og bruttoindtægten fra udlejning af reklameplads på LT's rullende materiel og på ejendomme blev ny rekord, over 2,3 mill. pund (ca. 46 mill. kroner).

### Passagererne

667 mill. rejsende kørte med t-banerne i 1966 – 1,4 pct. flere end i -65 (til sammenligning kan oplyses, at flere og flere privatbiler på gaderne samt personalemangel de første 9 måneder af -66 medførte en endgang i antallet af buspassagerer, hvoraf nogle valgte befordring med t-banerne).



Nærbillede af billetautomaten. Møntindkast øverst til højre. Trykknapper svarende til forskellige takststørrelser underneden. Til venstre for trykknapperne er samtalemikrofon til oplysningscentralen.

Gennemsnitsrejselængden på t-banerne i 1966: 4,6 miles (ca. 6,5 km). LT søger i voksende grad at møde privatbilisten »på halvvejen«. Parkeringspladserne ved stationerne – især i omegnen – øgedes i 1966 med 15 nye, eller udvidede, pladser til 2,300 køretøjer. I øjeblikket råder LT over p-pladser til i alt 6.800 biler, men i 1967 bliver der p-pladser til yderligere 3.500.

Bilisten i byen, med andre ord: trafikætheden på gaderne, er en af de mest problematiske opgaver for trafikekspertene. LT fremhæver gang efter gang nødvendigheden af mere udpræget kombineret bus- og t-banebefordring i byen i stedet for privatkørsel. I 1966 befordrede  $\frac{2}{3}$  af de privatbiler, der kørte til byen i morgentimerne, kun bilens fører, mens næsten  $\frac{4}{5}$  af resten medførte 1 passager foruden føreren.

Busserne repræsenterede i samme tidsrum kun  $\frac{1}{6}$  af trafikens samlede volumen, men de befordrede 60 pct. af samtlige passagerer – privatbilerne, som optog ikke mindre end 80 pct. af pladsen på gaderne, befordrede kun  $\frac{1}{3}$  af passagermængden til byen.

Det viser sig, hævder LT, at forbedringer i gadenettet, f.eks. viadukter, motorgader o.l., trækker flere biler til det pågældende sted og øger mulighederne for »flaskehalse« andre steder. Det er uden værdi at fremme selve strømmen af køretøjer i byen, hvis ikke derved alle gadetrafikanter, d.v.s. også buspassagerer og fodgængere, bliver i stand til at komme hurtigere til deres bestemmelsessted. Bussen som passagerbefordringsmiddel udnytter gadearealet mest effektivt. Under gaderne er t-banerne selvfølgelig uden konkurrence – og uden medtrafikanter.



# Italienske jernbaner

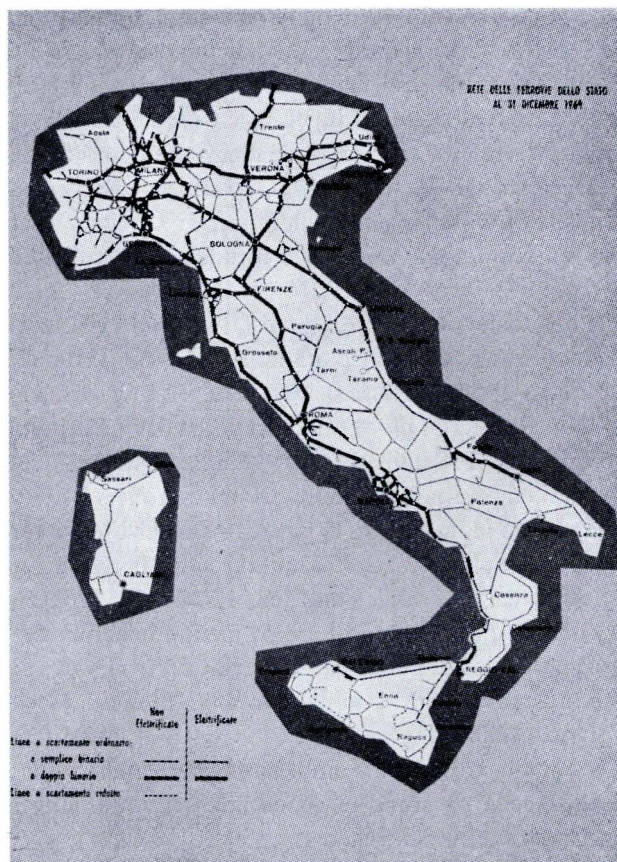
14

De italienske jernbaner, *Ferrovie Statali*, der dækker praktisk taget hele Italien, skal i de næste tre-fire år gennemgå en længe tiltrængt rationaliseringsproces. Statsbanernes ledelse har tilstillet den statslige planlægningskommission og de enkelte provinders underkommissioner et projekt, der søges realiseret i to tempi, og som vil medføre en vidtgående nedlægning af urentable linjer. De såkaldte »visne grene« skal skæres af, og den transportservice, disse tørre linjer hidtil har præsteret, med større eller mindre underskud, skal erstattes af trafikal busbetjening. Statsbanerne skal naturligvis drive disse busser.

Forhandlingerne om den nu nært forestående rationalisering har stået på i adskillige år, og de har været temmelig trælse. Jernbanepersonalets faglige organisationer så oprindeligt med nogen skepsis på baneadministrationens forsøg på at nedlægge banestrækninger her og der. Fagforeningerne frygtede, at afkortningen af skinnestrækninger ville medføre en betragtelig personaleindskrænkning. Først efter at den gamle socialdemokratiske politiker, vice-ministerpræsident *Pietro Nenni*, blev formand for en af regeringen nedsat trafikkommission, lykkedes det at skabe den fornødne tillid mellem baneadministrationen og de store fagorganisationer. Det forslag, administrationen nu har fremlagt til bedømmelse i de ovenanførte kommissioner, er udarbejdet i fuld forståelse med banepersonalets ledere. Det fælles synspunkt er, at alle foranstaltninger, som kan hidføre bedre driftsresultater og et mindre årligt underskud på banernes regnskaber, tjener såvel staten som de folk, der holder togene i gang.

## Lokomotivførere omskoles til busser

Foreløbigt er det hensigten at nedlægge passive strækninger på 2185 kilometer, i Nord-, Midt- og Syditalien. Det drejer sig om linjer, der dels er stærkt for sømte og forslidte, dels giver kraftigt underskud. Disse strækninger skal hurtigst muligt lægges døde, og transporten af passagerer og gods skal ske ved hjælp af busser og lastbiler. Det er naturligvis en forudsætning, at ingen linje nedlægges, før den afløsende busservice er fuldt funktionsdygtig, med mellemstationer, venturum, terminaler osv. Næste fase i rationaliseringsprojektet vil andrage nedlæggelsen af ca. 2400 kilometer urentable strækninger, en operation, der først vil være tilendebragt i løbet af fem-seks år.



Kort over det italienske jernbanenet, der befares af ca. 8500 tog pr. døgn. Mange af de »tynde« linjer vil blive nedlagt som skinnestejer, og strækningerne bliver betjent af busser og lastbiler.

Det er hensigten kun at holde ialt 11.500 kilometer af det samlede banenet på ca. 16.000 km i gang. De faglige organisationer har fået sikkerhed for, at kun ubetydelige indskrænkninger i personaletal vil finde sted under omstillingen fra skinnetil bildrift, og det nødvendige antal af unge lokomotivførere og el-førere vil blive omskolede til bus- og lastbilførere. Aflønningssatserne vil forblive uforandrede.

I højere grad end tilfældet er i de skandinaviske lande findes der i Italien et fyldigt system af rabatydelse til særlige grupper af rejsende – arbejdere, der er beskæftigede i længere eller kortere afstand fra deres bopæl – skoleelever, pensionister af mange kategorier, soldater osv. Efter indførelsen af busservice langs de kondemnerede banestrækninger vil disse rabatordninger forblive i kraft.

Viggo J.



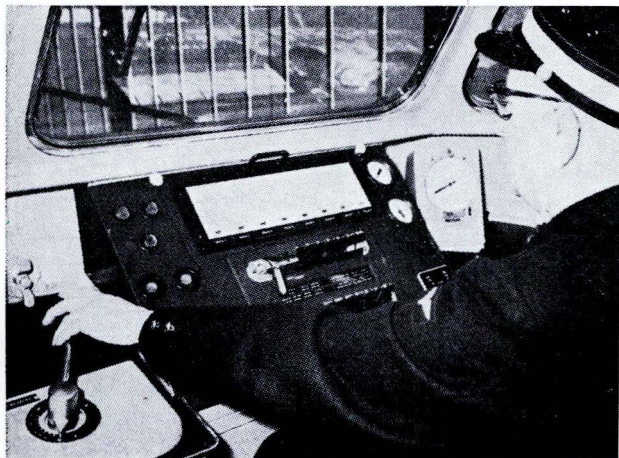
# TEE-tog i 10 år



Det nye TEE-tog på Amsterdam banegård.

*Et nyt skud på stammen af TEE-tog.  
Afgang fra München kl. 7.27 og ankomst  
til Amsterdam kl. 16.36.*

Fører på et TEE-tog.



Europas hurtigste jernbanetog, de navnkundige, gulrøde Tee-linere, har i sommer eksisteret i 10 år. Disse fornemme, næsten lydløse, meget hurtigkørende eksprestog er skinnertrafikkens bedste kort i konkurrencen med de internationale trafikfly. De har haft en solid succes såvel hos folk på ferie som hos forretningsrejsende.

I 1957 indviedes TEE-driften med ti tog, som med en gennemsnitsfart af 90–100 km i timen forbandt 80 større byer på det europæiske kontinent. I jubilæumsåret er der halvanden gang så mange TEE-tog, der berører 25 procent flere byer. Den 1. juni gled TEE nr. 25 ud fra Amsterdams banegård (som bekendt bygget på et fundament af 16.000 pæle) for at gennemkøre strækningen til München. TEE 25 var endnu mere komfortabelt og moderne indrettet end sine forgængere – med kontorlokaler, stenografdamer, restaurant, tresprogede stewardesser og en telefoncentral, der i løbet af få minutter forbandt en berømt rejsende, filmmanden *Alfred Hitschock*, med hans studie i Hollywood.

TEE-togene lanceredes i et samarbejde mellem Belgien, Frankrig, Italien, Luxembourg, Holland, Vesttyskland og Schweiz. De har haft held til at fastholde et godt, velstående klientel, dels forretningsfolk, der skal 2–300 km væk, dels turister, især amerikanere, hvis *Eurail-pas*, udstedt af rejsebureauer i de forenede stater, giver indehaverne ret til at rejse på I. klasse over hele Europa.

Ingen af de deltagende syv lande har sat penge til på deres deltagelse i TEE-arrangementet, tværtimod. Samtlige deltagerlande har kunnet inkassere et overskud fra de rødgyldne eksprestog.

TEE-togene drives nu i de fleste tilfælde af lokomotiver, således at man i nødvendigt fald kan forlænge toget med flere vogne. El-lokomotiver, der kan opnå en hastighed på 240 km i timen, afprøves for tiden i Frankrig, hvorefter de blive indsat som drivkraft i det europæiske »Aerotrain«, også et TEE-tog. En tysk hastighedsrekord for TEE indehaves i øjeblikket af »Blauë Enzian«, der mellem München og Augsburg regelmæssigt kører med 180 km i timen.

De nyeste Europa-lokomotiver kan indstilles på fire forskellige strømspændinger. Det tyske trafikministerium har for nyligt givet de to hurtigtog »Rheingold« og »Rheinfeil« (begge TEE) tilladelse til at køre med 160 km i timen.

I de forløbne ti år har dagligt i gennemsnit 12.500 mennesker benyttet et TEE-tog.

V. J.



## Rapportbemærkninger

I et foredrag for ganske nylig med titlen »Administration og organisation i ansvarsbevidst samarbejde« af personalechef E. Rolsted Jensen, opstillede personalechefen følgende 4 punkter som forudsætning for et effektivt samarbejde:

- 1) fælles målsætning
- 2) ansvarsbevidsthed
- 3) samarbejde i alle led
- 4) god kommunikation.

Disse punkter blev nærmere uddybet. Personalechefen sagde bl.a. i forbindelse hermed: »Ledelsen har behov for en god atmosfære og et godt klima, og det kan kun skabes ved et godt samarbejde. Ledelsen må forstå, at den har et ansvar ikke alene over for virksomheden, men også over for personalet. Men personalet må også kende sit ansvar og ikke bare kræve ind, men også forstå virksomhedens tarv. Samarbejdet er ude af balance, hvor det kun foregår mellem ledelse og de politiske instanser, medens det mangler i forhold til personalet. Samarbejde kan ikke skabes, hvis personalet ikke får tilstrækkelig information fra ledelsen. Men det er selvfølgelig lige så vigtigt, at ledelsen får nøjagtige informationer ude fra. Rapporterne må være nøjagtige. Ledelsen må kunne stole på de argumenter, organisationerne kommer til forhandling med.«

Vi vil gerne skrive under på, at det er kloge og fornuftige ord, der her er udtalt. De vidner om en moderne tankegang, som har relationer til den demokratiske udvikling, der er sket på det åndelige, kulturelle og politiske plan. Men skal ordene have vægt, må alle moderne kommunikationsmidler tages i

anvendelse for at få dem til at trænge ind i virksomhedens forskellige led.

På mange områder må man nemlig med den største beklagelse erkende, at de gamle patriarkalske forhold, der blev forladt i samfundet i 1848, fortsat råder på vore arbejdspladser i året 1967.

Vi er helt enig i, at samarbejde ikke kan skabes, hvis personalet ikke får tilstrækkelig information fra ledelsen; og vi er lige så enige i, at det er lige så vigtigt, at ledelsen får nøjagtige informationer ude fra. Men enigheden ophører, når vi skal diskutere, om dette princip for samarbejde er rodfæstet i de forskellige ledelsesfunktioner.

Der vil i det efterfølgende blive fremdraget eksempler på, at ledelsen ikke kan klage over manglende informationer fra lokomotivpersonalets side, hvorimod lokomotivpersonalet har al mulig grund til at klage over manglende information fra ledelsens side.

Inden disse eksempler gives, vil det være formålstjenlig med et par citater.

Ordre P, side 19-21 påbyder enhver lokomotivfører daglig at indgive en rapport angående den af ham udførte tjeneste. Han skal på rapporten gøre bemærkninger om bl.a. fejl og mangler ved banen, signalgivningen samt om enhver uregelmæssighed, der iøvrigt iagttages.

I ordre A, side 92 IV, sidste afsnit omhandlende »Tjenesteforretningens omfang og beskaffenhed«, bliver bestemmelsen i ordre P suppleret med følgende: »Det påhviler enhver ansat uanset hvilken stilling han indtager, at indberette til rette vedkommende, når han bliver vidende om, at sikkerhedsforanstaltninger er blevet forsømt, eller udføres på en måde, der har forårsaget eller kan

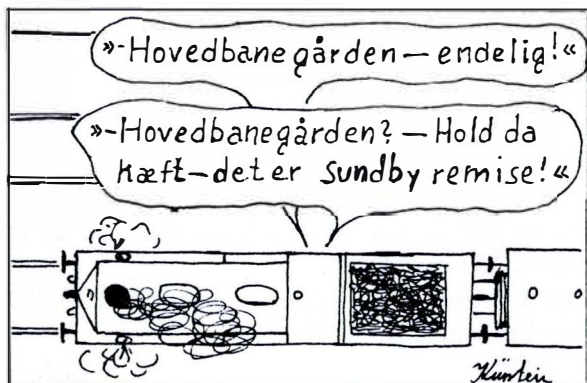
medføre fare, uheld eller unødigt forsinkelse. Det vil blive betragtet som alvorlig tjenesteforsømmelse, at undlade sådan indberetning.«

Lokomotivpersonalets pligter med henhold til rapportskrivning er heri klart præciseret; og ingen er heller i tvivl om, hvad der sker, hvis han ikke efterlever disse forskrifter.

Men hvordan behandler ledelsen nu en lokomotivfører, som samvittighedsfuldt indberetter fejl i signalgivningen og uregelmæssigheder i dispositioner vedrørende sikkerhedsreglementet? Ikke ret godt. Man lader hånt om indberetningerne. Man værdiger ikke lokomotivføreren et svar. Selv om der bliver stillet konkrete spørgsmål, forbliver de ubesvarede. Der er kun interesse for sagen, hvis det er lokomotivføreren, der har begået en fejl. Interesse er dog for meget sagt. Den holder sig kun levende til den første afhøring er foretaget. Derefter bliver sagen slyttet i bureaukратиets taknemmelige skuffer, medens lokomotivføreren stødes ud i det sorteste mørke.

Denne fremgangsmåde er ikke just befordrende på en god atmosfære og et godt klima. Den er heller ikke befordrende på et godt samarbejde; for den viser, at ledelsen i nogle instanser bevæger sig i en verden, hvor menneskelig forståelse, psykologi og demokrati er ukendte begreber.

En efterårsaften, hvor tågen var tyk som fløde, kom to på hinanden følgende tog ud for nøjagtig den samme forkerte signalgivning. Tog nr. 1 passerer et AM-signal, der viser signal nr. 3c »kør igennem«. I henhold til signalreglementet tilkendegiver dette signal, at der er frit til næste hovedsignal, og at dette vi-





ser signal nr. 2 »kør« eller signal nr. 3 »kør igennem«.

Men i dette tilfælde viste det efterfølgende signal »stop«. Sigtbarheden var på grund af tågen nede på ca. 20 m. Derfor fortsatte toget langt forbi signalet, før lokomotivføreren fik det bragt til standsning. Han underrettede telefonisk FC om forholdet og fik den besked, at man ikke der kunne se, der var noget galt. I det samme anmoder FC lokomotivføreren om omgående at fjerne toget fra strækningen, for tog 70 var på vej op bag i ham.

Det viste sig nu, at tog 70 fik nøjagtig den samme signalgivning. Først gennemkørsel, derefter stop på det næste signal. Med 120 km fart passeres signalet i stopstilling, og toget bevæger sig ind i samme blokinterval, hvor det forudgående er standset for at tale med FC om uregelmæssigheden. Til alt held er tog nr. 1 atter blevet sat i bevægelse, og lokomotivføreren på tog 70 når at få sit tog bragt til standsning.

Lokomotivførerne giver naturligvis bemærkning på rapporten om det passerede og anmoder om at få oplyst, hvad årsagen er til at sådant noget overhovedet kan forekomme. De pågældende har aldrig nogensinde fået svar.

I anledning af et uheld for et par måneder siden i tåget vejr på det samme sted bare i modsat køreretning, henlede den ene af de i ovenstående lokomotivførere opmærksomheden på den af ham indsendte rapport om uorden i signalsystemet og efterlyste et svar.

Han fremkommer i sin skrivelse med en formodning om, hvad årsagen kan være og stiller i den forbindelse forskellige forslag af sikkerhedsmæssig betyd-

ning. Han har aldrig fået noget svar. Men har fra anden side fået at vide, at begge rapporter er »bortkommet«. Besynderligt at netop disse skulle forsvinde.

Informationen har i dette tilfælde betragtelig slagside. Den er kun gået den ene vej fra lokomotivfører til ledelse. Interessen for at få opklaret omstændighederne ved denne mærkelige signalgivning har været lig nul. Det burde ellers være nærliggende, når man ikke betænker sig på omgående at sætte en lokomotivfører fra strækningstjeneste efter et uheld, der har visse paralleller til det her omtalte.

Et enkelt eksempel endnu for at illustrere, hvor nødvendig det er, at personalechef Rolsted Jensens tanker finder vej fra generaldirektoratet til andre led i administrationsapparatet.

En lokomotivfører indsender rapport med følgende bemærkning: »I henhold til sikkerhedsreglementets indledende bemærkninger er »grundreglerne for sikkerhedstjeneste på statsbanerne givet af ministeren for offentlige arbejder i »Politireglement for Danske Statsbaner.««

Under henvisning hertil tillader undertegnede sig at stille følgende spørgsmål: »Er politireglement for Danske Statsbaner, og de heraf afledte bestemmelser i sikkerhedsreglementet, ikke gældende for alle ansatte ved DSB«?

Besvarelsen har vidtrækkende betydning, når der kan udstedes en ordre, der pludselig ophæver § 16, stk. 2 i sikkerhedsreglementet. I følge denne § er det største tilladte akselantal i personførende R- og P-bremse tog 60.

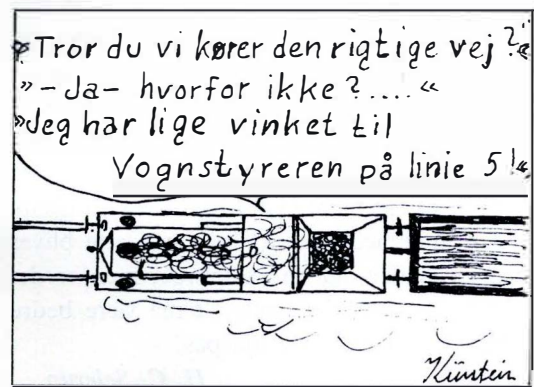
Selv om tog 95 havde dette maksimum ved afgang fra Kh, tilkoblede man alligevel en vogn med levende duer i Ro.

Mens en lokomotivfører bliver straffet for alvorlig tjenesteforseelse, hvis han i tankeløshed kommer til at tilsidesætte en af sikkerhedsreglementets forskrifter, er det altså tilladt andre med fuldt overlæg uden videre at ophæve en eller anden § i reglementet. Kan det være rigtigt?

Efter ovenstående er det vel unødvendigt at gøre opmærksom på, at den pågældende ikke har fået noget svar, selv om der i det citerede fra ordre A står, at det betragtes som alvorlig tjenesteforseelse, at undlade at indberette forsømmelser mod sikkerhedsforanstaltninger, der medfører unødigt forsinkelse. Lokomotivføreren ville altså i henhold hertil være blevet straffet for alvorlig tjenesteforseelse, hvis han ikke havde gjort bemærkning herom på rapporten. Vedkommende lokomotivfører har simpelthen krav på at få et vide, hvor der i »Politireglement for Danske Statsbaner« står, at der på det sikkerhedsmæssige område er forskel på kong Salomon og Jørgen Hattemager.

Det er sandelig ikke nemt at være lokomotivfører, når denne ånd hersker. Har han den ene dag begået en forseelse, er han nærmest umulig og bliver sendt ud i mørket på ubestemt tid. Beslutter han nu at være mere forsigtig i fremtiden og henholder sig til sine reglementer, skal han have ubehageligheder både her og der. Længe leve samarbejdet. Det ser så nydeligt ud på tryk.

Ledelsen har behov for en god atmosfære og et godt klima. Ak, ja! Det har lokomotivpersonalet så sandelig også. Men det skabes ikke, hvis stillingsbetegnelser og sociale positioner er afgørende for, hvad der er rigtigt, og hvad der er forkert.





---

# PERSONALIA

---

## Ansæt som lokomotivmedhjælper pr. 1-6-1967

Lokomotivmedhjælperaspirant:  
P. Slott, Gb. i Gb.

## Forfremmet til lokomotivfører (15. lkl.) efter ansøgning pr. 1-6-1967

J.-B. Jensen (12 lkl.), Århus mdt. i Århus  
mdt.

## Overgået til anden stilling

Kontorassistent II – lokomotivfører (12.  
lkl.) J. A. J. Skov, Ng, Ng mdt. (1-6-67).

## Dødsfald

Lokomotivfører (12. lkl.) J. E. Johansen,  
Nyborg 25-5 1967.

Pens. lokomotivfører (12. lkl.) Niels Lau-  
rits Laursen, Århus maj 1967.

Pens. lokomotivfører (12. lkl.) Johan  
Christian M. Martini, Kbhvn. maj 1967.

Pens. lokomotivfører (12. lkl.) Kristian  
Emanuel Poulsen, Chr.feld maj 1967.

## Afsked efter ansøgning

Lokomotivfører (12. lkl.):  
H. H. T. Lykkeberg, Roskilde, gr. svag.  
med pension 31-8-1967.

## Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit  
jubilæum frabedes venligst.

N. E. Jensen,  
lokomotivfører, Aalborg.

## Danske Jernbaners Afholdsselskabs årsmøde

D.J.A. har afholdt sit 64. årsmøde på  
Christiansminde Hotel i Svendborg.  
Foruden repræsentanter fra Jernbane-  
foreningen, Dansk Jernbane Forbund,  
Dansk Lokomotivmands Forening, Privat-  
banernes Kontorforening var mødt re-  
præsentanter fra de nordiske broderorga-  
nisationer i Norge og Sverige. De havde  
alle ordet for at udtrykke deres tilfreds-  
hed med samarbejdet mellem disse orga-  
nisationer og D.J.A..

Tktl. E. Christiansen, magasinpasser  
Holger Christensen, lkf. A. K. Johansen  
og otas. H. Hørsholm repræsenterede  
ovennævnte faglige organisationer.

Under formandens beretning fremkom  
der oplysninger om A-bevægelsens for-  
skellige gode aktiver såsom Midtjysk

Ungdomsskole i Ejstrupholm og A-cent-  
ret i København. En drastisk skærpelse  
af straffen overfor spiritusbilister drøf-  
tedes.

Regnskabet balancerede med 6.863 kr.  
og sluttede med en kassebeholdning på  
1.328 kr. Landsformanden, rgm. Siegfred  
Nielsen, Rd. samt hovedkasserer obm.  
W. Thannel, Str. og opt. H. O. Jensen,  
Svg., genvalgtes ligesom redaktøren, tktl.  
K. Zederkof, Fa.

Om aftenen var indbudt stationsforst.  
Ingemann Pedersen og frue samt vice-  
borgmester Gunnar Nielsen og frue.

Dagen efter foretog deltagerne en ud-  
flugt til omgivelserne omkring Svend-  
borgsund.

K. Zederkof.

## Feriehjemmet Knudshoved

Pensionspriserne på Knudshoved forhøjes  
som følge af meromsætningsafgiften fra  
og med den 3. juli 1967 til:

Voksne og børn, fyldt 12 år . . . 17,00 kr.  
Børn i alderen 4-11 år (inkl.) . . . 8,50 kr.  
Børn under 4 år . . . . . 4,25 kr.

---

# Tænk på solgaven

Hvorfor bliver man aldrig færdig med os blinde? Jeg har mødt dette spørgsmål og har søgt efter svaret, ja, og jeg mener at have fundet det.

En sulten kan man gøre mæt ved at give ham mad, og en tørstig kan man stille tilfreds ved at give ham at drikke. Det er så lige til, at man skammer sig ved at sige det, men jeg siger det også kun for at understrege, at på en tilsvarende enkel måde kan man ikke klare den blindes problem.

Blindheden er ikke bare et økonomisk problem, eller et erhvervmæssigt kulturelt eller socialt problem. Blindheden spores over alt for den blinde: når han vågner om morgenen og går til ro om aftenen, når han tænker erhvervmæssigt eller på sin fritid, når han omgås familien eller svigtes af den. Blindheden er med over alt, og selve blindheden kan man jo ikke komme til livs.

Man kan derimod bøde på følgerne af blindheden eller sætte noget andet i stedet for det, der svandt med synet, et andet arbejde, en ny fritidsinteresse, en mere hensigtsmæssig indrettet bolig eller et hjælpemiddel, men det arbejde, kan man aldrig blive færdig med.

Udviklingen bringer os til stadighed nye tekniske hjælpemidler, d.v.s. nye læsemuligheder, hjælpemidler til brug i hjemmet eller i trafikken, boligformer eller typer af plejehjem, der bedre end før letter tilværelsen for blinde, arbejdsopgaver, der kan bruge, hvad den blinde endnu har tilbage, ja, og udviklingen henimod det sociale samfund bringer os måske først og fremmest et øget forståelse hos vore mennesker, så flere end før er rede til at give os den håndsrekning, uden hvilken det hele er håbløst.

Hvorfor bliver man aldrig færdig med os blinde, fordi selv udviklingen i samfundet ikke kan hindre blindheden i at opstå. Udviklingssamfundet kan derimod forbedre kårerne snart her og snart der, men udnyttelsen af forbedringerne kan ikke klares af den blinde, med mindre vore medmennesker hjælper til.

Det er årsagen til de årlige »solgaveindsamlinger«. Det er grunden til, at jeg igen i år beder om en »solgave« til Dansk Blindesamfund, hvis adresse er: Randersgade 68, København Ø., og hvis gironummer er: 337. Prøv så på at forstå, at vi aldrig vokser fra hjælp. Jeg har ingen muligheder for at love, at dette bliver sidste gang, jeg beder om en »solgave«, men er det forkert, når jeg tror, at det trods alt må være bedre at kunne hjælpe end at skulle hjælpes.

H. C. Seierup.



# DAMERNES DAG

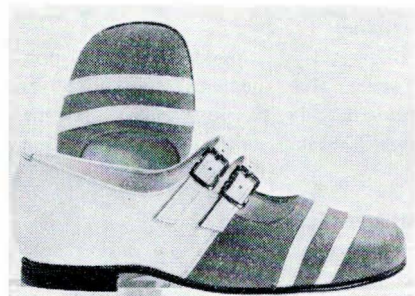
## Fortinnet tøj . . .

Modebranchen er evigt skiftende. Der er altid nyt at hente, enten i stoffer, snit, farver eller – emballage. USA har lagt sig i spidsen på det sidste område ved at sælge tøj på dåse. Værsgo' – frem med dåseåbneren, når en ny skjorte skal i brug. Det samme gælder for kjoler, hatte og undertøj. Amerikanerne er gået ind for idéen med stor begejstring. Det bliver spændende at se, om forretningerne herhjemme tør følge sagen op. Den må spare tid på begge sider af disken. Men for forbrugeren gælder det om at have orden i tingene på hjemmefronten. Tænk – hvis man må opleve, at man tror, man åbner for en dåse grønne bønner og så står man med et sæt undertøj i hånden – eller omvendt.

Fra det modebetonede hjørne spås om mere vidde og ynde i kjolerne. Det skal blive rart at komme lidt væk fra det hårdtslående look. Det kan nok lade sig gøre uden at ende i flæser og blonder.

## Sommerens høje hår

Lagde De mærke til damernes frisurer ved de kongelige selskaber omkring årets



Tofarvede sko er dekorative, måske lidt vanskelige at holde. Her er rødt ruskind kombineret med hvidt kalveskind og skoen lukkes med en dobbeltrem. Begge modeller fra Dansk Skomoderåd.

mest fotograferede bryllup? De var store, kunstfærdige og utvivlsomt fremstillet af fagfolk ved hjælp af paryktoppe.

Med lidt øvelse kan man gøre dem kunsten efter. En top behøver ikke altid at vugge højt på hovedet i indviklede snoninger og bukler. Den kan også slet og ret friseres ind i ens private hår for at give fylde. Det eneste, der kan volde besvær, er, at skjule kammen, hvorpå toppen er fæstnet. Er sidehåret langt, kan man flette et par fletninger og føre dem op over issen. Eller man anbringer en sløjfe på en hårnål og sætter den i »sammenføjningen«, evt. et spænde eller hårsmykke.

Gør frisøren den tjeneste at få parykken til krølning et par dage før De selv møder til vask og vandondulation. Derved får han mulighed for at ordne den på et selvvalgt tidspunkt, så den får en behandling både den og De kan være tjent med.

## Tips i en sommertid

Sundt og velsmagende er iskold mælk tilsat en eller anden slags frugtsaft. Men husk at lade mælken komme først i glas – set inden saften tilsættes. Derved undgår man at mælken skiller.

Det er tid at koge rødgrød. Enten De kan lide den tynd som suppe eller solid, så man kan gå på den med træsko, er skind af det onde. Lad grøden blive i gryden og rør i den af og til, indtil den er halvkold. Hæld den derpå i skål og drys et lag stødt melis over. Brug piskeris, mens jævningen hældes i. Klumper er næsten værre end skind.

Mange koger stikkelsbærrød med en stang vanille. I stedet kan man tilsætte stødt kanel.

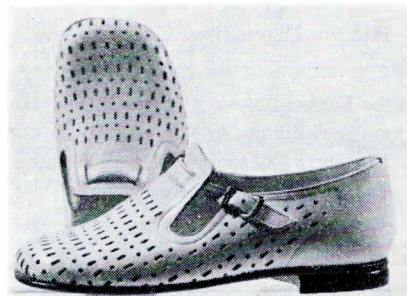
Æblegrød bliver mange gange lækrere, hvis man tilsætter et glas sherry eller to. Men De kan også »nøjes« med at røre en rå æggeblomme i, så bliver den dejlig rund i smagen. Husk så tillige, at en blommes levetid er begrænset, når den har forladt skallen.

## SOS – det tør!

Der burde findes et alarmsystem til hjemmefrysere. Noget med at en sirene eller et tågehorn satte i gang, hvis et menneske uforvarende kommer til at slukke for kontakten. Det er grusomt at stå med en kvart okse, en halv gris plus meget andet på en hed sommerdag og alt siger sjap, sjap. . .

## Fremskridt i børnesko

Børnesko er blevet bedre og kønnere. Der findes stadig uhyrlige eksemplarer i handelen, men helhedsindtrykket er at udvalget er fornuftigt og forsvarligt når sundheden skal holdes i ære. Hold Dem til forretninger, der skilter med at »her måler vi børnenes fødder« og notér Dem, at små fødder bliver større i en rasende fart, både på den lange og den korte led.



Ny detalje i børnesandalen er remmen, der er trukket igennem det kantstukne overlæder. Tåpartiet er højt og giver plads til tærne, men allerbedst er det tætte hulmønster, der giver luft til hele foden.



# Adressefortegnelse

**Københavns Godsbane**: Lokomotivfører P. J. J. Busk, Bremensgade 64, st. København S. Tlf. Asta 3093.  
*Kasserer*: Lokomotivfører P. K. Kristensen, Banefløj 8<sup>2</sup> tv., Brh. Tlf. 94 75 46.

**Helgoland**: Lokomotivfører E. C. L. Christiansen, Tværbommen 41, st. th., Gentofte. Tlf. GE 5659 v.  
*Kasserer*: Lokomotivfører A. C. Quaade, Vigerslevvej 267 B, 1. th. Tlf. Valby 2642.

**EngHAVE**: Elektrofører B. Christoffersen, Maglegårdsvej 21<sup>1</sup>, Brøndby Strand. Tlf. 73 23 06.  
*Kasserer*: Elektrofører E. G. Nielsen, Dannevirkegade 13<sup>1</sup> th., København V. Tlf. VE 7265.

**Roskilde**: Lokomotivfører Kaj Juul Rasmussen, Holbækvej 10. Tlf. (03) 35 76 20.  
*Kasserer*: Lokomotivfører K. H. Kastberg, Holbækvej 106 (vær. 410).

**Helsingør**: Lokomotivfører J. Maymann Hansen, Sct. Knudsvej 6.  
*Kasserer*: Lokomotivfører J. A. Nielsen, Pontsøvej 31<sup>1</sup>.

**Næstved**: Lokomotivfører B. I. Sørensen, Præstøvej 109 C<sup>1</sup> th.  
*Kasserer*: Lokomotivfører J. Ourø Jensen, Præstøvej 177.

**Gedser**: Lokomotivfører H. P. Kjær Hansen, Langgade 8 c.  
*Kasserer*: Lokomotivfører J. H. M. Hansen, Danmarksgade 11.

**Rødby Færg**: Lokomotivfører E. R. Rasmussen, Langgade 30, Gedser.  
*Kasserer*: Lokomotivfører H. Bahne Larsen, Lærkevej 9, Rødby havn.

**Kalundborg**: Lokomotivfører T. G. B. Olsen, Røsnæsvej 28. Tlf. Kb. 2732.  
*Kasserer*: Lokomotivfører P. A. Jensen, Stationsvej 3 B.

**Slagelse**: Lokomotivfører E. Meng, Klokkestøbergade 15<sup>1</sup> th.  
*Kasserer*: Lokomotivfører H. Kristensen (Klørup), Valbyvej 40<sup>1</sup>.

**Korsør**: Lokomotivfører S. Juul Madsen, Thiesens Allé 29<sup>1</sup>. Tlf. (03) 57 24 74.  
*Kasserer*: Lokomotivfører H. E. Jørgensen, Fasanstien 1<sup>1</sup> th.

**Nyborg**: Lokomotivfører Å. Tarpø, Aldershvilevej 25. Tlf. 1728.  
*Kasserer*: Lokomotivfører K. B. Rasmussen, Spotofte 45, 1., Nyborg. Tlf. (09) 31 22 53.

**Odense**: Lokomotivfører P. A. L. Jørgensen, Poul Møllersvej 13. Tlf. 11 59 09.  
*Kasserer*: Lokomotivfører N. E. K. Larsen, Prs. Benediktes Allé 4, Fruens Bøge.

**Svendborg**: Lokomotivfører E. Larsen, Tvedvej 167 A, Tved pr. Svendborg.

**Fredericia**: Lokomotivfører N. P. Junker, Ørnevej 11<sup>1</sup> th. Tlf. (059) 2 46 36.  
*Kasserer*: Lokomotivfører A. Vilhelmsen, Sjællandsgade 49, st. Tlf. (059) 2 46 37.

**Kolding**: Lokomotivfører P. F. Pedersen, DSB maskindepot.

**Padborg**: Lokomotivfører H. Winther Jensen, Sønderhav pr. Kollund, Sdj. Tlf. (046) 7 87 94.  
*Kasserer*: Lokomotivfører H. O. Buus Jensen, Pilevej 12.

**Åbenrå**: Lokomotivfører S. E. Schou, Borgmester Finksgade 12<sup>2</sup>.

**Sønderborg**: Lokomotivfører A. J. Jørgensen, Lundbyesgade 3.  
*Kasserer*: Lokomotivfører P. A. Overgård, C. W. Eckersbergsvej 12.

**Tønder**: Lokomotivfører P. F. Behr, Horupsgade 41. Tlf. (47) 2 16 76.  
*Kasserer*: Lokomotivfører J. L. J. Christensen, Widdingherredsgade 4 st.

**Esbjerg**: Lokomotivfører V. Dorner, N. J. Poulsensvej 4. Tlf. (051) 2 49 56.  
*Kasserer*: Lokomotivfører H. M. Barlo, Strandbygade 58<sup>3</sup> th. Tlf. (051) 2 90 58.

**Struer**: Lokomotivfører B. S. Kristensen, Gimsinghøje 25.  
*Kasserer*: Lokomotivfører K. R. Christensen, Nygade 12.

**Thisted**: Lokomotivfører I. A. Asmussen, Kirkegårdsvej 4.

**Frederikshavn**: Lokomotivfører A. T. Larsen, Vinkelvej 7. Tlf. 2 03 48.  
*Kasserer*: Lokomotivfører H. N. W. Hansen, Rosevej 13.

**Ålborg**: Lokomotivfører Finn C. Christensen, Købkesvej 14. Telefonisk forbindelse over (08) 12 16 91.  
*Kasserer*: Lokomotivfører B. C. V. Kruse, Hesseløgade 10<sup>3</sup> th.

**Randers**: Lokomotivfører N. Larsen, Rindsvej 31.  
*Kasserer*: Lokomotivfører P. S. Henriksen, Rosenborg Allé 9.

**Århus**: Lokomotivfører N. K. Jensen, Silkeborgvej 19<sup>2</sup> th., Århus C. Tlf. (061) 2 20 62.  
*Kasserer*: Lokomotivfører E. A. Lønngvist, Rosenvangs Allé 20. Århus C.

**Viborg**: Lokomotivfører E. E. Jensen, Frihedsvej 1.  
*Kasserer*: Lokomotivfører E. Mortensen, Danmarksvej 34.

**Brande**: Lokomotivfører K. Poulsen, N. J. Fjords Allé 3.  
*Kasserer*: Lokomotivfører L. Tønning, Mosevænget 10.

**Herning**: Lokomotivfører Aage Lauridsen, Godthåbsvej 68. Tlf. (07) 12 44 83.  
*Kasserer*: Lokomotivfører O. Bruno, Museumsgade 50.

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

## Flytning

Husk i god tid at melde flytning til postvæsenet. Hvis medlemsbladet udebliver, meld det da til postvæsenet. Hjælper dette ikke, skriv så til bladets ekspedition.

## Artiklers indsendelse

Artikler eller notitser, som ønskes optaget i medlemsbladet, skal foreligge hos redaktionen senest 14 dage før, medlemsbladet udkommer den 10. i hver måned. Op til højtiderne må påregnes længere frist, for at optagelse kan være sikker.

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○