

A blue-toned photograph of railway tracks receding into the distance. The tracks are made of parallel rails and cross-ties, creating a strong sense of perspective. In the upper right corner, there is a large, bold, black number '2'.

2

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE

Sikkerhedsfaktoren ved træthed og stress



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. FEBRUAR 1968 – 68. ÅRGANG

2

Indhold:

Faren ved træthed og stress	2
Demokrati på arbejdspladsen	3
Trip til Berlin	6
Kontaktudvalg	7
Olie i mange lande	8
En hurtigbaneforbindelse mellem København og lufthavnen	9
U-bane under Alsteren	12
Europastrækninger for hurtige og tungtlastede tog	14
Fra medlemskredsen – Averterings- problemer – Hvorfor ved vi intet? Personalepolitik	16
Forsikringsagentforeningen	18
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.

Lokomotivmandsarbejdet er et af de områder, hvor træthed og stress er faren for fejltagelser, som kan afstedkomme ulykker. Man har ingen sikker viden om, i hvilket omfang træthed er skyld i ulykker, men den har formentlig en væsentlig del heri. Det gælder hele transportområdet til lands, til søs og i luften. Stress og træthed må ses i sammenhæng med arbejdstids- og hvilebestemmelser. For en lokomotivmand er der også kørehastigheden at tage i betragtning ved bl.a. signalobservationer. Med kortere intervaller mellem signalerne og forøgelse af kørehastigheden er grundlaget lagt til stress. Forholdet kan anskueliggøres ved en sammenlignende undersøgelse, der er foretaget af den relative belastning en luftpilot og en chauffør udsættes for. Kontrol af disses pulsslag viste, at chaufførens hjerte udsattes for større belastning over en tilbagelagt strækning på 420 km end pilotens hjerte efter at have fløjet 5600 km ved en transatlantisk flyvning. Ved start og landing var belastningen for piloten ganske vist større, men på den øvrige del af færdens havde han det forholdsvis fredeligt, hvorimod chaufførens hjerte stadigt stimuleredes under kørslen. Noget lignende gør sig gældende for lokomotivmanden. Vi har da også adskillige gange fremhævet betydningen af særlige arbejdstids- og hvilebestemmelser for lokomotivpersonalet, idet man derigennem kan tilgodese den fysiske mobilitet, som bringer størst mål af sikkerhed i arbejdets udførelse. Det er imidlertid ej blot spørgsmålet om arbejds- og hviletidens relative længder, det er også disses placering, specielt i forhold til døgnets mørketimer og hvor hurtigt man påny skal møde til arbejdet. Disse forhold lægger vi afgørende vægt på ved udarbejdelsen af kørselsfordelingerne. At det ikke i alle tilfælde lykkes at nå til et resultat, har vi tilstrækkelige beviser for. Og hovedanstødsstenen er administrationens krampagtige fastholden af rammebestemmelser i tjenestetidsreglerne, idet man tilstræber reglernes øvre grænser, og ikke viser imødekommenhed overfor turrepræsentanternes forslag om mindre ubekvem fordeling af arbejdstiden. Det er måske selvfølgelig, at man tilstræber en arbejdsnorm for den enkelte så nær normale, det praktiske giver mulighed for, men man skal ikke glemme, at arbejdstidens placering er af største vigtighed for at undgå træthed og stress, for at undgå svækkelse af sikkerhedsfaktoren. Vi nærmer os arbejdet med nye kørselsfordelinger og må tage nævnte i betragtning.



Oluf Høst

Den danske bondegård med sine hvidkalkede længer og sit okkerbrune stråtag har været et yndet motiv for malerne gennem tiderne. Ofte er den skildret ud fra bymenneskets drøm om det lille hus på landet, omgivet af stokroser og anden dejlighed, og pyntet med solflimmer og svale skyggemønstre.

På baggrund af denne idyl kan Oluf Høsts opfattelse af motivet forekomme barskt ved sin enkle selvfølgelighed. Her er ikke dækket op med bondehusromantik og slyngplanter, kun de simple bygninger er anrettet på lærredet, kantet af et stykke himmel foroven og en stump gårdsplads forned.

I det her gengivne »Bognemark, sen aften« er øjeblikket mellem dag og nat indfanget af maleren med en forunderlig styrke. En voldsom naturoplevelse i forbindelse med kunstnerens evne til at give farverne stemningsfylde, danner en helhed af fortættet virkning. Ved at indramme solnedgangen med portåbningens firkant forhøjes den naturlige virkning, og den kraftige zinnoberrøde, omgivet af de blå mure og den køligt-grønne himmel, fremkalder et

farvespil, som ikke alene dækker naturindtrykket, men udgør et selvstændigt malerisk drama.

Billedet er tidløst. Det er ikke muligt at gætte sig til årstiden ud fra billedets enkeltheder. Personligt vil jeg tro, at det er en vinterstemning, men også forår, sommer og efterår kan opvise den glød i lyset, som maleriet fastholder og forstærker. Ikke mindst på Bornholm.

Hvis Oluf Høsts billeder ikke rummer fortællende enkeltheder, er de til gengæld rige på nuancer i farven. Det røde midterfelt er ikke en ren rød farve, direkte fra tuben. Den er isprængt et par gule strøg som giver den en drejning mod det orange. Den blå farve i stråtag og husmure er blandet med flere jordfarver og opstår i så mange variationer indenfor billedrammen, at overfladen intet sted bliver massiv. Selv i den tilsyneladende ensfarvede grønblå himmel opdager man et par vandrette violette striber, ikke påtrængende eller udfordrende, men lige akkurat nok til at »løfte« bundfarven.

For de tilskuere, som ikke færdes hjemmevant i farvernes verden, kan det måske lyde spidsfindigt at søge kunstværkets værdier gennem en påvisning af farvemæssige egenskaber. Men også kunstmaleri er et fag. Og det er fagmandens opgave at studere de midler, han har til sin rådighed. Når maleren vil udtrykke en oplevelse, må han benytte sig af form og



farve, han må kende sit instrument for at fralukke det præcise toner.

Oluf Høsts billeder er altid udsprunget af en inspiration, hentet i naturen. Hans motivverden er genkendelig, han maler havet og himlen, bondegår-

den og græsmarken, køerne i stalden og sildekonerne på havnen. Men det er gennem et forfinet farvesyn og den følsomme behandling af stoffet, at han får tingene til at leve. Og det kan volde bryderier. Eller som han selv engang udtrykte det foran staffeliet:



»Det er sgu svært at male. Farven skal jo leve. Bliver den for grov, er det hele ødelagt. Den skal være som en duft...«

Af sind var Høst romantiker. Det er de stemningsmættede tidspunkter og de bevægede øjeblikke, han

opsøger i naturen. Solens op- og nedgange har han fulgt fra mange udsigtpunkter, og billedet med de blussende Sankt Hansbål er typisk for hans kunst. Her slippes elementerne løs i et storslået natursceneri. »Ild er noget løjerligt noget,« udbrød han, da vi

mødtes ved et Sankt Hansbål i Gudhjem, »den ligner aldrig sig selv». Som i billedet af bondegården er det mødet mellem de glødende varme farver og det kølige rum, der hensætter ham i begejstring. Man er ikke nødvendigvis pyroman, fordi man betages af flammeildens stadigt skiftende ornament, og enhver kender den næsten mystiske fornemmelse, der griber én ved synet af den dansende ild, enten det sker i stolen foran kaminen eller langs kysterne i midsommernatten. Oluf Høst har genskabt det sete. Ikke ved en tør kopiering af begivenheden, men ved at koncentrere sig om det væsentlige i skuespillet: jord, himmel, hav, ild. Menneskene omkring bålet er blot antydning ved nogle springende blå og sorte streger, de bliver til formløse skygger, som helt er underkastet naturkræfterne.

Et beslægtet tema i Høsts kunst er en række billeder af ildebrande. Her er de vældige røgmasser og forkullede rester af tagspær og bindingsværk med til at skabe en yderligere dramatisk atmosfære. Han udfører billederne som i besættelse, benytter ikke kun pensel og paletkniv, men kradser i den våde farve, gnider på det halvfærdige lærred med klude og aviser og bruger også gerne de bare næver. Det hænder, at malerierne efter endt behandling ser ud til selv at have været udsat for ildsvåde, men også derigennem meddeler de sig. Det gælder ikke om at lave farvefotografier, men om at sanse billedet med samme aktive medleven som man udviser overfor hændelser i virkeligheden. Den reelle oplevelse genopstår i et nyt stof: oliemaleriet. Som kuriosum kan nævnes, at Høst en overgang havde den aftale med det stedlige brandkorps, at de skulle underrette ham i tilfælde af ildebrand, så han kunne være i nærheden og gøre sine notater. Det vides ikke, om

han reagerede på samme måde som en af de kunstnere, han satte højest, nordmanden Edvard Munch, der engang, da han under en ildløs i naboejendommen kom farende med staffeli og malerkasse, og brandmændene bad ham flytte sig, arrigt svarede:

»Ser De ikke, at jeg arbejder? Kan De ikke vente et øjeblik med den slange? Det bliver jo ikke andet end røg!«

Oluf Høst levede hele sit liv på Bornholm. Øen blev først rigtigt opdaget af kunstnerne omkring 1910—20, hvilket måske hænger sammen med, at danske malere ved det moderne maleris frembrud på denne tid søgte et landskab og en natur, som bød på muligheder for at arbejde specielt med farven og lyset, noget de nye kunstneriske ideer krævede.

Bornholm blev det foretrukne sted. Dels fandt man øen tiltrækkende med dens sydlandske plantevækst og det karakterfulde, modsætningsfyldte landskab med de mangefarvede klippepartier, dels var lyset enestående stærkt og klart på grund af genskæret fra Østersøen. En række talentfulde kunstnere gjorde Bornholm til deres samlingssted, men Høst er født på øen, og det præger hans maleri. Han kender sit land fra alle årstider, i alle belysninger, under al slags vejr. Han er ikke hjemstavns-maler, sognementalitet lå han. Fjernt. Men det nære tilhørsforhold til en bestemt natur giver hans kunst en følelsesstyrke, som løfter tingene op over lokale grænseskel. Stjernehimlen over Gudhjem afspejler det ganske univers, ligesom et enkelt farveanslag på lærredet kan efterlade en klang i sindet, der toner videre end øjeblikkets synsindtryk. Det er ikke tilfældigt, at Høst bruger ordet duft i forbindelse med farven, for dufte har en særlig evne til at fremkalde erindringer og give det væsentlige i en situation.

På tegningen her ses en krage, der har sat sig til hvile på halvmånen. Er det forkert? Vi kender dog begge dele, og månen er ikke mindst i den sidste tid kommet os forunderlig nær. Vist hører de sammen, de to rumvæsner. På billedet er de forenet af den fantasi, der er lige så virkelig som pastelfarverne, der har gengivet dem.

Helge Ernst.

Oluf Høst fødtes den 18. marts 1884 i Svaneke. Efter sin konfirmation var han til søs et par år, hvorefter han kom i malerlære i Svaneke. Han besluttede i sin læretid at blive kunstmaler og rejste til København, hvor han blev elev på forskellige malerskoler. I 1929 slog han sig ned i Gudhjem, hvor han boede til sin død den 14. maj 1966. På Deres bibliotek kan De låne bøger af og om Oluf Høst.

Udgivet af de fire oplysningsforbund i samarbejde med kulturministeriets kulturudvalg.
Redaktør: Henning S. Møller, Bakkegårds
Allé 8, 1., 1804 København V.



Skal han være ulykkens 12. offer?

Under rubrikken »... det kommer os ved« i Søndags B.T., der udkom 2. februar 1968, behandlede redaktør Malin Lindegren Odense-ulykken i august 1967 med megen menneskelig forståelse. Der er anført en række betragtninger, som ikke er os uvedkommende, og redaktionen har derfor fundet anledning til at bringe artiklen i Dansk Lokomotiv Tidende.

Kan ansvaret for en uoverskuelig katastrofe placeres hundrede pct. retfærdigt?

●

Kan ét menneske bære skylden for et ubegribeligt sammentræf af tekniske og menneskelige fejlregninger?

●

Og er der nogen mening i at tiltale en mand for uagtsomt manddrab – i 11 tilfælde?

●

Spørgsmålene melder sig, når man ser, at lokomotivføreren fra Odense-katastrofen sidste sommer, den 60-årige Curt Müller, nu skal stå til ansvar i retten. Man har ensidigt placeret ansvaret for katastrofen på en enkelt mand – lyntogets fører – selvom hans kørsel på den blokerede jernbanelinje var ledet af fjernstyringsanlægget i Odense.

Müller fik tilladelse til at køre forsigtigt frem trods rødt lys. Ingen vidste, at lyntoget »Sydvestjyden« holdt med motorstop længere fremme ad linjen. Lokomotivføreren kørte forsigtigt frem mod næste signal, der stod på grønt. Derefter satte han farten op, men inden det næste signal, der også viste grønt, holdt »Sydvestjyden« med motoren i brand, og Müller havde ingen jordisk chance for at nå at standse.

Det springende spørgsmål i sagen er, om lokomotivføreren har sat farten op for tidligt – og det er dette punkt, man nu vil undersøge i en retssag med Müller som anklaget. Denne retssag kan dog først finde sted, når lokomotivføreren er kommet sig af det svære nervechok, han pådrog sig ved ulykken . . .

●

Men hvad er det, man vil forfølge i en retssag af den art? En *retfærdighed*, der i forbindelse med en katastrofesituation kun er en svag fiktion, et spil om ord? Eller en ældre mand, hvis tilværelse er så grundigt

ødelagt, at man dårligt kan forstå, hvordan han nogen sinde kan slippe for unyttige selvbeprejdelser og ørkesløse spekulationer?

Det er et hovedpunkt i moderne kriminologi, at begrebet *hævn* ikke eksisterer mellem samfund og »forbryder« mere. En mand straffes – dels af *præventive* grunde, for at andre ikke skal tage eksempel af hans handling, dels fordi han kan være farlig for sine omgivelser og derfor bør afsondres.

●

Men hvor passer Curt Müller ind i det billede:

Her er en hæderlig, pligttopfyldende tjenestemand, der ved et sammentræf af omstændigheder bliver midtpunkt – *ikke* i en forbyrdelse, men i en ulykke.

Er han skyldig? Kan man overhovedet tiltales for »tilfælde af uagtsomt manddrab«, når bare anklagen for at have forvoldt ét menneskes død er umulig at bære?

Der eksisterer ingen absolut retfærdighed, og der findes slet ingen retfærdighed, hvor ikke også *barmhertigheden* er til stede.

Ingen af dødsopfrene fra Odense-katastrofen kan gøres levende igen, men holder juristerne fast ved anklagen mod lokomotivføreren, kan togulykken på Fyn nemt komme til at koste det 12. menneskeliv.

Hvilket formål skal det tjene at ødelægge de sidste 10–15 år af en hårdt ramt mands liv? Hvem skal det tilfredsstille: offentligheden, de efterladte eller et overordnet princip?

●

Det har i avisomtale af den foreløbige udgang på undersøgelserne været nævnt, at DSB ved en sådan ansvars-placering kunne »redde ansigt og undgå, at der sættes pletter på signaltjenesten«.

Forhåbentlig er det ikke generaldirektør Skovs mening, at det er vigtigere at redde en etats ansigt, end det er at skåne en mand, der allerede har fået mere skyldfølelse pålagt, end han kan bære.

Europastrækninger for hurtige og tungtlastede tog

En af Vesttysklands internationalt anerkendte jernbaneteknikere, dr. ing. *Erwin Kessler* har i »DB Report 67« skrevet en bemærkelsesværdig artikel om skinnetransportens rolle i de kommende årtiers europæiske trafiksituation. Dr. Erwin Kessler var indtil oktober 1966 direktør under de tyske forbundsbaners hovedforvaltning i Frankfurt a.Main og arbejder nu dels som selvstændig teoretiker og tillige som konsulent for de vesttyske baners præsident, professor, dr. jur. & ing. *Heinz Maria Oeftering*. Den tyske ingeniørs betragtninger vil være af særlig interesse i sammenhæng med den plan til banenets-reducering, kontorchef *Kai Lemberg* som talsmand for landsplanudvalget fremlagde for den danske offentlighed den 17. januar.

Dr. Kessler understreger den betydningsfulde udvikling, der i de senere år har fundet sted i produktion og trafik inden for det europæiske fællesmarked og som har medført en intensivering ikke alene i godsbefordringen på lange afstande tværs over flere landegrænser, men også i transporten af rejsende, forretningfolk, ferierejsende o.s.v. Derfor har Europas lande brug for et tæt og ydelsesdygtigt trafiknet, og mens jernbanen indtil for få år siden spillede en hovedrolle i arbejdet med at bringe folk og varer fra sted til sted og fra land til land, står skinnetransporten i dag i hård konkurrence med flyvemaskiner og biler. Jernbanerne må derfor kæmpe med alle midler for deres transportmarkedsandel og styrke deres konkurrencemuligheder: »Opbygningen af et moderne og ydelsesstærkt jernbanenet er så meget desto mere nødvendig«, skriver dr. Kessler, »som der allerede foreligger vidtrækkende planer for udviklingen af vejene og flod- og kanaltransporter i Mitteleuropa. »Europa-vejene«, som atten europæiske stater i 1950 bestemte sig til at realisere, og som beregnedes til en samlet længde på ca. 50.000 km, er allerede mere eller mindre i funktion, og det har jernbanerne i høj grad kunnet mærke.«

Det vil derfor være nødvendigt for jernbanerne at planlægge en kraftig opbygning af deres hovedstrækninger – et projekt, der må tilpasses en fremtidig, meget hurtigt løbende person- og gods-trafik.

* * *

Hvilke fordringer skal nu imødekommes ved etableringen af sådanne »Europastrækninger«?



Første-præsidenten for de tyske forbundsbaner, dr. Heinz Maria Oeftering, der siden 1957 har haft sin nuværende stilling. Han har såvel en juridisk som en teknisk doktorgrad og var tidligere embedsmand i finansministeriet i Bonn.



Forbundsbanernes tekniske præsident (en stilling, der svarer til den danske banechefs) er dr. ing. Hans Geitmann, der har ledet moderniseringen af det vesttyske jernbanevæsen.

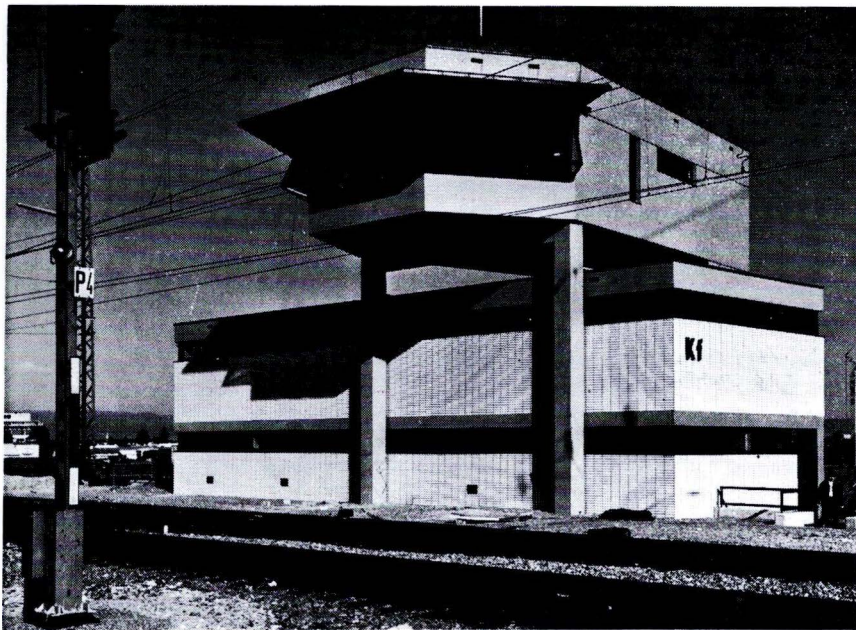
For det første (hedder det i den tyske teknikers afhandling) må, under hensyntagen til de større geografiske områder, der allerede nu og navnlig i fremtiden skal betjenes, de omhandlede strækninger anlægges således, at de byder togene muligheder for en fart på 200–250 km/t og i adskillige tilfælde endnu mere. En række forsøg i de senere år, foretaget både i Europa og andet steds, har vist, at hastigheder af den nævnte størrelsesorden absolut er mulige og overhovedet ikke længere er en utopi. Hvis jernbanerne ikke vil afstå den værdifulde persontransport til luftfarten, må de kunne tilbyde de rejsende en væsentligt højere hastighed, end de kan i dag, samtidigt med, at de må sørge for at bevare de fordele, direkte forbindelser til bycentre repræsenterer.

De forhåndenværende europæiske jernbanenet byggedes i overvejende grad som bekendt fra midten til slutningen af forrige århundrede. I de sidste årtier er kun enkelte nye banestrækninger blevet bygget, og næsten udelukkende som komplementer til bestående strækninger – f.eks. som forbindelseskurver og ved forlængning af banegårde. Elektrificeringen og den ofte dermed følgende forøgelse af hastighederne har været et plus for banerne, men den delvis ugunstige linjeføring på strækningerne og især en uheldig kurveudmåling sætter grænser for en hastighedsforhøjelse.

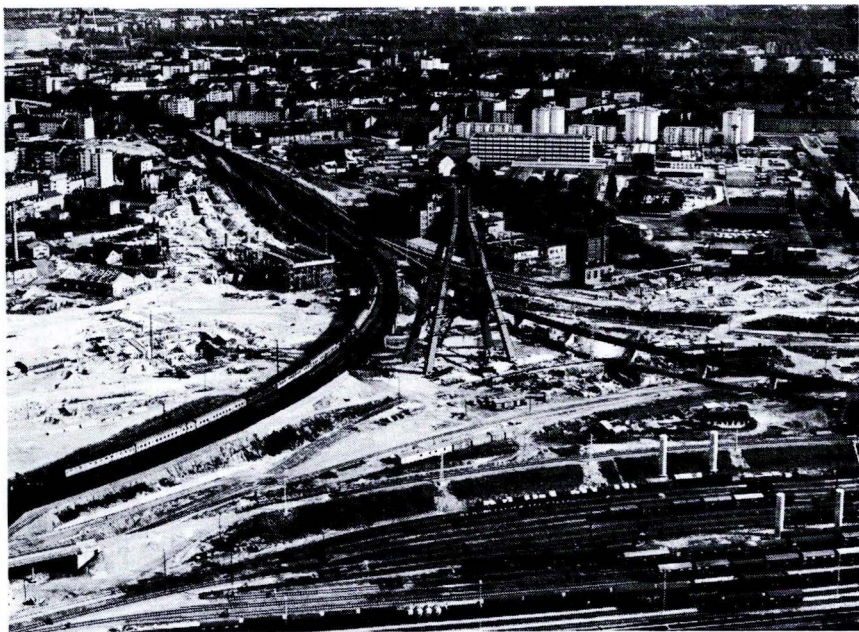
Ledelsen af de tyske forbundsbaner udpegede for et par års tid siden en

gruppe af sagkyndige, som fik til opgave at udarbejde planer til et hurtigstrækningsnet inden for vesttysk område. Denne gruppe af eksperter har forelagt et projekt, der efter dr. Kesslers mening er velanvendeligt som basis for en etablering af hurtige »Europastrækninger«. Gruppen foreslår indførelsen af en særlig hurtig-trafik, med hastigheder på ca. 200 km/t, på et net, der i det store og hele er identisk med de skinneføringer, som nu benyttes af TEE- og F-togene. I følge gruppens forslag skulle de bestående strækninger anvendes og nye strækninger kun anlægges, hvor overholdelse af gunstige køretider gjorde det nødvendigt. Hvis man derimod sigter på hastigheder over 200 km/t, vil en benyttelse af nu eksisterende strækninger næppe være mulig, af hensyn til den ordinære og mindre hurtige trafik.

Som indvending mod nyanlæg af jernbanestrækninger anfører man i regelen de høje konstruktionsomkostninger. Men, skriver dr. Kessler, hvis man sammenligner forbruget af jord (ofte højvurderet landbrugsjord) til en tosporet jernbane og forbruget af jord til en to gange tre- eller firsporet autobane med en bred stribemellemde af to sæt kørebaner, er jernbanens ringere jordforbrug umiddelbart iøjnefaldende. En moderne motorvej forlanger en kronebredde på mindst 30 meter. En dobbeltsporet jernbane kan nøjes med ti meter.



Kontroltårn ved grænsestationen Kehl mellem Sydvest-tyskland og Frankrig.



Gennemgangs-banegården Ludwigshafen, over for Mannheim.



Et af de kraftige tyske lokomotiver af typen E. 410, bygget til fire-strømsystemet. De anvendes ved overførsel af tog fra det ene land til det andet og kan bruges under samtlige fire i Europa eksisterende strømstyrker.

Ved nyanlæg af hurtigstrækninger må man naturligvis også tage hensyn af særlig art. Hurtige tog må køre langsommere gennem lange byområder. Det vil sandsynligvis i mange tilfælde blive nødvendigt at bygge omkørselslinjer og vel undertiden også at bygge nye banegårde eller indrette kørsel i »2. højde« – på søjlebårne skinnelægninger som f.eks. i Milano og i en række andre storbyer.

Det vil med andre ord, under projekteringen af virkeligt effektive »Europastrækninger«, der skal gøre sig gældende ved væsentligt formindsket rejse- og transporttid, være nødvendigt at regne med nyanlæg over lange strækninger.

For godstransporten er hastigheden naturligvis mindre vigtig end for persontrafikken, men til gengæld må man gøre vagonernes bære-kapacitet større. I dag kalkulerer man med en bruttolast pr. godsvogn på 2100 tons. For de fremtidige Europastrækninger skulle man efter dr. Kesslers mening anvende vogne med et lasteevne på 4000 tons.

Niveauekrydsninger skulle naturligvis totalt bandlyses. De moderne signalanlæg, elektriske og elektroniske, har allerede vist deres sikre anvendelighed også ved hastigheder på 200 km/t. Bjerge vil heller næppe være u-passable for de nye hurtigtog: adskillige nye tunnelanlæg fra Schweiz og Østrig gennem Alperne er i gang eller projekterede – således en ny Sct. Gotthard-basistunnel mellem Arnstieg og Giornico med en længde på 45,3 km og hvis højeste punkt skal ligge 600 m under den nuværende Gotthard-tunnels højdepunkt. Banelinjen til Sct. Gotthard slår, som man ved, nogle spiralsløjfer, før den når frem til den nordlige indgang til tunnelen, der er ca. 15 km lang.

I slutningen af sin meget grundige artikel om Europastrækningsprojektet omtaler den tidligere Forbundsbanedirektør også de helt nye luftpuddetog, der for tiden afprøves såvel i Frankrig som på den anden side Atlanten og som tidligere er beskrevet her i bladet. Disse propeldrevne tog klarer med lethed en stigning på 10 grader.

De europæiske jernbanestyrelser, der så ofte før har bevist deres evne til samarbejde, burde snarest, siger dr. Kessler til slut, søge kontakt med hverandre for at skabe et moderne, effektivt net, der vil tillade banerne at tage konkurrencen op mod trafikken i luften.

Viggo Jensen.

Trip til Berlin

Oplysningsudvalgets indbydelse til medlemmerne om deltagelse i en fællesrejse til Berlin var blevet imødekommet af 32 medlemmer. Afrejsen fandt sted med tog 316 mandag den 30. oktober under ledelse af formanden, lkf. Jørgen Thillemann og ing. Lyneborg, gdt., stillet til rådighed for udvalget vedrørende tekniske spørgsmål i forbindelse med besøg på industrivirksomheder i Berlin.

På færgen »Danmark« bød Jørgen Thillemann velkommen og udtrykte håbet om, at vi måtte få en god og samtidig lærerig tur og omtalte, at det gode kammeratskab, der plejede at være imellem lokomotivmænd, også på denne tur ville skinne igennem. Blandt deltagerne, hvoraf flere var gengangere fra tidligere rejser, hvilket tjener oplysningsudvalget til ære, var der en god og kammeratlig stemning, alle så med forventning hen til rejsens mål, Berlin, byen, som på grund af de politiske forhold hele verdens øjne er rettet imod.

Efter færgens ankomst til Warnemünde fandt deltagerne efterhånden deres soveplads, og langsomt svandt de glade stemmer hen, der skulle hviles, for vi havde et stort program liggende foran os.

Kort tid efter ankomsten til Berlin am Zoo i Vest-Berlin næste morgen blev vi indkvarteret på vort hotel »Lietzenbürger Eck«, hvor vi boede under hele opholdet i Berlin, det lå meget centralt, kun ca. 5 min. gang til centrum. Efter mor-

genmåltidet kørte vi i bus til den store industrivirksomhed »Siemens« den største inden for denne branche i Vest-Tyskland. Vi blev venligt modtaget af en stab af virksomhedens medarbejdere og en repræsentant for de derværende jernbaner. Efter et foredrag, hvorigennem vi fik et lille indblik i virksomhedens drift, beså vi de kæmpestore haller, hvor de forskellige motorer og dynamoer til såvel lokomotiver som kraft- og elektricitetsværker blev til. Efter rundvisningen, der var meget interessant, blev der serveret frokost i virksomhedens kantine, under frokosten gav Siemens overingeniør i en tale udtryk for, at han håbede Siemens måtte blive storleverandør den dag, da det danske jernbanenet skulle elektrificeres. Til slut takkede ingeniør Lyneborg på deltagerens vegne for det vellykkede besøg hos Siemens.

Under den efterfølgende busrundtur beså vi forskellige seværdigheder i Vest-Berlin, bl. a. det olympiske stadion, hvor legene blev afholdt i 1936, disse smukke bygninger hørte til de få, der ikke var blevet ramt under de allieredes bombardementer under den 2. verdenskrig. Af andre seværdigheder bør nævnes et imponerende sejrsmonument fra den fransk-tyske krig i 1870. Monumentet bestod af en kæmpemæssig marmorsøjle, på hvis øverste platform var placeret en figur, en kvindeskikkelse, hvis vægt alene var 35 tons. Foruden det her nævnte så vi et utal af bygninger og monumenter, som det her vil føre for vidt at beskrive. Dagens sidste arrangement bestod i middag, som vi spiste i den hyggelige »Walleriser Stuben«.

Den følgende dag, onsdag den 1. november, skulle vi besøge Øst-Berlin. Kl. 9.30 ankom vi pr. bus til »Checkpoint Charley«, grænseovergangen imellem Vest- og Øst-Berlin, hvis skillelinie her er markeret ved den meget omtalte mur.

Ved ankomsten til Øst-Berlin, der var flagsmykket i anledning af 50-året for den russiske revolution, så vi en tydelig forskel, idet der i modsætning til Vest-Berlin næsten var mennesketomt på gaderne, forklaringen skal vel nok søges i dette, at der i Øst-Berlin er mangel på arbejdskraft, og alle, ja selv den overvejende del af kvinderne er trukket ind i erhvervslivet.

Efter en kort afstikker til »Müggelsee« og »Müggelturm« – et udflugtssted for øst-berlinere beliggende i byens udkant, – kørte vi til DR's diesellokomotivremise, en kommandant, vel svarende til vores lokomotivmester, viste os det sidste inden for østtyske lokomotiver, men her syntes deltagerne ikke at blive imponeret. Bedre gik det, da vi senere så DR's gennemrationaliserede værksted for undergrundsbanemateriel i Schöneweide, hvor vi fulgte arbejdet, fra en vogn gik ind til revision, til den stod færdig flot og nymalet. Direktøren for værkstedet viste os da også ikke uden grund med stolthed forskellige anerkendelser i form af diplomer m. m., der var blevet tilkendt værkstedet for godt arbejde. Vedrørende den enkelte arbejder blev det oplyst, at denne, der har 43 timers arbejdsuge, tjener 6–700 mark om måneden, skatten, der andrager 10 %, er fratrukket ved lønudbetalingen. Huslejen andrager ligeledes 10 %.

Rejsens deltagere i Øst-Berlin.



Kontaktudvalg

Forinden besøget sluttede, var DR vært ved en frokost, som blev serveret i værkstedskantinen.

Under den efterfølgende busrundtur besøgte vi bl. a. den smukke mindelund i Treptow, opført til ære for de 20.000 russiske soldater, der faldt i kampene om Berlin i 1945. Efter et kort besøg i Øst-Berlins forretningskvarter kørte vi atter tilbage til vest, og en god og lærerig dag sluttede efter en dejlig middag i »Rhenische Winzerstube«.

Udover frokosten på Hotel »Hamburg« og middagen i det elegante »1 Punkt Berlin« i Europacenter var der den følgende dag, torsdag den 2. november, ingen faste arrangementer, dagen var afsat helt til den enkelte deltagers egen rådighed. De fleste benyttede denne frihed til slentretur og indkøb i Vest-Berlin, andre igen slentrede langs berlinmuren og besøgte i forbindelse hermed et museum, oprettet ved »Checkpoint Charley«, der ved billeder, plancher m. m. belyste den opfindsomhed, østberlinerne havde lagt for dagen i deres bestræbelser for at forcere muren.

Under opholdet i Berlin havde deltagerne også lejlighed til at opleve berlineren, når denne var ude at more sig.

På det berømte Münchner Hofbrauerhaus im Berlin gik dansen lystigt til tonerne fra et 10 mands stort tyrolerorkester, og rent naturligt faldt visse deltagere hurtige ind i dette miljø, der var ladet med stemning og humør, et morsomt indslag forøgede stemningen i den danske lejr, da en deltager den sidste aften besteg dirigentpodiet og med værdig mine dirigerede orkesteret til tonerne af Wonderful Copenhagen.

Vi er nu nået frem til fredag den 3. november, dagen før vor hjemrejse, som foregik med det østtyske lyntog, der hurtigt øgede afstanden fra byen, der havde givet os 3 uforglemmelige dage, til det nordtyske landskab, der på grund af ælfolkningens erhverv (landbruget) mindede om det danske landskab.

Ved ankomsten til Warnemünde lå færgen »Danmark« klar med et veldækket frokostbord, som blev indtaget med stor appetit. Kl. 15.15 kørte vi over broklappen i Gedser for godt 2 timer senere at ankomme til København.

Til slut vil jeg lykønske Jørgen Thilleman for dette hans første større arrangement der, tror jeg nok, kan siges, klappede til alles tilfredshed.

En deltager.

På en konference, Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg arrangerede på »Hotel Nyborg Strand« i februar 1966, fremsattes ønsker om en bedre kontakt mellem de forskellige personalekategorier. Følgelig blev nedsat et snævert udvalg, med en repræsentant fra hver organisation med den opgave at udarbejde et vedtægtsmæssigt grundlag. Dette udvalg kom frem til efterfølgende forslag, som på et fællesudvalgsmøde i november 1967 blev vedtaget. Herefter er det de lokale organisationsinstanser, som tager initiativ til at give den praktiske baggrund for kontaktudvalgenes oprettelse. Det fremgår klart af bestemmelserne, hvad udvalgenes arbejde omfatter.

JFU's vedtægter tilføjes:

§ 3 nyt stk. 3

Med fællesudvalgets godkendelse kan der oprettes lokale kontaktudvalg bestående af tillidsmænd fra de tilsluttede organisationer.

Bestemmelserne herom er anført i bilag I til nærværende vedtægt.

Kontaktudvalg

1. Om kontaktudvalgs oprettelse

Med det formål at formidle samarbejde på de lokale arbejdspladser kan tillidsmændene for de respektive personalegrupper oprette kontaktudvalg.

2. Sammensætning og ledelse

Kontaktudvalgene dannes af de respektive organisationers personalegruppeformænd henholdsvis lokale grupperepræsentanter, der ud af deres midte udpeger en kontaktperson, som er bindeled mellem udvalget og JFU.

Kontaktmanden holder fællesudvalget underrettet om udvalgets sammensætning og modtager til informationsbrug JFU's protokoller og lignende meddelelser.

3. Møder

Kontaktmanden indkalder medlemmerne til møde mindst en gang årligt. I øvrigt afholdes møder i den udstrækning, det findes fornødent.

Fællesudvalget har adgang til at lade sig repræsentere på møderne, og sekretariatet skal derfor underrettes om møders afholdelse.

4. Særlige opgaver

Kontaktudvalgene skal ud over samarbejdsopgaven medvirke til afholdelse af fælles informationsmøder vedrørende lokale forhold og arbejde for fælles oplysnings- og foredragsvirksomhed.

5. Faglig virksomhed

Kontaktudvalgene kan ud over det i punkt 4 anførte kun beskæftige sig med rent faglige og organisatoriske spørgsmål efter særlig bemyndigelse fra fællesudvalget, og kontaktudvalgets virksomhed på dette område kan kun betragtes som rådgivende og uden bindende virkning for organisationerne.

6. Økonomi

Efter forud indhentet bevilling kan fællesudvalget stille midler til rådighed til dækning af påførte udgifter ved specielle arrangementer.



U-bane under Alsteren



Mens man i København, efter årelange forhandlinger, endelig har vedtaget linieføringen og projektet for en mindre del af S-tunnelbanen under hovedstaden, er det første spadestik netop taget i Hamborg til et vældigt, underjordisk og -søisk baneanlæg. Det bliver til en S- og U-bane under hele den indre by sådan, at man på mindre end otte minutter kan nå ethvert punkt inden for Hamborgs City.

Allerede i dag er byens nærtrafik, ved et fortrinligt samarbejde mellem storbyens forskellige offentlige trafikmidler, af en sådan karakter, at det næppe finder sit sidestykke noget sted. Når den nu igangsatte baneudvidelse er afsluttet om syv år, regner man med at have tilvejebragt det helt ideelle trafiksystem.

Vi skal her ride dette kæmpeanlægs forhistorie op i korte træk. Projekteringen er udført af vesttyske forbundsbaner i samarbejde med Hamborgs øvrige trafikskelskaber, og der er blevet handlet hurtigt. I februar 1966 fik Hamborgs parlament, bystyret, forelagt projektet og tiltrådte det, og meget hurtigt blev de resterende detalplaner fuldført, så man ved den berømte Alster nu er i gang med udgravninger til den underjordiske bane.

Denne bliver 7,9 km lang og vil få 9 stationer, fra hvis perroner rullende trapper fører de rejsende op til den indre bys store kendte gader. Som første afsnit af arbejdet udføres banestrækningen fra hovedbanegården til Stadthausbrücke. I projektet indgår også forlængelsen af S-banen med tilslutning til Pinneberg.

De nye S-stationer

Mellem hovedbanegården og Altona, de to endestationer for den nye City-bane, vil der blive anlagt stationer ved Jungfernstieg/rådhuset. Landungsbrücken (havnen), Reeperbahn og Königstrasse. Det vigtigste knudepunkt bliver stationen Jungfernstieg/rådhuset. Her indgår både den nye City S-bane og den nye U-bane Billstedt-Hagenbeck dyrepark.

U-banens spor lægges 20,5 meter under Hamborgs gader og Alsteren. Hele anlægsudgiften med stationer, signaler og vognpark vil andrage 365 mill. D-mark, hvoraf Hamborg by betaler de 239 millioner. I de syv år byggearbejdet står på, vil det blive nødvendigt at bygge talrige interimistiske broer til gadetrafikken, mens der arbejdes neden under denne.

Hidtil har S-banen i Hamborg ikke haft den helt store betydning, fordi dens linieføring ude fra forstæderne er lagt udenom den indre by, men dette forhold ændres nu fuldstændigt med den nye linie ind i bykernen til dens ca. 250.000 arbejdspladser.

Forbilledligt trafiksamarbejde

Den hurtighed, hvormed kæmpeprojektet er blevet fuldført og sat i gang, har vakt megen opmærksomhed, ikke mindst, fordi der er tale om et forbilledligt samarbejde mellem en række trafikforetagender af både statslig og privat karakter. Det er således første gang, at vesttyske forbundsbaner er gået ind i en sådan Kooperation, som bl.a. omfatter

Hamburger Hochbahn AG, sporveje, busselskaber og desuden skibruterne på Alsteren.

Ikke mindre end syv trafikskelskaber er her blevet samlet i et Hamborgs trafikforbund, som har samarbejde om køreplaner, tariffer og linieføring og sælger en enhedsbillet, som giver adgang til at benytte samtlige trafikmidler i byen.

Med hensyn til det nye store S-baneanlæg bliver tyske forbundsbaner alene ejer af S-banen, mens Hamborg by tager sig af bygningen af banestrækningen mellem hovedbanegården og Altona.

Udviklingen gennem 128 år

Som kuriosum kan nævnes, at hamborgerne den 31. oktober 1839 jublede over byens første offentlige trafikmiddel, en hestetrakket omnibus mellem Hamborg og Altona. I 1866 kom ligeledes en hestetrakket jernbanevogn mellem Rådhus-torvet og Wandsbek. Derfra stammer nok udtrykket: Det gælder lige til Wandsbek!

Så kom i 1883 den første dampspovogn på samme strækning, mens Hamborgs første el-spovogn kørte ud på den såkaldte ringbane den 5. marts 1894. Elektrisk S-banedrift begyndte i januar 1908 på strækningen Blankenese-Ohlsdorf og U-banedriften 1. marts 1912 Barmbek-Rathausmarkt, mens den nyeste U-banestrækning Horner Rennbahn-Liegenstrasse blev åbnet den 24. september 1967.

En hurtigbaneforbindelse mellem København og lufthavnen

Af cand. mag. C. E. Andersen

Når man læser gamle byplandiskussioner, bliver man overbevist om, at der for et halvt århundrede siden ikke var nogen, der anede, at jernbanetogene og skibene, som i 1918 udførte næsten hele transportarbejdet, engang skulle blive detroniseret af biler og flyvemaskiner som de vigtigste persontransportmidler, endstige at det skulle ske i deres egen eller deres børns levetid.

Der var vist næppe nogen borger i København, som i 1918 tænkte, at Københavns Lufthavn i 1968 skulle komme til at afvikle flere passagerer i fjerntrafik end Københavns Hovedbanegård, og at antallet af rejsende fra og til lufthavnen i dette år skulle blive større end antallet af beboere i Danmark.*)

Ej heller drømte de, at jævne mennesker skulle komme til at flyve billigt og derfor i hundredtusindvis til Sydens ferier, ja mange over oceanerne til fjerne øer og fastlande.

I 1918 var folks fantasivisioner ej heller vilde nok til, at de kunne forestille sig, at mange af dem skulle komme til at rejse med jetdrevne flyvemaskiner, der kan befordre 150 passagerer og gøre det yderst komfortabelt, endda sikkert, og med hastigheder meget nær lydets hastighed, så de kan nå frem til næsten hele Europa på mellem 1 og 2 timer og til Amerika på 7–8 timer.

Det mest bemærkelsesværdige er imidlertid, at man nu betragter alt dette som værende helt selvfølgeligt, slet ingen omtanke værd.

Tempora mutantur, et nos mutamur in illis.

Tider skifter, og vi forandres med dem.

Det sker endda i dette århundrede endnu hurtigere, end Ovid drømte og skrev om for to årtusinder siden. Udviklingen forløber tilmed langt hurtigere i 1960'erne end i de foregående årtier.

På denne baggrund melder det store problem sig: Er vi i stand til fuldt ud at forestille os, hvorledes Københavns Lufthavns passager- og posttrafik, og for den sags skyld også godstrafikken, vil udarte sig om yderligere 50 år, altså i året 2018?

Mon ikke det er klogest at erkende, at det kan vi ikke.

*) Lufthavnens passagerantal for 1967 var 4.756.000 incl. transitpassagerer, og 3.289.000 excl. transitpassagerer.

Antallet af passagerer i fjerntrafikken, d.v.s. udover Roskilde, Hillerød og Helsingør, fra og til Hovedbanegården og de øvrige københavnske stationer var for 1965–66 4.053.000.

Det kan være vanskeligt nok at vænne sig til at tænke på, at Kastrup Lufthavn om blot fem år flere gange pr. time vil blive befløjet med flyvemaskiner, som hver befordre 300 til 500 passagerer, endda såvel i nærtrafikken, d.v.s. til Europa, som i fjerntrafikken, d.v.s. til andre verdensdele.

Vort nationale, skandinaviske luftfartsselskab, SAS, hører blandt de mange luftfartsselskaber, der allerede er begyndt at bestille sådanne flyvemaskiner. De udmærker sig ikke blot ved at kunne befordre et stort antal passagerer ad gangen, men også ved at kunne gøre det væsentlig billigere, end de nu benyttede typer kan gøre det. Ikke desto mindre kan de byde de rejsende langt bedre komfort.

Alt dette vil bidrage til at fremskynde udviklingen af trafikken på Københavns Lufthavn. Desuden vil det medføre forøget tidsmæssig koncentration af trafikken.

Hurtige trafikforbindelser med stor kapacitet mellem København og lufthavnen er lige så vigtige som selve flyvetrafikforbindelserne mellem Københavns Lufthavn og andre lufthavne

Det kan være vanskeligt nok at finde ud af, hvordan man om fem år for ikke at tale om halvtreds år skal kunne befordre passagerer mellem det mere og mere vidtstrakte Storkøbenhavn på den ene side og på den anden side Københavns Lufthavn, ganske uanset, hvor denne end må være placeret i de kommende tider.

Man kan i dag nå fra Kastrup Lufthavn til lufthavnene ved de fleste større europæiske byer på omkring en time. Køretiderne incl. en sikkerhedsmargin fra ens bopæl et eller andet sted i Storkøbenhavn eller fra et hotel eller et kontor i det centrale København til luftfartsbygningen i Kastrup samt ekspeditionstiden her foruden ventetiden i lufthavnen før og efter ekspeditionen tager formentlig væsentlig længere tid i gennemsnit.

Hvis man ikke gør noget effektivt for at forbedre forholdene for den hastigt tiltagende trafik til og fra lufthavnen, kan den i fremtiden bryde sammen på de travle tider af døgnet; man bliver da nødt til at regne med endnu længere brutto-rejsetid mellem byen og lufthavnen, ganske uanset hvor meget de rejsende er villige til at betale pr. sparet minut.

På den anden side vil selve luftrejsernes varighed blive reduceret, i nogle tilfælde til halvdelen eller tredjedelen eller

en endnu mindre del af den nuværende rejsetid på fjernruterne. Det skyldes, at der vil blive indsat passagerflyvemaskiner, hvis marchhastighed bliver i det mindste 2–3 gange så stor som lydets hastighed. Allerede nu konstrueres der sådanne overlydsflyvemaskiner, både i Vesteuropa, USA og Rusland. De vil kunne flyve til Los Angeles, Kapstaden, Singapore eller Tokyo på få timer. Passagererne kommer naturligvis til at betale dyrt for hver af de nyindvundne flyvetimer eller minutter.

Under disse omstændigheder tvinges man til i stedse stigende grad at interessere sig for problemerne angående trafikforbindelserne mellem Københavns Cityområde eller hele det storkøbenhavnske byområde og lufthavnen, hvor den end måtte være.

Såfremt lufthavnen bliver flyttet til Vestamager eller helt ud i Køge Bugt syd for Kongelunden eller til Saltholm, melder disse problemer sig endnu mere presserende, fordi distancerne mellem byen og lufthavnen derved bliver større, og fordi endnu flere mennesker skal beføres til og fra lufthavnen.

Det er beregnet, at den lokale vejforbindelse mellem København og en lufthavn på Saltholm allerede på et tidligt tidspunkt må have 12–14 vognbaner, bl. a. på tunnelstrækningen eller i flere adskilte tunneler under Drogden. Vejforbindelsen må have dette store antal vognbaner på hele strækningen over Amager og videre til Københavns tætte bebyggelse og desuden et betydeligt antal vognbaner igennem eller udenom Københavns Cityområde, bl.a. til storbyens nordlige distrikter.

Det er derfor såre vigtigt, at man får løst lufthavnstrafikproblemet effektivt. Dette er simpelthen en uomgængelig betingelse for, at man kan udnytte en ny lufthavn med stor kapacitet og for hurtige flyvemaskiner, der muliggør korte rejsetider for hele turen, d.v.s. på jorden, i lufthavnen og i luften.

Hver sparet time, ja hvert minut, som kan spares af de mange flyvetrafikanter, må tillægges stor værdi.

Det betyder meget mere for de flyve-rejsende, at de kan spare f.eks. en halv time, end det betyder for de fjerntog-rejsende, f.eks. mellem Helsingør og Helsingør, at de kan spare en halv time, dels fordi netop disse togrejsende ikke i fremtiden vil lægge megen vægt på en halv time fra eller til under deres lang-

Flyvetrafikken får større og større betydning og dominerer allerede nu over jernbanetrafikken, når man ser bort fra lokaltrafikken i og ved København.

Flyvehastighederne er ofte nær ved lydhastigheden, og netto-flyvetiderne er derfor korte. Men brutto-rejsetiderne er stadig betydelige, fordi der som regel medgår endnu længere tid ekstra til turen mellem København og lufthavnen og til ekspeditionen her.

Det må derfor være ønskeligt at få en hurtigbane for specielle lufthavnstog mellem Københavnsområdet og lufthavnen – det være sig i Kastrup, på Saltholm eller ved Sydvest-Amager.

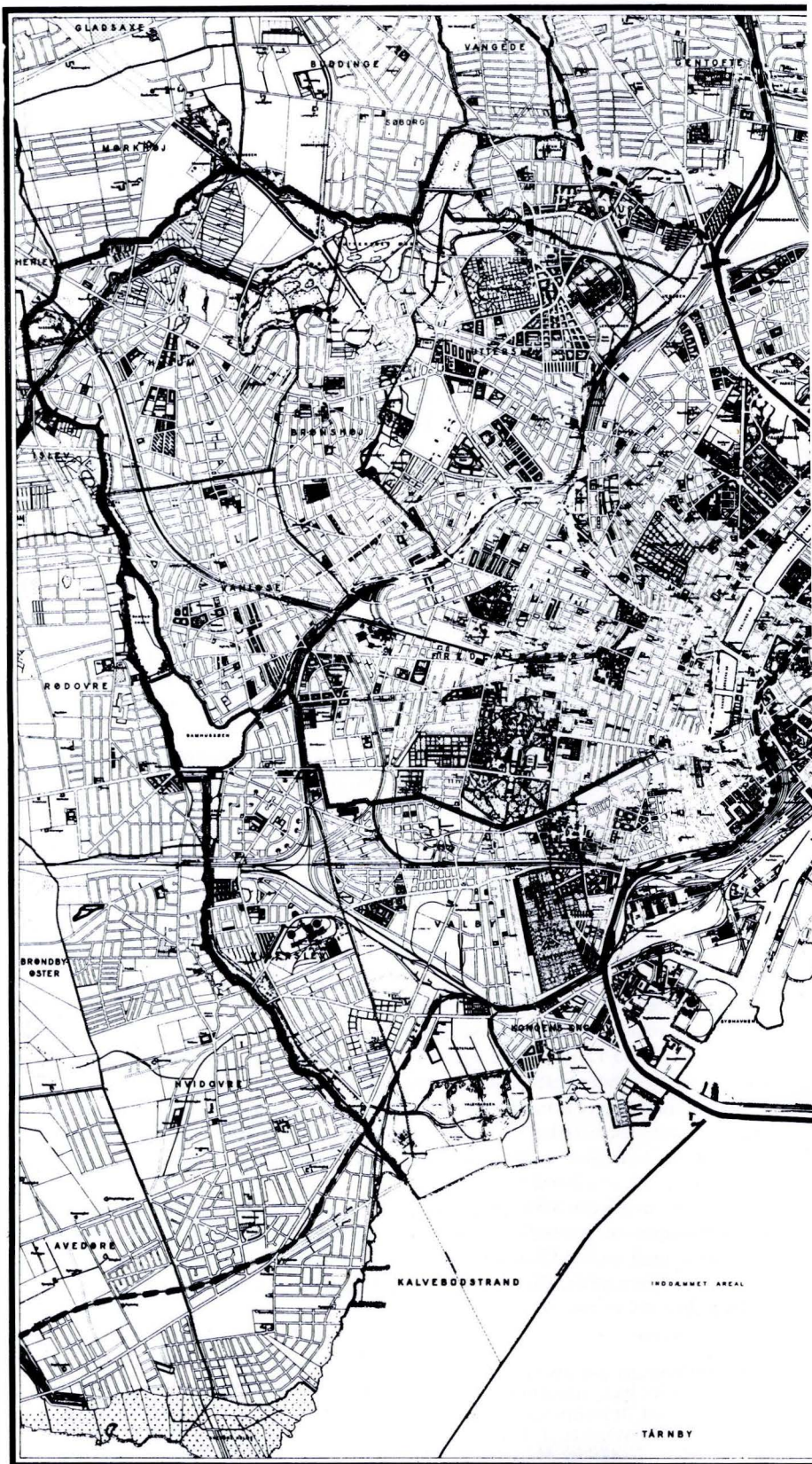
En sådan bane bør passere det centrale København af hensyn til passagerer derfra. Men det er endnu vigtigere, at den kan betjene de flyvetrafikanter, der kommer med bil til en byterminal. Derfor må lufthavnsbanen føres til en endestation umiddelbart ved motorvejssystemet, og der må være parkeringsplads til mange biler i nærheden. Desuden må der være plads til togoptstilling nær terminalanlægget. Der er gode betingelser herfor ved Lyngbyvej – og kun dér.

Denne lufthavnsterminal kan ganske vist kun betjene de nordlige dele af Storkøbenhavn. Men til gengæld kan den betjene netop de rejsende, der ellers skulle køre hele vejen gennem byen og over Amager til Kastrup eller med tiden måske helt til Saltholm, og for hvem der da skulle bygges ekstra vejanlæg, måske kun som udvidelse af ekstra vognbaner af de anlagte motorveje, men selv da meget bekostelige vejanlæg.

varige tur f.eks. til Stockholm eller Oslo, men snarere vil glæde sig over en lille sejltur undervejs, dels fordi deres antal vil blive meget mindre end antallet af flyverejsende i fjerntrafikken fra Kastrup eller Saltholm til disse byer og den store verden iverdigt.

Dertil kommer, at netop de, der ikke vil flyve i en fremtid, hvor næsten alle vil flyve, som regel vil lægge vægt på rejsens billighed.

En kvalitativt og kvantitativt tilstrækkelig vejtrafikforbindelse mellem København og Kastrup eller Saltholm vil blive umådelig dyr. Den vil optage meget brede arealstriber igennem Storkøbenhavn. Værst er det dog, at den næppe under



KØBENHAVN OG FREDERIKSBERG 1955

Udgivet af Københavns Kommune



nogen omstændigheder vil kunne løse trafikproblemet tilfredsstillende.

En hurtigbane til lufthavnen

Motorvejen kan imidlertid, om ikke erstattes af, så dog suppleres af en særlig lufthavnsbane. En bane behøver ikke at lave sår og ar i byen. Den kan byde på hurtig, tidssikker og tillige bekvem service; den kan få meget stor kapacitet, og den kan bygges relativt billigt.

Blot den kan aflaste vejforbindelserne så meget, at disse kan have to vognbaner færre – og en bybane har jo mange gange så stor kapacitet som en tosporet vej – kan bybanen faktisk bygges for det herved sparede beløb. Ja, der kan måske spares endnu mere, fordi netop den store bredde af de ellers fornødne motorvejsanlæg kan blive uforholdsmæssig kostbare og generende, f.eks. på strækningerne langs Rigshospitalet og langs eller i Søerne og gennem de tætte bebyggelser, hvor det stedvis kan blive meget vanskeligt at indpasse brede veje.

En anden fordel ved en bybane er, at den kan udføres meget hurtigt.

Hvorledes kan man da lave en lufthavnsjernbane hurtigt og billigt?

Den kan udføres i tilslutning til Køge Bugt-banen. Strækningen nærmest City kan udnyttes til dobbelt formål. Begge baner kan udføres efter en samlet plan. De kan endda bygges samtidigt.

Allerede i løbet af 4–5 år kan man få tilvejebragt en S-baneforbindelse fra Hovedbanegården til Avedøre kvarteret eller længere, og få år senere kan Køge Bugt-banen være fremført til bebyggelserne langs Køge Bugt.

Lufthavnsbanen kan fuldføres lige så hurtigt.

Fra Køge Bugt-banens strækning langs Enghavevej kan der afgrænses en sporforbindelse, som drejer af mod syd og sydøst og derefter følger Sydhavnsvej til Kalvebod Strand. Den kan føres videre herover lidt syd for Sjællandsbroen, som forøvrigt snarere burde kaldes en dæmning. Der kræves kun en ganske kort broforbindelse, ca. 100 m lang, hvis man nøjes med at bevare Kalvebod Strand som et gennemstrømningsfarvand og opgiver kravet om, at der skal være en gennemsejlingsforbindelse for større skibe. Man synes jo allerede nu at være ved at opgive den sydlige sejlforbindelse, ja faktisk at videreudbygge eller bevare Sydhavnen, fordi det kræver meget store udgifter til bro- eller tunnelanlæg for vej-

trafikken længere mod nord, og fordi skibsfarten mellem Sjælland og Amager generer den landtrafik, der ledes ad de allerede eksisterende broer.

Lufthavnsbanen føres videre over de tørlagte dele af Kalvebod Strand, derpå over Amager Fælled, videre langs Præstemarksvej i retning mod Vandtårnet i Tårnby, derpå langs med motorvejen til pladsen foran Kastrup Lufthavn.

Under pladsen foran lufthavnsbygningen anlægges en foreløbig endestation.

Mulighederne må imidlertid holdes åbne for, at banen senere kan forlænges til Saltholm, nærmere bestemt til en endestation ved den eventuelle kommende storlufthavn her.

Ligeledes holdes muligheden åben for at afgrene en bane over det vestlige Amager til Kongelunden af hensyn til, at storlufthavnen eventuelt bliver placeret deromkring.

Baneanlæggene berører ikke bebyggelser undervejs. Men der kræves som sagt en bro over Kalvebod Strands strømrønde og desuden nogle underføringer, hvor banen krydser tværgående veje. Stationsanlægget ved Kastrup Lufthavn omfatter mere komplicerede anlæg.

En fortsættende baneforbindelse til Saltholm, for størstedelen som en tunnel under Drogden, bliver vanskeligere at bygge og folgelig dyr. Men de vej-tunnelanlæg, der bliver nødvendige, hvis trafikken til og fra Saltholm Lufthavn skal afvikles på vejene alene, vil blive mange gange så dyre.

Lufthavnsbanens byterminal

Det kan synes at være naturligt at lade lufthavnsbanen ende i København ved Københavns Hovedbanegård eller Vesterport eller muligvis derimellem, direkte tilsluttet SAS's byterminalanlæg.

Men en ting er, at flyvetrafikanterne kan benytte banen dertil og derfra. En anden sag er, at der kræves ekstra sporanlæg, såfremt togene skal holde her eller i nærheden i længere tid. Alene tilkørsel og rebroussement nødvendiggør ekstra sporanlæg.

Det bliver derfor nødvendigt at lade lufthavnstogene fortsætte med eller uden passagerer ad S-banen gennem tunnelen under Nørre- og Østervoldgade.

Lidt nord for banetunnelens nordlige munding spiler de to S-banespor bort fra hinanden. Derved bliver der mellem S-banesporene plads enten til anlæggelse af 3–4 opstillingsspor eller til to sådanne

spor og derimellem en perron, som kan strække sig helt til gadeviadukten ved Østerport Station. Der kan blive gangforbindelse mellem den pågældende perron og Østerport Stations S-baneperron. Herved kan Østerport Station blive endestation for lufthavnstogene.

Det kunne i denne sammenhæng være fristende at søge at etablere en ekstra byterminal for lufthavnsbanen ved Østerport Station lige syd for Oslo Plads, d.v.s. viadukten og gaden foran stationsbygningen.

En sådan terminal vil være vel beliggende for lufthavnstrafikanterne fra de nordlige dele af Storkøbenhavn. Men der kan ikke blive særlig gode tilkørselsforhold; og der kan heller ikke blive plads til parkering af ret mange biler. Det kan hjælpe noget, hvis man overdækker jernbanesporene og laver en (eventuelt ensrettet) gadeforbindelse omtrent i Østbanegades retning fra viadukten foran Østerport Station til Østervoldgade omtrent ud for Danmarks tekniske Højskole. Men selv det vil ikke være tilstrækkeligt til, at problemet løses. En terminal for lufthavnsbanen kræver megen plads, navnlig til holdende biler.

De beskrevne Østerportanlæg kan derfor kun blive et udbygningsstadium af lufthavnsbanen som et led i en mere omfattende plan. Eller de kan helt spares.

Lufthavnsbanens nordlige gren

Fra S-banesporene lidt nord for Boulevardbanens munding kan der afgrenes spor, som føres til et lavere niveau, og som derefter drejes i en kurve med rimelig stor kurveradius, 200–300 m, gennem nordøsthjørnet af Østre Anlæg til Dag Hammarskjölds Allé.

Den afgrenede bane føres på langs under dette brede gadestrøg til nordøsthjørnet af Sortedamssøen og videre frem i kanten af søområdet, derpå under et enkelt nyere hus mellem Sortedamsdosseringen og Ryesgade og under den gamle sporvognsremise eller nogle saneringsmodne huse til Triangelns vestside med retning mod Østre Allé.

Banen fortsættes under Østre Allé's vestside, hvor der nu er en sporvognsline, til Vibenshus Runddel.

Banen kan udføres som overdækket udgravning på hele strækningen fra Østerport til Vibenshus Runddel lige med undtagelse af en enkelt husunderføring og nogle underføringer, hvor banen passerer tværgående gader.

Følgelig kan hele dette baneanlæg udføres overordentlig billigt.

Lufthavnsbanen og motorvejen under Lyngbyvej i et fælles tunnelanlæg

Fra Vibenshus Runddel kan banen føres videre ad flere alternative ruter. Af pladsmæssige grunde skal her kun omtales en enkelt af dem.

Det er planlagt at udbygge Lyngbyvej som en tunnelmotorgade for den gennemgående biltrafik på strækningen mellem Vibenshus Runddel og Hans Knudsens Plads og under begge disse pladser. Motorgaden fortsætter i åben udgravning til terrænniveau i Lyngbyvej ved viadukten for Vanløse–Hellerupbanen og videre frem, for størstedelen i lidt lavere niveau end nu.

Når der skal graves ud til sådanne brede vejanlæg for et stort antal vognbaner i et gadetunnelanlæg, egentlig en tunnel for hver færdselsretning, kan der let og billigt graves ud til større dybde i så stor bredde, at der kan blive plads til to jernbanespor i en tunnel under motorvejen. Det må være under vejens nordøstlige side.

Alternativt kan de to jernbanespor anlægges ved siden af motorvejen på en del af strækningen. Men da vejen skal have mange vognbaner, er der ikke tilstrækkelig plads mellem de ret nye højhuse langs vejen nærmest Hans Knudsens Plads. En anden sag er, at jernbanen måske kan aflaste motorvejen så meget, at denne kan nøjes med væsentlig færre vognbaner.

Lufthavnsbanen kan herved føres frem til Lyngbyvej Station. Her drejes den i retning mod Hellerup, enten således, at de to spor drejes ind hver på side af Lyngbyvej Station, altså langs med Vanløse–Hellerup banen, men stadig i det lave niveau, eller således, at begge spor føres i Lyngbyvejlinien under viadukten for Vanløse–Hellerup banen og først derefter drejes mod Hellerup. Sidstnævnte løsning er utvivlsomt den billigste. Men en eventuelt fortsættende forbindelse til Hellerup Station forudsætter, at det ene spor føres under Vanløse–Hellerup banen i nærheden af Hellerup, hvorved bruttoomkostningerne antagelig bliver stort set de samme.

For lufthavnsbanen er en forbindelse til Hellerup imidlertid ret ligegyldig. Derimod kan en sådan forbindelse få stor betydning ved, at det da kan blive muligt at udnytte Lufthavnsbanen ekstraordinært

til andre formål. Den kan bl.a. tjene togtrafikken mellem Hellerup eller hele Nordsjælland og det centrale København.

I nærheden af Lyngbyvej Station må der bygges en byterminal for lufthavnsbanen.

Stationsanlægget kan placeres lidt vest for Lyngbyvej Station på de ubebyggede arealer. En anden mulighed er at placere det mellem Hans Knudsens Plads og Lyngbyvej Station i Lyngbyvejs nordøstside lige uden for motorvejsudgravningen. Fra perronerne kan der laves rullende trapper såvel op til Hans Knudsens Plads som til Lyngbyvej Station og tilsvarende transportbånd til de ubebyggede arealer på begge sider af Lyngbyvejen, som må udnyttes bl.a. til parkeringsanlæg.

Fra Lyngbyvejens vestside, d.v.s. kørebanelen for sydgående vejtrafik, grenes en vejforbindelse af og føres til de store ubebyggede arealer langs Vanløse–Hellerup banen og videre på en viadukt langs med banen over Lyngbyvej til de store ubebyggede arealer langs banen her og drejes derefter tilbage til Lyngbyvejs østside. Ved hjælp af denne vejsløjfe skabes der vejforbindelse mellem Lyngbyvej og lufthavnsterminalen. Desuden skabes der forbindelser til de store ubebyggede arealer langs begge sider af Lyngbyvej. På disse kan der let laves parkeringsplads for mange tusinde biler. Det vil endda blive muligt senere at bygge parkeringshuse med mange etager, hvor bilerne kan stå i sikkerhed selv i længere perioder, medens flyvetrafikanterne er bortrejst.

Biltrafikanterne fra de nordlige dele af hovedstadsområdet vil da kunne køre i egen bil eller med taxa eller omnibus til de nye anlæg ved Lyngbyvej Station. Her kan de stige om til lufthavnstogene og køre direkte til lufthavnen, det være sig Kastrup Lufthavn eller en erstattende lufthavn på Saltholm eller på Sydvestamager eller syd for Amager-Kalvebod Strands tørlægningsområde.

Lufthavnsbanen får altså to byterminaler, nemlig Hovedbanegården-Vesterport, som kan tjene trafikanten fra den indre by og dem, der kommer med S-tog fra forskellige steder i storbyområdet, samt en anden terminal for trafikanten fra de nordlige dele af hovedstadsområdet, altså dem, der har længst vej til lufthavnen, og som skal igennem inderbyen, og som for størstedelen kører i privatbiler eller hyrebiler eller rutebiler ad Lyngbyvej. (fortsættes)

Demokrati på arbejdspladsen

Overalt i Vesteuropa foregår der i disse år en levende diskussion om menneskets forhold til arbejdet. Diskussionen føres under forskellige benævnelser som »Medbestemmelsesret«, »Företagsdemokrati«, »Industrielt demokrati« eller »Demokrati på arbejdspladsen«.

Mennesket og arbejdet

Uanset nationale forskelligheder og betegnelser er det centrale i diskussionerne imidlertid den voksende erkendelse af, at den del af den menneskelige tilværelse, som tilbringes på en arbejdsplads, ikke kan være underlagt helt andre former og normer end dem, der i øvrigt er gældende i samfundet. Menneskets tilværelse må danne en helhed, uanset om der er tale om samfund, fritid eller arbejdsplads. Den demokratiske udvikling som finder sted i skolen, familien, uddannelsen, det politiske og kulturelle liv sammenholdt med den høje beskæftigelse bevirker, at menneskets forventninger og krav til arbejdspladsen i dag er større end de var for blot 10-15 år siden. Der kan imidlertid være grund til at gøre opmærksom på, at denne tendens vil blive forstærket i de kommende år, efterhånden som de yngre generationer kommer ud på arbejdsmarkedet. Disse generationer har ikke 30'ernes og 40'ernes erfaringer om arbejdsløshed, krig og besæt-

telse eller arbejdspladsernes autoritære ledelsesformer. De unge møder i dag på arbejdspladsen med større forudsætninger i form af bedre uddannelse og som følge heraf også mere selvbevidsthed og derfor også med helt andre forventninger end de ældre generationer i sin tid gjorde.

Ovennævnte ting kan man sammenfatte og sige, at menneskets forhold til arbejdspladsen i dag ikke alene er et spørgsmål om løn, men tillige om en lang række andre vigtige faktorer, som kan kaldes: Den menneskelige trivsel i arbejdet.

Effektivitet er nødvendig

B & W-rapporten afslørede med al ønskelig tydelighed ledelsens manglende evner og muligheder for at løse deres ledelsesmæssige opgaver på en for såvel kunderne som de ansatte og ejerne tilfredsstillende måde.

Mangelfuld planlægning, uhensigtsmæssige arbejdsmetoder, fejlinvesteringer, utilstrækkelig koordination, forældede ledelsesmetoder, dårligt klima, lidt produktivitsfremmende lønsystemer, manglende samarbejde mellem ledelse, funktionærer og arbejdere og flere andre ting er de væsentligste årsager til B & W's ineffektivitet. Udover at rapporten er en skarp kritik af B & W's ledelse under-

bygger den tillige fagbevægelsens krav om indførelse af moderne ledelsesformer i danske virksomheder.

Der kan ikke skabes effektivt arbejdende virksomheder i dette land, sålænge man fuldstændig enøjlet forfølger Hovedaftalens forældede princip om, at *det er arbejdsgiverens ret at lede og fordele arbejdet*. B & W's nuværende situation er et eksempel på, hvad denne ensidige ret kan føre til. Ansvar for det er først og fremmest ledelsen, idet det alene er den, som hidtil har haft ledelsesretten. Vi vil ikke fortsat fra fagbevægelsens side tolerere, at en virksomheds ejere og ledelse fuldstændig ensidigt skal kunne træffe bestemmelse om tusinder af arbejderes og funktionærers ve og vel. Udover de menneskelige værdier der her er tale om, står der tillige store økonomiske værdier på spil.

Af ovennævnte grunde ønsker vi fra fagbevægelsens side at sikre de ansatte medindflydelse og medbestemmelsesret på virksomhedens ledelsesforhold. Det står os helt klart, at hermed påtager vi os også et medansvar for virksomhedernes forhold. Men på samme måde som lønmodtagerne gennem mere end 50 år – som borgere i samfundet – har påtaget sig et virkeligt medansvar for hele samfundets udvikling, er de også indforstået med at påtage sig et medansvar for virksomhedernes udvikling til arbejdspladser, hvor hensynet til effektivitet og menneskelig trivsel er sat i centrum.

LO-kongressen

Ud fra de her nævnte motiver var problemerne omkring »Demokrati på arbejdspladsen« sat på dagsordenen ved LO's kongres i maj måned 1967. Problemet var genstand for en livlig debat. På grundlag af den betænkning, som et udvalg bestående af repræsentanter for kooperationen, Socialdemokratiet og fagbevægelsen havde udarbejdet, diskuterede kongressens deltagere retningslinjerne for den fremtidige politik på dette for alle lønmodtagere overordentlig vigtige område. I det efterfølgende vil hovedlinjerne i udvalgets betænkning blive nærmere omtalt.

Hvad er demokrati på arbejdspladsen?

»Demokrati på arbejdspladsen« vedrører det enkelte menneskes forhold på arbejdspladsen, hans stilling som med-



arbejder, hans trivsel i arbejdet, hans forhold til ledelsen samt alle de øvrige ting, der tilsammen udgør menneskets daglige arbejdsituation i en virksomhed, uanset om den er privat, kooperativ eller offentlig. I betænkningen har man givet følgende definition:

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

Arbejdstilfredshed og øget effektivitet

Der er to formål med »Demokrati på arbejdspladsen«. Det ene er at skabe et arbejdsmiljø i virksomhederne, der bygger på de samme demokratiske normer, som tilstræbes i den øvrige del af vort samfundsliv. Virksomhederne må desuden ledes på en sådan måde, at medarbejdernes forventninger og menneskelige behov opfyldes. Det andet vedrører virksomhedens effektivitet. Vi føler os overbevist om, at »Demokrati på arbejdspladsen« vil blive til gavn for virksomheden, dens effektivitet og udvikling og dermed også for de bestræbelser, der udfoldes for at sikre en stigende levestandard. Man kan således opstille to grundlæggende mål: Øget arbejdstilfredshed for medarbejderne. Større effektivitet i virksomheden.



Der afsluttes overenskomster mellem arbejdsmarkedets parter om gennemførelse af »Demokrati på arbejdspladsen«. Disse overenskomster må indeholde regler for oprettelse af virksomhedsnævn, fastslå deres opgaver samt fastlægge deres kompetence og i øvrigt sikre nævnene en hensigtsmæssig arbejdsform.

Virksomhedsnævnet er det organ, hvorigennem medarbejderne udøver deres medindflydelse og medbestemmelse på forholdene i virksomheden. Nævnet skal være ligeligt sammensat af repræsentanter for virksomheden og medarbejderne. Der kan være grund til at fremhæve, at der blandt de medlemmer, som virksomheden skal udpege, også skal være en repræsentant for ejerne (aktionærene). Virksomhedsnævn oprettes i alle virksomheder, hvor der beskæftiges mere end 50 medarbejdere.

Virksomhedsnævnenes arbejdsopgaver

Gennem information og ved afholdelse af samråd mellem virksomhedens ledelse og medarbejdere, ved deres valgte repræsentanter, behandles alle forhold, som er af væsentlig betydning for parterne. Det ligger i samrådets natur, at dette altid finder sted, før virksomhedens ledelse skal træffe sine beslutninger og gennemføre eventuelle forandringer. Informationen fra virksomhedsledelsen danner udgangspunkt for nævnets drøftelser og udgør, sammen med informationerne fra nævnets medlemmer, grundlaget for samrådet. Ved samråd i virksomhedsnævnet bør parterne tilstræbe at nå frem til en fælles indstilling til de behandlede problemer. De forhold i virksomheden, hvormed information skal gives og samråd finde sted omfatter:

1. Arbejdsforhold

Ved fastlæggelse af arbejdsforholdene i virksomheden træffer virksomhedsnævnet afgørelse i følgende spørgsmål:

- Placering af den daglige arbejdstid, herunder pauser.
- Fastlæggelse af tidsplaner og ferie.
- Former for lønfastsættelse og -udbetaling.
- Udarbejdelse af ordensregler.
- Udformning og administration af sociale ordninger.
- Gennemførelse af velfærdsforanstaltninger.

Uddannelser, der vedrører medarbejdere.

Sikkerhedsspørgsmål i henhold til gældende lov.

Arbejdsfysiologiske forhold.

Sanitære forhold.

Gennemførelse af sundhedsmæssige foranstaltninger.

2. Produktionsspørgsmål

Virksomhedsnævnet har medindflydelse på følgende forhold:

- Rationel drift.
- Hensigtsmæssige arbejdsmetoder.
- Planlægning og arbejdstilrettelægning.
- Nedsættelse af spild af enhver art.
- Hensigtsmæssig udnyttelse af maskiner, materialer og anlæg.
- Fornuftig anvendelse af medarbejdernes, uddannelse, kunnen og viden.
- Arbejdslokalernes indretning.
- Tilstedeværelse af nødvendige værktøjer, maskiner m. m.
- Fysiologisk rigtigt indrettede arbejdspladser.
- God arbejdsledelse.
- Rationaliseringsforanstaltninger, ændringer og omlægninger.

3. Økonomiske forhold

Det påhviler ledelsen at give virksomhedsnævnet regelmæssig og fremadrettet information om de økonomiske forhold i et sådant omfang og på en sådan måde, at nævnsmedlemmerne kan få en virkelig indsigt i virksomhedens økonomiske forhold og fremtidsudsigter. Som eksempler, hvormed samråd i virksomhedsnævnet skal finde sted, kan nævnes:

Virksomhedens personalepolitik – lønpolitik – investeringspolitik – finanspolitik – varepolitik – prispolitik – markeds politik – kundepolitik.

Virksomhedsnævnet skal, ved ledelsens foranstaltning, have tilstillet virksomhedens årsregnskab og revisionsberetning.

4. Personalespørgsmål

Gennem information og ved samråd i virksomhedsnævnet om nedennævnte forhold er medarbejderne medbestemmede ved fastlæggelse af principper for personalepolitik samt retningslinjer for dens praktiske udformning. Virksomhedens personalepolitik vedrørende medarbejdere uden arbejdsledende funktioner omfatter bl. a.:

- a. Principper og former for søgning og udvælgelse.

- b. Principper for ansættelse.
- c. Udformning og gennemførelse af introduktionsprogram.
- d. Principper for advancement.
- e. Principper for omplacering eller omskoling.
- f. Opstilling af internt uddannelsesprogram.
- g. Principper for placering og omskoling af ældre eller betinget arbejdsføre.
- h. Principper for afskedigelse.
- i. fremtidige personalebehov.

Det er af stor vigtighed, at gennemførelsen af »Demokrati på arbejdspladsen« ikke blot bliver en sag mellem ledelse og tillidsrepræsentanter, men når ud til hver enkelt medarbejder. Først når den enkelte føler sig engageret, vil det være muligt at udnytte de reserver af viden, erfaring og interesse hos medarbejderne, som det autoritære system på arbejdspladsen har ladet ligge ubenyttet hen.

Hovedorganisationens samvirke

For at kunne gennemføre »Demokrati på arbejdspladsen« i landets mange virksomheder må der gøres en effektiv indsats fra såvel arbejdsmarkedets hovedorganisationers som de tilsluttede medlemsorganisationers side. Med det formål at fremme udviklingen i virksomhedsnævne og medvirke til øget uddannelse, information og videnskabelig forskning om arbejdspladsens forhold, opretter arbejdsmarkedets hovedorganisationer et fælles råd på 10 medlemmer. Rådet skal følge udviklingen i virksomhedsnævne og virke for en kontinuerlig effektivisering af deres arbejde. Rådet skal, dels gennem egen aktivitet og dels gennem samarbejde med andre organer, kunne bistå virksomhederne og arbejdsmarkedsorganisationerne.

De senere års udvikling i dansk erhvervsliv har været præget af en stærk ekspansion samt strukturændringer inden for forskellige brancher. Som vi allerede har erfaring for, vil gennemførelsen af strukturændringer rejse en række menneskelige problemer. Det er i alle parter interesse, at disse problemer bliver løst på en sådan måde, at der bliver taget det størst mulige menneskelige hensyn samtidig med, at man sikrer den mest gnidningsløse overgang. Dette



nødvendiggør imidlertid en nær kontakt mellem arbejdsmarkedets parter inden for de forskellige brancher.

Med henblik på at sikre et konstruktivt arbejde i virksomhedsnævne, virke for uddannelsen af nævnens medlemmer, fremme og videreudvikle arbejdet på det lokale plan inden for branchens virksomheder vil det være nødvendigt, at arbejdsmarkedets parter bliver direkte engageret i løsning af disse opgaver. Dette kan gøres gennem afholdelse af regelmæssige branchekonferencer med deltagelse af repræsentanter for begge parter eller ved nedsættelse af permanente komiteer til behandling af spørgsmål, som falder inden for virksomhedsnævnens arbejdsområder. Arbejdet på brancheplan har således to formål:

1. At behandle branchens samlede stilling.
2. At fremme nævnens virke i virksomheder inden for branchen.

Krav om uddannelse og skoling af tillidsrepræsentanter

Som det fremgår af det her anførte vil gennemførelsen af »Demokrati på arbejdspladsen« stille store krav til fagbevægelsens tillidsrepræsentanter. Det vil derfor også være rimeligt at sikre tillidsrepræsentanterne på arbejdspladserne en helt anden status, end den de har på nuværende tidspunkt. Dette gælder først og fremmest i deres forhold til og i virksomhederne. Man foreslår derfor i betænkningen, at i virksomheder og afdelinger af virksomheder, hvor der er beskæftiget 200 medarbejdere og derover,

er tillidsrepræsentanten fritaget for manuelt arbejde med henblik på at kunne varetage sine opgaver som tillidsrepræsentant og medlem af virksomhedsnævnet.

Selv om der i løbet af de seneste år er sket en omfattende udvidelse af fagbevægelsens skolingsarbejde samt en systematisering af tillidsmandsuddannelsen, er dette ikke tilstrækkeligt. Ud fra den kendsgerning, at tillidsrepræsentanterne ved gennemførelsen af »Demokrati på arbejdspladsen« vil få flere og mere vidtgående beføjelser i den enkelte virksomhed og dermed større ansvar, må følgende emner indgå i et udvidet uddannelsesprogram

Virksomhedsledelse – organisation – målsætning – virksomhedspolitik – økonomi – virksomhedsøkonomi – budgetlægning – investering – lønsomhed – regnskab – produktivitet – effektivitet – rationalisering – planlægning – udvikling – informations- og kommunikationsproblemer – personaleforhold – gruppepsykologi og arbejdslivets sociologi – ergologi – arbejdsfysiologi.

Det bliver fagbevægelsens opgave i de nærmeste år, at gennemdrøfte alle problemer omkring »Demokrati på arbejdspladsen«. Herudover må hele fagbevægelsen, AOF og vore højskoler imidlertid allerede nu i gang med det oplysnings- og uddannelsesarbejde, som danner grundlaget for realiseringen af vor målsætning. Det er en udfordring til dansk fagbevægelse, dens tillidsrepræsentanter og medlemmer, hvornår og hvordan vi skal have gennemført »Demokrati på arbejdspladsen.«

Bent Akjær.

Averteringsproblemer

Når teoretiske synspunkter og virkelige iagttagelser støder sammen med de bestående paragraffer i sikkerheds- og signalreglementet, har lokomotivmændene efterhånden dannet sig den opfattelse, at de virkelige iagttagelser bliver betragtet som en krænkelse af reglementerne, medens de teoretiske synspunkter altid bliver betragtet som værende identisk med den rene sandhed.

Hvordan denne opfattelse har bundfældet sig er en lang historie. Men den kan anskueliggøres forholdsvis kort ved at gøre et par bemærkninger om bemærkninger til bemærkninger.

Der kan vist ikke opstå divergerende meninger om, at det nye automatiske signalsystem er meget bedre end det gamle. Men det er trods alt udtænkt af menneskelige hjerner og lavet af menneskelige hænder. Derfor må man også, uanset beundringen for den tekniske præstation og dygtighed der ligger bag, formode, det er behæftet med menneskelige fejl; for intet menneske har endnu skabt det fuldendte og ufejlbarlige.

Det viser sig da også, at der med mellemrum forekommer tilfælde af signalgivning, der ikke stemmer overens med det, en lokomotivfører kan forvente efter en forudgående avertering om det efterfølgende signals stilling.

Det er belastende, og i tåget vejr endog chockerende, for en lokomotivfører, at han ikke kan stole på signalernes avertering. Og det er beklageligt, når hans bemærkninger om forholdet efterfølges af svarbemærkninger, der efterlader det indtryk, at man følger den første indskydelse uden først at gennemtænke problemet, som det ser ud fra førerpladsen af lokomotivet.

Kærnen i hele problemet er simpelthen den evindelige bagatellisering af virkelige iagttagelser, når de ikke på en eller anden måde kan passes ind i de teoretiske normer for, hvordan det rent teknisk skulle fungere.

I signalreglementet står, at »Kør igennem« tilkendegiver, at toget *ikke* vil møde et hovedsignal, der viser »stop« uden forud at være averteret herom enten gennem signal »kør« fra et hovedsignal eller gennem et fremskudt signal.

Men alligevel sker det med jævne mellemrum, at »kør igennem« efterfølges af et signal, der viser »stop«. Set fra førerpladsen på lokomotivet tager denne uregelmæssighed sig helt anderledes ud, end den gør for den, der sidder bag et

skrivebord. Der sker noget både fysisk og psykisk i en lokomotivfører, når han kommer ud for en sådan signalgivning, der påvirker hans nervesystem og andre legemlige funktioner i nedbrydende retning.

Det forstår manden bag skrivebordet overhovedet ikke. Han tænker kun i tekniske og teoretiske baner og lader det menneskelige element fuldstændig ude af betragtning.

Derved opstår en kontrovers mellem manden bag skrivebordet og manden på førerpladsen, der kan være ved i det uendelige, da den rummer alt, hvad der kendetegner et meningsløst problem, hvorunder der skjuler sig en mærkelig blanding af bedre viden, egoisme og subjektivitet, der kan diskuteres i endeløse strømme af ord, uden chance for at få problemet løst på en fornuftig måde.

Når en lokomotivfører kommer ud for, at signalet »kør igennem« efterfølges af signalet »stop«, bliver man betænkelig, når han får det svar på en bemærkning om uregelmæssigheden, at han *altid må regne med*, at et signal viser »stop«. For svaret modsiger fuldstændig signalreglementet, der fastslår, at han efter »kør igennem« *ikke* vil møde et hovedsignal, der viser »stop«.

Bedre bliver det ikke, når en anden lokomotivfører kommer ud for det samme tilfælde af forkert signalgivning i brandtåge. Hans oplysninger om, at han passerer signalet i stopstilling med 120 km fart, fordi sigtbarheden var nede på ca. 25 meter foranlediger et svar, der går ud på, at man ved beregninger har fundet ud af, at han ikke med sikkerhed kan opfatte signalet på en afstand af 25 meter. Man må derfor henvise til sikkerhedsreglementets § 24 efter hvilken »Hastigheden skal nedsættes, eller togene helt standses, når signalerne på grund af usigtbart vejr eller andre årsager ikke tydeligt kan ses«.

Enhver lokomotivmand kender denne paragraf. Henvisninger hertil er heller ikke relevant i det omtalte tilfælde; for lokomotivføreren så tydeligt stopsignalet og reagerede herefter. Det samme havde lokomotivføreren på det forud kørende tog også gjort. Om sigtbarheden så har været 25 eller 45 meter er uden betydning. Toget vil alligevel fare langt forbi signalet, før det bliver bragt til standsning.

Men skal vi sammenholde disse to svar med hinanden, betyder det simpelthen, at

toggangen i tåge og usigtbart vejr vil bryde fuldstændig sammen på grund af uoverskuelige forsinkelser, hvis lokomotivmændene skal efterleve dem til punkt og prikke.

Vi må jo efter det første svar ikke stole på signalreglementet, men altid regne med, at signalet viser »stop«. Men skal vi altid regne med det, må vi i konsekvens heraf i tåge og usigtbart vejr liste os frem mellem signalerne, selv om vi har fået signalet »kør igennem«, fordi vi ikke tydeligt kan se det næste signal.

Det kan manden bag skrivebordet da vist ikke mene. Derfor ville det sikkert være klogt at tage det grundlæggende problem vedrørende avertering af næste signal op til fornyet overvejelse.

—ul.

Hvorfor ved vi intet?

Når man i det senere tid har haft lejlighed til at følge diskussionen ude i medlemskredsen om tjenestemandskommissionen, må man forbauses. I hver eneste diskussion støder man på den udtalelse: Hvorfor får vi ikke noget at vide? Togpersonalet er meget bedre orienteret og ved meget mere. Og så er der altid en eller anden, der ved, at man sidder og snorksover dagen lang inde på Hellerupvej.

En sådan udtalelse tager altid kegler hos et taknemmeligt publikum, der ser stort på, om dokumentationen for udtalelsen nu også er i orden.

Det er måske ond gerning at forstyrre forlystelsen. Men ret skal nu være ret. — En organisationsmand har også engang imellem krav på bare en lille smule retfærdighed.

I stedet for at dadle og håne ledelsen på Hellerupvej for manglende information om tjenestemandskommissionen er der grund til at gribe i egen barm. Der er endvidere grund til at udtrykke en anerkendelse for den indsats, der er gjort, for at medlemmerne virkelig kunne være orienteret, hvis de selv ønskede det.

Sandheden er nemlig den, at det ikke er ledelsen, der er noget i vejen med i dette spørgsmål. Det er ikke ledelsen, der har siddet og snorksovet. Det er ikke ledelsen, der er skyld i, at lokomotivmændene tilsyneladende ude omkring i medlemskredsen ved mindre end togpersonalet. Lokomotivmændene er nemlig blevet informeret i endnu videre omfang end togpersonalet gennem Dansk Lokomotiv Tidende, efterhånden som arbejdet i

Motorforsikring

kommissionen er skredet frem. At medlemmerne så ikke læser bladet, kan ledelsen ikke lastes for.

Hvis togpersonalet virkelig er så godt orienteret, som nogen giver udtryk for, må det udelukkende skyldes, at de har læst det materiale, der foreligger, mere grundigt; for de kan umuligt vide mere end det, der er kommet ud fra kommissionen.

Jeg har en hel stak af Dansk Lokomotiv Tidende liggende foran mig her. Alt, hvad der er foregået og sket i tjenestemandskommissionen i det forløbne år, er meget indgående behandlet ikke alene i ledere, men også i store artikler; og i nogle af bladene er der endda flere artikler herom samtidig med, at lederen omhandler forholdet.

Disse blade og artikler er et uigen-driveligt bevis for, at der ikke er hold i påstande om, at ledelsen ikke holder medlemmerne orienteret om kommissionens arbejde.

Når medlemmerne intet har hørt om klassificeringsspørgsmålet, skyldes det ganske enkelt, at kommissionen først i slutningen af 1967 gik ind i den periode, der skulle beskæftige sig hermed. I denne periode er arbejdet af fortrolig karakter, og intet er kommet ud herom. Det er derfor gætterier, når nogen mener at vide besked med kommende indplaceringer i et nyt lønsystem.

Hvis ikke Dansk Lokomotiv Tidende bare havner i papirkurven, når det udkommer, vil enhver, der har bladene, kunne overbevise sig om rigtigheden af de betragtninger, der her er givet udtryk for. De blade, der har omhandlet tjenestemandskommissionen, er følgende:

5. og 20. december 1966. Nr. 1, 2, 3, 7 og 11 1967.

—ul.

Personalepolitik

Det, der får mig til at gribe pennen og tage til orde her i bladet, er vrede og bekymring over den fortvivlede personalepolitik, som bliver ført over for os unge lokomotivmænd. Da man i april 1962 antog et hold aspiranter i 2. distrikt, (det var folk, som kun havde søgt 2. distrikt), sendte man dem ved ansættelse til 1. distrikt. Der kom igen et hold aspiranter, efter 2 års uddannelse afgang til 1. distrikt. Der blev selvfølgelig protesteret, og de forflyttede påpegede, at de jo havde søgt ind i 2. distrikt for at blive

der, og der var blevet sagt, at der ingen forflytninger ville ske.

Ved medhjælperkursus på feriehemmet i oktober måned sagde Greve-Pedersen, at der ikke ville blive antaget flere aspiranter i 2. distrikt, netop for at undgå flere af disse uønskede forflytninger. I Vingehjulet af 25. oktober kan man se, at der igen tvinges folk væk fra 2. til 1. distrikt, væk fra familie og bolig. Så kan man spørge, kommer der så ikke lige så mange hjem, som der bliver sendt herover. Nej, dette er ikke tilfældet, i samme blad som før nævnt kan man se, at de heldige (5 mand ud af 50, som søger tilbage), er der folk, som blev forflyttet i 1964, som i 3 år har været skilt fra familie og bolig.

Nogle vil svare, at det er den trafikale udvikling, S-tog og lignende, der gør, at 1. distrikt har et større mandskabsbehov o.s.v. Men hvorfor har man så antaget os i 2. distrikt, (når man kunne få folk nok i 1. distrikt) og ikke fortalt om, at man kunne påregne forflyttelse. Under tegnede forstår ikke, at man antager folk i Jylland og så lader dem arbejde på Sjælland. Hvad er begrundelsen for dette? Man får også til svar, at sådanne forflytninger har der altid været inden for lokomotivmændene, i 1942 til Brande o.s.v. Men er det så ikke på tide, og med den boligsituation som er i dag, at der bliver gjort noget for at stoppe disse menneskerokeringer. Mit sidste spørgsmål er, hvornår sker der noget for os, der nu i over 2 år har ventet på at komme hjem.

Poul L. Kaae Holm,
medhjælper, Roskilde.

Antagelsen af aspiranter i begge distrikter har været baseret dels på et skønnet personalemæssigt behov i relation til de driftsmæssige krav og dels udnyttelse af uddannelsesmulighederne på de store maskindepoter. En uforudset stærk tilbagegang i 2. dc. godstransporter ændrede de personalemæssige dispositioner, hvorfor forflytninger måtte ske til 1. dc., hvor man havde brug for mere personale. At en eller anden administrationsmand letsindigt udtaler sig om stationeringsforhold er beklageligt, når man ikke har sikker formodning bag sin loven. Der er, som udtalt af foreningens formand, ikke antaget lkmhasp. i 2. dc. inden for godt 2 år. Forflyttelse til steder med tilstrækkeligt personale kan ikke påregnes.

Som det er bekendt indeholder forsikringsbetingelserne en bestemmelse om indeksregulering af præmierne for motor-køretøjsforsikring på grundlag af udviklingen i løntallet, og basis er løntallet for januar kvartal 1966 = 944 øre.

Løntallet for januar kvartal 1967 er steget til 1045 øre, svarende til en stigning på 10,7 pct.

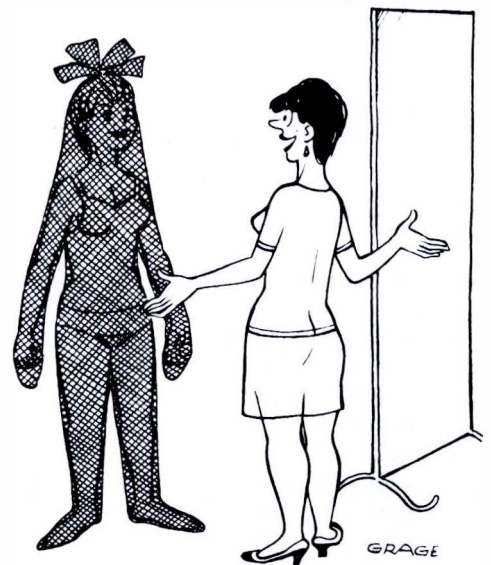
I overensstemmelse hermed er præmien for 1968 forhøjet med 7,5 pct. Præmiestigningen – der for det store flertals vedkommende andrager mellem kr. 1,50 og kr. 3,00 pr. måned – er beregnet af vore lave præmier, hvorved der bliver større forskel, i kroner og øre, mellem vore præmier og de som er gældende i andre selskaber, der i øvrigt foretager en tilsvarende indeksregulering af præmien.

Reguleringen af præmieafkortningsbeløbet vil finde sted pr. 1. marts 1968.

Vi kan kun beklage, at udviklingen har gjort denne stigning nødvendig, men vi beder vore motorforsikrede medlemmer være forvisset om, at vi stadig bestræber os på, at holde præmien nede på et minimum. Hver enkelt forsikret kan hjælpe med hertil ved at være hensynsfuld og agtpågivende i trafikken, således at skaderne bliver så begrænset som muligt.

En lille gældelig nyhed for 1-årsbilstjerne: Den obligatoriske selvrisko på kr. 200,—, som hidtil har været gældende i det første år, er nu ophævet.

Forsikringsagenturföreningen.



—Er det ikke en yndig Natdragt? Og så beskytter den... mod myg og lignende...

Forsikringsagenturforeningen

Protokol over

ekstraordinært repræsentantskabsmøde
tirsdag den 26. september 1967 kl. 16,00
i
restaurant JOSTY, Pile allé 14 a, Kbhvn.
F., med følgende dagsorden:

1. Valg af ordstyrer
2. Valg af protokolfører
3. Protokollen fra sidste repræsentantskabsmøde
4. Meddelelser fra næstformanden
5. Forslag til ændring af foreningens vedtægter i forbindelse med overtagelsen af Den gensidige Uheldsforsikringsforening for De Danske Statsbaners Personale
6. Godkendelse af administrationsoverenskomst med »Vejlekassen«.
7. Valg af formand

Næstformanden E. Svendsen åbnede mødet og bød velkommen. Rettede en særlig velkomst til direktionen for Det gjensidige Forsikringssselskab »DAN-MARK«.

ad pkt. 1. Til ordstyrer valgtes forretningsfører E. Rasmussen. Ordstyreren konstaterede mødets lovlige indvarsling, og at det var beslutningsdygtigt.

Fastslog ved navneopråb, at samtlige repræsentanter var til stede.

ad pkt. 2. Til protokolfører valgtes E. Greve Petersen.

ad pkt. 3. Protokollen over sidste repræsentantskabsmøde godkendtes eenstemmigt.

ad pkt. 4. Næstformanden omtalte styrelsens behandling af opgaverne i forbindelse med Den gjensidige Uheldsforsikringsforenings overgang til Forsikringsagenturforeningen og redegjorde for udvidelsen af forsikringsbetingelserne, hvori ligger en betydelig forbedring for vore medlemmer.

Såvel medlemmerne som vore akkvisitører vil snarest blive underrettet herom. Gjorde tillige opmærksom på, at glasforsikring vil indgå som en ny branche under indboforsikring.

Med Forsikringssselskabet »DAN-MARK« var der opnået enighed om en ændring af overenskomsten vedrørende sikkerhedsfonden inden for motorforsikringen. Fonden fastsættes til et fast beløb på kr. 500.000.—.

ad pkt. 5. Ordstyreren forelagde følgende forslag til ændring af vedtægternes § 1:

»Foreningen, der er stiftet den 10. februar 1936, har til formål at sørge for, at Statsbanernes tjenestemænd og fast ansatte arbejdere kan opnå kombineret indboforsikring (brand, tyveri og vandskadeforsikring af indbo), familieansvarsforsikring, hundeansvarsforsikring, sanitetsforsikring, grundejerforsikring, glasforsikring, husbukke- og svampeskadeforsikring, sommerhusforsikring samt ansvars- og stormskadeforsikring for parcelhusbyggeri under opførelsen og syge- og ulykkesforsikring og – (i en regnskabsmæssig særlig afdeling) – motorkøretøjsforsikring for personbiler til privatkørsel, motorcykler, campingvogne, scootere og knallerter samt autoulykkesforsikring for blister på billigste og fordelagtigste måde i Det gjensidige Forsikringssselskab »DAN-MARK«.

Ordstyreren henviste iøvrigt til udvalgsbetænkningen fra VUF. Forslaget blev eenstemmigt vedtaget.

ad pkt. 6. Med henvisning til udvalgsbetænkningen fra VUF forelagde ordstyreren forslag, der blev eenstemmigt vedtaget.

ad pkt. 7. Forretningsfører Egon Rasmussen blev valgt med alle stemmer mod 0.

Mødet slut.

Fremad

Den store *Lenin*-bog af *Louis Fischer* – den største og mest omfattende, der findes på dansk. I to andre bind på nær 600 sider skildres manden, der mere end nogen anden »rystede verden« ved sit lederskab af den russiske revolution. Klart dokumenteret følger vi Lenin på hans vej fra ung revolutionær, til han i 1924 måtte forlade arenaen, der straks blev skuepladsen for den voldsomme magtkamp mellem Trotskij og Stalin. Et værk, hvor man fængsles side for side af en stor personlighed og hans historiske virke.

I samme serie, »*Fremads Biografier*«, finder man også et dokumentarværk om den legendariske spion, *Richard Sorge*, der legede kispus med tyskerne i Tokio og sikrede Sovjet uvurderlige oplysninger, som frigjorde russiske tropper til forsvar mod Hitler.

Fhv. chefredaktør *Peder Tabor* har samlet en række erindringer, om betyde-

lige mænd og afgørende politiske situationer, i en bog der er god at få forstand af, hvis man vil vide mere om overskrifterne om de politiske hændelser før, efter og under krigen. »*Situationer og Profiler*« rummer også værdifulde portrætter af digterne Johan Skjoldborg og Jørgen Nielsen samt Harald Bergstedt, hvis tragiske fejltrin under besættelsen analyseres klart af Tabor. Den gamle sygekasseleder *Mikkel Christensen* lægger et vægtigt bind erindringer frem, »*Min lille Verden*«, med kulturhistorisk værdifulde iagttagelser fra forrige århundrede og spændende øjebliksbilleder af politiske brydningsår omkring 1. verdenskrig.

Viggo Kampmann har samlet en række betragtninger over »*Socialismens Skæbne*« i en Fokus-bog, der nok skal vække debat. Den amerikanske advokat *Ralph Naders* bog om de livsfarlige biler kommer nu på dansk – »*Usikker ved enhver Hastighed*« er et værk, der bør læses af enhver bilist – til skræk og advarsel mod for farlige køretøjer. Den bog vil spare titusinder af menneskeliv – måske også læserens! Læs den.

Manden der skrev »*Hvem ejer Danmark*« har samlet analyser af 55 førende danske aktieselskaber i »*Kendsgerningerne om Aktieselskabernes Regnskaber*«, hvor han samtidig afdækker alle de mysterier som knytter sig til reserver, afskrivninger, henlæggelser, fonds m.v. Den bog kan bringe debatten om vor industri og erhvervsliv ind i et sagligt og nyttigt spor – og gøre mysterierne mere begribelige for os alle.

Jul. Bomholt har skrevet en fortsættelse af sin store roman om Knud den Hellige: »*Midt i Riget*«, der allerede af kritikken er udråbt til Bomholts hidtil bedste roman.

Henning Ipsen kendt fra TV-spillet »*Regnvej* og *ingen Penge*«, skildrer i »*Damen nedenunder*« et ungt ægteskab på vej ind i rutinen, som de begge ønsker at undgå – og det lykkes dem at slippe fordi.

Nordisk salgsrekord fik *Erik Bye* for sin »*Med Mundharpe under åben Himmel*« – en samling »erindringer« fra en eventyrlig vagabond-rejse i USA. 120.000 solgt på 4 måneder – så god er den forfatter, der nævnes på højde med Jack London og Steinbeck.

Vi kender ikke nok til de store russiske forfattere – nu bringes *Konstantin Paustovskij* endelig frem herhjemme med »*Fjerne Ar*«.

PERSONALIA

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1/1 1968

Lkmhasp. Jens Valdemar Madsen, Kbhvns. Gb. til Helsingør mdt.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1/2 1968

Lkf. K. Hinrichs, Enghave til Kbhvns. 3b.

Lkmh. T. Husum, Kbhvns. Gb. til Engave.

Depotforstander efter ansøgning

pr. 1/1 1968

Lkf. (12. lkl.) E. Jensen, Tønder i Tønder.

Forflyttelse annulleret pr. 1/1 1968

Lkmh. E. H. Pedersen, Hg. til Gb.

Forfremmelse til lokomotivassistenter

pr. 1/2 1968

Lokomotivmedhjælperne:

O. Nylander, Helgol. mdt. i Helgol. mdt.

B. Z. Nielsen, » »

B. Skott, » »

H. T. Hansen, Esbjerg mdt. i Esbjerg mdt.

H. Nielsen, Kbhvns. Gb.s mdt. i

Kbhvns. Gb.s mdt.

K. Christensen, Helgoland mdt. i

Helgoland mdt.

Forfremmelse til elektrofører (12. lkl.)

pr. 1/2 1968

Elf. (10. lkl.) E. Nielsen Skov, Enghave mdt. til Enghave mdt.

Forfremmelse til lokomotivfører (15. lkl.)

pr. 1/2 1968

Lkf. (12. lkl.) P. S. Hansen, Kbhvns. Gb.s mdt. i Kbhvns. Gb.s mdt.

Dødsfald

Pens. lkf. Emil William Buch, Næstved, er afgået ved døden i december 1967.

Opmærksomhed frabedes

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

K. H. S. V. Nielsen,

lokomotivfører, Fredericia.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

H. V. Jørgensen,

lokomotivfører, Slagelse.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

K. J. Engstrøm,

lokomotivfører, Helsingør.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

R. Madsen,

lokomotivfører, Fredericia.

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Kaj E. Jensen,

lokomotivfører, Århus H.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

E. P. R. Jensen,

lokomotivfører, Korsør.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst. Bortrejst.

P. Rude Knudsen,

lokomotivfører, Nyborg.

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

F. J. A. Olsen,

lokomotivfører, Herning.

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum den 1. marts frabedes venligst.

Ib Asmussen,

lokomotivfører, Thisted.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst. Er bortrejst.

E. W. Olsson,

lokomotivfører, Gb.

Kære venner og kolleger i udlandet

Endnu engang står ferietiden for døren, og mange kolleger har til hensigt at tilbringe ferien i Østrig og Wien. Ville det da ikke være rart, hvis man havde adressen på en jernbanekollega?

Man rejser af sted og pludselig står man på banegården i Wien, rådløs og en smule hjælpeløs, og det kræver megen tålmodighed og fremfor alt tid, indtil man endelig, efter at have spurgt en masse mennesker til råds, når sit mål. Og hvad nytter en byplan eller alle de gode råd, man har fået, inden man rejste hjemmefra, når man er fuldstændig ukendt i den fremmede by og først må søge sig et egnet hotelværelse. Hvor glad ville man da ikke være, hvis en kollega stod på banegården og havde et godt hotelværelse på hånden og kunne give én gode råd, således at éns ferie blev både behageligere og billigere.

Nu, da jeg er pensioneret, har jeg endelig tilstrækkelig tid til min rådighed til at kunne vise mine jernbanekolleger min smukke fødeby Wien og til at sørge for, at deres ophold bliver så behageligt som muligt. Den personlige kontakt med en indfødt wiener vil uden tvivl være en stor fordel for mine kolleger, der kommer til Wien for første gang.

For nu imidlertid også at kunne være mine jernbanekolleger så behjælpelig som mulig, beder jeg Dem være så venlig rettidigt at give mig meddelelse om ankomstdato og alle ønsker.

Samtidig beder jeg Dem også vedlægge en international svarkupon, således at jeg ikke behøver lægge ud for porto, når jeg besvarer Deres skrivelse.

Schapelwein Johann

Pensioneret lokomotivfører,

Goldschlagstrasse 58/25,

(15. min. fra Wien/Westbahnhof)

WIEN XV.

Østrig.

Opmærksomheden henledes på, at bidrag udover 100 kr. kan fradrages i selvangivelsen – dog kan højst fradrages 1.000 kr. årligt.

Bidrag kan indbetales på postkonto 1391 56, Solsortevej 7, Viby Sj., eller ved henvendelse til fondens kasserer, trafik-kontrollør E. W. Hauge, Jernbaneforeningen (tlf. (01) 11 13 14) om indbetaling af månedlige beløb gennem løn eller pension.

Humanitært fond

Jernbanemændenes kooperative Forsikringsforeningers Fond, som har til formål at oprette og drive syge- og plejehjem, har haft den store glæde i 1967 at modtage næsten 24.000 kr. som bidrag, og styrelsen takker hjerteligt derfor.

Fonden er nu over 100.000 kr., og der indgår hver måned fra faste bidragsydere mere end 1200 kr. gennem lønnings- og pensionskontoret.

Med fondens fortsatte vækst nærmer tiden sig for forberedelse af placeringen og projektering af det første syge- og plejehjem og undersøge den økonomiske baggrund for dets drift.

Men det går hurtigere, jo flere der er med!

DAMERNES DAG

20

Til det velplejede ydre

For nogle kvinder er det en dyd ikke at interessere sig for sit udseende. For andre lige modsat. Men mon ikke parterne er enige om, at det ikke udelukkende er forfængelighed, hvis man plejer hænder og negle lidt ekstra. I vor sulfo-rige tid er smukke hænder en sjældenhed og de erhverves i hvert fald ikke uden at man selv gør en indsats herfor.

Er hænderne først blevet rigtig medtagne, er det ikke nok at smøre dem ind i fed håndlotion. Der skal en særbehandling til. Det samme gælder neglene. De er selvfølgelig lettest at holde, hvis de er helt korte. Endda kan de flække og spalte og derved hæmmes i deres normale vækst.

Der er kommet en del negleprodukter frem, bl.a. fra Max Factor og Revlon, som styrker neglene og er ganske lette at anvende. Forudsætningen for et synligt resultat er, at man anvender dem ud i en køre. Det er vigtigt at de ødelagte negle bliver »lappet« sammen og får tilført ekstra næring. Først da har man givet den nye negl de rigtige voksemuligheder.

Et prisbilligt neglemiddel, der også fungerer som håndlotion, er proteinail til kr. 8.50. Hænder og negle smøres ind morgen og aften og i løbet af en lille uge kan man konstatere en forbedring. Derimod skal det ikke anvendes som håndlotion den øvrige del af dagen. Dertil er den for udrøj og hensigten med den er

først og fremmest at virke helbredende på skøre og sprøde negle.

Til de mange, der har farvet eller tonet hår, er der kommet en specialshampo til ca. 8 kr., som er særlig nænsom ved hårets farve. Den fås i to udgaver: en til lysnet hår og en til blondt og mørkt hår. Fra Clairol.

Før ferien begynder

Måske har De ferie til gode, som skal tages inden det nye ferieår begynder den 1. april. Det er fristende at drage langt, langt bort, men inden De fastlægger en rute, er det klogt at undersøge, om der kræves specielle vaccinationsattester til det eller de pågældende lande. I nogle lande har kun vaccinationsattester, udstedt inden for de sidste 12 måneder, gyldighed. Skal De have ny attest, så skynd Dem at få den side af sagen overstået. Kun de færreste undgår lidt ubehag i fortsættelse af en vaccination. Det skulle jo helst nå at fortage sig, så man er i fin form til ferien ...

Strik og rejs

Statsbanerne klarer som bekendt alle transportproblemer, men har alligevel fået en nød at knække i forbindelse med den nye strikke-dille: jumbo-strik, der foregår på pinde omtrent så store som flagstænger og med meget tykt garn.

Det er sædvane, at nogle meneske strikker, mens andre læser avis på vej til og fra arbejde. Det er hidtil gået ud mærket, men det gør det ikke længere. Avislæserne føler sig forulempet af strikkende damers store pinde, der ustandselig svirper henover avissiderne.

Løsningen må være opdeling af kupée for avislæsere og strikke-damer i lighed med ordningen for rygere og ikke-rygere. Hvordan det skal gå i strikke-kupéerne tør man ikke spå om. Men det skal nok blive en indviklet affære.

Når man presser det uldne

Trods de mange strygelette og strygefrie tekstiler, der er dukket op i påklædningen, kan livet alligevel ikke leves velklædt og velsoigneret uden strygejern og pressestykke. Det gælder specielt nederdele og herrebenklæder i ren uld eller blandet med kunstfiber.

Også når man syr, skal der presses undervejs. Det er klogt at erindre sig, at pressestykket skal være hårdt opvredet. Det må ikke være vådt, det skal være fugtigt, og jernet skal føres frem og tilbage over tøjet, indtil pressestykket er tørt. Ellers bliver resultatet fladtrykt sømme, hvis sømmerum tydeligt ses på retten. Lad tøjet dampe af, korrekt og hængt på en bøjle og tag det ikke i brug før det er fuldstændig tørt. Undgå så vidt muligt at tage det på samme dag, så holdes der presningen bedre.

1:
Hovedlinierne i denne nette kjole er den lave overskæring og læggede nederdel – et snit der er velegnet til at vokse i. Den er i spinlene og kommer fra børnekonfektionsfabriken Bambi.



2:
Tro det om De vil – matrostitøjet kommer igen. Selvfølgelig i moderniseret udgave. Hvad drengene siger, ved man endnu ikke, men pigerne: de er glade. Den er fra Sejling børnekonfektion og syet i spinlene.

