



4

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. APRIL 1968 – 68. ÅRGANG

4

Indhold:

Anders Bording Prisen	2
Tjenestemandsløven	4
Containerlyntog gennem Danmark ..	6
Feriehjemmet	8
Dansk industris konkurrenceevne ..	9
De benægter fakta	9
Berømt skibs sidste rejse	10
Tjenestemandsløven	12
Nye lønninger m.v. 1. april 1968 ..	12
Landsoplysningsudvalget	13
Fra medlemskredsen – Demokrati på arbejdspladsen – Opslag af 14.–3. 1968	14
Personalia	16
Damernes Dag	18
Adressefortegnelse	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.



Anders Bording Prisen 1968

Dansk Fagpresseforening, hvis medlemmer er en lang række fagblade, tidsskrifter o.lign., har ved sin årlige generalforsamling den 21. marts 1968 uddelt Anders Bording Prisen. Prisen, som uddeles for fjerde gang, gives for god journalistisk indsats på et emneområde eller som anerkendelse af en helhedsindsats. Den kan desuden gives som anerkendelse af en god grafisk tilrettelægning og fremstilling, der opfylder både funktionelle og æstetiske krav. Det blev Dansk Lokomotiv Tidende, som bedømmelseskomitéen fandt værdig til denne hæder, og overrækkelsen fandt sted ved direktør Knud Petersen, der sammen med chefredaktør A. Ejbye-Ernst, Politiken, og overlærer Eli Reimer, Den Grafiske Højskole, udgør bedømmelseskomitéen. Naturligvis er det en stor ære for bladet at få denne anerkendelse, men glæden er nok så stor, og tillige føles det som en opmuntring til videreførelse af den udviklingsproces, bladet har været inde i de seneste år. At få prisen forpligter også i fremtiden, og redaktionen vil bestræbe sig på at leve op til denne forpligtelse.

Anders Bording Prisen er et smukt indrammet billede af digteren Anders Bording, ledsaget af en skriftlig motivering for prisens tildeling. Anders Bording fødtes i Ribe 1619 og døde i København 1677.

Hans tilværelse har været broget. Da han kom til hovedstaden gjorde han sig i begyndelsen som lejlighedsdigter, men i 1666 fik han med kgl. understøttelse startet den første avis på modersmålet, »Den danske Mercurius«. Den udkom een gang månedlig, men var med sit indhold mest en hof- og statsjournal, som skulle rose enhver regeringsforanstaltning.

Anders Bording fik dog ind imellem plads for sine poetiske ting. Elleve år bestod denne avis, og den gik ind med hans død i 1677.

Nu mindes han som den første danske journalist.

ANDERS BORDING PRISEN 1968

ANDERS BORDING PRISEN, indstiftet af Dansk Fagpresseforening, kan ifølge statutterne tildeles et dansk fagblad, tidsskrift eller en lignende publikation for god journalistisk indsats på et emneområde eller som anerkendelse af en helhedsindsats.

Prisen kan desuden gives som anerkendelse af en god grafisk tilrettelæggelse og fremstilling, der opfylder både funktionelle og æstetiske krav.

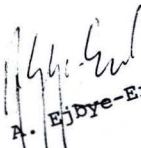
Disse kriterier opfyldes af DANSK LOKOMOTIV TIDENDE, udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening og redigeret af E. Greve Petersen og K.B. Knudsen, og komiteen for uddeling af ANDERS BORDING PRISEN har derfor udpeget DANSK LOKOMOTIV TIDENDE til modtager af prisen for 1968.

Komiteen finder, at bladet har en god redaktionel linie. Det bærer præg af at være gennemtænkt, gennemarbejdet og vel tilrettelagt. Det bringer såvel foreningsnyt som teknisk-faglige artikler, der bidrager til at holde læserkredsen ajour med udviklingen inden for fagområdet, og således tjener den fra alle sider påkaldte nødvendige efteruddannelse.

Det bringer desuden artikler om trafikspørgsmål i almindelighed og om andre samfundsproblemer, sideløbende med artikler af mere almen-oplysende og kulturel art. Ind imellem bringes let stof, kvindestof etc.

Bladets lay-out er pænt og enkelt, og typografien er holdt i en neutral form, der er let læselig og tillader stoffets mening at komme frem.

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE fremtræder i det hele som et godt redigeret, teknisk vel tilrettelagt, sobert og pænt blad.


A. Ejdye-Ernst


Knud Petersen


Eli Reimer

21. marts 1968.

To måneders forsinkelse skal indhentes

En ny tjenestemandsløve fra 1. april 1968 har været det mål, som tjenestemandskommissionen siden sidste forår har arbejdet henimod, og selv om vi på et forkommissionsarbejdet højst uheldigt tidspunkt fik udskrevet folketingsvalg, så ændredes denne målsætning ikke. Den blev endog forstærket af den afgående økonomiminister, hvis sidste ordre til kommissionens formand kort og godt var: »Fortsæt arbejdet«.

Denne ordre fulgtes af kommissionens embedsmænd og ikke-politiske repræsentanter, men da det er kommissionens politiske medlemmer, som binder folketinget og dermed også regeringens politiske partier, var mulighederne for principielle beslutninger ret begrænset, og arbejdets videreførelse kunne derfor kun blive af teknisk karakter.

Da valget blev udskrevet, var arbejdet så langt, at lov- og betænkningssudkast til tjenestemandsløvens første del (ansættelsesvilkår, rets- og forhandlingsregler) forelå, medens anden del (pensionsregler) på få dage kunne færdiggøres til behandling i den samlede kommission.

Man manglede altså behandlingen af løn- og klassificeringsloven, og selv om forarbejdet hermed var startet i de ministerielle kontorer, så forelå der intet for kommissionen, og der var heller ikke ønsket om at begynde dette arbejde, før de på dette tidspunkt foreliggende lovudkast havde været behandlet i den samlede kommission, det var derfor klart, at valget og de deraf følgende udskiftninger ikke kunne undgå at forsinke færdiggørelsen af kommissionens arbejde.

Det betød først en måned til valget og dannelse af ny regering, og det havde vel været til at bære, men da der så yderligere opstod problemer om, hvem der skulle være minister for statens lønnings- og pensionsdepartement, og dermed regeringens ansvarlige leder og forhandler i tjenestemandsspørgsmål, synes problemerne næsten uløselige.

Men skal vi springe lige til sagen, så er disse problemer nu indskrænket til det rent praktiske, idet tjenestemandorganisationerne var parat til at strække sig vidt for at få arbejdet færdigt, og den nye lønningsminister var rede til at påtage sig arv og gæld fra sin forgænger.

Han foreslog derfor, at man straks lod ansættelsesloven og pensionsloven færdiggøre til forelæggelse i indeværende folketingssamling, medens en bemyndigelseslov skulle muliggøre ikrafttrædelse på et senere tidspunkt, når arbejdet med løn og klassificeringsloven er færdiggjort.

Vi skal ikke bestride, at denne fremgangsmåde rent

praktisk ville være gennemførlig, og at det ville være den letteste løsning, men for tjenestemændene var den uantagelig.

Selv om det har været fremført, at løn- og klassificeringsspørgsmål fremtidig bliver aftalestof, og at loven herom derfor normalt kun vil være bindende for parterne i en overenskomstperiode, så bortforklarer det ikke, at ændringer normalt kun skal kunne foretages, hvis der opnås enighed derom, derfor må det også første gang være en betingelse, at vi kender denne lov, før vi vil kunne godtage de nye ansættelses- og pensionsvilkår med de fordele og ulemper, disse indeholder.

Med dette ufravigelige krav var der kun een mulighed tilbage, og det var at gennemføre hele lovkomplekset inden for den tid, der er til rådighed, hvis gennemførelse skal ske i indeværende folketingssamling.

Tjenestemændenes forhandlere anså dette for forsvarligt, fordi det hidtidige kommissionsarbejde er foregået i fuld offentlighed, således at det har været muligt forud at informere organisationernes medlemmer om de ændringer, der forestår.

Der skal heller ikke herske tvivl om, at lønnings- og pensionsminister Aage Hastrup har været meget positiv i de forhandlinger, der resulterede i fastlæggelse af en tid-plan for kommissionsarbejdets færdiggørelse og forelæggelse for folketinget, selv om han naturligvis måtte tage det forbehold, at også folketingets partier måtte give deres tilslutning til den begrænsede behandlingstid.

Aftalen har medført, at tjenestemandskommissionens arbejdsgruppe er gået igang med at behandle de indsendte opsplittingsforslag og foretage indplacering i det nye lønssystem. Sidste tidsfrist for dette arbejde blev 7. april, idet hele betænkningen med lovforslag skal udsendes fra bogtrykker påskelørdag.

Lovforslaget skal senest forelægges for folketinget den 30. april, derfor må de forhandlingsberettigede centralorganisationers svar foreligge den 22. april, hvilket sikkert vil medføre stor mødeaktivitet i ugen efter påske.

De nye ansættelses-, rets- og forhandlingsregler har været drøftet i centralorganisationernes tilsluttede forbund og hovedbestyrelser, og selv om der har været enkelte ting, hvorom der ikke er fuld enighed, så har der kunnet gives principiel tilslutning til forslagene.

Forhåbentlig vil det også lykkes at gennemføre arbejdet med indplacering og klassificering, så der ydes størst mulig retfærdighed for de enkelte. Hvis dette ikke lykkes, må hele tjenestemandskommissionens reformarbejde udskydes.

Nyskabelser i tjenestemandsløvene

Gennem det sidste år har tjenestemandskommissionens planer og hidtidige arbejdsresultater været behandlet i en række artikler.

Nedenfor opremses i kort form en række af de tidligere meddelte nyskabelser, der kan forventes i de nye love.

Ansættelsesforhold

Aspirantantagelse ændres til ansættelse på prøve.

Aldersbestemmelserne lempes. Man skal kunne ansættes i en tjenestemandstilling, selv om man er fyldt 28 år.

Normalt kvalificerede tjenestemænd forudsættes at kunne opnå mindst eet avancement.

Der gives mulighed for at medtage løn- og pensionsanciennitet ved evt. ansættelse som tjenestemand i en anden styrelse.

De stramme regler for tjenestemænds adgang til beskæftigelse i fritiden ophæves og vil fremtidig kun gælde i spørgsmålet om interessekollision.

Lønsørgsmål

Alle tjenestemænd indplaceres i *een* lønskala, hvor hvert løntrin er $2\frac{3}{4}$ procent større end det foregående.

Det medfører, at alders- og forfremmelsestillæg bliver beløb på mellem 550 og 775 kr. i de stillinger, der hidtil har været placeret i 3.-15. lønningsklasse.

Nuværende bestillingstillæg indregnes i lønnen og giver dermed også pensionsret.

Overenskomsttillæggene indregnes i lønskalaen, og fremtidig regulering sker med de ved hver overenskomst aftalte procenter til lønskalaen.

Automatisk avancement bortfalder.

Den nugældende automatiske dyrtidsregulering af lønningerne fastholdes.

Stedstillægsordningen føres ájour i forhold til løngradueringen på det private arbejdsmarked, idet der dog bliver flere skalaer.

Dette betyder højere stedtillæg i hovedstadsområdet, medens stedtillæg helt vil bortfalde i en række mindre byer. Iøvrigt bortfalder stedtillægget gradvist for de højere lønninger og helt for de højeste lønninger.

De hidtidige forbud mod godtgørelse for akkordarbejde bortfalder.

Det nye lønsystem vil ikke umiddelbart medføre forbedringer for alle, og stillinger, som hidtil har været ens aflønnet, vil ikke i alle tilfælde være garanteret samme slutløn i det nye lønsystem.

Overgangsproblemer i denne forbindelse tænkes løst ved hjælp af personlige tillæg.

Pensionsregler

Pensionsalder indtjenes proportionalt med ansættelsestidens varighed efter det fyldte 25. år.

Pensionsret på grund af sygdom kan i henhold til særlige regler opnås efter 3 års ansættelse.

Der bliver mulighed for pensionering fra det fyldte 60. år, men aldersgrænsen for opnåelse af højeste pension ændres ikke. Tvungen aldersafgang ved fyldte 70. år fastholdes.

Ved fratrædelse af en tjenestemandstilling efter 10 års ansættelse kan opsat pensionsydelse til udbetaling fra det fyldte 67. år medtages.

Ved genindtrædelse i en tjenestemandstilling kan pensionsalder fra tidligere ansættelse i samme eller anden styrelse medregnes.

Enkemandspension indføres.

Dette er ikke et fyldestgørende uddrag af de nye bestemmelser i den kommende tjenestemandsløvgivning, men kun et fingerpeg på plusser og minusser, der må opvejes mod hinanden, når man tager stilling til forslaget.

Dansk Lokomotivmands Forening afholder ekstraordinær kongres

Foreningen har indkaldt til ekstraordinær kongres i København fredag den 19. april d. å. kl. 19,00.

★

Kongressen afholdes i »Domus Tecknica« (Ingeniør-Sammenslutningens hus) Ved Stranden 18 (overfor Christiansborg)

★

Der skal tages stilling til forslag om nye tjenestemandsløve. Som fremgående af bladet side 12 skal behandlingen af disse forslag i kompetente forsamlinger være afsluttet så betids, at lønnings- og pensionsministeren kan have svar senest den 22. april d.å., og foruden skal de CO I tilsluttede organisationer behandle forslagene på et repræsentantskabsmøde den 21. april d.å.

Containerlyntog gennem Danmark?

Revolution i den internationale godstransport

Verdens transportselskaber til lands, til vands og sågar i luften er nu i færd med at indstille sig på det, de sagkyndige uden betænkning kalder fremtidens emballage: *containeren*. Denne nyskabelse, der som så mange andre gode ideer stammer fra Amerika, har været anvendt i de sidste par år i stigende grad også i Europa, og dens optræden på transportmarkedet har ført med sig, at jernbaneselskaber, lastbilfirmaer, rederier og havnebestyrelser må anvende milliardbeløb på at indstille deres rullende eller sejlene materiel samt deres omladestationer og havneanlæg på den nye form for gods-flytning fra afsender til modtager.

Anvendelsen af containere (dvs. større eller mindre standarddimensionerede pakkasser af træ, aluminium eller plastic) gør det muligt at bringe forsendelsesgods uberørt *fra dør til dør*, – hvad enten den første dør befinder sig i Japan og den anden i København, Århus, Ålborg, Gøteborg osv. For nogle uger siden så man f. eks. i københavnske gader nogle af de store containere fra firmaet *Mother Care* i London undervejs pr. lastbil til det engelske firmas nye filial på Vesterbro. I Esbjergs nye containerhavn omlades dagligt kæmpekasser fra amerikanske firmaer: de løftes fra skib til jernbanevogn eller til lastbillad, føres pr. bane eller bil til andre centralsteder og lander til slut på importørens afladningsrampe.

De danske Statsbaner har sammen med en række andre europæiske jernbaneselskaber dannet et særligt konsortium for transport af gods emballeret på den nye facon. Det intereuropæiske fællesforetagende er indregistreret i Bruxelles og i Basel under navnet »Intercontainers«, der officielt tegnes af de europæiske baners fællesorganisation.

Banerne har indrettet sig på transport af de særligt store *transcontainers*. Gennem flere år har den internationale standardiseringsorganisation (ISO) arbejdet med standardisering af disse kæmpe-pakkasser, og den internationale jernbaneunion (UIC) har nu kunnet fastsætte dimensionerne for containere, der skal befordres med jernbane. Deres maksimale bruttovægt i tons skal følge en skala fra 10 til 30 tons. Containerne skal være forsynede med standardiserede hjørnebeslag, fire foroven og fire forneden. Disse beslag benyttes ved løftning med kran, de fire nederste endvidere til fastgørelse på jernbanevogne og vejkkøretøjer. Der kan forneden i transportcontaineren være lommer for løftning med gaffeltruck, og seks fuldt

udfyldte containere skal kunne stables i højden. En transportcontainer skal af hensyn til rangering kunne tåle en dynamisk påvirkning i længderetningen på 2 g, – dvs. to gange dens egen bruttovægt. Det skal med andre ord være nogle temmeligt solide kasser.

Der skal mindst være døre i den ene ende af en transcontainer, og åbningen skal helst svare til containerens indvendige mål. Standardiseringskommissionen anbefaler endvidere, at der placeres døre i sidevæggene for at lette læsning og aflæsning af kassen, mens den står på jernbanevognen.

Desuden har man udstedt bestemmelser om, hvor stor belastning og hvilket hjultryk gulvet skal kunne bære, hvor stærke sider og gavle skal være, og hvorledes påskriverne på transcontaineren skal anbringes.

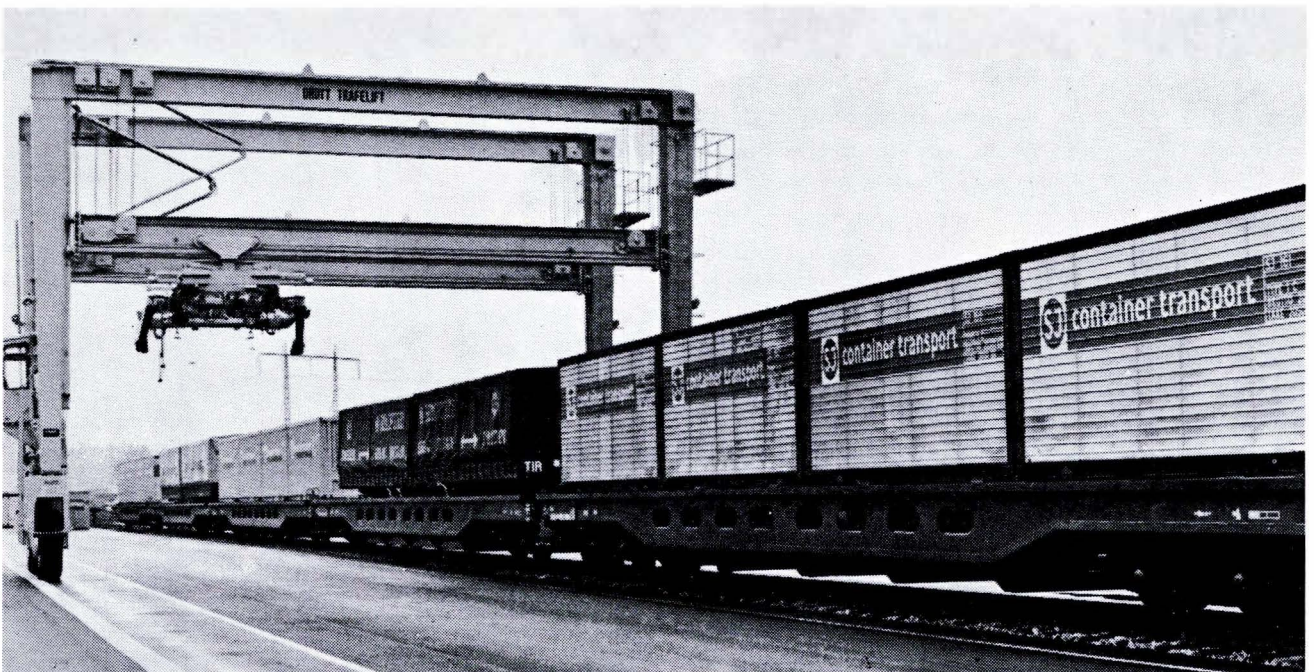
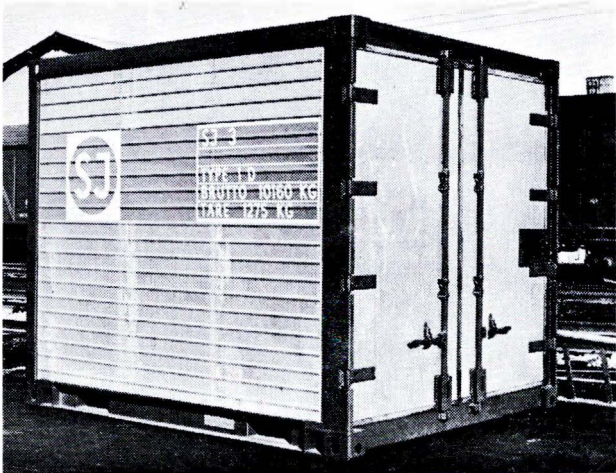
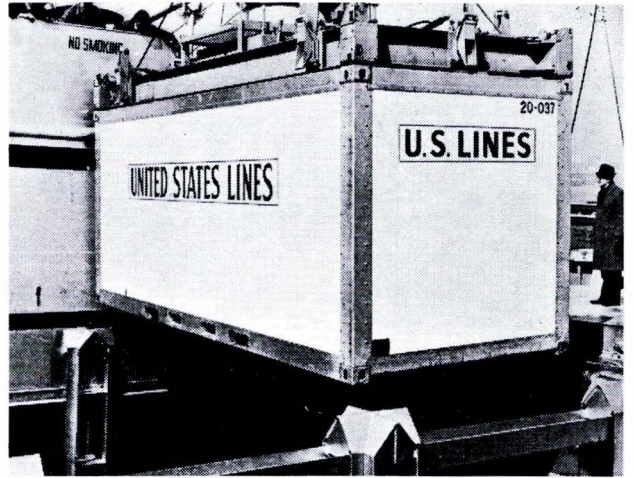
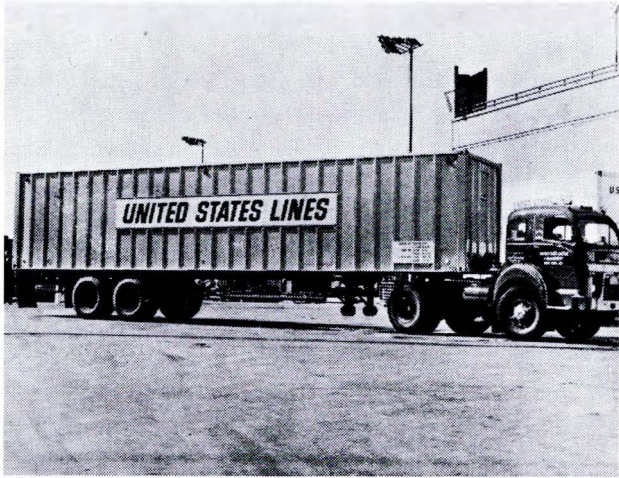
Tomløb skal undgås

For de baneselskaber, der skal beskæftige sig med container-transport, er der visse tekniske opgaver, som indledningsvis må løses: der skal anskaffes et fornødent antal af rigtigt konstruerede bærevogne, – der skal være til rådighed en påkrævet park af forskriftsmæssigt byggede containere, – og der skal udarbejdes et trafikovervågningssystem, som eliminerer et for rentabiliteten og effektiviteten farligt *tomløb*.

For det sidste og meget vigtige punkts vedkommende har konsortiet *Intercontainer* i sit ene hovedkvarter, i Basel, nu anskaffet et EDB-anlæg, der på sædvanlig elektronisk (og næsten ubegribelig) vis holder kontrol med samtlige transcontainers løb og opholdssteder på det europæiske jernbanenet. Konstruktionen af containere er udbudt i licitation i næsten alle europæiske lande. Også en række danske fabrikker (f. eks. Scandia, Randers) har fået opfordring til at interessere sig for denne nye opgave. For bærevoggenes vedkommende gælder det, at de skal være i stand til at tage en bestemt last af containere, – to, tre eller fire. Jo større last, desto stærkere bærevogne. I mindre lande vil der blive brug for forholdsvis svagere bærevogne.

Man har i Amerika og sidst nu også i Europa set containere, der kan klappes sammen, således at de under tom-transport fylder mindre.

DSB har siden begyndelsen af november haft en container-centralstation i Glostrup med særlige krananlæg, og fra marts er der endvidere containerstationer i Odense, Fredericia og Esbjerg. Århus, Ålborg og en af de vendsysselske stationer kommer også



Dansk industris konkurrenceevne er ikke svækket afgørende

Hvis vi ikke havde devalueret, ville vi have fået større arbejdsløshed.

✱

Dansk industris konkurrenceevne er ikke svækket afgørende.

✱

Eksportvanskeligheder skyldes konjunkturer udefra.

✱

Øgede skatter lige nu – i stedet for indkomspolitik – kan skabe en ledighed, som det bliver svært at komme af med.

✱

Det var nogle af hovedpunkterne i en tale, som en af de tre vismænd, rigsstatistiker N. V. Skak-Nielsen holdt i Almindelig Investeringsforening i København tre dage efter folketingsvalget.

Til udtalelserne om, at der foreligger en slags »katastrofesituation« for industrien, der kan begrunde drastiske indgreb i den almindelige økonomiske udvikling, sagde rigsstatistikerens:

De undersøgelser, der er foretaget af industriens konkurrenceevne, viser, at den endnu ikke er afgørende svækket. Det er rigtigt, at der har været svækkelse af industrieksporten, men det skyldes ikke, at priserne på danske varer er steget for kraftigt, men derimod de udenlandske konjunkturer.

Devaluering afsvækkede arbejdsløshed

Om devalueringen sagde rigsstatistikerens, at beslutningen var forståelig set ud fra hensynet til konkurrenceevnen. Havde man ikke devalueret, kunne man vanskeligt have undgået forringelse af konkurrenceevnen over for udlandet i løbet af 1968, og de indgreb, det ville medføre, kunne få alvorlige og måske langvarige følger for beskæftigelsen. Om situationen efter devalueringen sagde rigsstatistikerens, at man kan sige, at devalueringen er en kort fornøjelse. Det kan den også blive, sagde han, såfremt der ikke gennemføres en politik, der sikrer devalueringens virkninger.

Om den udvej at sætte skatterne i vejret og spare på udgifterne, sagde rigssta-

Eksportvanskeligheder skyldes konjunkturer udefra. Hvis vi ikke havde devalueret, ville vi have fået større arbejdsløshed, siger rigsstatistikerens – en af de tre økonomiske »vismænd« – som dermed afslører de tre borgerlige partiers valg-løgne.



N. V. Skak-Nielsen

tistikerens, at den i den nuværende økonomiske situation ikke er en hensigtsmæssig løsning. Den vil skabe ledighed, som kun langsomt vil fortage sig.

Derimod må en indkomspolitik, der begrænser dyrtidsportionernes stigning, være nødvendig, og den kan til gengæld klare problemet om at skabe en stigende eksport.

De benægter fakta –!

Uhyrlige påstande i den borgerlige presse om Socialdemokratiet og den afgåede socialdemokratiske regering.

Det var desværre økonomisk uoverkommeligt for Socialdemokratiet at nå ud til hele befolkningen med en imødegåelse af de uhyrlige påstande, som de tre nuværende regeringspartier og deres aviser før folketingsvalget fremsatte om den socialdemokratiske regerings økonomiske politik og om Danmarks økonomi. Ellers ville valget uden tvivl have fået et andet udfald.

Men desværre er det sådan, at konservative, Venstre og radikale råder over omkring 90 pct. af dagbladene og desuden støttes kraftigt af den kulørte ugepresse, foruden at fjernsynet ganske klart favoriserede de borgerlige partier under hele valgkampen.

Over for denne sammenrotning mod Socialdemokratiet var det ikke muligt at sætte ind med tilstrækkelig styrke, eftersom Socialdemokratiet kun havde bebrændte pengemidler til rådighed – me-

get beskedne beløb i sammenligning med, hvad de borgerlige partier blev forsynet med af deres kapitalstærke velyndere. Der var ellers uhyrligheder og formidable valg-løgne nok at tage fat på, hvis de økonomiske midler havde været til stede for Socialdemokratiet. Hverken før eller efter valget har der manglet noget med hensyn til bevidst fordrøjning af kendsgerningerne. To korte citater vil vise det:

»Berlingske Tidende« skrev en måned før valget som kommentar til det konservative valgprogram bl. a.:

»Regeringen faldt på den økonomiske politik. Under det socialistiske flertal tog denne en form og en retning, som måtte bringe ulykker over det danske samfund og det danske folk... Det økonomiske kaos, som den socialdemokratiske regering efterlader sig, skyldes, at det danske samfund har levet over evne... Regeringens økonomiske politik, der endte og måtte ende i kaos, har skabt utryghed og mistillid til fremtiden.«

Besyderligt nok havde VKR-partierne over for denne »faretruende« situation kun få forslag, der afviste indefrysning af en dyrtidsportion og anbefalede offentlige besparelser.

»Berlingske Aftenavis« skrev en uge efter valget bl. a. følgende:

»Under regeringsforhandlingerne mellem Det konservative Folkeparti, Venstre og Det radikale Venstre under fhv. minister Hilmar Baunsgaards ledelse har man måttet konstatere, at den danske økonomiske situation er endnu værre, end man havde forestillet sig, og at behovet for økonomisk sanering er tilsvarende større, når saneringen skal være effektiv.«

Dette er endnu et bevis for, at man i sine angreb på Socialdemokratiet og den afgåede regering ikke er sarte med midlerne og fuldstændig ser bort fra al økonomisk sagkundskab og alle kendsgerninger. Det er ikke for meget sagt, at VKR-trekanten simpelt hen benægter fakta – og fakta i denne sag er, at hvis Venstre, konservative og radikale sammen med Venstresocialisterne ikke havde nedstemt den socialdemokratiske mindretalsregerings forslag, så havde der ingen økonomiske vanskeligheder været.

Berømt skibs sidste rejse

Den berømte passagerliner »Queen Mary« sejlede for nylig for sidste gang over Atlanten. – Her fortæller det fornemme gamle skib »selv« træk af sin spændende historie.

★

Nu er det hele overstået, og det blev en smuk afslutning. Det halve New York var på benene for at vinke farvel til mig. Mange græd, da et kor istemte den vemodige sang »Skuld' gammelt venskab rent forgå«, da vi for sidste gang sejlede ud af New Yorks havn.

Amerikanerne har altid beundret mig. De har stor respekt for mange engelske ting, især dem, som de føler halvt om halvt som deres egne. Som for eksempel sproget, Winston Churchill og mig.

Jeg har transporteret lige så mange amerikanere som englændere. Alene under den anden verdenskrig en halv million amerikanske soldater, og en masse af dem troede, at jeg var amerikansk. De plejede at sige til mandskabet: »Hvordan kan det være, at I englændere ikke kan bygge et skiv som dette her?«

På min sidste rejse var der ingen, der var i tvivl om, at jeg er engelsk, og alle var vemodige. I de sene nattetimer i restauranterne og i barerne om bord var der megen snak om gode gamle England, og alle sang med på »Der vil altid være et England«.

En af mine amerikanske passagerer på denne sidste rejse var en hr. Russel Abdill fra Covington i Indiana. Han havde været med fra Storbritannien til USA på første halvdel af denne sidste rejse, og han kunne ikke udholde tanken om at skulle tage afsked. Han gik godt nok i land i New York og indlogerede sig på hotel Plaza. Her foretog han nogle telefonopringninger, fik sig nogle drinks, hvorefter han besluttede at rejse tilbage med mig til Southampton. Han havde ingen billet, havde heller ikke bestilt nogen, men han havde rejst med mig 35–40 gange, og mit mandskab syntes vældig godt om ham. De skaffede ham en kahyt.

Såvel han som de fleste andre om bord blev oppe til klokken halv tre om natten for at overvære, at vi for sidste gang passerede »Queen Elizabeth« midt i oceanet...

Hun så meget smuk ud med alle sine lys tændt og lysreflekserne i den rolige sø, hvor også månestrålerne spillede.

De må ikke tro, at jeg er ubeskedent, men det er blevet sagt om mig, at jeg ser endnu bedre ud som det sidste skib i verden med tre skorstene.

Vi blinkede tre gange med lanterneerne, som vi altid gør, når vi passerer hinanden, men denne gang udstødte vi også hver tre dybe stød fra sirenerne.

Passagererne opførte sig, som om det var nytårsaften eller en fredsslutning, der blev fejret. De løb fra den ene ende af soldækket til den anden, vinkede, kysede hinanden, og tørrede tårerne bort fra øjnene, mens de stirrede ud over vandet, så længe »Elizabeth« kunne skimtes. Det var ikke så længe. Vi fjernede os fra hinanden med en hastighed af 56 knob. Folk siger, at med mig er en æra slut. Det er ikke rigtigt. Min æra var forbi, længe førend jeg holdt op at sejle.

Jeg tror, at det er en del af forklaringen på mine passagerers hengivenhed. Jeg minder dem om noget, der var engang. For eksempel var Dionne-femlignerne netop fyldt to år, da jeg i 1936 gennemførte sin jomfrusejls til New York, og min ankomst optog avisernes forsider, så der ikke dér var plads til billederne af de kønne unger. Jeg var, det indrømmer jeg gerne, et vidunder.

Faktisk var jeg ikke på noget tidspunkt verdens største passagerskib. »Normandie« var en lille smule større, ligesom det også gælder min yngre søster, »Elizabeth«. Men fra 1938 til 1952 var jeg verdens hurtigste passagerliner, og – hævet over enhver tvivl – den mest storlåede.

Salonerne på første klasse har tre dæks højde, og de har paneler af de kostbareste træsorter. Kunstværkerne, der smykker mine mange rum var – ligesom skibets øvrige udsmykning – blevet bestilt specielt hos engelske kunstnere. Og vores spisesalon på første sal var den gang – og er det stadig – det største rum, der findes om bord i noget passagerskib.

Ikke alle kahytter – selv ikke på første klasse – havde separat bad, men de havde meget andet luksuriøst udstyr. Og jeg var genstand for megen hyldest gennem tiden. Digteren John Masefield hylkede mig i vers, og Rudyard Kipling forfattede min devise. På latin.

Jeg nød stor berømmelse, og alle berømmtheder rejste med mig. Til trods for det var også fællesklasse – nu kaldes det turistklasse – næsten altid fuldt belagt. Både turistklasse-passagererne og de mest velhavende på første klasse følte sig lige

meget tiltrukket af min atmosfære og af min elegance. De sagde om mig, at jeg var hyggelig.

Mandskabet har følt det på samme måde, og det er forklaringen på, at det har været så trofast imod mig. Nogle har været om bord i over 20 år, og blandt tjenerne har jeg ikke mindre end tre sæt »far og søn«.

På den sidste tur var alle så ivrige efter at tage billeder af mig som minde, at vi allerede på den anden dag til søs var fuldstændig udsolgt i film i mine forretninger, ligesom det var umuligt at opdrive et eneste af de kendte »Queen Mary«-tørklæder, efter at vi var kommet ud af havn.

I årenes løb har jeg bemærket, at mandskab og passagerer knyttes nært til hinanden, og det har somme tider givet problemer. Det kunne ske, at to eller tre trofaste familier alle ville have betjening af den samme kahyts-steward eller tjener på den samme rejse, og det har undertiden været svært at arrangere.

Hr. Fergus Pritchard, der har været chef-purser om bord længere end nogen anden af mit mandskab har været om bord, får hvert år julekort fra alle dele af verden.

Det er kun nogle år siden, at han på sin friaften, mens vi lå i havn i New York, måtte haste til Philadelphia. Årsagen hertil var, at en datter af et ægtepar blandt mine trofaste passagerer, gerne ville have ham med til sin mors fødselsdagsselskab. Straks efter fødselsdagsmiddagen kom han naturligvis tilbage om bord.

Jeg tror, at det kun er få af passagererne, der tænker over, hvilket sømandskab, der skal præsteres for at bringe mig frem og tilbage over Atlanterhavet. Mine mandskaber har været strålende.

Under strejker har min kaptajn ført mig sikkert til kaj i New York uden hjælp fra slæbebådene. Det er en yderst vanskelig manøvre at få mig op ad Hudson floden og ind til kaj, uden at vi lander halvvejs oppe på 11. avenue. De har udført dette arbejde så nydeligt og sikkert, at de ligefrem er blevet berømte for det. Den gang besætningerne strejkede om bord på slæbebådene, stimlede new yorkerne sammen for at se mig blive manøvreret til kaj.

Men det var den elskværdige betjening lige så meget som sømandskabet, der skabte mit ry. Og det var nu ikke fordi vi savnede mærkværdige forespørgsler.



6—7000 år gamle remsdyr i naturlig størrelse. Klipperistning i Skjomen, Norge.

VOR ÆLDSTE KUNST

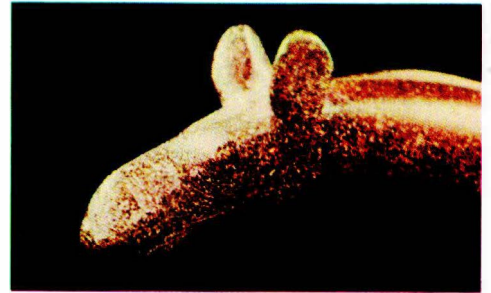
Af R. Broby-Johansen

Det er ikke alene i de berømte malerigrotter i Pyrenæerne og Sydfrankrig, vi har billeder lavet af vore stenalderforfædre ved slutningen af den sidste istid.

På Norges nordkalot, for en stor del bag polarkredsen, er der efterhånden fundet et stort antal billeder hugget og slebet ind på klipperne af remsdyrjægerne, som var de første mennesker dær, da isen smeltede. De er meget yngre

end de sydeuropæiske som er 20—25.000 år gamle, de ældste af de norske måske ikke mere end 7—8.000 år, men de er lavet af folk som havde samme livsbetingelser, som dem der malede i hulerne. Og billederne begge steder er af samme slags.

Folkene, der har lavet dem, har været jægere, og det er jagtens dyr de har afbildet. Deres våben har været så ringe at de har måt-



Elsdyrhoved af skiffer fra ca. ± 2000, fundet i Alunda i Uppland, Sverige.

tet lure længe på byttet og snige sig nær ind på det. De har haft god

Lodret klippevæg med ristninger fra ældre og yngre stenalder på Skavberget, Sør Kvaløy ved Tromsø, Nord-Norge.





Nærbillede af den store svømmende ren på Skavberget på foregående side.

tid til at se dyrene an og de har tegnet hvad de har set. Billederne er hvad vi kalder naturalistiske, de ligner godt. De er i dyrets naturlige størrelse og kun omridset er tegnet, hugget ind som fingerbrede furer eller slebet ind på klippefladen.

Det er temmeligt forbløffende at disse primitive mennesker, hvis redskaber har bestået af råttilhuggede flintkiler og tilsnittede

viser samme sans for dyrets ejendommeligheder og evne til at give udtryk for dem.

Spørger man hvorfor de har lavet disse billeder af jagtens herlige dyr har vi næsten allerede svaret med selve spørgsmålet. De synes de er herlige, de elsker dem, levende og døde, de drømmer om dem i søvne og vågen tilstand. Det er en evig svir at snakke om dem og tegne dem.

Det at lave billeder er en menneskelig urdrift. Men de har sikkert også dengang haft det som vi, at de skulle have en fornuftig begrundelse for at lave hvad de havde lyst til. Og den har vel været noget i retning af at det var nyttigt for jagten. Mange af dyrene er f. eks. rensdyr. Enhver ved at rensdyr er flokdyr; når man ser et rensdyr, varer det ikke længe



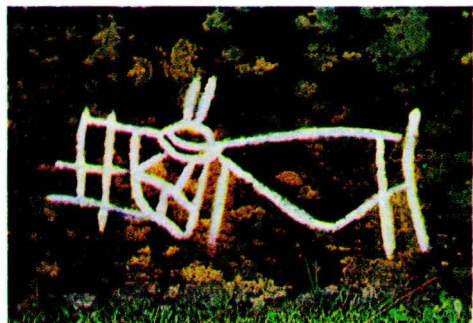
Shaman og sejdkvinde på Skavberget.



Urokseknoglen fra Ryemarksgård med Nordens ældste menneskebilleder. Og tre slanger? Maglemosetid ca. ± 7000.

knogler og hjortetak, har været i stand til at tegne så livagtigt. Og ikke bare tegne, men også modellere. Små dyrefigurer af rav eller sten som det afbildede elghoved

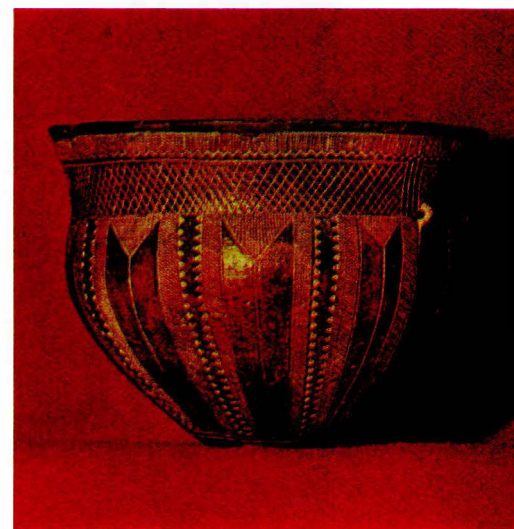
Fælde som et dyr er gået i med forbenene. Fra yngre stenalder. Skavberget.



før der er en hel flok. Når man så i lang tid ikke har set nogen laver man et selv. Selv den dummeste kan se at billedet forestiller et rensdyr. Hvor rensdyr er, kommer rensdyr til . . .

Andre steder i de samme egne er der dyrebilleder af en helt anden slags, sommetider også på de samme klipper og sommetider hugget ovenpå den slags vi har talt om. Disse dyrebilleder er ikke i naturlig størrelse, men meget mindre. Og dyrene ligner — hvad vi kalder — dårligt. D. v. s. de er skematiserede, tegnet med rette linjer og uden naturtro enkeltheder. De er

Skarpsallingkarret, ± 2300 — ± 2000.



fra yngre stenalder, hvor folkene ikke som før er ensomme omstrejffere, men lever i stammer og landsbyer og så småt er begyndt at supplere jagtudbyttet med kvægavl og agerbrug. Når deres tegninger ser ud som de gør er det ikke fordi evnen til at tegne livagtigt er gået tabt, men fordi yngre stenalders mennesker slet ikke vil lave billeder der skal ligne godt. Deres billeder er tegn, som betyder hvad de forestiller. Et godt brugeligt tegn skal være let at tegne og tydeligt og behøver i og for sig slet ikke at ligne den ting det skal betyde, bare man er blevet enige om betydningen. Vores plus- og minustegn ligner ikke noget med at lægge sammen og trække fra, men de er nemme at have at gøre med og vi ved hvad de betyder. Noget af det samme gælder yngre stenalders tegnskrift på klipperne.

Og at de er geometriserede, altså består af rette linjer og vinkler og rene buer, hænger sammen med menneskets medfødte forkærlighed for geometriske former. De findes jo ikke i naturen i nogenlunde stort format, mens alt hvad vi moderne mennesker omgiver os med er i geometriske former. Læseren kan bare se sig om i stuen hvor han befinder sig i dette øjeblik. Det passer os at give tingene geometrisk facon. Og sådan har mennesker åbenbart altid set på det. Når de skulle lave noget rigtig smukt allerede i den ældre stenalder, f. eks. billeder af mennesker, kunne de ikke tænke sig at tegne dem naturalistisk som jagtdyrene, men menneskefigurerne blev geometriserede tegn som vi har så smukt et eksempel på i den afbildede urokse-knogle.

Når folkene i yngre stenalder dekorerer deres lertøj med geometriske mønstre er det naturligvis ikke fordi de skal se pæne ud. Det er symbolske tegn som gør at den mælk man opbevarer i sådan en potte er sikret mod onde indflydelser. Når alle danske bondeskoner endnu for hundrede år siden aldrig glemte at skære et kors i brødet inden de satte det i ovnen er det udslag af samme slags religiøse overtro.

I de mange tusind fladrelieffer fra bronzealderen: *helleristninger*-



Solvognen fundet i Oddsherred. Fra mellem ÷ 1300 og ÷ 1000. At solen ruller som et hjul over himlen er angivet ved spiralringene som ruller rundt for øjet.

ne over hele Norden har vi med en sådan symbolsk og religiøs



Sten med solbilleder: skåltegn og kors. Den H-lignende, rødt opmalede figur, er vist en mand og kvinde i omfavelse. Fra Fur, nu i Nationalmuseet.

kunst at gøre. Vi kan som et eksempel tage det alleralmindeligste tegn på helleristningerne: de skålformede fordybninger.

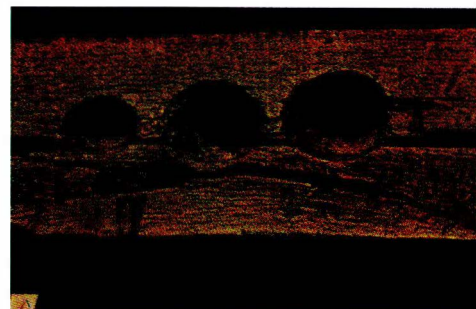
Der er givet mange forklaringer på dem, men der er nu almindelig enighed om at den forklaring på dem som først blev givet af hjulmand Niels Sørensen i Lem i 1915 er den rigtige: det er ildborings-tegn. Bronzealderfolkene har været soldyrkere. De har haft en religion hvor de har forestillet sig naturmagterne i mere eller mindre

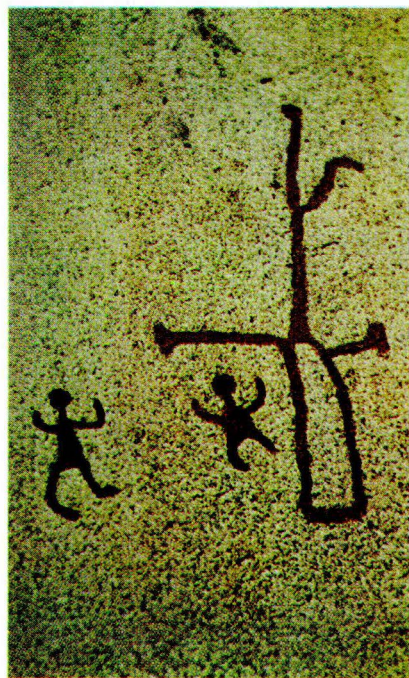
menneskelig skikkelse. Solen har været et stort varmt kvindevæsen hvis interesse for markerne man har sikret sig ved at lade hende få børn på dem, ved at tænde nyild dær hvert forår. Denne nyild har man frembragt ved at dreje en rund pind i et stykke tørt træ, sådan som mange naturfolk, bl. a. grønlanderne, frembringer ild. Og som man har gjort det på bondesgården hvor der var sygdom blandt kvæget endnu for et par hundrede år siden.

Hvordan afbilder helleristeren sådan en ildboring? Ved at lave et hul i stenen som ser ud som det hul stokken lavede i planken hvor ilden fødtes.

Men hvorfor gør han det? Der kan ikke være tvivl om at alle bronzealderistningerne fremstiller religiøse ceremonier i forbindelse med soldyrkelse og regnmageri. Når man har foretaget hvad man skulle har man så at sige ladet helleristeren udfærdige et dokument, hvor det står nedskrevet så guder og mennesker til enhver

Karmstolpe fra stald med fordybninger fra ildboringer. Randers museum.





Gudestatue med tilbedende. Bronzealderhelleristning. Tanum. Bohuslen.

tid kan se at man her på stedet har opfyldt sin del af kontrakten. At ildboringshullerne så tilmed i sig selv er små solbilleder, gør dem ikke ringere selvfølgelig.

En figur bronzealdermennesket tidligt og silde bruger er spiralen. Den ser også ud til at have noget med solen at gøre. På den hestetrukne solskive fra Trundholm mose er der spiralmønster på den guldbelagte skive. Spiralen drejer jo rundt som solens hjul ruller over himlen. Alle de mange spiraler på smykkerne af solmetallet guld er måske soltegn.

Men også slangetegn. Slangere ruller sig sammen i spiral. Og der er helleristningsbilleder som utve-

tydigt fremstiller slangedyrkelse. Og i slangedyrkelsen forbundet med soldyrkelsen ligger måske forklaringen på dansk bronzealderens vældigste kunstbedrift: lurerne. Lydskiven har soltegn, men røret slangedrejning. Ligesom det ikke er horn, de har på hjelmene, men slanger. Slangedyrkelsen er jorden over lige så udbredt som soldyrkelsen, men kun i Norden har spiralornamentikken fået en så rig udvikling og *luren* er ganske simpelt den eneste enestående



Bronzealderlur med slangesvunget blæserør og 8 skåltegn på lydpladen. Fyns Stiftsmuseum i Odense. Ca. ÷ 800.

Helleristning med slangetilbeder og soltegn. Vitlycke, Tanum, Bohuslen.



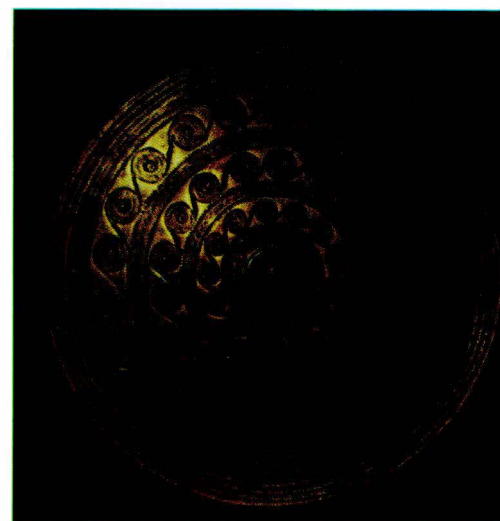
Gudebilledet på helleristningen overfor har vel set ud som denne bronzefigur fra Grevensvænge ved Næstved.

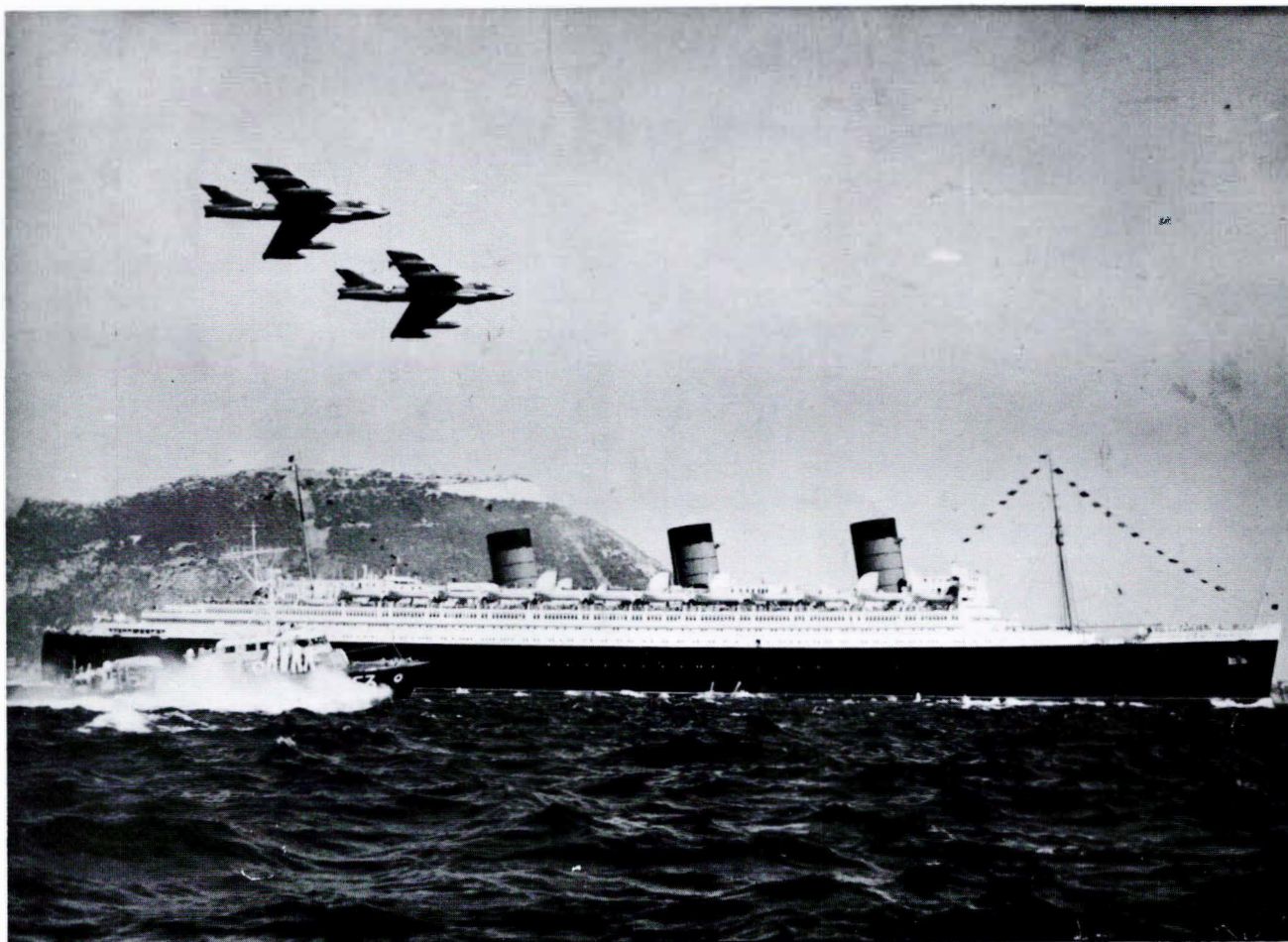
nordiske kunstfrembringelse. Det var genialt af Anders Nielsen, Svejstrup Østergård, 1899 at foreslå den som kvalitetsmærke for det danske smør.

Litteratur: Oversigt (med kort) i billigbogen: R. Broby Johansen: Oldnordiske Stenbilleder, 1967. Om norske: Anders Hagen: Bilder i berg, 1966. Om svenske: Sv. Janson, Å. Fredsjö, C.-A. Moberg: Hällristningar i Sverige, 1956.

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

Spiralsmykket bælteplade, som bronzealderkvinderne har båret på deres blottede bug. Nationalmuseet. Ca. ÷ 1200.





»Queen Mary« passerer Gibraltar-klippen på vej til Long Beach i Californien, hvor skibet skal være en slags museum. Britiske flyvemaskiner hilser den gamle dame på hendes aller sidste rejse.

Pianistinden Myra Hess bad en gang om at få et klaver af et bestemt fabrikat installeret i sin kahyt, så at hun kunne øve sig undervejs. Det lykkedes os at opfylde hendes ønske.

På vores første rejse til New York medbragte skuespillerinden Frances Day levende høns i bure for at være sikker på at kunne få friske æg under hele rejsen. Hun havde hønsene med i sin kahyt, men vi fik hende overtalt til at anbringe dem i deres bure oppe på soldækket, og så var det problem klaret.

Jeg er derimod bange for, at de amerikanske soldater ikke mindes mig med synderlig velvilje til trods for, at vi foretog drastiske ændringer for at imødekomme deres ønsker. Det må have forekommet dem, der havde hørt om mine storslåede pladsforhold og mit elegante udstyr, mærkværdigt, at de måtte stå i kø for at få et måltid mad, og at de måtte sove på skift.

Men da jeg igen i 1946 skulle sættes i stand til civil tjeneste, vakte det til gengæld ikke begejstring, at de menige havde skåret deres navne eller initialer på hver tomme af mine paneler og min øvrige træbeklædning. I verandaen var trævæggen fyldt af tusinder af småbitte huller. De var fremkommet, når officererne havde sat deres bekendtgørelser op med tegnestifter.

Først i 1947 var de go'e gamle dage kommet tilbage. På hver eneste rejse var alle pladser optaget. En aften ledede Danny Kaye den konkurrence, hvor passagererne skal prøve at gætte, hvor lang en dagsrejse, vi har tilbagelagt den pågældende dag.

På en anden rejse underholdt Bob Hope passagererne tre aftener i træk. Ved en anden lejlighed dirigerede Sir Thomas Beecham skibsorkesteret, og forinden hviskede han til orkestermedlemmerne: »Bare spil løs. Spil, hvad I har lyst til, gutter. Jeg skal nok prøve at følge med.« Bagefter var passagererne enige om, at orkesteret aldrig havde spillet bedre . . .

Inden denne sidste rejse var slut, havde vi solgt alle souvenirs. Selv de aller-mest kostbare. Og jeg er bange for, at mange hundreder sikrede sig en erindring uden at betale for den. Askebægre, glas, sølvbestik, håndklæder med mit navn osv. forsvandt i store mængder.

Omtrent halvdelen af dem, der var med på den sidste rejse, hørte til dem, som mit mandskab kaldte »de rigtige«. Det vil sige, at det var folk, som havde rejst med mig så mange gange, at betjeningen kendte dem ved navn.

En dame, der var med på min jomfrurejse, og et ægtepar, der var blevet forlovet på den rejse, havde bestilt pladser til min sidste tur flere år, før den

skulle finde sted, og uden at nogen vidste nøjagtigt, hvornår det ville blive »sidste gang«.

En af mine venner, der ikke levede længe nok til at være med, havde givet sine efterladte instruks om, at hans aske skulle bringes om bord, for at den kunne blive strøet i havet midt i Atlanterhavet. Mine officerer drog omsorg for, at hans ønske blev opfyldt.

Min kaptajn i det sidste halvandet år, John Treasure Jones, sagde til passagererne, at de ikke måtte være bedrøvede på den sidste rejse. Vær glade! sagde han, og de var glade.

De dansede og sang og smilede. Ved receptionen hos kaptajnen sagde en ung amerikaner: »Min hustru og jeg føler det, ssom om vi pludselig er greve og grevinde dit eller dat.« Og sådan har alle mine passagerer følt det hele tiden. Og det er det, der har været meningen.

»Queen Mary« skal nu oplægges i Long Beach i Californien, hvor lineren skal være en slags flydende museum. Med på rejsen til Californien havde skibet 1.200 passagerer. »Queen Mary« gik rundt om kap Horn, og det er første gang, at så mange mennesker på én gang har passeret denne berygtede udpost.

VIP.

Tjenestemandsløvene

Forslag til nye love i slutfasen

Fra 1. april 1968 reguleres lønninger og pensioner med et tillæg på 1% og fra 1. juni 1968 nedsættes arbejdstiden i lighed med den der bliver gældende for det private arbejdsmarked.

CO I har udsendt følgende meddelelse til sine tilsluttede organisationer:

Efter forhandlingerne med lønnings- og pensionsministeren d. 27. og 28. marts d.å. blev der opnået enighed om, at der med virkning fra 1. april sker en regulering af lønninger og pensioner med 1% samt om, at der pr. 1. juni gennemføres en nedsættelse af arbejdstiden i lighed med den, der bliver gældende for det private arbejdsmarked. I samme forbindelse blev drøftet ændringer i den automatiske dyrtidsregulering, hvilket kraftigt blev afvist af CO'erne.

Den usikre situation omkring tjenestemandskommissionen og en ny lovs gennemførelse blev efter lange overvejelser og stærkt pres fra CO'ernes side løst ved fastlæggelse af en meget stram tidsplan sigtende på

fremsættelse af lovforslag til ansættelses-, pensions- og klassificeringslov med henblik på, at lovforslagene færdiggøres i indeværende folketingssamling. I henhold til denne tidsplan vil betænkningerne og forslag til ovennævnte love blive udsendt til tilsluttede organisationer så hurtigt, det er muligt. Disse forslag skal være færdigbehandlet i CO'ernes kompetente forsamlinger, så svar kan foreligge senest d. 22. april d.å.

Jfr. foranstående meddeles samtidig, at repræsentantskabsmøde i CO I er fastsat til søndag d. 21. april.

Lønning fra 1. april 1968

Ved den redaktionelle afslutning af dette nummer af Dansk Lokomotiv Tidende forelå ingen afgørelse på af hvilke løndele den 1 % skal beregnes. I nedenstående lønoversigt er dette procenttillæg således ikke indregnet. I et kommende nummer af bladet vil det endelige beløb blive bragt. Størrelsen af funktionsvederlag vil ligeledes blive bragt senere.

Løntrin	Grundløn og Alderstillelæg	Overenskomsttillæg pr. 1/4-1967	Dyrtidstillæg pr. 1/4-1963	Yderligere dyrtidstillæg pr. 1/4-1968 (28%)	Bruttoløn excl. stedtillæg	Nettoløn excl. stedtillæg
Lønklasse 7						
01	12.120,00	6.528,00	1.728,00	5.705,28	26.081,28	25.168,43
02	12.480,00	6.528,00	1.728,00	5.806,08	26.542,08	25.613,10
03	12.840,00	6.528,00	1.872,00	5.947,20	27.187,20	26.235,64
04	13.200,00	6.528,00	1.872,00	6.048,00	27.648,00	26.680,32
05	13.560,00	6.528,00	2.016,00	6.189,12	28.293,12	27.302,86
06	13.920,00	6.528,00	2.016,00	6.289,92	28.753,92	27.747,53
Lønklasse 10						
01	13.200,00	6.528,00	1.872,00	6.048,00	27.648,00	26.680,32
02	13.560,00	6.528,00	2.016,00	6.189,12	28.293,12	27.302,86
03	13.920,00	6.528,00	2.016,00	6.289,92	28.753,92	27.747,53
04	14.520,00	6.528,00	2.160,00	6.498,24	29.706,24	28.666,52
05	15.120,00	6.528,00	2.160,00	6.666,24	30.474,24	29.407,64
Lønklasse 12						
01	13.680,00	6.528,00	2.016,00	6.222,72	28.446,72	27.451,08
02	14.280,00	6.528,00	2.016,00	6.390,72	29.214,72	28.192,20
03	14.880,00	6.528,00	2.160,00	6.599,04	30.167,04	29.111,19
04	15.480,00	8.160,00	2.160,00	7.224,00	33.024,00	31.868,16
05	16.080,00	8.160,00	2.304,00	7.432,32	33.976,32	32.787,14
Lønklasse 15						
01	14.940,00	6.528,00	2.160,00	6.615,84	30.243,84	29.185,30
02	16.020,00	8.160,00	2.304,00	7.415,52	33.899,52	32.713,03
03	17.100,00	8.160,00	2.448,00	7.758,24	35.466,24	34.224,92
04	18.180,00	8.160,00	2.592,00	8.100,96	37.032,96	35.736,80
Lønklasse 18						
01	17.820,00	8.160,00	2.592,00	8.000,16	36.572,16	35.292,13
02	19.260,00	9.792,00	2.736,00	8.900,64	40.688,64	39.264,53
03	20.700,00	9.792,00	3.024,00	9.384,48	42.900,48	41.398,96

Landsoplysningsudvalget

Landsoplysningsudvalgets appel ved nytårstid, om øget aktivitet og interesse for det oplysende arbejde, har i nogen grad givet resultat. Vi har kunnet spore viljen og lysten til at tage fat i flere afdelinger, men er dog klar over, at et virkelig effektivt fremstød må sættes ind ved sæsonens start, og ikke midt i perioden. Det skal dog ikke afholde os fra at indbyde til en interessant og festlig afslutning, som forhåbentlig vil virke animerende, så vi kan se frem til en oplysnings sæson 1968/69, der slår alle rekorder.

Oplysningsdag i København d. 8. maj

Det skal med det samme understreges, at der ikke er spør københavneri i. at vi har lagt afslutningen der til. Det er et ofte fremsat ønske der indfries, at damerne kan komme med til hovedstaden, for efter et oplysningsarrangement at få lejlighed til at overvære et godt teaterstykke. Vi håber mange vil benytte sig af tilbuddet.

Starten finder sted fra Valby Station (Lyshøjgårdsvej kl. 10.30). Først går turen til det nye inddæmmede areal i bunden af Køge Bugt, Avedøre Holme, hvor store industriarealer er skabt på rekordtid. Vi tager på en rundtur og får kyndig orientering af ingeniør Stepputat fra Avedøre Holmeudvalget.

Der er allerede flyttet mange industrier ud på arealet, en af dem er Dansk Signal Industri, og her får vore medlemmer lejlighed til at se fremstillingen af signaler til DSB.

Og medens de mandlige deltagere studerer signaler, tager damerne til det store nye butikcenter »Rødovrecentret«, hvor de efter et par stykker mad, under hyggelige former, får mulighed for at tage HB's supermarked i nærmere øjesyn. Efter besøget i »Rødovrecentret« kører bussen videre til Skovlunde, hvor HB fremviser Danmarks mest moderne finbrødsfabrik.

Vi regner med at være tilbage i Valby kl. 16.30, for kl. 20 går det løs igen, idet landsoplysningsudvalget har sikret sig et antal billetter til »Det ny Teater«, hvor det amerikanske lystspil med den lange titel »Skat, du ved jeg ikke kan høre, hvad du siger, når vandet løber« for tiden går over de skrå brædder.

Om priser og tilmelding til oplysningsdagen se opslaget i afdelingen.

Sidste frist for tilmelding d. 16. april.

Pensionister er velkommen: pris mænd kr. 6,-, damer kr. 15,-. Tilmelding lkf. Jørn Thillemann, Avedøregårdsvej 71, 2650 Hvidovre. Tlf. 78 90 42. Teaterbilletter bestilles særskilt.

Studiebesøg hos Nydqvist & Holm i Trollhättan d. 14. til 16. maj

Det andet MZ lokomotiv til DSB er nu så langt fremme, at det snart skal leveres, og de næste er i flere forskellige stadier. Vi benytter os af dette ideelle tidspunkt til at aflægge NOHAB i Trollhättan et besøg, hvor vi under sagkyndig ledelse fra NOHAB og DSB vil få et indtryk af det store arbejde, der er forbundet med en levering af et så stor omfang som 10 MZ lokomotiver.

Tirsdag den 14. maj. Afrejse fra København med »Skandiapilen« kl. 10.45. På grund af en stor Messe i Göteborg kan vi ikke blive indkvarteret i Trollhättan, og må derfor tage videre til Vänersborg.

Onsdag den 15. maj. Besøg på NOHAB, og vi søger også at arrangere et besøg ved sluserne og de store turbiner i Trollhättanfadet.

Torsdag den 15. maj. Hjemrejse med »Skandiapilen« ankomst København kl. 18.49.

Prisen er kr. 195,- og omfatter forplejning fra ankomsten til Vänersborg, 2 overnatninger, til frokosten på vejen hjem i »Skandiapilen.

Tilmelding senest den 16. april til lkf. Jørn Thillemann, Avedøregårdsvej 71, 2650 Hvidovre.

Emolumenter 1. april 1968

Rettelsesblad til lommebogen side 14

Emolumenter

Ydelsens art		Lokomotivpersonale				
		18. lkl.	15. lkl.	12. lkl.	10. lkl.	7. lkl.
Time- og dagp.	Timepenge	1,61	1,61	1,50	1,50	1,50
	Fulde dagpenge	30,25	30,25	28,25	28,25	28,25
	Hertil nattillæg	43,00	43,00	37,70	37,70	37,70
	Tillæg for 1.—4. dag	13,55	13,55	10,60	10,60	10,60
	Nedsatte dagpenge	37,00	37,00	33,65	33,65	33,65
	Heraf nattillæg	15,50	15,50	13,15	13,15	13,15
Kørepenge		1,40	1,40	1,16	1,16	1,16
Rangergodtgørelse		—	0,70	0,58	0,58	0,58
Overarbejdspenge		—	22,55	20,52	19,26	18,27
Godtgørelse for mistede fridage		—	180,00	164,00	154,00	146,00
Natpenge	Kl. 17—22	1,16	1,16	1,16	1,16	1,16
	Kl. 22—6	2,32	2,32	2,32	2,32	2,32
For tjeneste fra lørdag kl. 14 til søndag kl. 24 samt skæve helligdage 0-24		2,18	2,18	2,18	2,18	2,18
For mere end 3-delt tjeneste...		2,46	2,46	2,46	2,46	2,46
For delt tjeneste udov. 12. time		1,16	1,16	1,16	1,16	1,16

Bekendtgørelse om indkaldelse af ansøgninger om legatportioner af

grosserer A. Collstrops rejselegat

I løbet af kortere tid vil der kunne uddeles legatportioner af grosserer A. Collstrops rejselegat, hvis bestyrelse for tiden består af:

Generaldirektør P. E. N. Skov, Sølvgade 40, København K.

Direktør Poul Hjortkjær, Danske Privatbaners Fælleskontor, Nyropsgade 37, København V.

Telefondirektør Johs. Rosbæk, Nørregade 21, København K.

Direktør Sv. Albrechtsen, SEAS, Haslev.

Det til rådighed kommende beløb vil blive på ca. 7000 kr.

Legatportionerne kan i henhold til fundatsen kun tilstås ansatte ved Danske Elektricitetsselskaber, Danske Privatbaner, Danske Telefonselskaber og Danske Statsbaner til anvendelse til *studierejser til dygtiggørelse i deres tjeneste*, og portionernes størrelse vil i hvert enkelt tilfælde blive fastsat af bestyrelsen.

Ansøgninger må indgives inden den 16. april 1968 til formanden, Sølvgade 40, København K.

Ansøgningsblanketter kan fås hos legatets sekretær, Statsbanernes Generaldirektorat, Sølvgade 40, København K, Central 14 04 00, lokal 2002.

Århus

Afskedsfest

D.L.F. Århus afdeling afholder sin årlige afskeds- og forårsfest tirsdag den 30. april kl. 18.30 på restaurant Aakrogen.

Der serveres:

Forskellige sild. Rejer, røget ål. Kylling i asparges. Mørbradbeuf m. champignon. Skinke, leverpostej m. bacon og champignon. Roastbeuf. Osteanretning.

Pris pr. kuvert 18 kr.

Afdelingen yder et tilskud på 15 kr. pr. deltager (30 kr. pr. par).

Pensionister samt enker indbydes venligst, men skal for at kunne deltage tegne sig på den ved maskindepotet fremlagte tegningsliste eller hos afdelingsformanden, telefon 14 27 38. Vedrørende transport bliver dette meddelt ved opslag på mdt.

P. u. v.

E. A. Lønqvist,
afdelingskasserer.

Demokrati på arbejdspladsen!

Er ordet demokrati ikke bare et forslidt udtryk – det er i hvert fald et begreb, der tegner sig temmelig utydeligt visse steder, såvel ude i den store verden som her i vores egen lille verden, især synes det vanskeligt at få øje på hos de ansvarlige ledere i maskintjenesten i 2. distrikt, jeg tænker på et ganske bestemt område, nemlig ordren om, at Mo-vogge ikke må drejes, så ophold i førerrummet bliver bare nogenlunde behageligt, denne ordre har i hvert fald ikke noget med demokrati at gøre, og i særlig grad fordi den nemlig ikke gælder alle, der er af uforklarlige grunde dispenseret for visse tog – om årsagen til forbudet er der givet forskellige tågede forklaringer, bl. a. at der skal spares remisepersonale, denne forklaring er sandsynlig, men meget teoretisk, idet der på de aktuelle tidspunkter altid er mandskab til rådighed, at forbudet ikke bliver ophævet, med øjeblikkelig virkning, skyldes sikkert, at vedkommende, der har undfanget denne ulyksalige og for personalet direkte helbredsnedbrydende idé, ikke mener, det er hensigtsmæssigt at indrømme en fejl, men der er som bekendt ingen, der bliver mindre af at vedgå sine fejltagelser, det er derfor ikke let at forstå, at en lille kreds af topledere skal have myndighed til at ødelægge såvel arbejdsglæde som helbred for flere hundrede mand, der bliver forlangt topydelse af hver gang, de er på arbejdspladsen, en fejltagelse her kan jo som bekendt ikke viskes ud, selv om den er begået under forhold, der i betænkelig grad minder om bedøvelse – fremkaldt af timelang påvirkning af øredøvende larm, forbrændingsgas, solaros og lignende ubehagelige ting.

Det ville derfor glæde adskillige, om demokrati på arbejdspladsen kunne vinde indpas også på vores arbejdsplads DSB.

J. C. Krabbe Nielsen,
lokomotivfører, Struer.

★

Opslag af 14. marts 1968

Ja, et sådant er blevet tilsendt samtlige depoter i 2. distrikt, foranlediget af distriktchefen for samme.

Den omhandler rangering forbi et ind-

kørselssignal på »stop«, når toget ikke har været i forbindelse med station eller F.C.

Den i »Vingehjulet« for 25/2 1968, side 61 (Spørgsmål og svar) trufne afgørelse fastslås som reglen, der skal følges indtil videre, idet man dog tilføjer, at divergerende opfattelser mellem togføreren og lokomotivføreren om indrangeringens forsvarlighed kan afgøres af ordre A side 94 IV og 95 II (forhold til overordnede) samt SR § 3, pkt. 1, 1. stk.

Svaret i »Vingehjulet« var bl.a. »I en sådan situation, må det overlades til togets chef, togføreren, at træffe den afgørelse, som han finder rigtigst«.

Altså lokomotivføreren er helt udeladt af billedet, og for at fastslå over for lokomotivføreren, at sådan skal det være, henviser man til SR § 3, pkt. 1, 1. stk., hvor der bl.a. står: »Det tjenstgørende personale i toget skal under kørslen være underordnet en enkelt person »togføreren«, som fortrinsvis er ansvarlig for togets førelse og sikkerhed. (Hvorfor hittede man ikke ud af det ved Odense ulykken)?

– Ja, nu har jeg rodet op i noget ældgammelt sludder, der vel sagtens stammer fra jernbanens barndom og aldrig er blevet rettet. Er der nogen, der finder på at sige, at sporvognens billettør er ansvarlig for vognens førelse og sikkerhed, eller at stewardessen og ikke piloten er ansvarlig for flyet. –

Det er mærkeligt, at vore højt kvalificerede embedsmænd ikke er faldet over det. – Det er endnu mere mærkeligt, at man med vilje og forsæt graver i forældede ordre og finder ting frem, man udmærket ved kan ødelægge det gode arbejdsforhold, der er mellem det kørende personale. Det kan da heller ikke være rigtigt, at vore embedsmænd ikke følger med tiden og har bemærket de stærke røster fra LO m.m., der efterlyser bedre og fornuftigere klima på arbejdspladserne, altså også DSB.

Ja, hvad nu?

Jeg vil stille det forslag, at i nævnte situation taler lokomotivføreren og togføreren om, hvordan man bedst løser problemet, og ved divergerende meninger, (der sandsynligvis ikke forekommer), træffer lokomotivføreren afgørelsen, da det er ham (trods gamle ordre), der fremfører toget og ingen anden.

R. Dorner,
lokomotivfører, Esbjerg.

Danske Jernbanemænds Turistorganisation i samarbejde med vore udenlandske kollegers turistorganisationer kan tilbyde deltagelse i nedenstående rejser.

Rejserne er internationale, og der kan forventes deltagere fra jernbanerne i de fleste europæiske lande. Turene ledes af stedkendte jernbanefolk i de respektive lande, og samværet med udenlandske jernbanefolk er ofte særdeles morsomt og belærende. Vore egne kolleger, som har deltaget i sådanne rejser, har altid været meget begejstrede for at deltage og for at få kendskab til andre landes jernbanefolk.

International jernbanesammenkomst i Belgien.

- 8/6 1968 Afrejse fra København om aftenen.
- 9/6 ▶ Deltagerne samles i Liège og kører med særtog til Aywaille og Remouchamps, hvor der sker indkvartering. Efter middagen er der koncert for deltagerne.
 - 10/6 ▶ Om formiddagen modtagelse og besøg ved mineralvandskilderne ved Chevron og om eftermiddagen er der modtagelse og besøg i grotterne i Remouchamps. Efter middagen er der folkløse aften med overraskelser.
 - 11/6 ▶ Der køres med bus til Vianden i Storhertugdømmet Luxembourg, hvor deltagerne modtages af byens råd. På hjemvejen aflægges besøg ved vandfaldet ved Coe, hvor deltagerne ligeledes modtages med vin og attraktioner.
 - 12/6 ▶ Om formiddagen afrejse med særtog til Belgiens store havneby Antwerpen med besøg i byen og modtagelse. De får bl.a. set den berømte zoologiske have i Antwerpen og får en rundtur i motorbåd på floden Schelde. Hen på eftermiddagen går turen tilbage til Aywaille med særtog. Efter middagen her danser »kongressen«.
 - 13/6 ▶ Om formiddagen med særtog til Liège. Byrundtur i byen og som afslutning modtagelse af borgmesteren på rådhuset. Om eftermiddagen besøg på et af Belgiens største bryggerier Piedboeuf. Middag i Aywaille.
 - 14/6 ▶ Om formiddagen bustur til slottet Jehay Bodegnée. Besøg på slottet under ledsagelse af slottets ejer, grev van den Steen de Jehay. Eftermiddagen er fri for at samle kræfter til den store afslutningsmiddag, efterfulgt af dans og attraktioner.
 - 15/6 ▶ Efter middagen køres i særtog kl. ca. 15 til Liège. Hjemrejse med Paris-Skandinavien-Express til Danmark med ankomst
 - 16/6 ▶ om morgenen.
Pris pr. deltager (frirejse forudsat): 495 kr., heri er alt inkluderet fra aftensmaden den 9/6 til middagen den 15/6.
Anmeldelse bedes indsendt senest den 10/4 1968 til Danske Jernbanemænds Turistorganisation, Bernstorffsgade 18, København V.

International forårsrejse til Schweiz, Ticino og Graubünden.

- 16/6 1968 Afrejse fra Danmark med Schweiz-Express, København H af kl. 13,40.
- 17/6 ▶ Deltagerne samles på stationen i Locarno, hvor de modtages af en schweizerkollega. Indkvartering og middag på Hotel Post.
 - 18/6 ▶ Formiddagen fri. Efter frokost med postbussen til Lugano. Bytur med bur i Lugano og omegn. Middag og overnatning i Lugano.
 - 19/6 ▶ Formiddagen benyttes til en bustur rundt om Monte San Salvatore med de små maleriske byer i Ticino. Efter frokosten i Morcote fortsættes med postbussen over Maloja bjergpasset til det kendte turiststed St. Moritz i 1700 m højde. Middag og overnatning på hotel »Bären«.
 - 20/6 ▶ Fridag til at foretage enten spadsereture i den vidunderlige omegn i Engadin-dalen eller tage med Rhätische Bahn op til Alp Grüm i over 2000 m højde.
 - 21/6 ▶ Efter morgenmad afrejse med Rhätische Bahn på en herlig togrejse til Chur, hvor der spises middag. Afrejse om aftenen med Schweiz-Express.
 - 22/6 ▶ Ankomst til Danmark om eftermiddagen.
Pris pr. deltager (frirejse forudsat) regnet fra aftensmaden den 17/6 til aftensmaden den 21/6: 330 kr.
Der kan fås liggevogn på nedrejsen til Basel og på hjemrejsen fra Chur til København.
Anmeldelse bedes indsendt senest den 1/6 1968 til Danske Jernbanemænds Turistorganisation, Bernstorffsgade 18, København V.

Hvor bliver policen af?

PERSONALIA

Forfremmet til lokomotivassistenter pr. 1.-4. 1968

- Lokomotivmedhjælperne
J. C. Jensen, Helgoland mdt i Helgoland mdt
V. B. Østergaard, Helgoland mdt i Helgoland mdt.
J. Døj, Korsør mdt i Korsør mdt.
C. C. Andersen, Århus H mdt i Århus H mdt.
P. Christensen, Enghave mdt i Enghave mdt.
A. Larsen, Enghave mdt i Enghave mdt.
E. Johansen, Århus H mdt i Århus H mdt.
J. Jørgensen, Fredericia mdt i Fredericia mdt.
P. A. Jensen, Århus H mdt i Århus H mdt.
J. B. Olesen, Århus H mdt i Århus H mdt.
J. L. Bækdahl, Enghave mdt i Enghave mdt.
M. Rasmussen, Enghave mdt i Enghave mdt.
O. Schram, Århus H mdt i Århus H mdt.
J. Andersen, Århus H mdt i Århus H mdt.
F. A. Jensen, Esbjerg mdt i Esbjerg mdt.
V. H. Andersen, Enghave mdt i Enghave mdt.
P. Rand, Fredericia mdt i Fredericia mdt
L. R. Jensen, Korsør mdt i Korsør mdt.
I. Bargmann, Fredericia mdt i Fredericia mdt.
M. Hansen, Århus H mdt i Århus H mdt.

Forfremmelse til lokomotivførere (12. lkl.) pr. 1.-3. 1968

- Lokomotivfyrbøder P. Andersen (Rørtang), Kbhvns. Gb. i Kbhvns. Gb.
**Forfremmelse til lokomotivførere (15. lkl.)
pr. 1.-4. 1968**
Lokomotivførerne (12. lkl.):
E. C. E. C. O. Anderberg, Hgl mdt i Hgl mdt.
E. Christensen, Kbhvs. Gb. i Kbhvs. Gb.
J. Vestergaard Nielsen, Fa mdt i Fa mdt.
**Forfremmelse til lokomotivførere (15. lkl.)
pr. 1.-5. 1968**
Lokomotivførere (12. lkl.) A. M. Bregnhardt, Hgl mdt i Hgl mdt.

- Forflyttelse efter ansøgning pr. 1.-4. 1968**
Lokomotivførere (15. lkl.) I. J. Jensen, Kbhvns. Gb til Ab mdt.

Den 1. oktober 1967 blev koordineringen af »Agenturforeningen« og »Uheldsforsikringsforeningen« gennemført, og der blev – som allerede tidligere omtalt her i bladet – samtidig givet grønt lys for tegning af nye og forbedrede ulykkesforsikringer, grundejerforsikringer, glasforsikringer m.m.

Siden da er en sand strøm af begæring indgået til foreningens kontor. Et meget stort arbejdspress her er således den faktiske årsag til, at policerne bliver så stærkt forsinket.

MEN! Man er naturligvis dækket i overensstemmelse med den indsendte begæring, og fra det tidspunkt begæringen er underskrevet hos tillidsmanden, også selv om policen lader vente på sig i et par måneder (den skal nok dukke op en dag).

Selv om det kan være svært at styre tålmodigheden i så lang tid, så husk blot på, at sikkerheden er i orden fra det øjeblik, man har anmodet om forsikringen, hvad enten det drejer sig om en helt ny forsikring eller om ændring af en bestående.

Det kunne måske interessere at vide lidt om foreningens regnskab?
Nuvel.

Som det er de fleste af vore medlemmer bekendt, udarbejdes der to regnskaber hvert år. Ét for motorforsikringerne og ét for alle de øvrige brancher under foreningen (indbø m. m.)

For 1967 viste motorregnskabet et relativt pænt overskud på ca. 170.000 kr. af en præmieindtægt på ca. 1,4 millioner. Overskuddet henlægges i sin helhed til motorafdelingens sikkerhedsfond. Vi har så lov at håbe, at 1968 vil forløbe lige så heldigt for vore motorforsikrede medlemmer, for jo før sikkerhedsfondet kan nå et rimeligt beløb – set i forhold til den stadigt voksende præmieindtægt – jo før får vi mulighed for at sætte præmierne ned, eller i hvert fald forhindre at de stiger.

At der *kan* være brug for et sikkerhedsfond, ses med al ønskelig tydelighed af *indboregnskabet* for 1967, idet der her er brugt ca. $\frac{1}{3}$ af det sammensparede sikkerhedsfond for at dække indboregnskabets driftsunderskud på ca. 191.000,- kr.

Årsagen til, at indboregnskabet udviser så stort et underskud, ligger først og fremmest i de orkanagtige storme, som gik over landet den 23. februar og 17. oktober 1967, og som tilsammen alene medførte en skadeudgift på over 300.000,- kr. Desuden ramtes to af foreningens medlemmer af total-brandskader på tilsammen over 100.000,- kr. (Med disse to har foreningen i sin 31-årige historie nu haft i alt 4 total-brandskader). Det vil med andre ord sige, at vi i 1967 har haft skadeudgifter på over 400.000,- kr. oven i det normale skadesforløb. Derfor er vi glade for, at der er noget, der hedder sikkerhedsfond.

Man kan imidlertid også drage den lære af regnskabet, at det virkelig er vigtigt at have sine forsikringer i orden. Vi har kunnet opfylde vor mission og har dermed bevist vor eksistensberettigelse. Men ingen ved, hvad eller hvem der næste gang udsættes for en katastrofe. Derfor . . .

Det er godt at være forsikret, men det er bedre at være godt forsikret, (også selv om policen lader vente lidt længe på sig).

FORSIKRINGSAGENTURFORENINGEN

Overgået til anden stilling pr. 1.-3. 1968 efter ansøgning

- Lokomotivfører (15. lkl.)
Lokomotivinstruktør C. A. Lundberg,
(15. lkl.) Århus mdt i Århus mdt.

Byttet tjenestested efter ansøgning pr. 1.-5. 1968

- Lokomotivførerne (15. lkl.):
K. O. C. Nielsen, Fa mdt til Kø mdt.
H. S. Søndergaard, Kø mdt til Fa mdt.

Dødsfald

- Pens. lkf. P. Møhler, Kolding er afgået ved døden i februar 1968.
Pens. lkf. A. A. Hasberg, Fredericia, er afgået ved døden i februar 1968.

Tak

Hjertelig tak for den store deltagelse ved vor kære mand og fader, lokomotivfører H. T. Stenkviks død og begravelse.

En varm tak til afdelingerne Helgoland og Padborg for fanernes tilstedeværelse, til 1. distrikt, hovedbestyrelsen og samtlige afdelinger. Tak til alle der enten på den ene eller anden måde har vist deres deltagelse i den store sorg, der så pludselig har ramt vort hjem.

Lokomotivførerne Otto Nymark Jensen, Curt A. Müller og Kaj Eliassen bedes modtage min hjerteligste tak, fordi de efterkom mit ønske og sammen med mine tre sønner bar min mand til gravens.

Rejsesygeforsikring

Statsbanepersonalets Sygekasse har med virkning fra 1. april 1968 afsluttet overenskomst med forsikringsselskabet »Europæiske« om sikring af sygekassens medlemmer og deres børn under 16 år ved rejser i Europa (mod øst til Ural), afrikanske og asiatiske lande med kystlinie til Middelhavet, Jordan, De kanariske øer og Madeira.

Ordningen, der tager sigte på ferierejser og studierejser af indtil 2 måneders varighed, sikrer medlemmerne fuld refusion af:

1. Udgifterne til lægehjælp m. v. sygehusbehandling, receptmedicin, smertestillende tandpleje, dog højst 200 kr.
2. Ekstraudgifter til hotelophold, særforplejning m. v., når sygebehandling efter lægeordination kan ske på hotellet.
3. Ekstraudgifter ved indhentning af fastlagt rejserute som følge af lægeordineret sengeleje, f. eks. udgifter til tog og fly for at »indhente« det øvrige rejse-selskab.
4. Ekstraudgifter ved lægeordineret hjemtransport af medlemmet og en eventuel rejseledsager.
5. Udgifter til hjemtransport ved dødsfald samt foranstaltninger, der forlanges i det pågældende land, f. eks. balsamering.
6. Udgifter til medlemmernes telefoniske eller telegrafiske kontakt med vagt-tjenesten i Danmark.

Ved rejser i England, Finland, Island, Norge og Sverige ydes kun hjælp for ud-gifter, der ikke omfattes af overenskomsterne med disse lande.

I nævnte lande har sygekassens medlemmer ret til at få eventuelle udgifter dæket på samme vilkår som medlemmerne i de pågældende lande. Anmodning om refusion af sygehjælpsudgifter må derfor rettes til den stedlige sygekasse, i England til »Health Service«, i Finland til »Arbetspladskassor«, i Island til »Sjukrasamlaget«, i Norge til »Trygdekassen« og i Sverige til »Allmänna försäkringskassan«.

Ved rejser på Færøerne og i Grønland er hjælpen begrænset til ydelser, som for Færøernes vedkommende ikke omfattes af sygekassens vedtægt og for Grønlands vedkommende af aftaler med ministeriet for Grønland. I Grønland ydes sygehjælp ved henvendelse til distriktslægen eller sygeplejestationen.

Der ydes ikke erstatning af udgifter til håndkøbsmedicin, til behandling som følge af slagsmål, selvforskyldt beruselse, misbrug af narkotika, jordskælv, oprør o. l., professionel sport, abort, normal graviditet og fødsel eller behandling i udlandet ud over 3 måneder uden særlig aftale.

Legitimationskort (feriekort), der på flere sprog bekræfter, at medlemmet er sikret, og oplyser, hvordan hjælp rekvireres, samt en udførlig vejledning fås ved henvendelse til sygekassens kontor. For børn under 16 år, der rejser alene, må navn, fødselsår og -dag oplyses.

Mange kolleger var under min mands sygdom hyppige gæster i vort hjem, det var hyggelige timer og til stor opmunt-ring for os begge to.

Sluttelig rettes en varm tak til loko-motivfører Jørgen Bastholm, der i mit livs tungeste dage gav mig uendelig stor hjælp og støtte.

På børns, svigerbørns og egne vegne
Gudrun Stenkvist.

For venlig deltagelse ved min mand, lokomotivfører Edvin Rasmussens død og bisættelse samt for fane- og æresvagt bringer jeg min bedste tak.

Gurli Rasmussen,
Baggesensgade 34, Slagelse.

Opmærksomhed frabedes

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

M. Gregersen,

lokomotivfører, Esbjerg.

Al opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

H. Hansen,

lokomotivfører, Frederikshavn.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst. (7. maj 1968)

E. Crone Larsen,
lokomotivfører, Fredericia.

Feriehjemmet på Knudshoved

Statsbanernes feriehem på Knudshoved modtager i sommersæsonen 1968 gæster fra lørdag den 4. maj til lørdag den 31. august.

Samtlige statsbanernes tjenestemænd og timelønnede fast ansatte med familie (hustru og hjemmeværende børn) har adgang til ophold på hjemmet. Endvidere vil der, i det omfang pladsforholdene tillader det og fortrinsvis uden for skoleferien, blive givet adgang også for pensionister og enker.

Erfaringen har vist, at der altid indgår mange flere anmodninger om ophold i skoleferien, end det er muligt at efterkomme, og det henstilles derfor, at alle, der har mulighed derfor, søger at henlægge ferien til et tidsrum uden for skoleferien, i hvilken forbindelse opmærksomheden henledes på, at der nu er installeret centralvarme i samtlige værelser og opholdsstuer på feriehemmet.

Betalingen for opholdet udgør pr. dag og pr. person:

Voksne og børn, som er

fyldt 12 år kr. 19,65
Børn i alderen 4-11 år (incl.) kr. 9,75
Børn under 4 år kr. 4,75
Incl. moms samt betjeningsafgift 12½ procent.

Såfremt der undtagelsesvis gives tilladelse til kortere ophold end 5 dage, vil der yderligere blive opkrævet 3 kr. pr. person for forbrug af sengelinned.

Til brug ved anmodning om ophold på feriehemmet er fremstillet en særlig blanket, som vil kunne fås på stationer og ekspeditionssteder. Blanketten indsendes i udfyldt stand (alle 3 dele) direkte til generaldirektoratet.

Belægningen foretages af generaldirektoratet i den rækkefølge, hvori anmodningerne indgår; dog vil alle anmodninger, som er modtaget inden 1. april, blive betragtet som indgået samtidig.

For det tilfælde, at der skulle være optaget i det ønskede tidsrum, må det anbefales dem, der i så fald kunne ønske ophold i et andet tidsrum, at angive dette subsidiære tidsrum i ansøgningen.

Af hensyn til en så god udnyttelse af feriehemmet som muligt må de gæster, der af en eller anden grund ikke kan benytte opholdstilladelsen fuldt ud, meddele dette til generaldirektoratet så tidligt som muligt og senest en uge før ankomstdagen til hjemmet, da indtegningen i modsat fald må betragtes som bindende.

DAMERNES DAG

Den kedsom vinter

Efter en sommer med rekord i solskin kom en vinter med rekord i influenza, snue og de dermed forbundne sygdomme. Det havde man ikke ventet, men nu siger læger, at samme sommer var meget fugtig og at en fugtig varme ikke er noget for danske næser og luftrør. Derfor har man ikke dannet den modstandskraft, der skulle til at modstå en stormfuld vinter. Og vitaminpillerne, som danskerne er flittige forbrugere af, har desværre heller ikke slået til.

Apropos vitaminer, ikke mindst forkølelsesvitaminet C, eller anti-skulle man vel kalde det, så er der hos købmanden dukket en ny juice op, af udenlandsk oprindelse, aftappet i Danmark. Navnet er lige så godt som smagen: »det høje C« og mere er der næsten ikke at sige om den drik udover at nævne prisen: kr. 3,48. Den er uden sukker, konserveringsmiddel og kunstige farvestoffer. Tiltalende.

Fremmed mad

Vi har prøvet at spise fennikel – en løglignende grønsag med en krydret, svagt sødlig smag. For rigtig at lære den at kende, lod jeg den optræde solo i en stuvning. Det blev en forbier, som jeg selv måtte sluge – heldigvis er smagen dejlig. Men næste gang noget nyt skal præsenteres her ved bordet, sker det i en sammenkogt ret eller i en suppe, så ingen aner uråd, før det er for sent. De fleste er utroligt konservative i deres spisevaner eller vil kun prøve noget nyt, hvis de befinder sig under fremmede himmelstrøg, hvor det hører med til rejsens glæder.

Film og mode

De modebevidste parisere holdt i februar modeuge med en stribe mannequiner omdannet til idealbilleder fra tyvernes og tredivernes film med al den glamour og romantik, der åbenbart hørte den tid til. Der var Al Capone-blondiner, Valentino-heltinder og sheik-piger i skæreste blondt samt kokette og gådefulde brunetter a la stumfilmens Pola Negri.

Det resulterede i frisurer i helt ny stil. Nu er det bølgende lange hår, der falder ned om kinden, eventuelt skjuler et øje eller snor sig om øret, pludselig blevet nutidens eller i hvert fald nærmeste fremtids frisure. Eller, hvis man er mørkhåret,

den tætsluttende hættefrisur, der i flade tunger danner fald i sidehåret. Denne frisurestil er god til små fikse piger, mens det løse hængehår egner sig bedre til høje, flotte typer.

Bortset fra det modemæssige er det interessant at se, hvor idealiseret kvinden var i de gamle film: gådefuld, romantisk eller fuld af farlig glamour. Nutidens

film holder sig som bekendt ikke tilbage, hvad sex angår, men typerne er langt mere naturlige. Det gælder ikke om at fremstille et glansbillede, men et levende menneske, som gerne må have en rynke om øjnene eller et par fregner på næsen. Forhåbentlig forbliver de franske mannequin'ers stumfilmslook et modelune – forbeholdt de parisiske modehuse.



Det er sæson for de store illusioner: hun bærer paryk, han bærer paryk, han falsk overskæg. For den sags skyld kunne han også sagtens have paryk på. Det har længe været en stor salgsartikel til herrer med nærings-sorger i håret.



Dette er stumfilms-diva'en i nutid med drømmende store øjne, flere hold kunstige vipper, og krøl-ler, der er børstet ned mod det ene øje og frem over kinderne. Til helhedsbilledet hører svanedunsboa (ca. kr. 800) og flere hold ædelstene på fingrene.

Ansøgningsliste til feriehjemmet

19

Dansk Lokomotivmands Forening Feriehjemmet

Modtaget
Antal
Takst
Bekræftet
Værelse nr.
<i>Udfyldes af kontoret</i>

Navn:	Ophold ønskes for personer			
Stilling:	mig selv	}	sæt x	
Adresse:	min hustru			
Vi (jeg) ankommer:	kl.	Alder		
Vi (jeg) afrejser:	kl.			
Her opgives både dato og tidspunkter. Ankomst og afrejse kan ikke foregå på søndage.		egne børn		
		fremmede børn		

Bemærk: Der kan kun skrives **een familie** på denne formular.

..... den / 19

Indsendes under adresse:

Dansk Lokomotivmands Forening,
feriehjemmet,
Hellerupvej 44, Hellerup.

.....
Underskrift

KLIP HER!

Priser for ophold på feriehjemmet

	Ophold pr. dag	Børn indtil 12 år	Børn 12 til 14 år incl.
Prisen for opholdet i tidsrummet 1. juni-31. august	40,00	Gratis	10,00

Priserne er ekskl. MOMS.

E. Greve Petersen.

Adressefortegnelse

20

Københavns Godsbanegård: Lokomotivfører P. J. J. Busk, Bremensgade 64, st. København S. Tlf. Asta 3093.
Kasserer: Lokomotivfører P. K. Kristensen, Banefløjten 8³ tv., Brh. Tlf. 94 75 46.

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

Enghave: Elektrofører B. Christoffersen, Maglegårdsvej 21¹, Brøndby Strand. Tlf. 73 23 06.
Kasserer: Elektrofører A. Nielsen, Gærdevænget 24, Dragør.

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

Helsingør: Lokomotivfører J. Maymann Hansen, Set. Knudsvej 6. Tlf. (03) 21 67 22.
Kasserer: Lokomotivfører J. A. Nielsen, Pontsøvej 31¹. Tlf. (03)21 48 47.

Næstved: Lokomotivfører B. J. Sørensen, Præstøvej 109 C¹ th.
Kasserer: Lokomotivfører J. Ourø Jensen, Præstøvej 177.

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

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

Kalundborg: Lokomotivfører E. J. V. Høtoft, Bredekildevej 77.
Kasserer: Lokomotivfører P. A. Jensen, Stationsvej 3 B.

Slagelse: Lokomotivfører E. Meng, Klokestøbergade 15¹ th.
Kasserer: Lokomotivfører H. Kristensen (Klørup), Valbyvej 40¹.

Korsør: Lokomotivfører S. Juul Madsen, Thiesens Allé 29¹. Tlf. (03) 57 24 74.
Kasserer: Lokomotivfører H. E. Jørgensen, Fasanstien 1¹ th.

Nyborg: Lokomotivfører A. Tarpø, Aldershvilevej 25. Tlf. (09) 31 17 28.
Kasserer: Lokomotivfører B. Rasmussen, Sportoftent 45¹. Tlf. (09) 31 22 53.

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

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

Fredericia: Lokomotivfører N. P. Junker, Ørnevej 11¹ th. Tlf. (059) 2 46 36.
Kasserer: Lokomotivfører A. Vilhelmsen, Sjællandsgade 49, st. Tlf. (059) 2 46 37.

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

Padborg: Lokomotivfører H. Winther Jensen, Sønderhav pr. Kollund, Sdj. Tlf. (046) 7 87 94.
Kasserer: Lokomotivfører H. O. Buus Jensen, Pilevej 12. Tlf. (046) 7 32 17.

Åbenrå: Lokomotivfører S. E. Schou, Borgmester Finksgade 12².

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

Tønder: Lokomotivfører P. F. Behr, Horupsgade 41. Tlf. (047) 2 16 76.
Kasserer: Lokomotivfører J. L. J. Christensen, Widdingherredsgade 4 st.

Esbjerg: Lokomotivfører V. Dorner, N. J. Poulsensvej 4. Tlf. (051) 2 49 56.
Kasserer: Lokomotivfører H. M. Barlo, Strandbygade 58³ th. Tlf. (051) 2 90 58.

Struer: Lokomotivfører B. S. Kristensen, Gimsinghøje 25. Tlf. (07) 85 06 12.
Kasserer: Lokomotivfører K. R. Christensen, Nygade 12.

Thisted: Lokomotivfører I. A. Asmussen, Kirkegårdsvej 4. Tlf. (0791) 14 92.

Frederikshavn: Lokomotivfører A. T. Larsen, Vinkelvej 7. Tlf. (08) 12 03 48.
Kasserer: Lokomotivfører H. N. W. Hansen, Rosevej 13.

Ålborg: Lokomotivfører Finn C. Christensen, Købkesvej 14. Telefonisk forbindelse over (08) 12 16 91.
Kasserer: Lokomotivfører B. C. V. Kruse, Hesseløgade 10³ th.

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

Århus: Lokomotivfører N. K. Jensen, Vidtskuevej 28³ tv. Tlf. (06) 14 27 38.
Kasserer: Lokomotivfører E. A. Lønneqvist, Rosenvangs Allé 20. Århus C.

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

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

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

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

Flytning

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

Artiklers indsendelse

Artikler eller notiser, som ønskes optaget i medlemsbladet, skal foreligge hos redaktionen senest 3 uger før, medlemsbladet udkommer den 10. i hver måned. Op til højtigerne må regnes med længere frist, for at optagelse kan være sikker.

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○