



8

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE

NORDISK JERNBANEMANDS UNION 50 ÅR



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. AUGUST 1968 — 68. ÅRGANG

8

Indhold:

Nordisk Jernbanemands Union 50 år	2
Glemte — Værre end smerter og sorg	5
Huslejeregulering i tjeneste- og leje- boliger	6
Personvognes modernisering	7
Israel bygger olieledning	8
Japansk bastard mellem tog og jettfly	10
Elektrofører i dag	12
Demokrati på arbejdspladsen	14
Det er ikke farligt at køre med toget	15
Jernbanemuseets virksomhed	16
SR og SIR	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.

Den 1. nordiske sammenslutning af jernbanemænd fandt sted i 1898, da de nordiske lokomotivmænd i Gøteborg stiftede sit samarbejdsorgan. Denne organisation blev opløst ved et møde i København i september 1946, efter at forudsætningerne for forbundets arbejde havde ændret sig betydeligt, da jernbaneforbundet og lokomotivmandsforbundet i Sverige sluttede sig sammen i Svenska Järnvägsmannaförbundet i 1941.

Nordisk Jernbanemands Union NJU blev stiftet på en skandinavisk konference i Gøteborg 22.-24. august 1918. NJU er således et produkt af første verdenskrig. Baggrunden for, at NJU blev stiftet, var den utryghed, fattigdom og isolering, som opstod i krigsårene 1914-1918. De internationale forbindelser var brudt i og med den første verdenskrig. De internationale kontakter blev genoptaget efter fredsslutningen i 1918, og samme år blev som nævnt NJU stiftet.

Ved mødet i Gøteborg 1918 var Finsk Jernbaneforbund ikke med. Dette forbund blev knust under borgerkrigen i 1918, men kontakter blev oprettet med vore finske kolleger. Finsk Jernbaneforbund kom imidlertid ikke med som medlem af NJU før i 1939, da forbundet var genopbygget og konsolideret. Den største opgave ved konferencen i Gøteborg 1918 var lønspørgsmålet. Leveomkostningerne var steget enormt under krigen og havde medført en stærk realløns-nedgang for jernbanefolkene såvel som for andre lønmodtagere.

Konferencen diskuterede indgående, hvad der kunne gøres for at bringe lønningerne på højde med leveomkostningerne. Endvidere stod retningslinierne for det faglige samarbejde mellem jernbaneorganisationerne på konferencens program. Der blev aflagt rapport om det organisatoriske arbejde og om løn- og ansættelsesforholdene for de nordiske jernbanemænd.

I det indre organisationsarbejde blev konferencehøjdepunktet enighed om altid at have som mål at sammenføre og organisere alt underordnet jernbanepersonale i en hovedorganisation, og at denne bør være tilsluttet de respektive landsorganisationer. Det blev slået fast, at i tilfælde af åbne arbejdskonflikter skulle man yde hinanden al den økonomiske hjælp, som var mulig for den enkelte organisation.

Gøteborgmødet vedtog en række udtalelser, som blev tilstillet de organisationer, som var repræsenteret, til godkendelse. Forslag til vedtægter blev vedtaget på de tilsluttede forbunds landsmøder i årene 1920-21.

NJU's konstituerende møde blev derefter holdt i Helsingborg i dagene 25.-27. august 1921. Her blev det besluttet, at sekretariatet i den første periode skulle lægges til Sverige. Som NJU's præsident blev valgt første förbundsordförande Albert Forslund i Svenska Järnvägmannaförbundet. Som vicepræsident blev valgt H. J. Molin og kasserer blev generalsekretær J. A. Lundin.

NJU's opgaver

Unionens opgaver er i faglige spørgsmål at bistå de tilsluttede jernbaneorganisationer med råd og oplysninger samt at give moralsk og økonomisk støtte ved arbejds konflikter. Opgaverne er imidlertid betydeligt mere omfattende end det, som omtales i NJU's vedtægter. En af de vigtigste opgaver er at holde medlemsorganisationerne a jour med de forandringer i løn- og ansættelsesvilkår, som sker for jernbanefunktionærerne i de respektive lande. Rapporter om dette gives i almindelighed i sekretariatsmøder, men kan også, hvor der indtræffer noget specielt ske ved skriftlige rapporter til og fra NJU.

Oplysningsvirksomheden

Efter 1945 blev der gennem NJU etableret en ordning, så at 2 repræsentanter fra de forskellige lande deltog i de respektive forbunds studiekursus. Her var der også udveksling af foredragsholdere fra de forskellige forbund.

Efterhånden som oplysningsvirksomheden øgedes, vedtog unionens repræsentantskabsmøde i 1954, at der skulle holdes internordiske studiekursus i unionen. Det første af disse kursus blev holdt på Morgedal Turisthotel, Telemarken i Norge i august 1956.

Til at begynde med deltog der 7 deltagere fra hvert land i disse kursus, men senere er antallet øget til 8. Disse NJU kursus er faldet meget heldigt ud og går på skift i de nordiske lande.

Et undersøgelses-organ

NJU er også et organ for undersøgelse af spørgsmål, som angår de nordiske landes jernbaneorganisationer i fællesskab. Man kan her pege på, at NJU f.eks. har undersøgt virkningen af rationaliseringen på trækraftens område nærmest med henblik på avancementsmulighederne og placeringen i lønregulativet for det personale, som gør tjeneste på diesel og andre motorkøretøjer. Friepas- og ferispørgsmålet har været genstand for undersøgelse. Ligeledes har der været en

Fra højre: Oluf Anfinsen, Emil Edwardsen og Eigil Halvorsen udgør NJU's præsidium for tiden.



intim kontakt, når det gælder arbejdstidsspørgsmålet, rationalisering m.v.

NJU tog på et tidligt tidspunkt spørgsmålet op om jernbanens konkurrence på lige fod med landevejstransporten. Fra NJU's side er der sendt de respektive statsmyndigheder i Norden udtalelse om samordning af trafikmidlerne.

NJU har positivt medvirket til, at studiebesøg fra forskellige grupper er kommet i stand, så disse har fået mulighed for at studere, hvordan man har løst visse aktuelle, tekniske, økonomiske og administrative problemer i de nordiske lande. NJU er som samarbejdsorgan en vigtig institution i forbindelse med de sager, som er af interesse for de nordiske jernbanemænd i sammenhæng med Internationalt Transportarbejderforbunds virkeområde.

NJU's ledelse

Repræsentantskabet, som holder møde hvert 3. år, er unionens højeste myndighed. Medlemmerne af NJU's sekretariat indgår i repræsentanternes antal ved repræsentantskabsmøderne. Dette består sædvanligvis af ca. 50 deltagere.

Repræsentantskabet kan holde ekstraordinære møder efter beslutning af sekretariatet. På repræsentantskabsmøderne vælges et sekretariat med 3 repræsentanter og stedfortrædere fra hvert land fordelt på de respektive organisationer således: Svenska Jernbanemandsförbundet 3, Dansk Jernbaneforbund 2, Finsk Jernbanemandsförbundet 2, Norsk Jernbaneforbund 2, Dansk Lokomotivmands Forening 1, Norsk Lokomotivmandsförbundet 1 og Finsk Lokomotivmandsförbundet 1.

Sekretariatet

Vælger af sin midte 1 formand, som samtidig er unionens præsident. Vicepræsident og generalsekre-



Deltagerne i NJU's repræsentantskabsmøde i Stockholm 1945.

tær udpeges blandt de øvrige medlemmer fra samme land som præsidenten. Generalsekretæren fungerer også som kasserer.

NJU reorganiseret i 1945

Ved udbruddet af 2. verdenskrig 1. september 1939 var unionens præsidium i Norge. Da Norge blev okkuperet 9. april 1940 flyttedes præsidiets til Sverige, og i krigsårene ydede de svenske jernbanemænd gennem NJU stor hjælp til kollegaerne i de besatte lande. Det første repræsentantskabsmøde efter krigen blev holdt i Stockholm 16.–19. juli 1945, hvor man vedtog rekonstruktion af NJU. I dette møde blev Finsk Lokomotivmandsforbund optaget som medlem i unionen. Af de sager, som vakte speciel opmærksomhed, var spørgsmålene om, at de respektive landes organisationer nåede frem til faglig samling i eet fælles jernbaneforbund.

Unionens ledelse i jubilæumsåret

Præsident: E. Edvardsen, vicepræsident O. Anfinsen, generalsekretær E. Halvorsen.

Fra Svenska Järnvägsmannaförbundet: Gustaf Kolare, Evert Svensson, Gunnar Weidenfors.

Fra Dansk Jernbane Forbund: Egon Rasmussen, Børge Aanæs.

Fra Dansk Lokomotivmands Forening: E. Greve Petersen.

Fra Finska Järnvägsmannaförbundet: Onni Koski, Sulo Koskela.

Fra Finska Lokomotivmannaförbundet: Pekka Oivio.

Det højeste medlemstal unionen har haft er ca. 130.000 i 1955.

I jubilæumsåret har unionen ca. 100.000 medlemmer som fordeler sig således:

Svenska Järnvägsmannaförbundet	47.174
Norsk Jernbaneforbund	17.665
Norsk Lokomotivmandsforbund	1.865
Dansk Jernbane Forbund	10.011
Dansk Lokomotivmands Forening	1.830
Dansk Lokomotivmands Forbund	160
Privatbanefunktionærenes Forbund	478
Finska Järnvägsmannaförbundet	15.172
Finska Lokomotivmannaförbundet	5.330
	<hr/>
	99.685

Jubilæet bliver markeret ved NJU's studiekursus, som skal holdes i dagene 23.–29. august på Skokloster i Sverige.

Glemmt – værre end smerter og sorg

For nogen tid siden regnede vi ud, at der rundt regnet hvert femte minut afgår en færge eller et skib fra en af statsbanernes havne.

Hvor mange togafgange vi har, er ikke regnet ud. Men det er mange. For så at sige hver eneste afgang vedkommende skjuler der sig en lille historie. Vi kender den ikke, men den er der. En datter på vej hjemmefra. En søn på vej hjem. Et ældre par med hinanden i hånden på vej til børnene og børnebørnene. Langhårede unge på vej ud i eller hjem fra eventyret. Soldatertog, børnetog, tog med selskabsrejsende, tog med sportsfolk o.s.v. o.s.v.

Men der var ét tog, der var noget helt for sig selv. Det var svagføretoget. Gennem femten år holdt det en søndag morgen i oktober oprangeret på Frederiksberg station, rent og nypudset. Et par WL-sovevogne, en spisevogn, en rejsegodsvogn læsset til bristepunktet med rare sager og i toget var travle samaritter og hjælpsomme jernbanehænder ved at hjælpe de sidste svagføre ind i eventyr-toget. Ofte gjorde det forbandet ondt i de stive led at blive hjulpet ombord af de noksom nænsomme hænder. Men ingen knyede. Overalt var smil.

Så kørte toget – fulgt på vej af velmente ministerord og hyggelige ønsker fra vor generaldirektør. Vore flinke musikere pakkede instrumenter og noder ind. Falck kørte hjem med deres tomme vogne. Eventyret var begyndt for de svagføre.

Dette svagføretog blev i sin art noget helt enestående. Ja, man fortalte endog om det i »Det Bedste«. Ude i den store verden begyndte man med større eller mindre held at tage den danske tanke op.

Nu kører svagføretoget ikke mere. Det har løst sin opgave: at vække til eftertanke. I dag er der så at sige ikke den by eller det sogn, hvor man ikke søger at gøre noget for dem, der bundet af sygdom må sidde tilbage, når andre rejser.

Alligevel sidder stadig en og anden i en lille stue og ser på det samme tapet dag efter dag, uge efter uge, år efter år. Glemmt. Værre end smerter og sorg er det mon ikke at være glemmt. Det er disse vore medmennesker, jernbanefolket har haft i tankerne, når vi har ønsket at fortsætte ud over svagføretogets kørsel. Jernbaneorganisationernes fællesudvalg fører arbejdet videre. En komite med generaldirektør P. E. N. Skov som formand og trafikinspektør fru Ingeborg Kristiansen som sekretær tager sig af det praktiske arbejde, der er blevet muligt, fordi rekreations- og feriehjemmet på Røsnæs og feriehjemmet ved Knudshoved fortsat har åbne døre for de svagføre.

På Røsnæs bliver der i år plads til 40 gæster i tiden 2.–9. september og Knudshoved kan modtage 50 gæster i tiden 23.–29. september. Transporten til og fra feriestederne tager statsbanerne sig af. Selv om ønskerne om at komme med er mange, så ville det være rart at vide, om der ude i landet sidder en – måske flere – af vore folk som sygdom eller invaliditet har bundet til seng eller stol. Og med »vore folk« mener vi også pårørende til jernbanefolk. Fortæl det i et brev til os. Så lader vi det gå videre til svagføreakomiteen. Lad bare være med at ryste på hovedet og sige eller tænke: hvad kan det nytte. *Det kan nytte!*

Hdg.



Huslejerregulering i tjeneste- og lejeboliger

Det er juli-pristallet, som er lønregulerende fra september/oktober måned for det store flertal af lønmodtagerne, derfor er det lidt tidligt allerede nu at forudsige lønstigninger til efteråret.

Når dette alligevel skete gennem dagspressen under hedeølgen i juni måned, så har det ganske naturlige årsager, som hænger sammen med de ændringer, der er foretaget med pristallets beregning.

For det første udregnes pristallet nu hver måned, og de kvartalsmæssige, lønregulerende pristal er et gennemsnit af tallene for de forudgående tre måneder, således fremkommer juli-pristallet ved et gennemsnit af tallene for maj, juni og juli måneder.

For det andet beregnes boligudgiften nu to gange årligt i modsætning til tidligere, hvor boligudgiften blev indregnet i januar-pristallet for derefter at indgå i de følgende tre kvartalers pristal med samme beløb.

Ændringen på dette sidste område er gennemført som følge af huslejeudligningen, der blev gennemført ved boligforliget i 1966, og som i perioden indtil 1975 vil medføre ændringer i huslejen hvert år pr. 1. april for adskillige lejere.

Efter hidtidig ordning ville disse reguleringer ikke give sig udslag i pristallet før i januar måned det følgende år, men nu vil de blive registreret i pristallet langt tidligere.

Dette fremgår også af maj-måneds prisindeks, der i forhold til april er steget med 1,3 point til 129,5, hvilket – forudsat at der ikke sker nedgang i de to følgende kvartalsmåneder – udløser en portion dyrtidstillæg, som for tjenestemændenes vedkommende kommer til udbetaling pr. 1. oktober 1968.

Hovedparten af stigningen tilskrives Danmarks Statistik de huslejeforhøjelser, der er sket pr. 1. april, idet undersøgelsen af huslejens udvikling fra oktober 1967 til april 1968 har resulteret i en stigning i pristallet på 0,9 points.

Ved beregning af huslejeudviklingen er der af Danmarks Statistik foretaget fradrag for de huslejetilskud (boligsikring m.v.), som lejlighedernes beboere har modtaget.

Statens tjeneste- og lejeboliger er imidlertid ikke underkastet den almindelige huslejelov, og man har ikke hidtil fundet det hensigtsmæssigt med en fuldautomatisk regulering af lejen i disse boliger, men i stedet for er det bestemt, at der med passende mellemrum og efter forhandling med statstjenestemændenes centralorganisationer skal ske regulering af boligafgiften under hensyntagen til de siden sidste regulering

stedfundne huslejeændringer på det private boligmarked.

Dette skete sidst i sommeren 1967 på grundlag af statistiske oplysninger indtil november 1966 – altså før boligforligets indflydelse på huslejerne.

Siden da har centralorganisationerne været forelagt huslest Statistik for perioden november 1966–november 1967, men endelig behandling har været udsat, og først da de seneste huslejetal forelå, blev sagen taget op igen.

Danmarks Statistik's materiale, som var indsamlet med henblik på regulering af boligudgiften i reguleringspristallet, dannede grundlag for forhandlingen. I disse tal er der set bort fra huslejeforhøjelser, der er en følge af forbedringer.

Det fremgår af disse tal, at huslestigningen i tiden fra november 1966 til maj 1968 – efter fradrag af huslejetilskud – har udgjort 15,1 pct. af 1966-lejen. Ser man bort fra nybyggeri i perioden, udgør tilsvarende stigning 13,7 pct., medens førkrigsboligerne alene tegner sig for en stigning på 17 pct.

Hvis man undlader at beregne fradrag for huslejetilskud er stigningerne mere ensartede, idet bolig-sikringens indflydelse på huslejerne i førkrigsboliger er minimal.

Men tallene taler deres tydelige sprog. Der er sket en huslestigning på det private boligmarked, som kan begrunde regulering af boligafgiften i statens tjeneste- og lejeboliger, og vi må derfor imødesee en huslestigning på 14 pct. fra 1. november d.å.

Når tallet ikke helt følger gennemsnitsstigningen på det private boligmarked, så hænger det sammen med de særlige forhold, der gør sig gældende for indehavere af tjeneste- og lejeboliger, såsom ulemper ved at bebo en lejlighed, der er fast knyttet til en bestemt stilling, omgående fraflytning ved pensionering o.l.

Alligevel vil der nok være enkelte, som finder, at en ensartet procentvis stigning i alle statens boliger medfører uretfærdigheder.

For at kunne imødegå denne kritik og eventuelt få rettet skævheder i lejefastsættelsen har lejeboligudvalget besluttet at lade et særligt udvalg med sagkyndige fra boligministeriet og de enkelte styrelser bistået af en organisationsrepræsentant foretage lejeboligvurdering efter særlige fastlagte retningslinier.

Det vil nok være for meget at forvente, at dette udvalg vil kunne skaffe fuld tilfredshed med husleje-fastsættelsen, men vi vil medgive de bedste ønsker om, at der skabes størst mulig retfærdighed ved fastsættelse af boligafgiften.

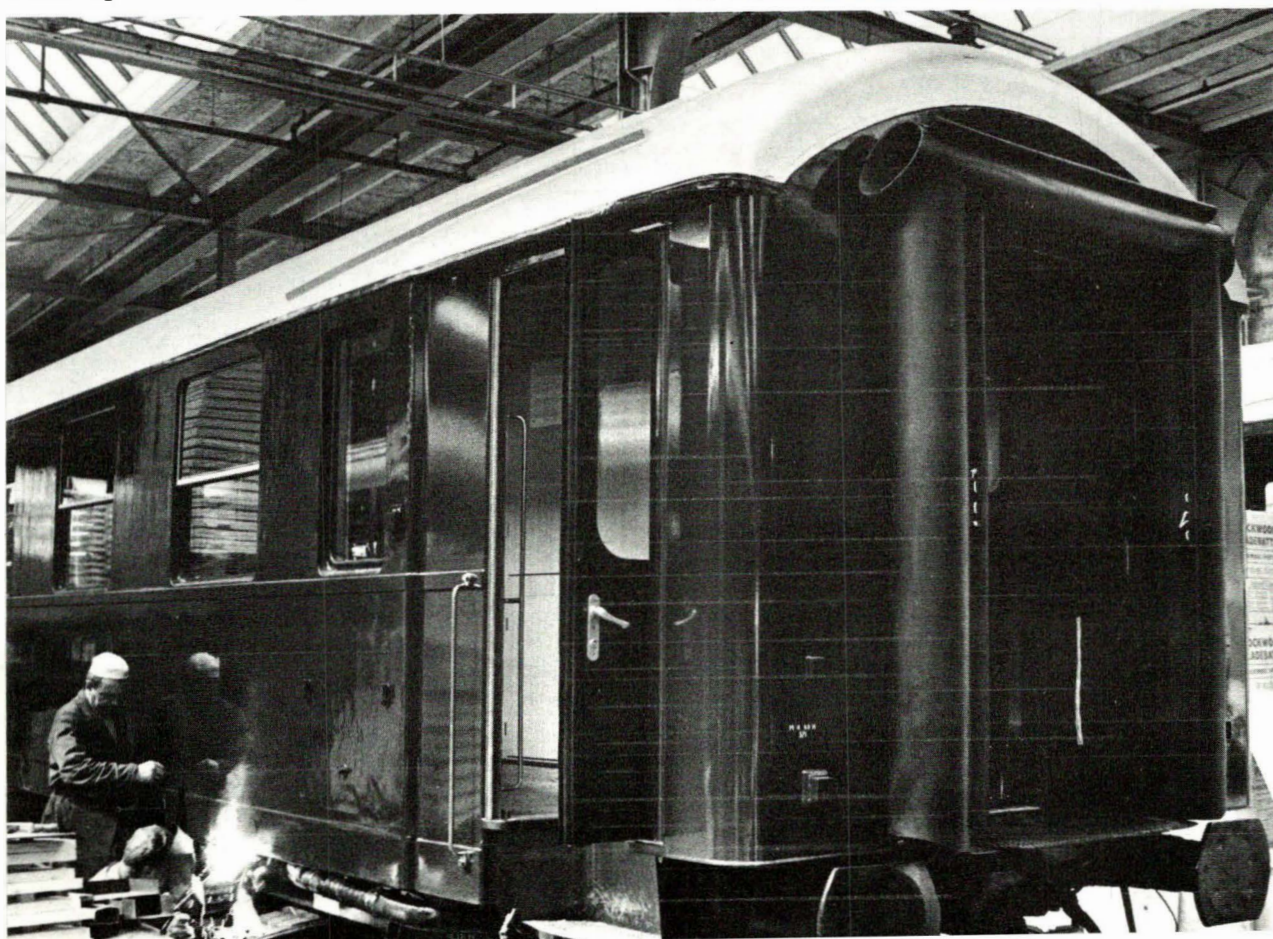
Personvognsmodernisering

Statsbanerne har påbegyndt et stort ombygningsprogram for personvogne ved centralværkstedet i Århus. Det drejer sig om 200 personvogne, der er leveret til statsbanerne i 1950'erne og som nu skal ombygges, fordi udviklingen med hensyn til rejsekomfort går så hurtigt, at man har besluttet at modernisere disse vogne for så vidt muligt at få dem på højde med de nyeste personvogne, der er leveret til statsbanerne.

Når statsbanerne tidligere har hovedrepareret vogne, har man ført disse tilbage til den stand, hvori de befandt sig, da de leveredes til statsbanerne. Nu ombygger man dem, og gennem en seriemæssig modernisering kan den kombinerede hovedreparation og ombygning udføres billigere end de tidligere hovedreparationer. Man brugte dengang 10–12.000 arbejdstimer på hovedreparation af en personvogn, medens man efter det nye princip ved seriemæssig modernisering ligger nede på et antal arbejdstimer omkring 6.000 til 6.500 pr. personvogn.

Selvom man anvender kostbarere materialer ved de nye moderniseringer, opnår man alligevel en betydelig besparelse i forhold til tidligere, nemlig omkring 20–25 pct. En lang række af de komponenter, som anvendes ved moderniseringen og ombygning, fremstilles i standardenheder, således at arbejdet skrider meget rationelt frem. Disse standardenheder fremstilles seriemæssigt i centralværkstedet i København. Hele

interiøret i vognene er på linie med de nyest leverede personvogne, og de gamle kendte harmonikaer ved overgang fra vogn til vogn er blevet erstattet med gummibælge, der for det første letter til- og frakobling af vognene, men også giver en betydelig støjdemning sammen med lydabsorberende loftsplader og møbelpladegulv med støjdæpende mellemlag. Ved at lade ryggen på sofaerne danne skillerum i kupeerne har man vundet ca. 80 mm mere plads pr. kupe, og sammen med de smukt betrukne sofaer og forbedret belysning har man givet rejsekomforten et godt skridt fremad og således gjort det mere behageligt for kunderne at rejse med DSB.



Israel bygger olieledning fra det røde hav til Middelhavet

Farlig konkurrence for Suez-kanalen

Af Viggo Jensen

Til næste år kan Suez-kanalen fejre sin 100-årsdag, men det er tvivlsomt, at dette jubilæum bliver en udpræget glædesfest: for nogle uger siden toges det første spadestik til en kæmpemæssig olieledning, en *pipeline*, som den israelske regering nu bygger tværs gennem det næsten ubeboede ørkenområde, Negev, fra havnebyen Eilath ved Akaba-bugten til den israelske middelhavsby Aschkalon. Denne moderne bys havn skal uddybes så stærkt, at den eventuelt kan anløbes af tankskibe på over 200.000 tons. Olieledningen tværs gennem den uvejsomme Negev-ørken får en længde af ca. 265 kilometer, og gennem ledningens lange rør, hvis diameter er 42 tommer, kan der årligt pumpes ca. 60 millioner tons olie fra det røde hav til Middelhavet. Det vil for oliefragterne betyde en besparelse på ca. 10.000 sømil (bl.a. sejlstrækningen fra den persiske havbugt syd om Afrika til de europæiske havne Rotterdam, Bremen eller Hamborg). I øjeblikket ligger Suez-kanalen og sander til i trist ubrugthed mellem ægyptiske og israelske skarpskytter, der effektivt hindrer enhver fornuftig aktion, som skulle rense den berømte kanal for sænkede skibe og naturlige tilsandinger.

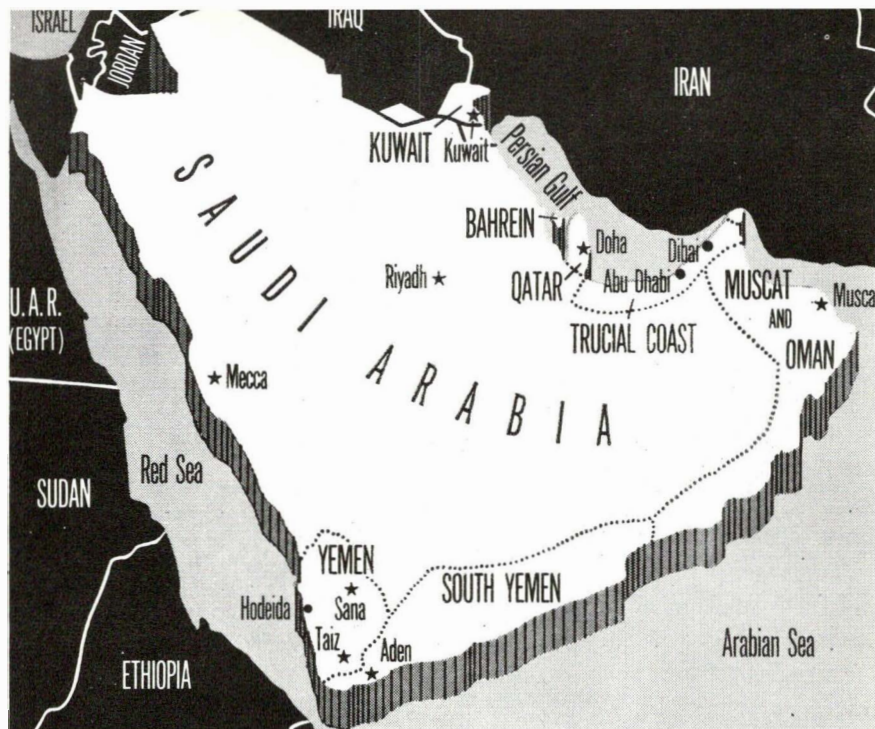
Den lange *pipeline* gennem ørkenen er med andre ord ikke længere noget romantisk projekt. I løbet af denne sommer skal arbejdet med nedlægningen af den vigtige rørledning og de mange pumpestationer intensiveres, således at de hydrauliske pumpeanlæg allerede i august 1969 kan sende de første oliestrømme fra Eilath gennem ørkenstrækningerne til udskibningsbeholderne ved Middelhavet. Efter omkostningsoverslag, der stammer fra ca. 1. marts, vil regeringen i Tel Aviv og dens finansielle rygdækkere (i væsentlig grad amerikanske) regne med, at anlægget af den lange ledning vil koste ca. 62 millioner dollars. Israelske eksperter er overbeviste om, at denne kæmpesum meget hurtigt vil kunne amortiseres. Direktøren for det selskab, der skal anlægge og drive ledningen, ingeniør *Dov Ben-Dror*, »Trans-Asiatic Pipeline Company«, erklærede i et interview med en vesttysk journalist, at transportafgifterne for hver tons gennempumpet olie, der passerer rørene fra Eilath til Aschkalon, ligger langt under de tariffer, der hidtil har været gældende for olietransporter gennem Suez-kanalen – 69 cents pr. ton.

Videre opstår for tanker-rederierne en betydningsfuld gevinstchance, fordi de fra 1969 vil kunne anvende supertankskibe til anløb af Aschkalon. Dybdeforholdene i Suez-kanalen tillader ingen gennemsejling for skibe på over 70.000 tons.

Det vesttyske dagblad »Die Welt« bragte den 17. april hosstående skitse over den 265 km lange olieledningsløb gennem Negev-ørkenen.



Skitse fra »Time« over Israels »nye territorier«.



Det olierige arabia felix – Det »lykkelige« Arabien.

Rørledningerne, der skal anvendes under gennemførelsen af det israelske projekt, fremstilles i Trsifin af firmaet »Middle East Tubes«, et specialistforetagende, hvori der stikker en betragtelig amerikansk kapitalandel. Alene ledningerne vil koste ca. 30 millioner dollars. Omkostningerne ved nødvendige sær-anlæg i Eilath-havnen vil beløbe sig til ca. 6 mill. dollars. Allerede nu kan denne israelske havn ved nordspidsen af det røde hav betjene tankere på 120.000 tons, men den skal udbygges i en sådan grad, at den for fremtiden vil kunne modtage gigant-tankskibe på 500.000 tons og derover.

Ved olieledningens terminalhavn, Aschkalon på middelhavskysten, skal tankskibene i følge projektet blive liggende på reden tre kilometer fra kysten. Et undervandssystem af ledninger, tilsluttet den lange *pipeline*, via kæmpemæssige olietanke på land, fører olien ind i tankskibenes lasterum. Det vil koste ca. 21 mill. dollars at bygge disse landbårne oliebeholdere, der får en lagerkapacitet på 2 mill. tons – halvdelen placeret i Eilath, halvdelen i Aschkalon. De hydrauliske pumpestationer, der skal holde oliestrømmen i gang, vil koste ca. 3 mill. dollars.

Aschkalon, en smuk, moderne anlagt by, har hidtil hvert år kunnet regne med en væsentlig indtægt fra et stort, internationalt turistbesøg. Byens hvide badestrande og mondæne kuranlæg har lokket hundredtusinder af besøgende til. Man har i den israelske presse ført en temperamentsfuld diskussion om, hvorvidt det var rigtigt at vælge netop denne idylliske by til endepunkt for den lange olieledning. Naturfredningsmyndigheder har advaret mod en mulig forurening af badestrandene, og regeringen har set sig nødsaget til at lade en teknisk kommission foretage en grundig undersøgelse af alle de problemer, der er forbundet med en olieud- og indskibning af så store dimensioner, som det her drejer sig om.



Et luftfoto af den største oliehavn ved den persiske golf, Abadan.

Imidlertid ser det ud til, at selve tempoet i anlægget af den kæmpemæssige *pipeline* har fejlet alle betæneligheder af sekundær art til side: Aschkalon bliver endestation for olieledningen.

Langs ledningen vil der blive anlagt en *autobahn*, en firesporet motorvej, hvis militære og erhvervsmæssige betydning sandsynligvis vil stå i forhold til det kvantum olie, der bevæger sig gennem de tykke rør, når det hele er kommet i gang i sommeren 1969.

De Forenede Nationer har som bekendt gjort sig store anstrengelser for at bevæge Israel til at trække sig ud af de områder, den unge nation vandt under seks-dageskrigen. Olielednings- og motorvejsprojektet tværs gennem Negev-ørkenen tyder ikke på, at det vil lykkes.

Viggo Jensen.

Japansk bastard mellem tog og jetfly

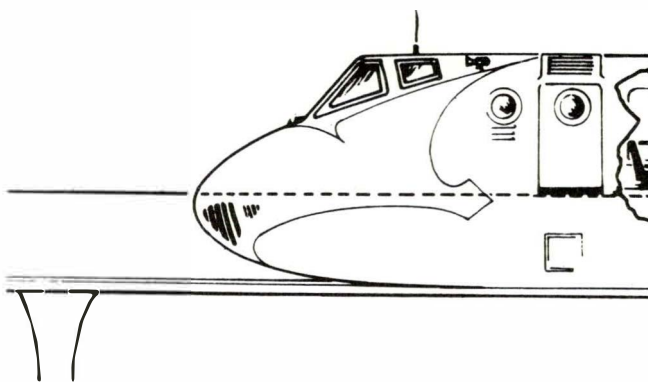
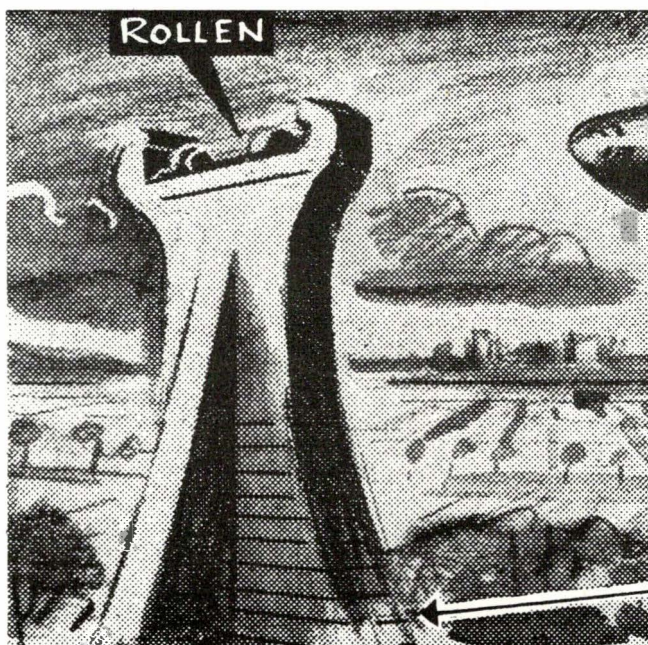
En gruppe af forskere, som er knyttet til det japanske Nagoya-universitet, har konstrueret modellen til et tog, som skulle kunne bevæge sig med en hastighed på 1000 kilometer i timen. En række forsøg, som er foretaget med dette tekniske vidunder, er nu afsluttede, og de sagkyndige betegner resultaterne som særdeles tilfredsstillende – sådan set.

Toget ligner en lang raket eller måske snarere en krydsning mellem et normalt tog og et jet-fly. Det bevæger sig ikke på normale skinner, men foretager en art spring fra det ene sæt søjlebårne ruller til det andet (se tegningen). De hastigheder, der kan opnås med et almindeligt skinne-ført tog, kan ikke mere forhøjes væsentligt, hvis fornøden hensyn til sikkerhed og stabilitet skal tages. Vi har tidligere her i bladet omtalt de såkaldte Tokaido-tog, som også er konstrueret af japanske ingeniører og som betjener den 533 km lange strækning mellem Tokio og Osaka. Gennemsnitsfarten her er ca. 250 km/t. Hvis kørehastigheden sættes op til f.eks. 300 km/t, forringes hjulenes hæftning til skinnerne i den grad stærkt, at risikoen for en afsporing er overhængende. Desuden er strømtilførslen til et tog, der kører med en sådan hastighed, et problem, der har vist sig yderst vanskeligt at løse på teknisk acceptabel vis.

De japanske videnskabsmænd fra Nagoya har altså skabt en syntese mellem tog og jetdrevet fly. Deres »glidetog« er 220 meter langt og har form som en liggende raket. Det har en indvendig diameter på seks meter. Toget drives frem ved hjælp af tre eller fire jetmotorer. Det er i den beregnede størrelse i stand til at medføre 1000 passagerer, og sæderne er tegnede som sæder i en flyvemaskine, med sikkerhedsbælte, indstilleligt ryglæn o.s.v. Det adskiller sig fra et fly derved, at det ingen vinger har, men det har skinner *under bugen*. Disse skinner glider hen over rullehjul, som er fastgjort på søjler af en højde på 10 meter og anbragte i en indbyrdes afstand af 100 meter.

Hvordan i kurverne?

Japanerne har regnet med, at fantomtogets bærepiller med forholdsvis ringe anlægskostninger kan rejses på række midt i rabatten på eller ved siden af en almindelig, moderne autobane. Det står imidlertid ikke klart, hvordan et 220 meter langt »glidetog«, der farer af sted med en hastighed kun lidt under lydens, vil bære sig ad med at passere de kurvestrækninger, som findes på næsten alle motorveje. Et andet problem, der heller ikke synes løseligt for øjeblikket, er lyd-dæmpningen. Jetmotorer, der pisker en sådan



Denne tegning, som vi har lånt fra et tysk, teknisk tidsskrift, viser det japanske glidetog, hvis række af bæresøjler er rejst i forbindelse med en motorvej.

Her et par skitsetegninger, der viser et andet søjle-ført tog – det tidligere omtalte franske aero-train, der glider på luft langs en høj midter-skinne.



MALEREN OG MASKEN

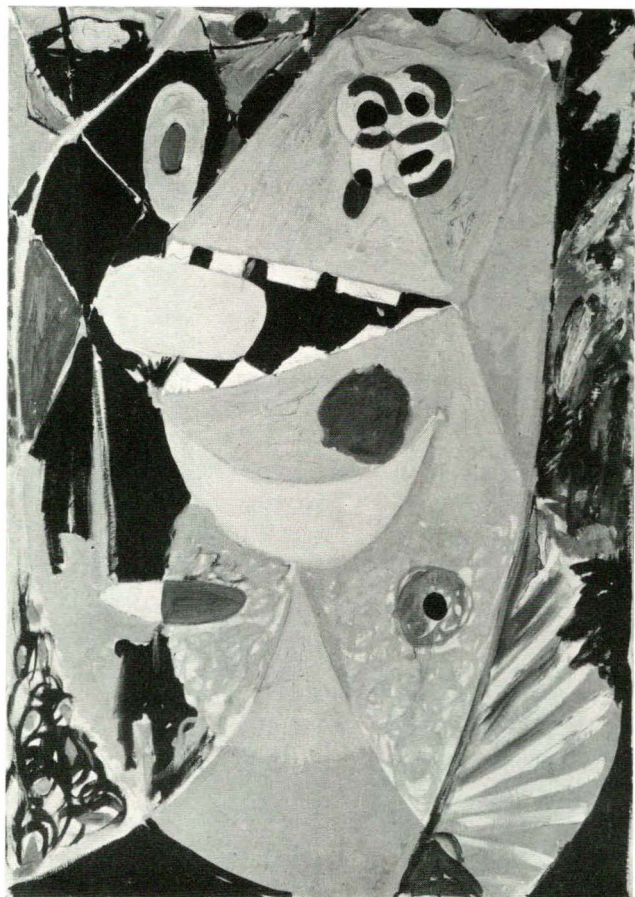
Egill Jacobsen har malet de to billeder, De ser her, og han malede dem under krigen — i begyndelsen af 1940'erne. De forestiller masker. Det ene hedder *Orange objekt* — det andet hedder *Grønne masker i grønt*. Det er sådanne malerier man kalder abstrakte billeder. Men man kan kalde dem, hvad man vil — når det er noget med masker, er det også på en eller anden måde noget med mennesker.

Masker er så gammelt et påfund, at deres opvindelse fortaber sig helt tilbage til istidshulernes malerier, hvor man finder de allerældste.

At tage en maske på, er at give sig selv et nyt ansigt — det er at skjule sig eller spille en ny rolle. Børnene gør det så dejligt problemløst til fastelavn: de tager en papmaske på — de sætter et nyt ansigt uden på deres eget: og så er de forvandlet til en indianer, kineser eller hvad de nu vil. Det er en god leg.

De voksne leger den samme leg. Men de tror bare, at det er virkelighed, når de klæder sig på i generalsuniform, præstekjoler, læderjakker, teenagetøj o. s. v. for at spille den rolle, de nu har fået

Orange objekt, 1940. 129,5×89,5 cm. Statens Museum for Kunst, København.



tildelt af samfundet, eller for at spille en anden og mere spændende, som de har tildelt sig selv.

Portrætmalerne har altid beskæftiget sig med at maskere eller demaskere — det vil sige at smigre eller afsløre — deres modeller. I perioder var det anset for en dyd ikke at afsløre sine modeller: politikerne skulle se kloge ud på billederne, kirkens mænd se fromme ud og damerne blev malet som skønheder, når maleren barmhjertigt skjulte alderens spor i deres ansigter.

Til andre tider har det været moderne hemningsløst at afsløre og udlevere sine modeller, som den hollandske maler Rembrandt i 1600-tallet eller de romerske billedhuggere på Cæsars tid for 2000 år siden gjorde det.

I slutningen af forrige århundrede begyndte malerne imidlertid at male billeder af folk med rigtige masker på. Den belgiske maler James Ensor opdagede til sin undren, at folk omkring ham gik rundt med et udseende, der lignede døde masker mere end levende menneskeansigter og så malede han dem med fastelavnsmasker for ansigtet. Hans samtidige, nordmanden Edvard Munch, malede ligeledes meget ofte personer med maskeagtige, helt uddøde ansigter — uvirkelige og uhyggelige billeder.

Og siden tog Picasso fat! I begyndelsen af vort århundrede fandt nogle franske malere på at samle på noget helt nyt: negermasker. Direkte inspireret af disse malede Picasso omkring 1906-07 en række billeder, hvor modellerne havde negermasker for ansigterne. Snart blev negermaskernes stive og døde ansigtstræk også særegne for hans portrætter.

Den svejtsiske maler Paul Klee tog skridtet fuldt ud i denne sære udvikling fra menneske til maske: væk fra naturen — menneskets fremmedgørelse, som man siden har talt så meget om. Han malede masker, som om de var de egentlige, levende væsner og gav dem små ben at gå på: *Frygtens maske* har han kaldt et af disse billeder (fra 1932).

Når mennesket her var forvandlet til Frygtens maske eller Brutalitetens maske, turde man vel nok sige, at naturalismen var død — for en tid i hvert fald. Malerne havde erstattet mennesket med en maske.

Sidst i 1930'erne brød en gruppe unge danske malere frem under betegnelsen: de abstrakte. Egill Jacobsen (født 1910) var en af dem, og de tog maskemotivet i deres billeder, som man kan se det på de to gengivelser her. De forklarede det selv med deres interesse for maskernes sjælelige karakter — masken var et nyt væsen, hverken dyr eller menneske — skabt af kunstnerens fantasi.

Men interessen for masken som et sjæleligt udtryk var næppe langvarig hos Egill Jacobsen. Over-



Grønne masker i grønt, 1941. 94,5×72 cm. Statens Museum for Kunst, København.

for hans maskebilleder aner man, at deres »motiv« snarere er farven, og at masken nærmest er bærer af dette farvemotiv.

Hans masker er nok inspirerede af naturfolkernes magiske kunst — navnlig af Sydhavsøernes masker, der er mere frie og fantasifulde end de afrikanske negermasker — ligesom de er inspirerede af Picasso og anden europæisk kunst. Derimod er billedernes farvesyn beslægtet med det ældre danske maleri. De mange grønne og gråbrune masker har et nært forhold til naturens farver, så de ofte føles som landskabsbilleder: som billeder af naturens farver. Mange har titler, der peger herpå, for eksempel: Lyset ved havet, Gråvej — Højbygård, Forår, Vilde blomster.

Jacobsen er da også startet som naturalist; men han følte hurtigt, at naturen i sig selv er så rig, så spændende og skøn, at det var halsløs gerning at ville genskabe den på lærredet ved en efterligning.

En studierejse til Paris i 1934 gav ham så meget mod, frihed og selvtilid over for maleriet, at han turde forlade sig på sine egne evner og bare male løs. Prøve at skabe en ny fantasikunst, hvor farven — lysfyldt og funklende — var det vigtigste; således var det nok så meget farven som masken, der blev billedernes sjælelige udtryk.

Som regel er hans malerier bygget op over nogle ganske enkle farvetemaer, to eller tre kulører, og dem varierer han, ligesom komponisten varierer et motiv. Grøn-gul-blå, grøn-gul-rød, brun-gul, orange-gul-rød . . . disse rene og klare farver spiller han op imod hverandre for at udnytte alle de muligheder, der er i dem. Ved at sætte en gul klat i en grøn figur eller en rød prik på en orange bund kan han således forandre farvens karakter, fordi de rene kulører indvirker på hinanden, når man ser dem sammen. Farverne bliver altså ikke blandet i forvejen på malerens palet, men stort set sat rene på lærredet, og »blandingen« foregår derfor så at sige i beskuerens øjne ved den ene farves påvirkning af den anden.

Metoden forstærker i høj grad billedernes udstråling af liv, glæde og styrke. Da de i sin tid blev malede, vakte de opsigt og følte meget brutale og fremmedartede — de færreste kunne lide dem, fordi mange af os nu en gang har uvilje mod det nye. Men de festlige modne sommerfarver, hentet ind i Jacobsens billeder fra gyldne kornmarker og saftigt grønne enge, vandt efterhånden venner for hans kunst. Han var nok blandt de mest umiddelbare og mindst teoretiske af de abstrakte malere. Hans billeder er tydeligvis skabte ud fra et overskud af glæde og humør.

Orange objekt og Grønne masker er typiske i så henseende. Og af gengivelserne fremgår det vist også, at selve oliefarven som materiale optager ham i høj grad. Jacobsen frådser i den og maler farven op på lærredet i hastige strøg med en fyldt pensel. Meget af skønheden i sådanne billeder beror netop på en dyrkelse af farvestoffet og kunstnerens instinktive fornemmelse for penselstrøgets betydning. Det er jo ikke helt ligegyldigt for en farves

karakter, om den er lagt på lærredet på den ene eller anden måde — om selve farvestoffet er rigt og fyldigt eller magert og præcist — om det er malet frit og gavmildt eller tøvende og forsigtigt. Af Egill Jacobsens umiddelbare og festlige malemåde kan man i hvert fald læse to ting: hans afhængighed af inspirationen under arbejdet og hans medfødte glæde ved selve det: at male.

Det er snart en menneskealder siden, disse to glade billeder blev malet; men i alle de år har kunstneren ikke bevæget sig synderlig langt fra sin oprindelige bane. Jacobsens indsats i moderne dansk kunst har frem for alt været at opdyrke farvens skønhed, at studere den i alle dens utallige muligheder og bruge den som et udtryk for naturoplevelser og sindsstemninger. Det har han kunnet, fordi han er en af sin generations største farvebegavelse.

Fra at være et forargelsens tegn på den »uforståelige« moderne kunst er de nu endte på museum. Man har omsider fået mod til at glæde sig over den slags billeder, som man glæder sig over en blomst i naturen — uden at filosofere så meget over, hvad de nu egentlig »forestiller«.

Deres frie og spontane — det vil sige: ligefremme — malemåde fik stor betydning for Egill Jacobsens kammerater. Den påvirkede dem og var med til at lede dem i den retning — det spontane fantasimaleri — der blev så særegen for dansk kunst under krigen. Det var en helt original dansk indsats i moderne maleri og den skulle snart få betydning uden for Danmarks grænser.

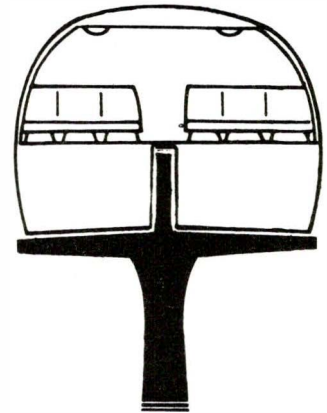
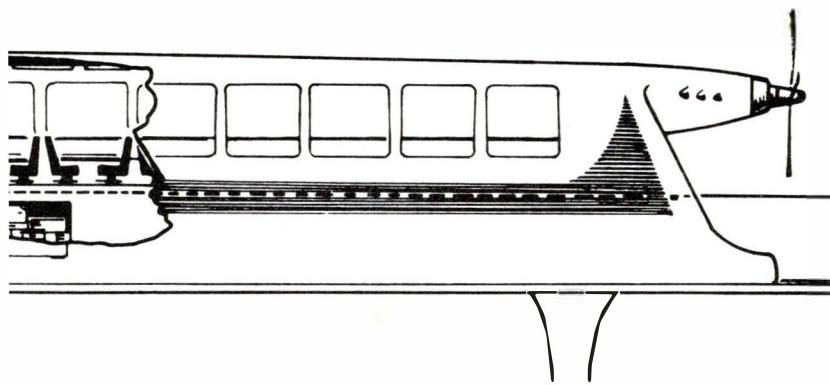
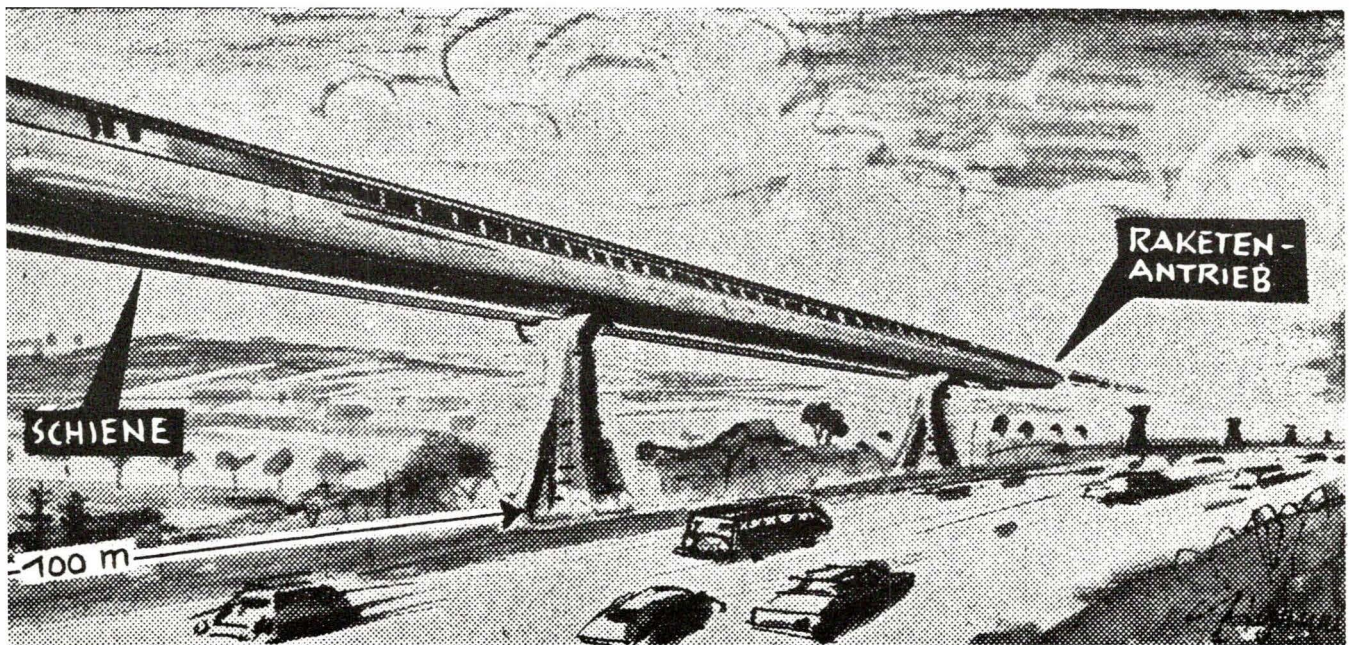
Efter krigen viste det sig nemlig, at den danske abstrakte kunst kom til at påvirke malerkunsten både i Holland, Belgien og andetsteds. Maskemaleriernes efterkommere så man de følgende år på udstillinger over hele Europa; det siger en del om originaliteten i Egill Jacobsens og hans kammeraters kunst.

Overalt i udlandet, hvor man har skrevet om Jacobsens billeder, har man erkendt dem som danske — eller i hvert fald som nordiske. Man har understreget deres sammenhæng med det nordiske klima, med den nordiske folkekunst og vikingekunsten. Netop ved en nær forbindelse med det hjemlige miljø har sådanne billeder kunnet få en selvstændig rejsning og hævde sig på internationalt plan. Helt anderledes end nogen kunne forestille sig har Egill Jacobsen virkeliggjort tanken om national kunst.

Ejner Johansson.

Bøger: Politikens kunstleksikon »Verdens Billedkunst«, bind 2. — Harald Leth: *Egill Jacobsen* (nr. 54 i serien »Vor Tids Kunst«).

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



super-raket henover et landskab i en højde af kun forholdsvis få meter over jorden, laver en larm, der er uudholdelig for mennesker på vejen nedenunder. Desuden erklærer skeptikere, at et tog, som farer af sted med 1000 km's fart, sandsynligvis pr. lufttryk vil feje ethvert andet køretøj til side.

De japanske konstruktører bemærker til disse indvendinger, at kritikerne naturligvis har ret: raket-toget egner sig ikke til anvendelse i f.eks. Europas tæt beboede lande, og det vil næppe noget steds komme til at følge en befærdet motorvej. Det er også konstrueret til et andet formål – nemlig til at »beflyve« Asiens eller andre kontinenters umådelige stepper og ørkenner, hvorover man nu rejser med almindelige fly. Når

man tager i betragtning de milliarder, der begravnes i lufthavnsanlæg til betjening af kontinental flyvetrafik, vil planen om at indføre glidetog i denne trafik ikke forekomme helt utopisk, fra et økonomisk synspunkt betragtet.

Det japanske stats-postvæsen vil i nær fremtid indlede et praktisk forsøg med en mini-model af glide-toget, og der er allerede anlagt en bæresøjle-strækning på 32 kilometer, mellem Nagoya og byen Gifu. Her vil dimensionalt korrekt byggede raket-tog blive anvendt til befordring af breve og mindre pakker. Det er udregnet, at farttiden mellem de to nævnte byer bliver ca. 3 minutter.

Virus.

Elektrofører i dag

Af Tage W. Jensen

Prøvekørslen med automatiske bybanetog slutter til september, oplyser London Transport i beretning og regnskab for 1967. De nye tog, konstrueret af LT, indsættes i driften samme måned.

1967 viste, at publikum gerne benytter offentlige transportmidler, hvis befordringen er hurtig, pålidelig, behagelig. I 1967 var lidt større personaletilgang medvirkende til mere regelmæssig drift. Resultatet blev udjævning af nedgangen i passagerantallet.

Automatiske tog gør driften mindre afhængig af personaleproblemer, til gavn for regelmæssig drift og for økonomien – sidstnævnte måtte følge andre love end de rent økonomiske i 1967. Regeringens takst-»loft«-politik, samtidig med stigende omkostninger, ændrede driftsoverskud på 1,1 million pund (ca. 22 mill. kr.) i 1966 til driftsunderskud på 3,7 millioner pund i 1967.

Arbejdspladsen

Har elektroføreren det lettere i dag end før?

Hvordan er hans automatiske arbejdsplads?

Selve arbejdet består i at åbne og lukke døre ved stationer, at trykke på startknapper efter lukningen og at se, om alle instrumenter virker rigtigt.

Så snart han har trykket *START*, dirigeres toget udelukkende af elektriske, kodede impulser fra trafikledercentralen via skinnerne, opfanget af togets spoler foran hjulene (se billedet). Toget accelererer, kører i det planlagte tempo, bremses og stopper ved næste station »af sig selv«.

Som hovedregel griber elektroføreren ikke ind, medmindre der opstår fejl i automatikken. »Toget uden fører« – robotten – er stadig en science fiction idé.

Førerens siddeplads er et klapsæde på skillerumsvæggen, anbragt i rummets ene side ud for de mest benyttede instrumenter. Kontrolbordet er kantbelyst og refleksfri.

Nærmest er de to *START*-knapper, tilsvarende knapper findes i den anden side.

Hvis toget skal dirigeres som tidligere, altså manuelt, f.eks. ved indkørsel til værksted eller i tilfælde af mekaniske fejl, betjener han en *KØR/BREMS*-kontrol. Håndtaget skubbes frem ved kørsel, tilbage ved opbremsning, og han kontrollerer samtidig Westinghouse nød- og EP-bremsen.

Kontrolbordet har et håndtag til valg af enten manuel eller automatisk styring – eller til lukning.

»Ordre«-signalerne modtages uafbrudt gennem skinnerne. Udebliver de elektriske impulser, bremses toget straks automatisk.

Inden føreren kan skifte til manuel styring, når der ikke længere fra trafiklederen tilføres signaler via skinnerne eller ved fejl, må han først løfte en *LANGSOM/MANUEL*-kontakt, hvorved kørehastigheden begrænses til ca. 15 km/t.

Under farten skal han endvidere hele tiden trykke på en *ÅRVÅGENHEDS*-knap forrest i kontrolbordet – ophører trykket på denne knap, standser toget med det samme.

Føreren kan også styre manuelt i tilfælde, hvor impulser fortsat modtages af toget, men højeste hastighed er så ca. 30 km/t.

Manuel afkobling i forbindelse med Wedglock koblingssystem udføres i førerrummet.

Londons – og verdens – første, automatiske t-bane, Victoria linjen, er specielt beregnet til tog med 8 vogne, som kun undtagelsesvis vil blive delt i to 4-vogns tog. Derfor anså LT ikke fuld-automatisk kobling med dette systems temmelig komplicerede og kostbare udstyr for påkrævet her. I det indførte system udløses koblingen ved betjening af et håndtag i førerrummet, hvorefter elektroføreren går ind i nabo-førerhummet i den anden 4-vogns enhed og gentager handlingen. Han kan nu gå til førerrummet i modsatte ende af et af de to vognsæt og bortkøre fire vogne.

Ved tilkobning udføres handlingen blot i omvendt orden, igen ved at betjene instrumenter i to førerrum.

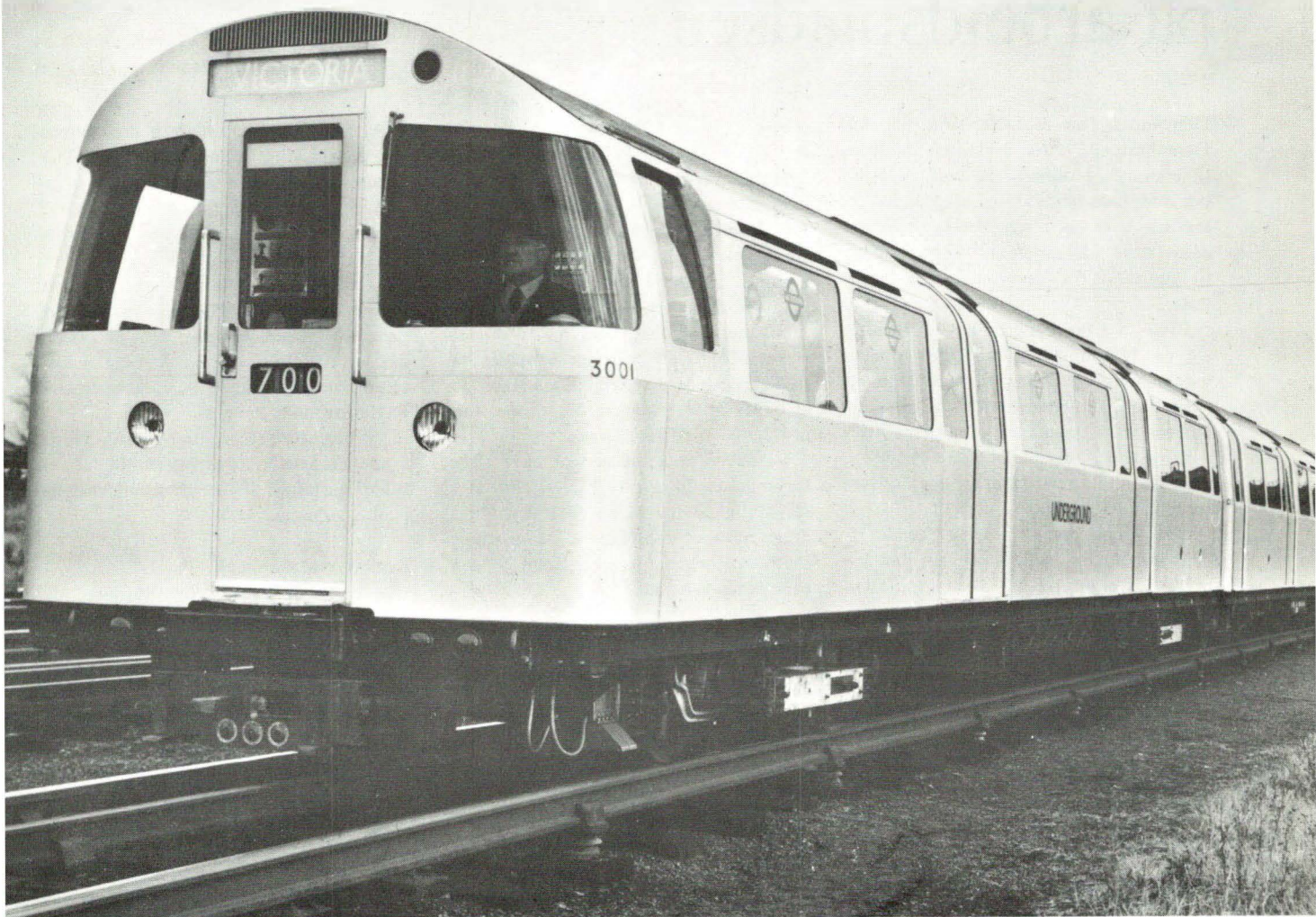
På skillerumsvæggen er også de to håndtag, som dirigerer døre i begge sider.

Håndtagene løftes 90° og kan betjenes, mens føreren, fra rummets vindue, ser tilbage langs togsiden. For at undgå ufrivillig døråbning, er håndtagene bygget med låseanordning.

Væggen rummer sikringskasse, afbrydere, ekstra siddeplads – f.eks. til instruktør – samt den hydrauliske håndbremsepumpe.

Nødtilfælde

Foruden kraftige front-projektører uden for førerhuset, der sætter elektroføreren i stand til at se et godt stykke af tunnellinjen foran – denne visuelle fordel er mulig p.g.a. færre kulørte signaler at holde øje med på automatiske linjer – er et nødhjælpssignal monteret udenfor hvert førerhus. Signalet kan betjenes indefra.



Elektroføreren skimtes bag førerhusets rude i verdens første automatiske t-banetog, skabt af verdens første t-baneverk-somhed – London Transport. »Hans« tog dirigeres af el-impulser i skinnerne. »Ordrene« opfanges af togets spoler foran hjulene.

Hvis et af de gamle tog med 2-mandsbetjening bryder sammen i tunnelen og må skubbes videre af det efterfølgende tog, plejer føreren i sidstnævnte at blive alarmeret ved, at den ene mand i det standsede tog bevæger et hvidt signallys vandret – tegnet for »behøver hjælp«.

I 1-mandsbetjente tog er nødhjælpssignalet uden på toget mandens stedfortræder.

Fra begge tog kan elektroførerne tale sammen over togradioen, hvorved føreren i toget bagved kan få at vide hvilken slags uheld, der har ramt kollegaen. Dette skulle udelukke risiko for, at f.eks. en elektrisk fejl »springer over« fra det standsede tog til det efterfølgende ved sammenkoblingen. I øvrigt har teknikerne med henblik på lignende situationer sørget for midler til at isolere de elektriske forbindelser.

Togradioen er led i et kommunikationsnet, der omfatter førerhus-til-førerhus telefon samt højttalere i alle kupeer, så føreren altid kan henvende sig til samtlige rejsende i toget.

Bærefrekvensanlæg – fungerer ved hjælp af de strømførende skinner – findes også. Anlægget er førerens »varme ledning« til trafiklederen og kan bruges til samtale, både når toget er i fart, og når det holder stille.

Elektroføreren får altså ikke længere en medhjælp i toget til at dele arbejde og ansvar med. Hans dømmekraft, hans alene, bliver enerådende for togets sikkerhed. Svinger et instrument eller bryder en maskindel sammen, er det hans nærværelse og årvågenhed i højere grad end før, måske, der skal klare situationen. Blot det at holde sig konstant årvågen på posten i den vel-isolerede »celle« af travle, for det meste tavse, instrumenter vil være et af de vigtigste krav. I den elektroniske verden behøves færre mennesker end i »dampverdenen«, til gengæld skærpes visse krav til de nøglefolk, der bliver tilbage ved kontrolbordene. ÅRVÅGENHEDS-knappen »siger« næsten alt om den sag – den har lige vigtigt bud til elektroføreren og til trafiklederen . . .

Studiekredse skal drøfte demokrati på arbejdspladsen

Den anden fase af LO's kampagne om Demokrati på Arbejdspladsen indledes til efteråret. I samarbejde med AOF vil der over hele landet blive afholdt studiekredse, hvor alle problemer omkring dette store idékompleks vil blive gjort til genstand for gennemgribende drøftelser.

Efter at LO's kongres havde tilsluttet sig de synspunkter, som betænkningen indeholdt, gik LO i gang med at planlægge hele kampagnens forløb. Man arbejdede med tre etaper – en slags »tre-trins-raket« – frem mod det endelige mål: En aftale med Dansk Arbejdsgiverforening.

Den første etape var den foredragsvirksomhed om baggrunden for tankerne om Demokrati på Arbejdspladsen, som indledtes i februar. Denne kampagne er nu afsluttet, og der har været afholdt 81 møder over hele landet. 6.110 tillidsrepræsentanter har deltaget i møderne, og det er i gennemsnit 75 pr. møde.

Oplæg til debat

– Er LO tilfreds med den første del af kampagnen?

– Vi er meget tilfredse med det forløb, kampagnen har fået og med den interesse, som tankerne om Demokrati på Arbejdspladsen er blevet modtaget på de mange møder. Der har været en livlig diskussion, og der er rejst en lang række spørgsmål, siger LO's formand, Thomas Nielsen.

Betænkningen er jo netop ment som et oplæg til debat. Og denne er godt igang. Nu håber vi blot på, at den følgende del af kampagnen vil få en lige så god modtagelse blandt vore medlemmer, som den første del allerede har fået. Vi regner med, at »raketens andet trin« bliver fulgt op over hele landet, og at man i fællesorganisationer og fagforeninger allerede nu går i gang med at planlægge studiekredsmøderne.

Grundmateriale forberedes

– I LO har det grundlæggende arbejde allerede været under forberedelse længe. En række sagkyndige har arbejdet med at udforme det undervisningsmateriale, som studiekredsene skal arbejde efter i den kommende vinter, fortæller Thomas Nielsen.

Dette materiale vil blive præsenteret for de interesserede faglige tillidsmænd og studiekredsledere ved en serie møder,

som i løbet af eftersommeren skal holdes i de forskellige landsdele.

Herudover er det tanken yderligere at lade afholde en serie landsdelsmøder for studiekredslederne. Møderne skal iværksættes, når studiekredsarbejdet er kommet igang, og det er meningen, at man ved disse kan få drøftet nogle af de problemer igennem, som har meldt sig i studiekredsens arbejde. Samtidig får studiekredslederne hermed mulighed for at udveksle erfaringer indbyrdes og med de faglige tillidsrepræsentanter.

Vi håber også dermed at have sikret forbindelse tilbage til LO, således at vi får mulighed for til på centralt hold at drage nytte af de erfaringer, som studiekredsene forhåbentlig når frem til gennem deres arbejde.

Vanskeligheder skal overvindes

– Hvori består det sidste trin af »raketten«?

– Det tredje trin er indførelse af en aftale mellem LO og Dansk Arbejdsgiverforening om Demokrati på Arbejdspladsen. Dette skulle vi forhåbentlig kunne »affyre« i 1970. Til den tid udløber den nuværende samarbejdsudvalgsaftale. Denne ønsker vi opsagt og erstattet med en ny, som er baseret på de tanker, der ligger bag LO's betænkning.

Inden vi når så langt, er der naturligvis en lang række vanskeligheder, der skal overvindes. Vi skal bl.a. have revideret Hovedaftalen af 1960 – også med henblik på Demokrati på Arbejdspladsen.

Både i dette sidste spørgsmål og i spørgsmålet om begrebet Demokrati på Arbejdspladsen har arbejdsgiverne vist sig yderst vrangvillige. Men det er jo ikke ukendt for os, at man i Vester Voldgade stritter imod udviklingen så længe som muligt.

Arbejdsgiverforeningen har i øvrigt – gennem nogen tid – haft en pjece under udarbejdelse, hvori de vil gøre rede for deres syn på problemerne. Den er ikke kommet endnu. Men vi glæder os naturligvis til at studere den nærmere.

Første aftale underskrevet

– Den første aftale om Demokrati på Arbejdspladsen er underskrevet.

– Ja, vi har nedfældet den første overenskomst om oprettelse af virksomhedsnavn – efter retningslinierne i betænkningen. Den er indgået med Det kooperative Fællesforbund.

På det tidspunkt, hvor betænkningen var en realitet, forhandlede vi om indførelse af en generel Samarbejdsudvalgsaftale mellem Kooperationen og LO. Vi blev da enige om, at det ville være rimeligt at forsøge, om vi kunne lave en aftale allerede på nuværende tidspunkt baseret på det idégrundlag, der er det bærende i betænkningen. Det er lykkedes, og aftalen er godkendt i LO's forretningsudvalg samt på Det kooperative Fællesforbunds kongres.

Vi har store forventninger til denne aftale og føler os overbevist om, at resultaterne af en sådan aftale vil vise sig i løbet af nogle år.

Kræver uddannelse

– Hvordan vil LO imødekomme de uddannelseskrav, Demokrati på Arbejdspladsen stiller?

For at give vore tillidsrepræsentanter større muligheder for at arbejde i virksomhedsnævne, og indtil disse bliver etableret i samarbejdsudvalgene, er der ved et samarbejde med AOF udarbejdet en skitse til en videreuddannelse af tillidsrepræsentanter.

Denne videregående uddannelse har til formål at give disse et større kendskab til de generelle forhold i virksomhederne, erhvervslivet og i samfundet som helhed, idet dette er af grundlæggende betydning for opnåelsen af den målsætning, som er opsat for Demokrati på Arbejdspladsen, og jeg skal understrege, at en sådan videregående uddannelse af vore tillidsrepræsentanter fremover vil have særdeles stor betydning for hele tillidsmandsinstitutionens fortsatte udvikling.

Vort overenskomsts system er i stor udstrækning afhængig af, at vi har gode tillidsrepræsentanter på de enkelte virksomheder. Vi må se i øjnene, at det vil være nødvendigt i årene fremover at ofre betydeligt flere penge, end der ofres for nærværende på vor tillidsmandsuddannelse.

Jeg finder det rimeligt, at vore arbejdsgivere, der på så mange måder nyder godt af vore dygtige tillidsmands indsats, bør være med til at betale for en sådan tillidsmandsuddannelse, og planer herom vil blive forelagt, når vi til eftersommeren for alvor skal til at diskutere, hvilke overenskomstforslag, der bør fremsættes overfor arbejdsgiverne i denne omgang. Men det er jo i øvrigt også en anden historie.

Det er ikke så farligt at køre med toget

Af Chris Parø

Togulykker bliver altid genstand for stor omtale og diskussion. Måske skyldes det, at disse ulykker virker særligt voldsomme, og at de sker under megen dramatik. At der forleden dræbtes seks mennesker ved et bilsammenstød eller at der i juli måned blev dræbt 74 mennesker på vore landeveje, vækker ikke den samme opmærksomhed.

Enhver måde at færdes på har sin risiko, og man kan så spørge om, hvilket transportmiddel, det er farligst at benytte sig af. Der er nok at vælge imellem. Foruden jernbanerne har vi fly, søfartøjer, privatbiler, hyrevogne, motorcykler, knallerter, cykler, sporvogne og busser. Trafik med heste er efterhånden blevet så sjældent, at det glider ud af billedet.

Statistisk Departement har blandt sine mange oversigtstabeller en opgørelse over ulykkestilfælde i tiåret 1955-64. Ved at regne gennemsnittet ud, er der hvert år dræbt 23,8 personer ved jernbaneulykker. Deri er medregnet omkomne personale under det ofte ret farlige arbejde med rangering og lignende, og det er tydeligt hovedparten af disse ulykker.

Luftfarten har i gennemsnit kostet os 8,6 ofre pr. år. Skibsfarten 46,1 dræbte pr. år. Det er dog intet imod de mange ofre på gader og veje, der i samme tiår kan opgøres til 734,4 personer årligt.

Landeveje og gader er så tydeligt de farligste steder at opholde sig, men der er stor forskel på graden af farlighed, alt efter hvilke veje, det drejer sig om. Udregnet efter trafikuheld og ulykker pr. 100 kilometer vej er hovedveje i hovedstadsområdet langt de farligste at færdes på, ca. fire gange så risikable som almindelige landeveje. Det er i det hele taget langt farligere at færdes i byerne end på landet, for sker der end en del ulykker på vore hovedveje, falder uheldene til en tredjedel på almindelige landeveje og til næsten ingenting på rene biveje.

Det er tydeligt, at man helst skal opholde sig på landet, om man under transport skal undgå, at blive offer for en ulykke, men hvilket transportmiddel skal man benytte? Det er hævet over enhver tvivl, at i forhold til det antal kilometer de forskellige transportmidler bevæger sig, er flyvemaskinen den mindst risikable at rejse med. Derefter følger søgående fartøjer og jernbanetogene. Ingen af disse transportmidler er særlige risi-

kable, men de har det tilfælles, at de ulykker, der trods alt med mellemrum forekommer, i reglen er store og omfattende.

Det kan være svært at finde ud af, hvilke af landevejens og gadernes transportmidler, der er mest risikable. En opgørelse fra 1964 viser, at der fandtes 10.430 dræbte og tilskadekomne bilister, derefter fulgte cyklisterne med 3962 tilskadekomne, fodgængerne med 3810, motorcyklister med 3341, knallertkørere med 3201, og passagerere i sporvogne og busser med 124.

At køre med sporvogn eller bus synes ikke at være så forfærdeligt meget farligere end at køre med tog, men ud over dette giver tallene nok en anelse af ulykkernes omfang, men viser dog ikke helt tingene i det rigtige forhold.

Den mest objektive måde at bedømme de forskellige færdselsmidler på må være at se ulykkernes antal i forhold til de tilbagelagte kilometer. Dette lader sig gøre som nævnt med offentlige transportmidler som fly, jernbaner og skibsfart, men er noget sværere at bedømme med hensyn til private motorkøretøjer og helt umuligt at afgøre med hensyn til cyklister og fodgængere.

Vejdirektoratet har foretaget beregninger, der uden tvivl giver et ganske godt billede af de samlede kørselskilo-

meter for hver enkelt kategori. Ud fra dette har Statistisk Departement beregnet, at motorcykler havde 4,9 uheld med personskaade pr. million kørte kilometer. Efter dette skulle motorcyklen være langt det farligste trafikmiddel. Derefter kom knallerterne med 1,7 uheld med personskaade pr. million kilometer. Endelig fulgte bilen med 1,1.

Denne beregning, der synes objektiv, gør motorcyklen til vort mest risikable transportmiddel. Opgørelsen over dræbte og tilskadekomne viser imidlertid flere tilskadekomne og dræbte indenfor grupperne fodgængere og cyklister end antallet af dræbte og tilskadekomne motorcyklister, og da vi jo alle med ganske korte mellemrum er fodgængere, og då cyklisterne antal stadig er meget stort, kunne man have en vis grund til at spørge om cyklisten er den mest udsatte i trafikken, og at fodgængerer følger lige efter.

Tilgængelige statistiske beregninger synes således at godtgøre, at man helst skal holde sig fra byerne og på rejser helst benytte sig af offentlige transportmidler som tog og busser, om man vil mindske risikoen for at komme til skade eller miste livet. I praksis tager vi vel ikke sådanne hensyn, livet er ikke uden risiko, men det kan være interessant at vide, hvor den er størst.



... Og flyets luftkaptajn er Oleg Dostojewski, der i fjor blev kredsmester i falmskærmsudspring ...

(Citat fra »Krokodil«, Moskva)

Jernbanemuseets virksomhed 1967-68

Siden Jernbanemuseet sidste år udsendte sin årsberetning, er der i det ydre ikke sket nogen større forandring.

Det store materiel bestående af 6 lokomotiver og 7 vogne m.m., der i mange år har haft en kun tålelig tilværelse i den gamle remise på Østerport station, er nu anbragt i den langt bedre remise i Odense. Hertil er endvidere fra Jylland yderligere overflyttet loko P 931 og loko G 78 samt personvognene CF 10173 og CM 11868.

Her i Odense har de forskellige køretøjer i årets løb gennemgået et tiltrængt eftersyn og delvis oppudsning, i det væsentlige udført af den derværende i arbejdet stærkt interesserede lokomotivmester og hans folk, der har afset adskillige timer af deres fritid herpå.

Mange mere eller mindre lokale foreninger og klubber samt turister har aflagt besøg i remisen og har dér fået en kyndig og interessant vejledning.

Men i løbet af nogle måneder sker der i Odense den forandring, at lokomotiverne H 40 og L 2 samt en BK-vogn atter bliver transporteret til Sjælland, idet det er tanken at anbringe dette materiel i den nye bygning for Teknisk Museum, der regnes åbnet i Helsingør til foråret, netop 100 år efter dette omtalte til overflytning bestemte jernbanemateriels bygning og levering til de jydsk-fynske statsbaner.

Også her på denne nye plads må det antages, at dette materiel kan vække interesse for jernbanen, så meget mere som disse gamle køretøjer tænkes suppleret med billeder, modeller og andet af statsbanernes mere moderne aktiviteter.

Også i samlingerne i Sølvgade i København har museet efter evne forøget og ændret det udstillede materiale. Besøgstallet har vist en beskedent forøgelse, eftersom der i år har været 880 besøgende. Det kan derfor virke noget nedtrykkende og beskæmmende at bemærke, at det norske jernbanemuseum i provinsbyen Hamar i sin just nu udsendte årsberetning kan anføre et besøgstal i den tilsvarende periode på næsten 13 000 gæster.

Man må efter dette eksempel kunne antage, at man også i Danmark kunne trække adskilligt flere interesserede til, hvis man havde mulighed for at opbygge et virkeligt jernbanemuseum.

Også i år har museet modtaget mange gaver af forskellig art fra velyndere og interesserede i jernbanens forhold. Ting og genstande for hvilke man herved bringer givnerne en hjertelig tak. Disse og andre i årenes løb modtagne mangeartede genstande er det en glæde at studere og betragte for den, som forstår at se. De gamle slidte ting har historie at fortælle. Her er gammelt værktøj, som er blankslidt af arbejdsvante hænder, der forlængst er lagt til hvile. Her kan findes apparater, som er opfundet af kløgtige hjerner, og som måske har vakt håb om guld og ære, der desværre ikke altid blev indfriet. Her findes arbejdsredskaber og lignende, som engang var fuldt tilfredsstillende, men som i dag får den beskuende til at trække på smilebåndet. Her er billeder af svundne begivenheder inden for jernbanens område og portrætter af forlængst afgangede arbejdsfæller; billeder som kan vække minder i erindringen hos

de gamle og undren hos de unge. Også billeder og modeller af færger og skibe fra statsbanernes mange overfarer har deres publikum.

Særlig i disse år, hvor jernbanen og dens struktur og arbejdsmetoder skifter karakter, er det af betydning, at alt sådant af karakteristiske gamle sager i træ, metal eller papir bliver gemt og opbevaret til senere generationer til information om tidligere tiders jernbaneliv; det er bl.a. en af de væsentligste opgaver for vort jernbanemuseum.

Af sådanne nye tilkomne ting i museet kan eksempelvis nævnes følgende:

Som gave fra generaldirektoratet er modtaget:

vogn FE 12140, tidligere motorbivogn FE 4930, fra år 1929, modeller i størrelse 1 : 10 af S-togsvogne AS 7001 og Fs 7101 samt af D/E loko Mz 1401, model i størrelse 1 : 45 af M/F Najaden.

Fra centralværkstedet i København: forskelligt tovværk fra redningsvogne.

Fra maskinafdelingens tegnestue, generaldirektoratet: en stangpasser.

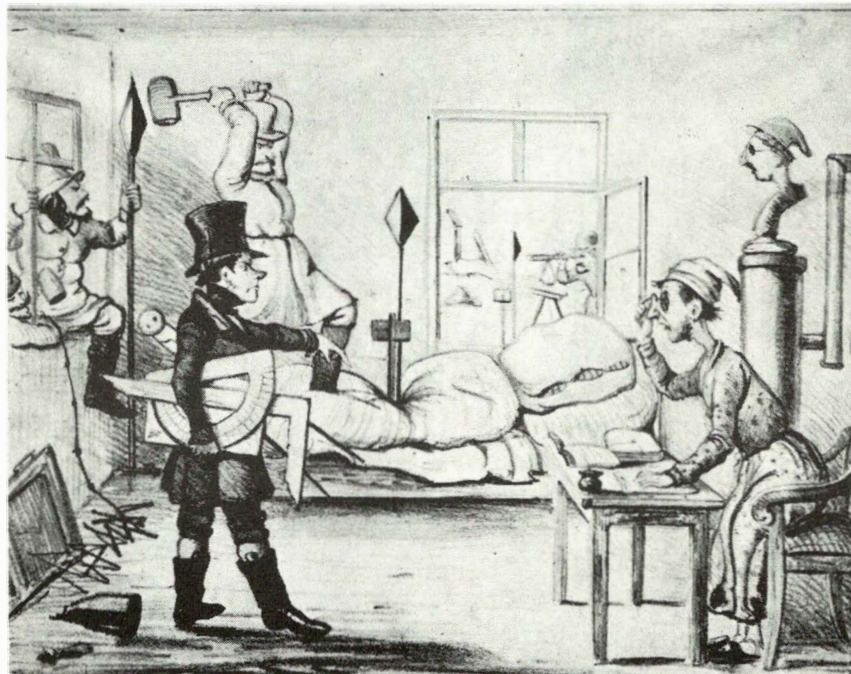
Fra søfartsvæsenet: inventar fra færgerestauranter, skibsjournaler, manometerplade, forskellige flag m.m.

Fra 2. distrikts inventarkontor er som så ofte før indgået forskellige lygter, skilte m.v.

Fra postmuseet: diverse postekspeditionsskilte.

Fru trafikchef N. C. Johnsen har i overensstemmelse med sin mands derom udtalte ønske overdraget Jernbanemuseet hans komplette gallauniform samt en del portrætter og fotografier, som trafikchefen har efterladt sig. Endvidere et gammelt indrammet stik af en postbåd København-Malmø.

*Her skal banen gå!
Karikaturbillede fra 1840'erne.*



Og som det i Vingehjulet i januar 1968 er meddelt, har afdelingsingeniør James Steffensen, 1. distrikts signaltjeneste, skænket den største del af den af ham gennem mange år ved stort arbejde og bekostning erhvervede samling af modeller af lokomotiver og vogne i størrelse 1 : 45. Herved er museets modelsamling sikkert blevet en af de største og mest alsidige i landet. I alt er museet nu efter den sidste forøgelse i besiddelse af 79 stk. af denne art modelkøretøjer.

Musets gamle medarbejder og velynder, pens. stationsforstander H. G. Hansen, har i årets løb atter overladt museet flere kasser fulde af hans samling af tryksager, billeder, plakater m.m. vedrørende jernbanens historie; også en betydningsfuld tilvækst til museet.

Pens. togfører Melohn har skænket uniformsgenstande m.m.

Fra overtrafikassistent R. Jensens dødsbo er indgået en jubilæumsgave, et sølvbæger med inskription.

Fra lokomotivmester Andreasen, Odense, uniformshuer og andre genstande.

Fra stationsforstander Haugsted, København H, billeder fra Københavns Hovedbanegård.

Fra Helsingør Jernbane Klub: 12 lysbilleder.

Fra overbaneingeniør Due: 2 indrammede fotos fra Storstrømsbroens opbygning.

Og endelig er fanesamlingen forøget med en fane fra Århus-Hammel Jernbane.

Museet har som sædvanlig udlånt materiale til statsbanernes udstillinger hjemme og ude. I år har der været udsendt modeller til Rotterdam og til Teknisk Museum i Helsingør samt til udstillingen på Bellahøj i anledning af Københavns 800 års jubilæum.

Endvidere er der til pressen og andre interesserede udlånt billeder og bøger med teknisk og jernbanehistorisk indhold.

Fjernsyn og radio har foretaget et par optagelser på museets område, som imidlertid på grund af indtrufne omstændigheder ikke blev udsendt.

Det er meningen, at vi alle skal have et personnummer, og at der skal oprettes et Centralt Person-Register. Hvad er nu det for noget? Er det den berømte grosserer Nielsen med de blå briller og det falske skæg, De ved ham fra efterretningstvæsenet, der igen er på spil? Nej, så spændende er det ikke. Formålet er at få oprettet et centralt folkeregister, der skal drives ved siden af de nuværende folkeregistre. I stedet for, at oplysningerne om os skal stå på kartotekskort, er det nu meningen, at de i dette centrale register skal overføres til magnetbånd. Hvordan dette sker, er i denne forbindelse lige meget.

Fordelen ved et centralt folkeregister er, at det vil blive lettere at føre alle de statslige og kommunale kartoteker, hvor vi i forvejen er skrevet op, når der er et centralt folkeregister at trække på, og når dette centrale register altid er ført op til dato. Nye oplysninger kommer hele tiden til på grund af fødsel, dødsfald, giftermål, adresseændring med videre.

I øjeblikket er vi skrevet op mange steder: folkeregister, lægdsrulle, ATP, valglisten, sygekasse med videre. I disse kartoteker eller registre, hvad man nu vil kalde dem, har vi mange steder fået et nummer for at sikre en entydig identifikation. Nummeret er blot forskelligt i de forskellige registre. Det er derfor nu hensigten at indføre et personnummer, så vi får samme nummer i lægdsrulle, i sygekassen, i ATP og alle de andre steder. Dette må siges at være en forenkling.

Større besøg af foreninger har også fundet sted, ligesom der også har været ændrede åbningstider bl.a. i anledning af den københavnske rundskuedag.

I omladehallen i Fredericia har museet nu fået anbragt følgende vognmateriel: FE 12140, FF 12250, F 56, Iv 20308, EF 2689, Qrl 36307 samt sneplov nr. 8.

Museets bestand af rullende materiel består i øjeblikket af 19 lokomotiver og 17 vogne samt en sneplov. Disse køretøjer er for tiden hensat på 12 forskellige steder – et bevis på, at der hårdt tiltrænges et mere samlet opstillingsområde til gavn for interesserede i historien om udviklingen af statsbanernes materiel. Man må imidlertid væbne sig med

Hvis vi i øjeblikket flytter, er der en himlens hærskere af steder, man skal huske at henvende sig. På langt sigt må det være muligt at nå dertil, at man kun skal melde flytning ét sted: på det lokale folkeregister. Derfra underrettes det centrale personregister, der så igen vil lade adresseændringen gå videre til ATP, sygekasse, lægdsrulle med videre.

Personnummeret bliver på 10 cifre, og det bliver et tal, vi må lære udenad, for vi vil blive spurgt om det hver gang, vi henvender os til en myndighed. Det bliver nu ikke så svært, for de første 6 cifre er fødselsdagen. Er man født den 19. januar 1934, er cifrene: 190134. De næste 3 cifre er et løbenummer for at adskille de personer, som er født samme dag, endelig bliver det sidste ciffer et kontrolnummer, hvis opgave er at afsløre fejl ved anvendelse af personnummeret.

Lignende personnummersystemer som det danske er udviklet i Norge og i Sverige. I England har man derimod intet personnummer, og der er heller ikke planer om at indføre et sådant. Er der da risiko for misbrug? Det bliver folketingets opgave at sikre borgerne herimod. I det forslag til lov om folkeregistrering, som *Hans Hækkerup* fremsatte i november sidste år, foreslås det da også, at der nedsættes et personregisterråd, der skal være rådgivende i spørgsmål vedrørende udnyttelsen af folkeregistrene og Det Centrale Personregister.

Mogens Bille.

tålmodighed og med Charles Dickens Mr. Micawber håbe og ønske »at noget vil vise sig«.

Museets mangeårige og udmærkede medhjælper pens. togfører Melohn har ønsket at trække sig tilbage. I hans sted er indtrådt pens. håndværker Vilh. Jørgensen, centralværkstedet, København.

Og til slut skal meddeles, at de bevægelige lokomotivmodeller, der er anbragt på stationerne København H, Vanløse, Østerport, Hellerup, Langå og Århus H, i årets løb ved indkast af 10-ører har indbragt 11 644 kroner, hvoraf omtrent halvdelen er medgået til vedligeholdelse og reparationer.

E. L. Parbøl.

Spørgsmål:

Da der tilsyneladende hersker nogen tvivl om, hvornår togene skal føres på fribaneordre, og da det kan være vanskeligt at sammenfatte bestemmelserne herom i SR, SR bilag 2 og SIR, ønsker undertegnede oplyst, hvornår fribaneordren kommer til anvendelse.

Lkf.

Svar:

Fribaneordren (formular S 1) kommer til anvendelse i følgende tilfælde:

1. *Fjernstyrede strækninger.*
Aldrig.
2. *Øvrige strækninger.*
 - 2.1. *Plan- og særtog på enkeltsporet bane.*
Når den regelmæssige drift er aflyst.
 - 2.2. *Plan- og særtog på dobbeltsporet bane.*
Når toget på grund af spærring af det ene spor befarer venstre spor; fribaneordre anvendes dog ikke, hvis kørslen ad venstre spor foregår for signal.
 - 2.3. *Hjælpetog på enkeltsporet bane.*
Altid, medmindre hjælpetoget afsendes uanmeldt.

2.4. *Hjælpetog på dobbeltsporet bane.*

Når hjælpetoget befarer venstre spor; fribaneordre anvendes dog ikke, hvis kørslen ad venstre spor foregår for signal.

2.5. *Arbejdstog på såvel enkeltsporet som dobbeltsporet bane.*
Altid.

2.6. *Ved rangering ud over rangergrænsemærket.*

Altid, medmindre det drejer sig om et afgående tog, som har fået anden skriftlig tilladelse til at rangere ud over rangergrænsemærket.



Status pr. 31. december 1967

AKTIVER		Kr. Ø.	Kr. Ø.
<i>Stats- og kommuneobligationer:</i>			
Pålydende kr. 1.041.500,00 bogført til	815.510,00		
<i>Kreditforeningsobligationer:</i>			
Pålydende kr. 9.362.400,00 bogført til	6.647.998,00		
			7.463.508,00
Pålydende kr. 10.403.900,00 i alt. (Børsværdi pr. 31/12 1967: kr. 6.426.319,50).			
Ejendomsaktieselskabet Semen, aktier (nom. værdi)			200.000,00
Værdipapirerne henligger i Arbejdernes Landsbank's hovedsæde under åbent depot nr. 284. (Værdipapirerne er forsynet med båndlæggelses-påtegning, hvorefter de gælder som dækning for hjælpe-kassens forsikringsfonds i henhold til lov om tilsyn med begravelseskasser og ligbrændingsforeninger).			
Indestående i Arbejdernes Landsbank, bankbog nr. 17048	191.972,11		
Indestående i Postgirokontoret, postkonto nr. 324	2.797,35		
Bankbeholdning (checkkonto)	9.403,37		
			204.172,83
			7.867.680,83

PASSIVER		Kr. Ø.	Kr. Ø.
<i>Den fornødne formue (præmiereserve):</i>			
Saldo fra forrige år	4.247.378,00		
÷ Overført til vindings- og tabskonto	102.137,00		
			4.145.241,00
<i>Reservefond (sikkerhedsfond):</i>			
Saldo fra forrige år	301.920,00		
Henlagt af årets overskud	44.043,00		
			345.963,00
<i>§ 19-20 fond:</i>			
Saldo fra forrige år	2.713.634,87		
÷ Overført til vindings- og tabskonto	207.220,00		
			2.506.414,87
Henlagt af årets overskud	870.061,96		
			3.376.476,83
			kr. 7.867.680,83

København, den 14. juni 1968.

I styrelsen:		
Egon Rasmussen	Erik Svendsen	E. Greve Petersen
formand	næstformand	
Hans Jensen	Helge Hansen	T. Meldgård
		forretningsfører

Vi har revideret regnskabet og fundet det rigtigt i henhold til de os forelagte bøger og andre bevisligheder.

Vi har overbeviset os om, at aktiverne kr. 7.867.680,83 rigtigt forefandtes.

København, den 10. juni 1968.

Ejvind Madsen	O. H. Jensen
----------------------	---------------------

Foranstående regnskab, som vi har revideret, er i overensstemmelse med hjælpe-kassens bøger og bilag.

Vi har kontrolleret tilstedeværelsen af obligations-, bank- og girobeholdningen.

København, den 6. juni 1968.

Revisions- og Forvaltnings-Institutet, Aktieselskab	
Victor Rasmussen	E. Lundgren
statsaut. revisor	statsaut. revisor

Vejlekassens regnskab for året 1967

Vindings- og tabskonto for året 1967

INDTÆGTER	Kr. Ø.
Medlemsbidrag	668.014,00
Renter af obligationsbeholdning m.v.	504.412,85
Kursvinding ved udtrækning af obligationer	29.830,00
Overført fra § 19-20 fonden til dækning af tillæg til grundsum, som udbetales ved dødsfald	207.220,00
Overført fra den fornødne formue (præmiereserve) ifølge aktuarberegning	102.137,00
	kr. 1.511.613,85
UDGIFTER	Kr. Ø.
Dødsfaldsudbetalinger ifølge vedtægternes § 6 303 dødsfald til grundtakst = kr. 277.145,00 plus overførsel fra § 19-20 kr. 207.220,00.	484.365,00
	Kr. Ø.
Depotafgift	4.833,45
Kurtage ved køb af værdipapirer	833,33
	5.666,78
<i>Honorarer o.l.:</i>	
Aktuaren	5.902,00
Revisorerne	4.902,00
Revisions- og Forvaltnings-Institutet Aktieselskab	4.000,00
Styrelsen	40.909,00
Budgang	180,00
Inkassoprovision til DSB m.fl.	9.248,70
Indtegningshonorarer	4.980,00
	70.121,70
Repræsentantskabs- og andre møder	18.690,14
Porto	1.006,11
Tryksager	2.808,25
Telefon	1.285,79
Diverse	3.420,12
	8.520,27
Årets overskud kr. 924.249,96, der er anvendt således:	
Henlagt til § 19-20 fonden	870.061,96
Henlagt til reservefond ifølge aktuarberegning	44.043,00
Nedskrivning af obligationskurser	10.145,00
	924.249,96
	kr. 1.511.613,85

PERSONALIA

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

G. A. Rasmussen,
lokomotivfører, Kbhvn. Gb.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

O. Christoffersen,
lokomotivfører, Kbhvn. Gb.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

W. L. V. Andersen,
lokomotivfører, Kbhvn. Gb.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

H. C. Fischer,
lokomotivfører, Kbhvn. Gb.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

J. A. Sindahl,
lokomotivfører, Kbhvn. Gb.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

A. J. Mortensen,
lokomotivfører, Århus H.

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

J. P. Bøyesen,
lokomotivfører, Hgl. mdt.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

V. N. Tribler,
lokomotivfører, Korsør.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

H. C. F. Wolfram,
lokomotivfører, Gb.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

K. B. Rasmussen,
lokomotivfører, Ng.

Byttelejlighed

København-Vejle (evt. trekantbytning)

Haves i København: Lun 3½ værelses, 98 m², i velholdt ejendom ved søerne. Leje ca. 200 kr., indskud ca. 3 mdr.s leje. Kun for ægtepar med barn mellem 12 og 18 år.

Sommerferie – Italienske Riviera

DSB-tjenestemænd kan deltage i DSB's 10-dages selskabsrejse til Finale Ligure (italienske riviera) mod betaling af kun 220 kr. (dog 300 kr. for rejser indtil 19. august).

Prisen inkluderer hotelophold i dobbeltværelse med helpension incl. betjening fra 2. dags frokost til 9. dags frokost samt rejselederassistance.

Ikke inkluderet er drikkevarer, udflugter, personlige udgifter og befordring til og fra Finale (fribefordring forudsættes).

Nærmere oplysning og indtegning hos nærmeste DSB rejsebureau.

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○
Ønskes i Vejle eller omegn: Tilsvarende lejlighed, helst med varme, eller andet.

Henvendelse: Politibetjent Vagn Rose, Vejle politistation, tlf. (05) 82 17 44.

Tak

Hjertelig tak for udvist opmærksomhed ved mit jubilæum.

H. C. W. Sørensen,
lokomotivfører, Kbhvn. Gb.

DSB regnskab

Driftsindtægterne er i forhold til forrige finansår steget med 33,0 mill. kr. til 913,1 mill. kr. Stigningen fordeler sig således:

Personbefordring 25,0 mill. kr.
godsbefordring 4,2 mill. kr. og
andre indtægter 3,8 mill. kr.

Driftsomkostningerne, 1.052,4 mill. kr., viser i forhold til forrige år en stigning på 43,3 mill. kr. Heraf falder 30,2 mill. kr. på lønkonti, hvor lønreguleringer pr.

Statsbanernes driftsindtægter og driftsomkostninger m.v. i tidsrummet april-marts 1967/68 og en sammenligning med det tilsvarende tidsrum i 1966/67:

Beløbene er angivet i tus. kr.	April – marts		Afvigelser
	1967/68	1966/67	
Driftsindtægter	913.137	880.078	33.059
Driftsomkostninger	1.052.453	1.009.157	43.296
Driftsoverskud	÷ 139.316	÷ 129.079	÷ 10.237
Afskrivning	62.977	57.821	5.156
Forrentning	124.122	116.349	7.773
Regnskabsmæssigt underskud	326.415	303.249	23.166

LANTERNEN

Er du medlem af »Lanternen« så se her

Lørdag den 31. august afholder »Lanternen« sin årlige sommerfest i Elverhøj, og prisen for deltagelse er som priserne i Elverhøj garanterede før momspriser. Festen foregår i en sal sammen med den lokale befolkning, så der bliver lejlighed til at svinge både vor egne, samt de lokale elverpiger. Musikken bliver for de unge på 40, så der rigtig kan blive sus i skørterne.

Der serveres det kolde bord med to øl og to snaps og bagefter kaffe og likør. Øl og vin og spiritus bliver solgt til en enhedspris af kr. 3,48 dog undtaget cognac og grand marnier, der koster kr. 5,25.

Nærmere om turen ved opslag på depoterne.

Bestyrelsen efter sidste generalforsamling ser således ud:

Formand lkf. E. J. Svensson, Gb. mdt.
Næstformand lkf. J. Thomsen, Gb. mdt.
Kasserer lkf. M. Frandsen, Hgl. mdt.

Tlf. BE 10216.

Sekretær lkmh. J. Hansen, Av.

Bestyrelsesmedlem lkf. E. W. Olsson,
Gb. mdt.

Bestyrelsen.

1. april og 1. oktober 1967 har medført stigning, medens der har været en mindredrift som følge af en fortsat nedgang i personalestyrken i takt med den igangværende rationalisering.

Det egentlige driftsresultat udviser herefter et underskud på 139,3 mill. kr.

Det bemærkes, at der til toldvæsenet er betalt 5,7 mill. kr. i merværdiafgift.

Forrentning og afskrivning steg med 12,9 mill. kr. til 187,1 mill. kr., og statens tilskud har således været 326,4 mill. kr. mod 303,2 mill. kr. i forrige finansår.

DAMERNES DAG

20

Disse dejlige dufte

Der findes som bekendt ikke meget nyt under solen. Man må klare sig med at variere de ting, der allerede er givet. Således også med parfumen, der nu eksisterer i utallige former. Den fås i fast konsistens (Youth Dew fra Estée Lauder), som creme (f.eks. Emotion fra Helena Rubinstein) samt som dyr og dejlig body lotion at bruge fra top til tå (fra Guerlain). I forvejen havde vi eau de toilette, eau de parfum, parfum de

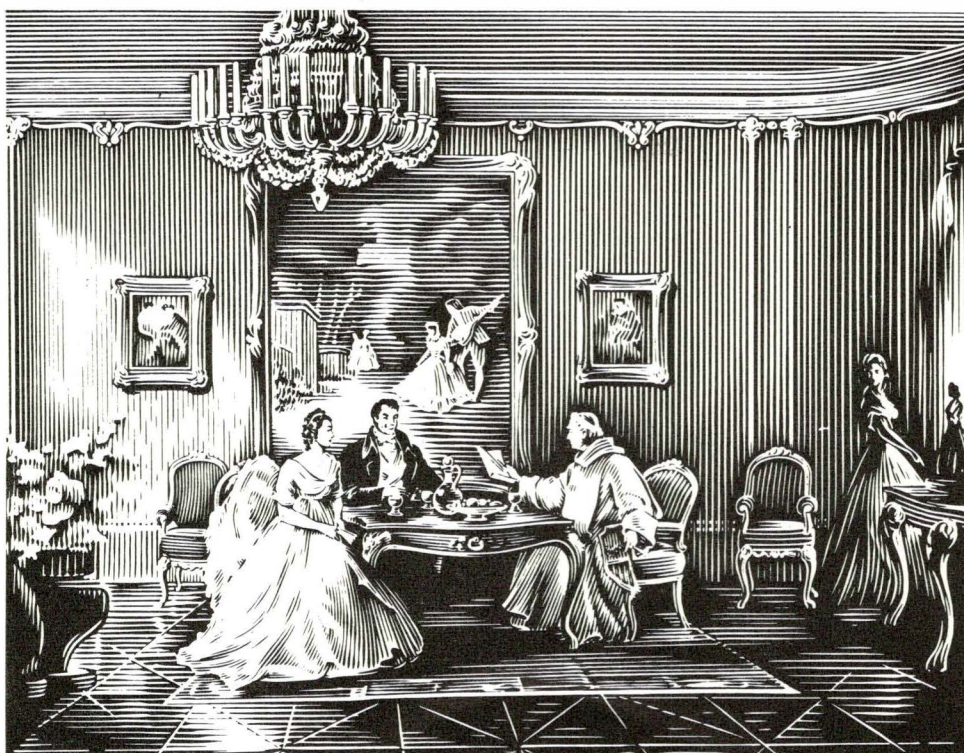
1792. Bankier'en grundlagde senere en storproduktion af vidundervandet. Det fik i navn ejendommens registreringsnummer: 4711. Blandt de mere prominente forbrugere var Napoleon, der brugte eau de colognen mod forfrysninger i fødderne under marchen mod Rusland i 1812. Også Goethe lærte at sætte pris på dette duft-vand og bragte det altid med sig på sine rejser. Men i dag er kvinderne vist i overtal som forbrugere.

I samme forbindelse er det ganske pudsigt at vide, at de amerikanske mænd

og den er i skatteklasse B, og meget festlig!

Et enkelt badetip

Grunden til børns vandskræk – vi taler om det store hav – lægges tit af de kærlige forældre. De bærer barnet ud på armen og når de har nået første revle eller deromkring, dypper de det i det kolde vand. Når barnet så stikker i et hyl, siger de, at det er da ikke noget at græde over, og så er der ligesom ikke



Stik af situationen med karteusermunken, der overrækker sin bryllupsgave – opskriften på vidundervandet – til den nygifte bankier Wilhelm Mühlens og fru Catharina i 1792. Dermed sikrede han det unge par en tilværelse uden økonomiske bekymringer.

toilette o.s.v. o.s.v. Den mindst koncentrerede form er eau de colognen, kølner-vandet, der også er den mest flygtige.

Apropos eau de colognen stammer opskriften på en af de ældste – nemlig 4711 – fra en karteusermunk, der længe havde eksperimenteret med olier fra citron, lavendler og bergamot (en norditaliensk pære) opløst i alkohol. Han havde som munk ikke mulighed for at udnytte dette aqua mirabilis økonomisk og skænkede opskriften til en ung bankier ved dennes bryllup i Köln anno

bruger halvt så mange dollars på toilet- og kosmetikvarer som kvinder. Det er imponerende. For de har da ikke engang halvt så mange områder at fordele produkterne på. Der må blive brugt en del hårvand og barbersprit derovre.

Men smagen er god nok

Har De prøvet at lette kapselen på en ølflaske, hælde op og konstatere, at indholdet har samme farve som *vin rose*? Så har De fået fat i Røde Erik fra Ceres

rigtig kontakt længere mellem barn og forældre i *det* spørgsmål.

Langt bedre er det at tage barnet ved hånden og bevæge sig stille langt ude som barnets af bølgerne så langt ude som barnets mod nu tillader det. Og vil man være særlig opmærksom mod barnet tager man dets badedragt af, inden man går i vandet. For intet er så ækelt som fornemmelsen af koldt vådt tøj på kroppen. Eller den forkølelse der nemt kan følge efter, fordi badedragten er længe om at tørre ind til sidste tråd.