

A blue-toned photograph of railway tracks receding into the distance. The tracks are the central focus, with a large number '1' in the upper right corner.

1

DANSK  
LOKOMOTIV  
TIDENDE





# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. JANUAR 1969 — 69. ÅRGANG

## 1

Indhold:

Ved årsskiftet .....	2
CO I repræsentantskabsmøde .....	3
Når trafikitis går til angreb på storbyerne .....	4
Stillingsbeskrivelse .....	6
Det haster med dybtgående reformer	7
Olie i mange lande .....	8
Direkte tog mellem Turin og Stalingrad .....	9
Vatikanet .....	10
Veletableret = højreorienteret ....	12
Damphestens mænd .....	13
Historien om T-banemateriellet .....	14
Nytårshilsen fra landsoplysningsudvalget .....	15
Selvangivelsen .....	17
Personalía .....	18
Damernes Dag .....	20

Redaktører:

E. Greve Petersen  
(ansvarshavende)  
K. B. Knudsen.

Redaktion og ekspedition:  
Hellerupvej 44, Hellerup.  
Telefon Hell. (01 43) 7269.  
Kontortid 9-16.  
Lørdag lukket.

Frederiksberg Bogtrykkeri  
Howitzvej 49.

1968 var et overordentligt interessant år på to områder, nemlig bestræbelserne for at gennemføre forslagene til en ny tjenestemandsløvgivning og forslaget til ændring af statsbanernes organisationsapparat ved en omfattende strukturrationalisering. Det første lykkedes som bekendt ikke på grund af en borgerlig regerings urimelige og ultimative forslag til ikrafttrædelsesregler; men dertil føjedes en i vide tjenestemandskredse stærkt understreget utilfredshed med den foreslåede stedtillægsordning samt lovforslagene 3. del, omhandlende lønklassificeringen. Som det også fremgår andet steds i dette nummer af vort medlemsblad er tjenestemandskommissionen i fuld gang med at udforme nye forslag, og man er for så vidt klar med forslagene til 1. og 2. del, medens begyndelsen på nytåret også bliver indledningen til arbejdet med at gøre 3. del klar. Rent faktisk var udgangspunktet for tjenestemandskommissionen, at nogle få grupper skulle underkastes en regulering med sigte på bedre lønmæssig placering; men det endte som bekendt i en målsætning, hvorefter hele tjenestemandsløvgivningen skulle tages op til revision. Årsagerne dertil skal ikke gentages, men det kan erkendes, at de forhåbninger, der opstod i tjenestemandskredse efter ændring af kommissioriet ikke fandt genklang på regeringsplan. Efter januar-valget skulle den økonomiske aktivitet afkøles, og derfor måtte en tjenestemandreform ikke koste noget i kroner og øre, i hvert fald så lidt som muligt. Denne kendsgerning ligger næppe anderledes, når vi står overfor at skulle tage stilling til de reviderede forslag, og godkendes lovforslagene uden radikale ændringer, må regeringen være organisationslederne megen tak skyldig. Mere smertefrit er det gået med udarbejdelse af statsbanernes forslag til strukturrationalisering. Det ligger færdigt på folketingets bord. Dettets godkendelse og vedtagelse af en ny styrelseslov afventes, inden der kan skrives til fuldbyrdelse af værket. Såvel dette som tjenestemandsløvgivningen har de betydeligste virkninger for vore løn- og arbejdsvilkår. Sammen med den almindelige tekniske udvikling vil strukturrationaliseringen få stor indflydelse på lokomotivmændenes arbejdsområde. De af os, som har mindelserne fra damplokomotivets epoke, ser en voldsom udvikling til det nuværende. 1969 er indledningen til en endnu stærkere løbende udvikling på vort arbejdsområde. Og denne udvikling må vi prøve at leve op til på effektiv måde.

# Centralorganisation I

*Centralorganisation I afholdte ordinært repræsentantskabsmøde i Folkets Hus, Enghavevej 40, Kbhvn. den 10. dec. 1968*

Næstformanden, Aage Nielsen, aflagde beretning i stedet for formanden, Egon Rasmussen, som på grund af sygdom har måttet trække sig tilbage fra dette hverv.

Aage Nielsen kritiserede stærkt statsministeren for hans angreb på dyrtidsreguleringen midt i overenskomstssituationen, hvilket kun kunne tages til indtægt for Dansk Arbejdsgiverforening.

Om tjenstemandsreformen sagde han bl.a., at det måtte erkendes, at det var umuligt at etablere en indplacering, som kunne tilfredsstillе alle. Men det kunne ikke accepteres, at man igen stilledes overfor urimelige og ultimative ikrafttrædelsesregler. En indplacering, der for den enkelte fører til direkte lønnedgang, vil ikke være acceptabelt. Han krævede de største urimeligheder i det tidligere forslag fjernet.

Sammen med beretningen godkendtes følgende resolution af repræsentantskabet:

*Idet repræsentantskabet godkender den om virksomheden aflagte beretning, anerkendes de resultater, der er opnået ved forhandlinger om overenskomsttillæg, idet disse har medvirket til, at tjenstemændene set ud fra en gennemsnitsbetragtning har undgået at få et større lønmæssigt efterslæb i forhold til det private arbejdsmarkeds lønudvikling.*

*Repræsentantskabet anerkender ligeledes de opnåede resultater på det tjenestetidsmæssige område, hvor der er opnået en ligestilling med øvrige lønmodtagere. Den nuværende arbejdstid på gennemsnitlig 7 timer og 5 minutter pr. dag er imidlertid mindre hensigtsmæssig på flere områder, hvorfor denne arbejdstid kun kan anerkendes som et skridt på vejen mod en 40 timers arbejdsuge fordelt på 5 arbejdsdage.*

*Repræsentantskabet ønsker at pege på, at der også under et fremtidigt lønsystem bør være adgang til hyppige forhandlinger vedrørende tjenstemændenes lønforhold, således at lønnen kan ajourholdes med den for øvrige indkomstgrupper konstaterede lønudvikling, og man vil fastholde, at tjenstemandslønningerne også fremover må være undergivet en automatisk dyrtidsregulering.*

*Med hensyn til tjenstemandskommissionen arbejde må vi fortsat beklage, at det ikke lykkedes at gen-*



*nemføre en tilfredsstillende tjenstemandsreform i 1968. Repræsentantskabet ser med forventning mod en snarlig afslutning af kommissionsarbejdet, idet vi tilslutter os en forelæggelse af de rettede forslag til del 1 og del 2 til folketingets behandling, men vi må stadig fastholde, at hele reformlovgivningen må færdigbehandles som en helhed.*

*Vi imødeser, at arbejdet med løn- og indplaceringsreglerne videreføres og forudsætter, at der vil fremkomme et antageligt forslag til del 3, hvori der er taget hensyn til den kritik, der fremkom i forbindelse med afvisning af forårets lovforslag, og at dette ikke følges op af urimelige ikrafttrædelsesbestemmelser.*

*Repræsentantskabet er positivt indstillet overfor rationaliseringsbestrebelseerne indenfor statens virksomheder, men vi må betinge os, at personalet får større medbestemmelsesret, og at rationaliseringen gennemføres i alle led, ligesom personalet sikres en rimelig andel af rationaliseringsgevinsten.*

*Vi understreger interessefællesskabet med alle øvrige lønmodtagerorganisationer i spørgsmålet om at gennemføre en politik, der sikrer en fuld beskæftigelse og dermed tryghed i ansættelsen.*

Til ny formand valgtes Børge Aanæs, Dansk Jernbane Forbund. Forretningsudvalgets medlemmer genvalgtes og konstituerede sig med Bjørn Smith, Dansk Jernbane Forbund, som sekretær og Anton Dalsgaard, Dansk Politiforbund, som regnskabsfører. Til forhandlingsudvalget genvalgtes E. Greve Petersen.



# Når trafikitis går til angreb på storbyerne

*Foredrag af generalplanchef, cand. polit. Kai Lemberg*

Generalplanchefen for det storkøbenhavnske område, cand. polit. Kai Lemberg, holdt sidst i november i Salgs- og Reklameforeningen et foredrag om de ideer, han og hans medarbejdere for tiden sysler med i deres bestræbelser for at gøre Storkøbenhavn til en by, hvor mennesker kan leve uden at kvæles i biler, i smågader, i støj, i alt for færdselsbelagte fortove og i andre former for ufremkommelighed. Foredraget var af ganske usædvanlig interesse, og det blev holdt næsten uden manuskript: her talte en mand, der suverænt beherskede sit emne, og som havde noget nyt på hjerte.

Nærværende blads medarbejder havde for et års tid siden en samtale med daværende konsulent Kai Lemberg. Formålet var at få ham og hans *medkæmper*, civilingeniør Anders Nyvig, til at sige noget om trafikproblemer, moderne byplanlægning osv. Kai Lemberg mente, at man burde vente lidt med et sådant interview, fordi hans arbejds- og myndighedsområde endnu ikke var helt klart aftegnet. Efter foredraget i Salgs- og Reklameforeningen stillede generalplanchefen sine notater til rådighed, med følgende indledende bemærkninger:

– Det fremsendte er *startbanen* til mit causeri. Derefter fortsatte jeg med en omtale af målsætningsanalyse og med eksemplerne på *en fejlagtig filosofi*.

I sin indledning talte hr. Kai Lemberg om »den uhyggelige sygdom *trafikitis*«. Det var den, han i sin bemærkning til nærværende blad kaldte sin *startbane*. Senere blev han luftbåren, trak hjulene ind, anskuede problemerne fra en betragtelig højde og lod, manuskriptløs, sine tilhørere få et panoramisk indtryk af det lille, forjættede landstykke, der hedder København uden uløste trafikale problemer, – plus adskilligt andet.

Vi vil nu citere hr. Kai Lembergs orale løb hen ad *startbanen*:

– Trafikitis er en alvorlig kredsløbslidelse i den moderne by. Sygdommen angriber fortrinsvis større byer over en vis alder, og er angrebet først sat ind, er det meget vanskeligt at standse. Sygdomsbilledet er kendt af alle, men det er først beskrevet systematisk af civilingeniør K. A. Ottesen for ca. 15 år siden. Symptomerne består i stærkt nedsat kredsløb i morgentimer og i sene eftermiddagstimer, i udskillelse af giftige affaldsstoffer og i en general forværring af almentilstanden, som, efter nogen tids forløb også angriber patienten *psykisk*.

Ud fra den betragtning, at det her drejer sig om en art trafikåreforkalkning, er det fra flere sider fægtet, at kredsløbet kunne bringes i orden igen ved

omfattende kirurgiske indgreb, der forøger kredsløbskapaciteten gennem tilvejebringelse af stadig bredere arterier og i konsekvens heraf fjerner de ædle eller uædle organer, som måtte ligge i vejen for sådanne indgreb. Metoden har i tidens løb været forsøgt flere steder, men har hidtil kun ført til sikre resultater i henseende til at fjerne ædle organer, hvorimod den øgede arteriekapacitet i vid udstrækning synes at have virket som katalysator for øget generering af trafikstrømme, hvorved kredsløbsproblemerne vender tilbage på et højere plan.

Andre har peget på, at miseren ved trafikitis først og fremmest ytrer sig i patientens hjerte, og at det derfor ville være hensigtsmæssigt at besørge dette fjernet eller i hvert fald beskåret væsentligt, så man får reduceret den fra dette udstrømmende udpumpning af urimeligt store trafikstrømme. I praksis er sådanne »hjertertransplantationer« dog endnu ikke udført på patienter af den størrelsesorden, der her er tale om.

Endelig har nogle specialister foreslået en total afspærring af hjerteregeionen fra kredsløbet, hvorved enhver form for trafikpropper naturligvis undgås, og feberen forlader patienten.

Kort sagt: de lærde er uenige om trafikproblemernes løsning. Det hænger vel nok i nogen grad sammen med, at vi ikke er så farlig lærde. Der mangler i vid udstrækning klare talmæssige opgørelser af trafikstrømme på de forskellige tidspunkter, på transportnettets forskellige dele og på transportarter. Heller ikke formålet med de mange rejser (fra hjem til arbejdsplads, besøg af denne eller hin art osv.) er tilstrækkeligt klarlagt. Alt dette kan jeg roligt sige, fordi jeg straks kan tilføje, at Egnsplansrådets netop afsluttede storkøbenhavnske trafikanalyse har givet os bedre besked om disse spørgsmål, end vi tidligere har haft nogen sinde.

Og herefter gik generalplanchefen i gang med et par konklusioner af sin billedrige indledning:

– Trafikanalysen har budt os en større chance for at bedømme trafikudviklingen og vurdere konsekvenserne af de politiske beslutninger om vejanlæg, tunnelbaner, P-anlægspolitik m. m., – sagde han. – Men det er meget sjældent, at de løsninger, man kan regne eller ræsonnere sig til, er entydige. Det skyldes – bortset fra manglende viden – hovedsagelig tre ting: forskelle i målsætningen, usikkerhed i fortolkningen af undersøgelsesresultaterne og forskellig psykologisk vurdering af, hvor store økonomiske ofre befolkningen er villig til at bringe for at opnå de goder, det





offentlige kan byde på i form af trafikforbedringer, sanering, grønne områder til fritidsformål osv.

De endelige svar på disse spørgsmål må nødvendigvis være politiske. Det kan ikke nytte, at nogle planlæggere ærgrer sig over dette forhold, der gud ske lov hører til demokratiets funktionsmetoder.

Nu er vi planlæggere jo også borgere i samfundet og har lov til hver især at have vore *politiske* meninger om tingene. Vi påstår jo ikke, at disse vore meninger dermed er mere kvalificerede end andre borgeres.

Men planlæggerne kan som fagfolk – heldigvis fra mange forskellige skuffer – gøre sig gældende ved at være med til at skaffe det bedst mulige grundlag for de politiske beslutninger. Derfor har vi et medansvar for, at sådanne beslutninger er *relevante, konsekvente og realisable*, – et medansvar, der i visse tilfælde også må gælde, selv om politikerne ikke har fulgt planlæggernes råd: nemlig hvis vi har argumenteret for dårligt!

Blandt andet *derfor* er det en faglig pligt for os at påvise, *hvor* der optræder uklare og inkonsekvente målsætninger, *hvor* der vil komme uventede og uønskede følger af politiske beslutninger, og *hvor* der er et mangelfuldt grundlag for at træffe beslutninger. Der kan anføres mange eksempler på, at en faglig belysning af afgørende spørgsmål for planlægningen kan bidrage til at sætte tingene bedre på plads eller til at hindre monumentale fejltagelser.

– Al planlægnings inderste formål, – sagde taleren videre, – må være *effektivitet*. Trafikken skal indret-

tes, således at den gavner produktionen mest muligt. Det vil blandt andet sige, at den skal være *uden problemer!*

Generalplanchefen nævnte dernæst en række eksempler på forkert planlægning, både trafikalt og i andre henseender: – En by skal være god at leve i, – sagde han, – og det vil bl. a. sige, at man skal bekæmpe luftforgiftning, støjplage, og andre gener, der ødelægger folks nerver og fysiske velbefindende.

Det interessanteste afsnit af hr. Kai Lembergs foredrag beskæftigede sig med forholdet mellem individuel og kollektiv trafik. I de senere år, sagde han, har man kunnet konstatere en stadig nedgang i den kollektive transport til fordel for benyttelsen af private transportmidler, hvilket stort set vil sige *biler*. De private trafikanter er tilbøjelige til at anskue problemerne ud fra et udpræget egoistisk synspunkt. En mand, der er beskæftiget i en virksomhed f. eks. i det indre København, vil uden videre mene, at rationel trafikordning er ensbetydende med, at han kan køre i sin egen bil direkte fra sin bolig til sit arbejdssted og finde en parkeringsmulighed lige uden for den fabrik eller det kontor, hvor han har sit arbejde. Denne mand er egoist og har uret. Han tænker ikke længere frem i problemerne, end hans egen interesse rækker. Betingelsen for, at trafik kan afvikles på en måde, som giver det størst mulige mål af tilfredshed for det størst mulige antal af trafikanter er, at man ser bort fra den totale frihed for den enkelte. Det er trafikplanlægningens opgave at tage vare på flertallets, på helhedens inter-



esser. Naturligvis må der tilvejebringes en vis valgfrihed, hvad trafikmidler angår. Skal man bruge bus? Skal man bruge bane? Eller er det for nogles vedkommende rationelt at bruge privatkøretøj?

– Vi kunne her til lands med fordel tage moderne salgsmetoder, reklameteknik og almindelig PR-ind-sats i vor tjeneste, – sagde generalplanchefen, – *der gøres ikke nok for at fortælle folk om fordelene ved kollektiv transport.* Vi forsømmer at komme på talefod med befolkningen. Det ville være bedre, at diskussionerne om denne eller hin fornyelse i statens eller kommunernes trafikservice kom *før* og ikke *efter!*

Hr. Kai Lemberg fandt, at folks indstilling til den kollektive trafik var noget kortsynet:

– Trafikanterne fylder langt mere på vejene *bag hver sit rat*, end hvis de sad i busser eller, på jernvejene, i S-togskupeer. I Københavns city- og voldkvarterer findes ca. 200.000 arbejdspladser, – og det vil være meningsløst at lade hver mand køre hertil i sin private vogn. Vi må skabe alternative muligheder for kollektiv transport fra omegnen *helt ind* til arbejdspladserne. Tunnelbanen, der er planlagt, er en af disse løsninger. Rationel busdrift er en anden. Hvad om vi langs og under søerne anlagde parkeringspladser for 30.–40.000 biler? Herfra kunne man ved en billig kleinbus-service i pendulfart skabe hurtig transport til f. eks. Kongens Nytorv, til holdepladser i den indre by osv., og tilbage til parkeringsanlæggene igen. En dagsparkering skulle betales af privatbilisterne med en takst, der nøjagtigt svarer til anlægs- og driftsomkostninger af disse parkeringsanlæg. I øvrigt bør baner og busser benyttes i så stort omfang som overhovedet muligt. DSB har jo i de sidste tre-fire år konstateret, at parkeringspladserne ved omegnens S-banestationer har skaffet banerne mange faste kunder. Og disse kunders vogne fylder ikke længere op langs for-tovene i København.

– Men i øvrigt, – sagde foredragsholderen til slut, – skal vi vogte os for at svigte København som hovedstad. Det er fornuftigt at anlægge store butikcentre, som man har gjort i Rødovre, og som man er i færd med at gøre andre steder. Men det er ikke hele løsningen: i et velfærdssamfund som det danske vil man også *opleve og se*. Tænk på, hvad city-området, Strøget, Tivoli, de små gader, de monumentale bygninger i den indre by har af tiltrækningskraft ikke alene for udenlandske turister, men også for os selv! Det forhold må heller ikke glemmes, når planlægningsfolk sidder og arbejder i deres tænkebokse!

Viggo Jensen.

Det er ingen hemmelighed, at lønklassificeringen er et ømtåleligt problem, fordi en lang række tjenestemænd har opfattelsen af at være placeret forkert i systemet. Der er også mange faktorer som spiller ind og at få disse i harmoni med de respektives ønsker om indplacering er umulig under den form man angriber dette problem på i dag. Tjenestemandskommissionen vil opstille et grundlag efter det traditionelle, væsentligst fordi man vel tilstræber snarlig fødsel, dåb og konfirmation af en ny tjenestemandsløve. Man har dog indset, at der nødvendigvis må findes frem til lønmæssig placering efter princippet om arbejdsvurdering. Meget diplomatisk taler man om et system med stillingsbeskrivelser, der tillader belønning af individuelle kvalifikationer. Den ordflom, som er oplæg til ned-sættelse af et udvalg til at udarbejde stillingsbeskrivelser, synes imidlertid ikke lovende for et virkeligt arbejdsvurderingssystem. Det er ikke belønninger vi skal have men ordentlig betaling efter arbejdets karakter, ansvar, uddannelsesmæssige baggrund o.s.v. Og præcist fastlagt i et arbejdsvurderingssystem.

Tjenestemandskommissionen har nedsat et udvalg som får følgende repræsentation.

Ministeriet for statens lønnings- og pensionsvæsen har som sin repræsentant i udvalget udpeget konsulent *Sven Reiermann*, der samtidig er anmodet om at overtage hvervet som formand for udvalget. Dette forudsættes i øvrigt sammensat af medlemmer, som udpeges af

Statstjenestemændenes Centralorganisation I  
Statstjenestemændenes Centralorganisation II  
Danske Statsemployer Samråd og  
Danmarks Lærereforening samt  
repræsentanter for henholdsvis

Justitsministeriet,  
Forsvarsministeriet,  
Socialministeriet,  
Handelsministeriet,  
Landbrugsministeriet,  
Undervisningsministeriet,  
Generaldirektoratet for statsbanerne,  
Generaldirektoratet for post- og telegrafvæsenet og  
Direktoratet for toldvæsenet samt  
Personalechef H. J. F. Suhr-Jessen, Dansk  
Unilever A/S og  
Personalechef O. I. Juul, Danfoss A/S.

Som sekretær for udvalget er udpeget fuldmægtig *Frank Hermind*, ministeriet for statens lønnings- og pensionsvæsen.



# Det haster med dybtgående reformer i tjenestemandsløvgivning

Det var ikke vort indtryk, at regeringen ønskede tjenestemandsløvsreformen gennemført, da arbejdet ellers var godt i gang i foråret. Det er i tjenestemandskredse sagt, at årsagerne til standsningen nu er historie, og det er naturligvis rigtigt. Vi erindrer dog, at regeringen måtte indkassere i hvert fald ét minus i karakterbogen, men det kan naturligvis rettes op igen, hvis der virkelig er realiteter bag regeringsmedlemmers udtalelser om, at de nu ønsker en reform gennemført.

Vi tror godt om vore medmennesker – og derfor også om regeringen og dens gode vilje. Og vi bemærker, at den har flertallet bag sig i Folketinget, så hvis den gode vilje er til stede, kan vi muligvis snart se en ende på det årelange arbejde med ændring af tjenestemandsløvslovgivningen.

Tjenestemandskommissionen har siden foråret holdt nogle enkelte møder først og fremmest for at finde ud af, hvad man skulle gøre for at fremme arbejdet og få nødvendige reformer gennemført. Vi kan sige, at der stort set var enighed om, at det hastede – og det var allerede et stykke af vejen.

Lønningsministeren har sidst i august skrevet til tjenestemandskommissionens formand, departementschef P. Bjørn Olsen, og meddelt, at regeringen finder det ønskeligt, at en tjenestemandsløvsreform gennemføres så snart som muligt, og at han gerne ville have mulighed for at forelægge lovforslag om statens tjenestemænd og lov om tjenestemandspension omkring årsskiftet. Endvidere har han bedt om, at kommissionens arbejde med klassificering af tjenestemandstillingerne føres videre i den hensigt, at lovforslag kan forelægges i Folketinget så betids, at det kan gennemføres, inden folketingsåret slutter.

Nu slutter folketingsåret først til oktober næste år, men man kan vel forstå lønningsministeren sådan, at han stræber efter et forslag gennemført som lov, inden tinget tager sommerferie.

Så langt så godt – vi er med på, at der sker noget, og at det sker her og nu, som det hedder med en moderne vending.

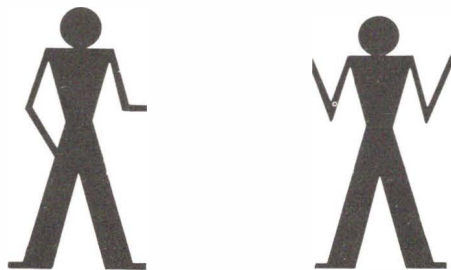
Det er imidlertid ikke lige gyldigt, hvad der sker – og her har vi et par bemærkninger til såvel statsminister som økonomiminister. Deres seneste taler på nogle organisationsmøder tyder ikke på, at regeringen i særlig grad er indstillet på at give tjenestemændene lønmæssige forbedringer. Økonomiministeren varsler fem magre år med kun meget små forbrugsudvidelser. Statsministeren advarer ligeledes mod stigninger i indkomsterne og peger på, at en valutakrise kan ramme beskæftigelsen.

Lad os sige lige ud til regeringen, at den ikke skal vente, at tjenestemændene godkender en lovgivning, der vil være til fordel for staten, uden at der også bliver forbedringer til tjenestemændene – også i lønmæssig henseende. Derom skal der ikke herske tvivl. Det samme gælder statsministerens og Arbejdsgiverforeningens ønske om bortfald af den automatiske dyrtidsregulering i henhold til prisernes udvikling. Der kan ikke ændres ved princippet i reguleringen, der er den eneste garanti, lønmodtagerne har, for at real-lønnen ikke bliver ødelagt af prisbølger. LO har indtaget samme stilling overfor Dansk Arbejdsgiverforening, som i denne sag særdeles tydeligt har lagt op til regeringen om at tage et initiativ overfor tjenestemændene til fjernelse af den automatiske regulering af lønningerne. Det er en politik, som regeringen ikke skal vente støtte til af tjenestemændene – tværtimod. Så er det sagt en gang til.

Revisionen af tjenestemandsløvslovgivningen må gennemføres hurtigst muligt. En ny udsættelse vil hverken gavne staten eller tjenestemændene. En ny udsættelse vil efterlade mange påtrængende problemer uløste og på flere områder måske endda føre til noget i retning af kaotiske tilstande med en stadig udhuling af tjenestemandsbegrebet.

Det er vi ikke tilhængere af hverken i CO I eller blandt tjenestemandsgenerationerne overhovedet.

Der var lagt et godt grundlag for en reform i foråret. Den blev standset af krav, som ingen af tjenestemandsgenerationerne kunne gå ind for. Nu haster det med en ny lov. Nu haster det med dybtgående reformer. Tjenestemændene må have besked om deres fremtidige arbejds- og ansættelsesvilkår. Det skylder regeringen os. Derfor er lapperier ikke nok. Der må vises vilje til dybtgående reformer. Tjenestemændene har denne vilje, og vi håber, at også regeringen og dens flertalspartier i Folketinget har den.



# Olie i mange lande

Styrkeprøven i Mellemøsten drejer sig ikke blot om Israel kontra de arabiske lande. Det er ganske vist hovedmotivet for de voldsomme begivenheder, men også olien og de kapitalinteresser der her spiller ind, har på grund af de mange modsætningsforhold været med til at fremkalde eksplosionen.

Hele verden er interesseret i den rindende oliestrøm fra de mellemøstlige oliestater. Vesteuropa får hovedparten af sit forbrug fra Mellemøsten. USA og England har kapitalinteresser i flere af disse olieklender, og såvel USA som Sovjetunionen, der begge selv er store olieproducenter, regner med i en måske ikke så fjern fremtid at være nødt til at supplere egen udvinding med olie fra Mellemøsten.

Ingen ved, hvor megen olie, der endnu findes på vor klode. Dystre spådomme om, at det snart kunne være slut, har det ikke manglet på, men der er stadig fundet nye enorme forekomster. Olieeventyret i Mellemøsten begyndte således først i mellemkrigsårene, da man allerede havde talt sig frem til den dag, da de underjordiske lagre ville være tømte.

Forekomsterne af olie er spredt ud over jorden med lunefuld hånd. Der er fundet olie i alle verdensdele med undtagelse af Australien, hvor det hidtil ikke har været muligt at finde en eneste dråbe. Det amerikanske kontinent kan tegne sig for hovedparten af produktionen, idet 57 pct. bliver hentet her. Asien 26 pct. Afrika og Europa er ikke så heldigt stillede. Afrika leverer godt en pct. og Europa med Rusland 16 pct.

Af de olieproducerende lande ligger USA klart i spidsen med 35 pct. af verdensproduktionen, efterfulgt af Venezuela med 15 pct. og Sovjetunionen med 13 pct. Nu følger Kuwait med 7,1 pct. Saudi Arabien med 5,5 pct. og Iran med 4,6 pct. Iraq klarer 4,3 pct. af verdensproduktionen. Tilsammen udgør Mellemøstens produktion 30 pct. af verdensproduktionen.

Det er slet ikke så få lande, der kan udvinde olie i mindre mængder på deres område. Her i Europa udvindes der olie i Vesttyskland, Østrig, Holland, Frankrig, Jugoslavien, England, Italien, Rumænien, Ungarn, Polen, Albanien, Tjekkoslaviet og Bulgarien foruden det storproducerende Sovjetunionen. Af disse mindre olierige lande er kun produktionen i Rumænien og i Vesttyskland af større betydning, idet Rumænien tegner sig for 1,2 pct. af den samlede produktion og Vesttyskland for 0,5 pct. Tallene er fra 1966.

Afrika er et forholdsvis nyt olieland. Opdagelsen af de rige oliefelter i Sahara spår en gylden fremtid. Ellers havde man små forekomster i Nigeria, Angola, Gabon og Alger.

Så at sig alle nord- og sydamerikanske stater har olie. Foruden USA og Venezuela har kun Canada, Mexico og Peru forekomster af større betydning. Der menes dog at rige felter findes adskillige steder, men en ugæstfri natur og dårlig transportforhold har hindret såvel effektiv eftersøgning som fuld udnyttelse af allerede fundne kilder.

I Syd- og Østasien findes gode olieklender i Indonesien. Kina har en smule, og Japan en bagatel. Desuden findes der olie i Burma, Indien, Pakistan og på New Guinea.

Tilsammen råder østblokken med Kina over 15 pct. af verdensproduktionen imod Vestens ca. 57 pct. Det er derfor forståeligt, at de kommunistiske lande ønsker indflydelse i Mellemøsten.

Bortset fra olieforekomsterne i USA og i Sovjetunionen synes naturen i det store og hele at have bestræbt sig på at placere olieklenderne i lande med svag politisk stabilitet. Revolutioner og krige og spændte politiske forhold har ofte været til hinder for den fredelige udnyttelse af olien til den store verdens forbrug.

Oliespørgsmålet har derfor i vort århundrede været et ømtåleligt spørgsmål. Krige, revolutioner og mord har været et kendetegn for kampen om olien, men der synes at være langt mere olie til rådighed for menneskeheden, end man tidligere har troet. De store funds tid er næppe forbi, og enkelte landes lukken for oliehaner synes ikke mere at have afgørende betydning, hvad Iran måtte sande efter nationaliseringen. Teknikerne rejste bort, og verden klarede sig bravt uden den persiske olie.

Men olie skal der til i mængder, ingen før har forestillet sig. Det er i dag ikke blot et spørgsmål om at få motorer til at gå. Brændselsolien har fået større og større betydning, og det er måske kun de færreste, der tænker på, at uden olie kan vi ikke få plastic, der er fremstillet af olieprodukter. På samme måde måtte vi undvære moderne vaskemidler, adskillige farver, tekstilstoffer og frem for alt vigtige lægemidler.

I forrige århundrede betød et oliestop, at befolkningen var afskåret fra at kunne bruge petroleumslamperne, den mest anvendte belysningsform. Efter første verdenskrig betød oliehanernes lukning tillige, at bilerne på landevejene ikke kunne køre. I dag standser så at sige alle hjul og det meste af skibsfarten, om ikke vi får tilført olie. Oliens næsten blevet for vigtig en vare, men det er under usikre forhold en trøst, at den kan leveres fra mange felter rundt om i verden, til man engang finder dens afløser.

*Chris Parø.*



# Direkte tog mellem Turin og Stalingrad

På et møde i Milano mellem repræsentanter for de italienske statsbaner, det norditalienske handelskammer og turistorganisationerne i det højt industrialiserede Norditalien gav statsbanernes direktion meddelelse om, at der fra maj 1969 vil blive etableret et direkte tog mellem Fiatfabrikkernes hjemby Turin og den russiske industriby Togliattigrad. Denne by er bedre kendt under navnet Stalingrad. De nye herskere i Kreml besluttede efter Stalins død (og fordømmelsen af hans politik) at døbe den genopbyggede by om: man gav den navnet Togliattigrad, efter den italienske politiker *Palmiro Togliatti*, der i mange år var formand for Italiens kommunistiske parti, og som døde under et kurophold i Jalta, ved Sortehavet, i august 1964.

For to år siden sluttede Fiat-fabrikernes ledere kontrakt med den sovjetiske industriminister om bygningen af en kæmpemæssig automobilfabrik i Togliattigrad-området. Her skal russiske og italienske teknikere på licens fra Fiat-koncernen bygge personvogne til det russiske marked, først og fremmest den populære Fiat 600 i en lidt ændret udgave, men så vidt velunderrettede italienske journalister mener at vide, skal den russiske gigantfabrik også bygge andre af Fiat-virksomhedens produkter, der strækker sig fra flyvemaskiner til skibsmotorer, fra lokomotiver til motorcykler (via familietilknytning til Vespa-fabrikkerne).

Der er således skabt en ikke ubetragtelig transportinteresse mellem Nordita-

lien og et par af Sovjetunionens kernepunkter, Moskva og Togliattigrad. Hidtil har det italienske, statsdrevne luftfartselskab *Alitalia* haft et vist, om end uofficielt monopol på passagertrafikken mellem de norditalienske industricentrer og deres modpoler i Sovjetunionen. Talrige russiske teknikere er kommet til Turin i studie- og træningsøjemed og tusinder af italienske ingeniører og andre eksperter er fløjet til Moskva og til den nye Fiat-byggede virksomhed nord for det kaspiske hav. Men nu går *Ferrovie Statali*, de italienske jernbaner, ind i konkurrencen om denne passagertrafik.

I de sidste måneder har italienske og sovjetrussiske togplaneksperter haft møder i Moskva og i Rom for at diskutere muligheden for at etablere en direkte togforbindelse mellem Norditalien og Moskva-Togliattigrad, og resultatet af disse forhandlinger er blevet, at der fra ca. 1. maj næste år åbnes en egentlig hen-og-hjemforbindelse med udgangspunkter i Turin og Togliattigrad og med stationer i Milano, Venedig, Zagreb, Budapest, Moskva og som en af endestationerne, Togliattigrad.

Strækningen mellem de to terminaler er ca. 3500 kilometer, rejsen varer fire dage og fire nætter. Fra Turin til Moskva og *vice versa* er rejsetiden tre dage og tre nætter. Foreløbigt vil en sovjetisk sovevogn, med kupeer til en, to eller tre personer, betjene strækningen. Passagererne vil kunne foretage rejsen uden at forlade deres vagn. Som bekendt har

de russiske jernbaner en anden sporvidde end de vesteuropæiske, men de waggons, der sættes ind på den nye langstrækning, er forsynede med et dobbelt system af hjul, der kan omstilles i løbet af en halv time fra den ene sporbredde til den anden, takket være en særligt konstrueret underbygning af russisk konstruktion. Til den russisk-ungarske grænsestation føres togene af lokomotiver med vesteuropæisk sporbredde, og herfra går den italiensk-russiske vagn videre med russiske lokomotiver. Tilsvarende skift finder sted under rejsen i den anden retning.

Foreløbig vil der blive tale om én ugentlig afgang fra begge terminaler. Hver lørdag afgår fra Turin en særvagn kl. 22.25, og den ankommer kl. 14 den følgende fredag til stationen i Togliattigrad. Samtidig (mandag kl. 22.25) går et tog fra den russiske endestation med en særvogn, der ankommer til Turin kl. 8.12 hver fredag morgen. Billetprisen pr. tog mellem de to destinationer er 11.000 lire (ca. 1250 kr.), – et beløb, der ligger under prisen for en flyvebillet.

Hvis denne togservice slår an, vil der blive etableret en afgang to gange ugentligt hver vej. Man regner med, at den gennemgående sovevogn vil have interesse for de mange teknikere, der i de komme to-tre år vil rejse frem og tilbage mellem Fiat-fabrikkerne i Turin og de store, nye fabrikker i nærheden af Togliattigrad.

*Virus.*



Denne kortskitse, som vi har lånt fra det store italienske dagblad *La Stampa*, viser linjeføringen mellem Turin og Togliattigrad. *La Stampa* ejes for øvrigt på nogle få aktieposter nær af Fiat-koncernen, d.v.s. Agnelli-familien.



# Verdens mindste stat: Vatikanet

*Indflydelsesrig landsby midt i Rom*

Paven i Rom er ikke alene den katolske kirkes overhoved. Han er også Roms biskop. Han er *pontifex maximus*, provinsen Roms ærkebiskop, Kristi statholder på jorden, Italiens *primas* samt Vatikanstatens chef. Han er øverstkommanderende for schweizergarden og for det pavelige gendarmeri. Desuden er han Vatikan-kommunens borgmester.

Man tør gå ud fra, at de fleste af denne artikels læsere enten allerede *har* været turister i Rom eller bliver det: her skal fortælles lidt løst og fast om tilværelsen i verdens mindste selvstændige stat, hvis indbyggerantal er yderst ringe, men hvis indflydelse er næsten ubegribelig stor.

Ifølge den sidste folketælling bor der indenfor Vatikanets mure, på 0,44 kvadratkilometer, ialt 733 personer. Heraf har kun 419 vatikansk statsborgerskab – 27 kardinaler, 27 ærkebiskopper, biskopper og andre prælater (som f.eks. den afdøde danske skribent og prælat, pater *Peter Schindler*), 12 ordensmedlemmer, 54 schweizergardister, 151 pavelige gendarmere og 148 civilpersoner (håndværkere, tjenere, butiksindehavere o.s.v.). Ingen af disse Vatikan-borgere betaler skat eller told, og hvis de af tjenstlige årsager må bo indenfor den lille stats høje mure, betaler de ingen husleje. En Vatikan-borger kan købe benzin til sin bil for halvdelen af den pris, der gælder ved alle andre italienske benzintanke. Bøden for at forsynde sig mod den diminutive stats hastighedsbestemmelser er ca. 4 kr. Men hvis man kører for hurtigt på *Via Veneto* eller på en hvilken som helst anden strækning i provinsen Rom, må man betale en bøde på 40 kr., såfremt en vågen betjent har holdt øje med én.

Statens unge mænd bliver ikke indkaldt til militærtjeneste. Men fra den dato, de fylder 25 år, mister de deres vatikanske borgerskab, hvis de ikke forinden har kunnet skaffe sig et eller andet fast job indenfor statens mure (f.eks. som gartnere, håndværkere, chauffører, ekspedienter i statens supermarked, kontorister, postfunktionærer o.s.v.). Arbejdstempoet i pavestaten er ikke udpræget hektisk. Lønningerne er jævne, men leveomkostningerne er så lave og den sociale sikkerhedsfornemmelse så gedigen, at det moderne fænomen, man kalder *stress* (eller i visse tilfælde mavesår) faktisk ikke eksisterer. En frimodig kollega til undertegnede, en amerikansk journalist, spurgte under en pressekonference afdøde pave *Johannes den treogtyvende*:

- Hellige fader – hvor mange mennesker arbejder egentligt her i Vatikanet?
- Omtrent halvdelen! – svarede den lune pave.



Vagtpost i uniform, tegnet af maleren *Rafael* (1483–1520).



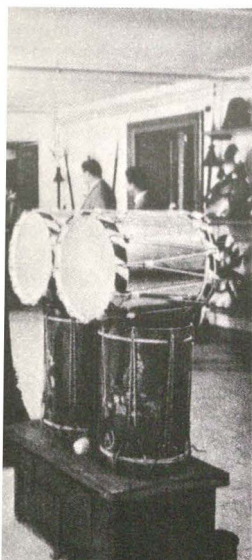
Schweizer-gardens våbenar.

I Vatikanstaten kender man hinanden som i en lille jysk landsby. Alle borgere står opførte i et kartotek, med syndigheder og gode sider samvittighedsfuldt registrerede, og denne tingenes tilstand er der tilsyneladende ingen, der har noget imod. Men man skal vogte sig for at komme for sent hjem. Præcis kl. 23.30 lukkes portene, og hvis en eller anden livsglad borger i den fromme kommune har været ude i Rom og bumle lidt sent, må han ringe på en klokke ved en af indgangsportene. En pavelig gendarm eller en schweizergardist (iført en uniform, som maleren *Rafael* i sin tid *designede*) lukker op. Solderisten inviteres ind i vagtlokalet, hvor han afæskes navn og tjenestestilling. Næste dag falder der brænde ned.

Kommunikationsmæssigt har pavestaten teknisk altid ligget et par længder foran den læge verden uden for de tunge, tykke vægge. Allerede i 1886 installeredes i pavens vatikanske bibliotek (hvilket vil sige pavens officielle arbejdsværelse) det første telefonbord, en opfindelse, som den romerske elektrotekniker *Gian Battista Marzi* havde banet vejen for. I dag arbejder den vatikanske telefoncentral udelukkende med et elektronisk trykknapp-system. (Pavens privatnummer er iøvrigt 3101, men ethvert opkald til den hellige fader sigtes samvittighedsfuldt i Vatikanets telefoncentral, der betjenes af seks teknikere i munnkekutter). Allerede i 1966 ekspederedes over telefoncentralen i pavestaten ca. 6 mill. samtaler pr. år.

I de fire pavelige postkontorer arbejder for tiden 36 funktionærer, der pr. dag besørger postsendinger





Præstelig betjening af moderne telefonbord.



Billig benzin i Vatikanet.

på ca. 700 pund. Heraf er ca. halvdelen brevkort, som besøgende i Peterskirken og i Vatikanmuseerne forsyner med Vatikan-frimærker og skikker hjem til frænder og venner. (Nærværende reporter har været ude af stand til at finde ud af, hvad den lille pavestat tjener pr. år på solgte frimærker).

Vatikanstaten disponerer over et af de bedst organiserede og mest velforsynede supermarkeder i Italien – *Annona*. Her kan man købe kød, smør, æg, grøntsager, ost, mælk, frugt o.s.v. til priser, der ligger langt under det prisniveau, som praktiseres f.eks. i de kæmpemæssige *Standa*-butikker i Rom og i næsten alle andre italienske storbyer. Mange af de friske varer, der udbydes til salg i *Annona*, kommer dagligt ind fra pavens store sommerejendom *Castel Gandolfo*, lidt syd for Rom, et landbrugsforetagende, der drives efter de mest moderne agronomiske principper. Men også udenlandske delikatesser er til købs i det vaticanske supermarked: dansk smør, hollandsk ost, tyske pølser, fransk gåseleverpostej, amerikansk konserver o.s.v.

Inden for Vatikanets mure findes et par af verdens bedst udstyrede trykkeri-foretagender – et avistrykkeri, på hvis moderne maskiner pavestatens officielle dagblad »*Osservatore Romano*« (Romersk Iagttagelse) produceres. Ved siden af dette strenge opinionsblad, hvis ledere læses og efterfølges af katolske aviser over hele verden, driver Vatikanet et sær-trykkeri, der har til opgave at trykke skrifter (på et utal af sprog), som distribueres kloden over. På første sal over dette

officin findes et trykkeri, hvor edsvorne typografer og trykkere bag elektronisk lukkede jerndøre fremstiller pavelige rundskrivelser, der enten rettes som anvisninger til katolske biskopper over hele verden – eller har form af en *encyclica*, der forbyder fromme katolikker at bruge P-pillen som remedium til undgåelse af en alt for stor børneproduktion.

Den nuværende chef for Vatikanstaten, pave *Paul VI*, var i mange år tilknyttet sine forgængere i sin egenskab af administrativ leder af statssekretariatet. Han har haft svært ved at leve op til det dynamiske billede af en kirkehyrde, som hans forgænger, den bondefødte pave *Johannes den treogtyvende*, havde held og kraft til at skabe. Pave Johannes foranstaltede sin lille, private socialrevolution inden for Vatikanets enemærker. Han gik ture i haverne, og når gartnerne stak i rend for at undgå at møde den ophøjede herre over al kristenheden, kaldte han dem tilbage og spurgte, om de ikke ville tømme en flaske rød *Chianti* med ham. De forskræmte gartnere tog huen af og tog flasken frem. En af de ældste og mest pavebegunstigede journalister i Rom, frk. *Gunvor Bergh*, der som alle andre akkrediterede udenlandske pressefolk i den evige by havde sit skrivebord i *Associazione della Stampa Estera* i Roms hjerte, ringede en dag til pavens privatnummer for at stille et (katolsk) vigtigt spørgsmål. Den digre pave sagde:

– Min pige – tag din madpakke med – så spiser vi frokost i haven! Måske finder vi ud af det!

Viggo Jensen.



# Veletableret = højreorienteret

– Man plejer at gøre nar ad arbejdspladسدemokrati ved at kalde det medarbejdernes ret til at bestemme toiletpapirets farve. Så langt er vi ikke engang nået i den offentlige sektor, siger Søren Jensen fra Socialdemokratisk Funktionær- og Tjenestemandsudvalg i denne samtale om autoritetstro, honette ambitioner, »pæne menneskers« politiske placering, myrekryb og en meningsfyldt tilværelse.

Af Birte Weiss  
Foto: Sisse Jarner

Søren Jensen, Vejen, 49 år, trafikkontrollør, gråt jakkesæt, hvid flip og gedigen lædermappe er en meget ombejlet herre. Eller rettere: Han er repræsentant for den samfundsgruppe, som er udsat for flest politiske frierier, idet mindst fire partier gør krav på at være det naturlige tilholdssted for funktionærer og tjenestemænd.

Søren Jensen er imidlertid ikke i tvivl. Han er nyvalgt formand for Socialdemokratisk Tjenestemands- og Funktionærudvalg, som har til opgave at forklare, hvorfor *veletableret* ikke betyder *højreorienteret*.

– Er det svært, Søren Jensen?

– Når man ser på vores indkomst- og skattepolitik, er det næsten uforståeligt, at lønmodtagere kan være i tvivl om, hvem de skal slutte sig til. Nej, det er ikke svært at finde argumenter for, at den såkaldte middelklasse hører til i Socialdemokratiet.

– Den ved det bare ikke?

– Det er udvalgets opgave at fortælle det. Ikke med smarte slagord og propaganda, men med sober orientering om lønmodtagernes status og muligheder i det moderne samfund.

Velstandssamfundet er endnu så nyt, at fordomme om, hvordan »pæne mennesker« bør placere sig politisk, lever i bedste velgående. Der er en masse snobberi med i spillet, men jeg er sikker på, at det først og fremmest skyldes manglende erkendelse af, hvem der er skyld i, at folk har det så godt.

## Ungdommen mod borgerliggørelse

– Er det ikke naturligt, at folk begynder at tænke i samfundsbevarende baner, når de har deres på det tørre?

– Ifølge traditionel tankegang følger der borgerliggørelse med god økonomi, men det opbrud, der i øjeblikket er i ungdommen, viser noget andet. Man vil ikke lade sig nøje med en livsopfattelse, som først og fremmest går på det materielle. Jeg tror ikke, at den ny generation vil komme ud for samme borgerliggørelse, som vi andre mere eller mindre repræsenterer.

– Heller ikke når den har etableret sig med kone, børn, hus, bil, sommerhus o. s. v.?

– Nej, for det ligesom ligger i luften, at status og ting ikke mere er et mål i sig selv. De er blot rare at have som rammen om en – for at sige det højtideligt – meningsfyldt tilværelse.

## Flipproletarernes ambitioner

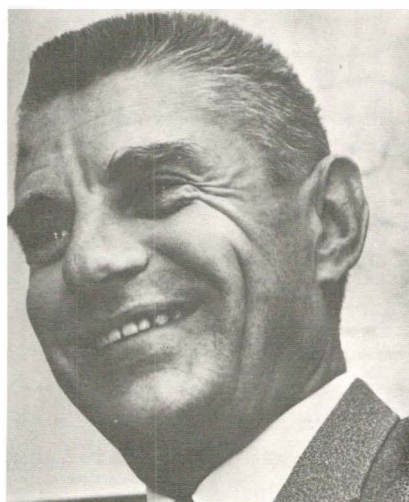
– Tror De, at der er særlig grobund for den filosofi i funktionærstanden?

– Hvorfor skulle der ikke være det?

– F. eks. på grund af det klassesdelte systems appel til honette ambitioner?

– Det er nok rigtigt, at der i selve systemet ligger en tilskyndelse til at forcere lønningsklasserne, men man skal jo heller ikke gå i den modsatte grøft og mistænkeliggøre enhver naturlig fremdrift. Jeg er såmænd selv vokset op i et ledvogterhus og er nu trafikkontrollør i DSB. Men jeg kan da godt fortælle, at jeg fik myrekryb, da en af mine tidligere overordnede engang påtalte, at jeg var dus med portørerne. Han syntes ikke, det var passende. Den indstilling

Søren Jensen.



tror jeg gudskelov er ved at blive afløst af umiddelbar lyst til at behandle folk ud fra menneskelige og ikke økonomiske kriterier.

## Menneskelig politik

– Er det den slags, man sidder og snakker om i funktionær- og tjenestemandsudvalget?

– Selvfølgelig ikke, men langs ad vejen må man tænke på baggrunden for det politiske. Når det kommer til stykket, er politik nemlig en temmelig menneskelig affære – Socialdemokratiets i hvert fald.

– Udvalget går vel ellers mest op i lønninger og tjenestemandsreform?

– Den egentlige funktion er udadvendt oplysningsvirksomhed, som f. eks. de tre offentlige konferencer, vi holdt i november, om funktionæren i EDB-alderen. Men indendørs drøfter vi selvfølgelig alle relevante problemer, også regeringens ufuldkomne forsøg på revision af tjenestemændenes arbejds- og lønforhold.

## Generelt lønmodtagervenlig

– Er demokrati på statens arbejdspladser et relevant problem?

– Ja, og et af de sværeste. Umiddelbart skulle man synes, at det var ligetil for staten at gå foran i en så vigtig sag som demokrati på arbejdspladsen. Der støder man imidlertid igen på systemets opbygning og den vældige autoritetstro overfor ham på trappetrinet lige over en selv.

Man plejer at gøre nar ad arbejdspladسدemokrati ved at kalde det medarbejdernes ret til at bestemme toiletpapirets farve. Så langt er man ikke engang nået i den offentlige sektor.

– Kan udvalget stille krav?

– Ikke udover at vi kan sige til partiet: Sådan og sådan bør man gøre – og så overlade til politikerne at klare paragrafferne.

– Har De sagt til partiet, at kontorchefen og portøren har samme interesser?

– Vi behøver da ikke at gøre et stort nummer ud af et spørgsmål, som Socialdemokratiet for længst har taget sig af ved at lægge en politisk linje, der ikke alene kan tilfredsstille både kontorchefen og portøren som lønmodtagere, men som også gennem sit indhold tager sig af deres ønsker og krav til samfundet i øvrigt.



# Damphestens mænd

Af Chris Parø

Snart er røgen drevet mod skyerne fra det sidste damplokomotiv i aktivitet og dermed en epoke udløbet i dansk trafikhistorie. Borte er den romantik, den særlige duft over damplokomotivets eksistens, og borte er det stolte syn af damplokomotivernes brusende fart gennem landskabet med ild og røg og rytmaskisk bevægelse.

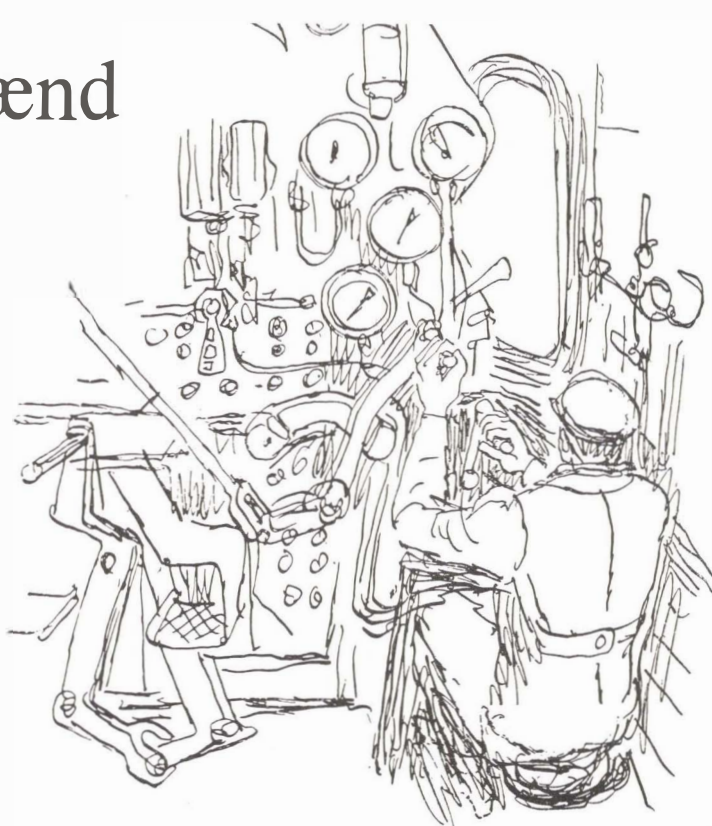
Den gamle dampmaskine på hjul eller ikke har ikke kunnet tage konkurrencen op med moderne drivmidler. Men de gamle dampheste vil blive husket, og det er slet ikke så lidt, der vides om vore lokomotiver gennem tiderne. Mange har interesseret sig for at indsamle tekniske data og beskrivelser af de gamle maskiner.

Helt så let er det ikke, når man som jeg har prøvet at samle kendsgerninger sammen om de gamle lokomotivførere, de mænd, der i varme som kulde, ofte under de hårdeste, strabadstfyldte forhold som danske vintre kan byde på, førte togene igennem. For dem var det ikke romantik, men barsk virkelighed med surt slid, et mandfolkearbejde om noget.

Lokomotivførerne og deres fyrbødere har ikke haft større forbindelse med passagererne, og i faglitteraturen om vore jernbaner er det ikke så forfærdelig meget, vi får at vide om dem. De har ganske vist fået plads i litteraturen. Zola skrev om lokomotivføreren verden i *Menneskedyret*, der jo også er kommet på film, og her hjemme har Emil Bønnelykke skildret lokomotivfolkets liv, og hans »gamle Vestrup« står som et monument over den hæderlige, men så hårde lokomotivfører. Alligevel vil især ældre lokomotivførere kunne tilføje vort fond af folkeminder et vægtigt bidrag ved at fortælle om livet på damphestene så farverigt, det må have været trods strabadserne i kulde, storm og snefog.

»Gamle Vestrup« kan ikke tages som eksponent for lokomotivføreren i almindelighed, skønt der nok ingen tvivl er om, at lokomotivfolket på de gamle maskiner har haft sit eget præg og har været mandfolk i dette ords egentligste betydning.

For at få noget at vide om de allerførste forlængst henfarne lokomotivfolk er det nødvendigt at gå til arkiverne, der nok kan fortælle om end ikke med samme friskhed som nulevende lokomotivfolk. Det er dog morsomt at erindre om, at vi kender de første, der førte lokomotiver i Danmark.



Ved åbningen af Danmarks første bane: København–Roskilde banen havde vi naturligvis ingen lokomotivfolk i landet, men maskindirektør Busse kunne erindre, at hans far, overmaskinmester Busse hentede tre tyske lokomotivførere fra Dresden-Leipzig Banen. De tre var Saalbach, Stender og Delfo, der som de første kom til at føre lokomotiver i Danmark.

De tre tyske lokomotivførere fik vidt forskellige skæbner i Danmark. Delfo mistede allerede kort efter ankomsten livet. Han blev overkørt på Københavns station under snestorm. Ulykken understregede, at lokomotivføreren arbejde ikke var uden risiko, og det er da heller ikke så få lokomotivførere, der senere har mistet liv eller førlighed under udførelsen af deres arbejde.

Stender mistede snart sit arbejde, fordi han ikke kunne holde sig fra flasken, for det forstod man allerede den gang, at det var en farlig ting at drikke, når man havde ansvaret for passagerernes ve og vel. Men Saalbach arbejdede støt og roligt som lokomotivfører til 1885, da han formodentlig er fået for aldersgrænsen.

Den første dansker, der blev lokomotivfører, hed Noreen, men han blev ikke så længe i det nye job. Senere forlyder det, at han havde nedsat sig som tandlæge, og mindre kunne nok ikke gøre det, for de første lokomotivførere var højt estimerede. Der var et sus af eventyr og spænding om damphesten og dens mænd i den første tid. De var den nye tid, om nogen var det.

Jernbanespor blev trukket på kryds og tværs gennem landet, og snart havde vi

et korps af danske lokomotivførere, der så kunne uddanne deres fyrbødere til at rykke op i rækken. Nogle af disse mænd har vi navnene på, men det har utvivlsomt været en broget skare af folk fra alle mulige professioner. Ældre lokomotivførere husker fra deres første tid sådanne lokomotivfolk, der havde været sømænd eller bagere o.s.v.

Endelig rykkede håndværkerne ind på de ledige pladser. Smede og maskinarbejdere var foretrukne, for de forstod sig på damphesten, og de tilførte faget det solide håndværks kunnen og vel også den disciplin, der var så nødvendig for at kunne indpasses i jernbanernes tidstabeller.

Hver lokomotivfører havde sin egen maskine, og pensionerede førere kan fortælle om, hvorledes et enkelt lokomotiv vel blev overdraget den enkelte, der så det som en æressag, at alt var i orden, og at det hele skinnede af renhed og pudsning. Mand og maskine hørte sammen, men det gik ud over friheden. Hovedparten af en fridag kunne let gå med at sætte lokomotivet i bedst mulig stand.

Der var liv og leben i de gamle remser i de dage. Lokomotivførerne var ikke netop hængehoveder. Mange historier kan stadig fortælles, vel især fra sove- og opholdsstuerne, der var primitive, men gav husly for trætte mænd, der havde ført togene godt igennem.

Endnu høres her og der et damplokomotivs fløjt, der snart helt vil forstumme. Men damphestens mænd lever stadig. Mange er pensionerede, medens resten udgør den solide grundstamme, der fører nutidens dieseldrevne, men mere fantasiløse lokomotiver gennem landet.



# Historien om T-banemateriellet

Ved T. W. Jensen

»Ingen andre steder findes et så omfattende system af »borede« i modsætning til »grøfte«gravede – »tunneler« som det i London,« skriver Mr. A. W. Manser, B.Sc., F.I.Mech.E., F.I.E.E., M.I.Loco.E., F.R.S.A., C.Eng., London Transport, i sit forord til LT-ingeniøren, J. Graeme Bruce's nye bog, »Tube trains under London« (udgivet af LT, 12 sh. 6 d).

Samtidig klarer han et begreb: Ordet »tube« – røret – som er t-banens navn i daglig tale, dækker kun den borede, rørformede del af nettet. Overflade-linjer og linjer i åbne eller overdækkede »grøfter« i lighed med f. eks. vor egen »grøft« ved Nørreport er ikke »tubes« – de er egentlig ikke tunnelbaner.

Disse og et væld af andre enkeltheder om »rørets« udvikling findes i bogen. Halvdelen er billeder, der tager sig godt ud på krideret papir i bogens kompakte, rektangulære format. En godbid for t-baneinteresserede.

## Første »rør«-bane

Skildringen af t-banemateriellet er det centrale i bogen, og historien om det begynder i 1890 med åbningen af City & South London Railway linjen fra Stockwell til King William Street. Den var kun 4,8 km lang og havde 5 stationer – men det blev begyndelsen til det nuværende net af dobbelt-rør med flad bund, som forgrener sig gennemsnitlig 19 m under gaderne. Rørdiameteren er fra 3,2 m til 3,9 m. Et bybanesystem, der efterlignes i mange lande, og som har så vide perspektiver, at det er nødvendigt for ikke-t-banevante udlændinge at blive gjort opmærksom på systemets betydning som offentligt transportmiddel, garanteret fri for trafik»propper«. Dertil kommer – som nævnt i tidligere beskrivelser af t-banens udvikling, værdien som offentligt beskyttelsesrum i krigstilfælde. Under verdenskrig II var visse tunneler endog reserveret for en hemmelig fabrikk, der fremstillede vigtige fly-dele. Sikkerheden var fuldkommen – og den er hvad beskyttelsesrum angår ikke blevet mindre i a-alderen, hvor t-banetunneler igen vil kunne bevise deres anvendelighed som beskyttelsesrum for meget store antal byboere – og »rummene« er klar til brug.

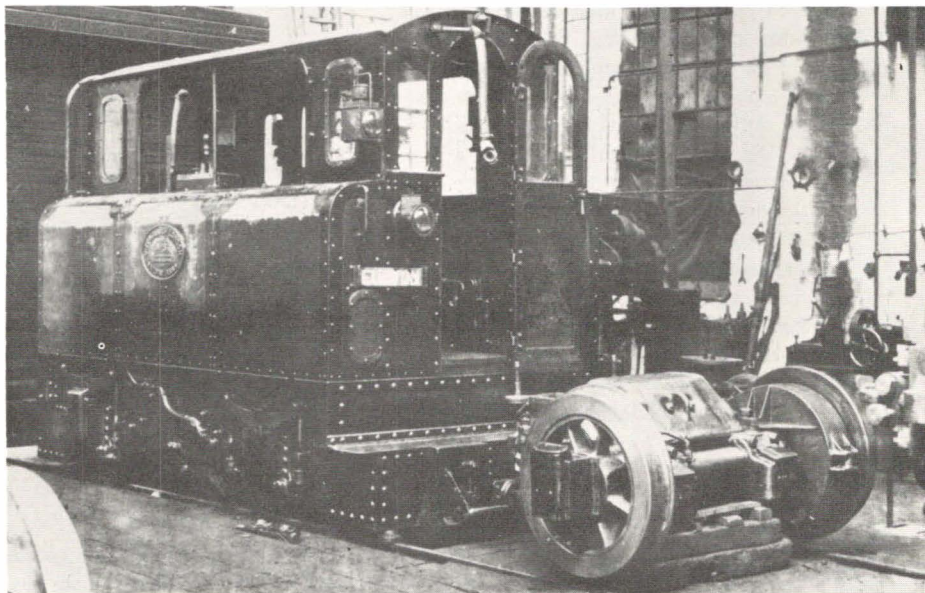


Illustration fra bogen: De første el-lokomotiver i »røret« så ud som dette. Hjul og trækmotorer er afmonteret for at give et bedre indtryk – lokomotivet opbevares i et museum i London. Det gearløse arrangement og armaturet ses som en del af akslen.

## Første el-lokomotiv

Selvfølgelig skabte t-banepionerne ikke tunneler under Londons gader med henblik på storkrige – deres fremsyn var begrænset til at introducere de første elektriske lokomotiver, som var en bedrift i betragtning af tidspunktet. I 1890 var den elektroniske videnskab i det hele taget på det spædeste trin – navnlig elektrisk trækraft.

Først var det tanken at bruge kabler til at trække vognene igennem røret, men foregangsmændene besluttede at gå ind for el-trækraft. Konstruktorerne havde ingen eller kun yderst lidt erfaring at støtte sig til.

De første el-lokomotiver blev bygget af Beyer Peacock og udstyret af Mather & Platt Ltd., begge i Manchester.

Udvendig lignede lokomotiverne de dampsporvogne, som på den tid blev brugt flere steder i England.

Lokomotivets totallængde var 4,48 m. Det havde fire 27" hjul. De to trækraft-armaturer var anbragt direkte på akslerne – det var første gang i elektrisk trækraft, at man ikke brugte gearhjul eller kæder.

Magneterne var u-formede, skråtstillede ca. 45° over akslerne. I de første modeller var de to motorer permanent forbundet i serier tværs over 500 v jævnstrømsforsyningen, som kom fra en enkelt, strømførende skinne imellem køreskinnerne. Strømskinnen var 39,5 cm fra den ene køreskinne og var 3 cm lavere end køreskinnerne. Sporvidden var 149 cm.

El-lokomotivet havde to strøm»sko«, og sporet havde træramper til at løfte disse »sko« over køreskinnerne ved skiftespor og kryds.

Endvidere var lokomotivet forsynet med Westinghouse luftbremse til komprimeret luft – uden kompressorer. Luftbeholdere på lokomotivet blev fyldt med komprimeret luft på Stockwell endestation. Hver påfyldning var nok til at køre ruten igennem mindst én gang.

## Første topfart: 10 km/t

Kørehastigheden var først 19 km/t, senere blev den sat op til 23 km/t, top-hastighed 40 km/t – det svarede til 310 omdrejninger i minuttet af motorarmatur og aksler.





Landsoplysningsudvalget har atter i år bedt Dansk Lokomotiv Tidende formidle en nytårshilsen til foreningens medlemmer, idet vi takker for samarbejde og udvist interesse i 1968.

Året bød på både godt og ondt. Aktiviteten var ikke helt som vi kunne have ønsket os, men den, der var, kan tages som tegn på stigende forståelse for oplysningsvirksomhedens nødvendighed. Der tænkes her i særlig grad på tillidsmands- og medlemskurset på Ferie hjemmet i september, hvor problemerne blev taget op til en virkelig positiv behandling. Desværre måtte vi give mange afslag på ansøgning om deltagelse i dette kursus, og selv om den store interesse naturligvis giver udvalget et moralsk rygstød, er vi da helt klar over, at der er et problem med at imødekomme de mange ansøgninger, og det må der søges en løsning på.

Dansk Lokomotiv Tidendes redaktør gav med lederartiklen i nr. 10, en udmærket redegørelse for oplysningsarbejdets økonomiske problemer. Vi er enige i, at det nok skal lykkes at løse dem. Der har altid i DLF været forståelse for udvalgets arbejde, og alle er klar over, at den ikke må eller skal blive mindre i den reformtid, vi for øjeblikket gennemlever. Vore tillidsmænd må stå fuldt rustet til at kunne deltage i diskussionerne om ny tjenestemandslø, strukturændringer indenfor organisationen og DSB, Demokrati på arbejdspladsen, Økonomisk demokrati, og alle de andre tanker der rører sig. Studiefondens økonomi må derfor først løses i samarbejde med hovedbestyrelse, og et konkret forslag skal kongressen så senere tage stilling til.

Landsoplysningsudvalgets nytårshilsen skal derfor i år være ET GODT NYTÅR i ordets egentlige forstand, så 1969 bliver året, hvor oplysningsarbejdet yderligere bliver rodfæstet i Dansk Lokomotivmands Forening, og vi venter alle vil vise forståelse herfor.

Jørn Thillemann.

I 1907 var linjen blevet 12,5 km – fra Euston til Clapham Common – og 52 lokomotiver var anskaffet. Efterfølgende modeller af de to motorer havde serie parallel kontrol og var forsynet med kompressorer. Motoren var »næse«-ophængt og drev akslerne ved enkelt reduktionsgear.

Disse lokomotiver var i brug til 1923. Den 29. november blev linjen lukket midlertidig med henblik på forbedring og udvidelse af dobbelt-røret – projektet blev til det, der nu er Northern linjen.

Et af de første el-lokomotiver er bevaret på Science Museum, South Kensington, London (se billedet).

Bogen dækker derefter lokomotiverens udvikling helt frem til det én-mandsbetjente t-banetog.

## Første »gummicelle«

Forfatteren giver også en interessant skildring af passagermateriellet.

De første passagervogne fik hurtigt tilnavnet »gummiceller« – ordret  *padded cells*, der er det engelske udtryk for gummiceller. Vor illustration fra bogen

viser vognens ydre – bemærk de meget små ventilationsvinduer lige under loftet. Ruten var underjordisk hele vejen – ægte »tube« – så konstruktørerne mente ikke, at passagererne havde brug for at se ud ad vinduerne, navnlig ikke når det erindres, at »konduktørerne skulle udråbe stationernes navne«, anfører bogen. Senere blev vognene dog ombygget med vinduer.

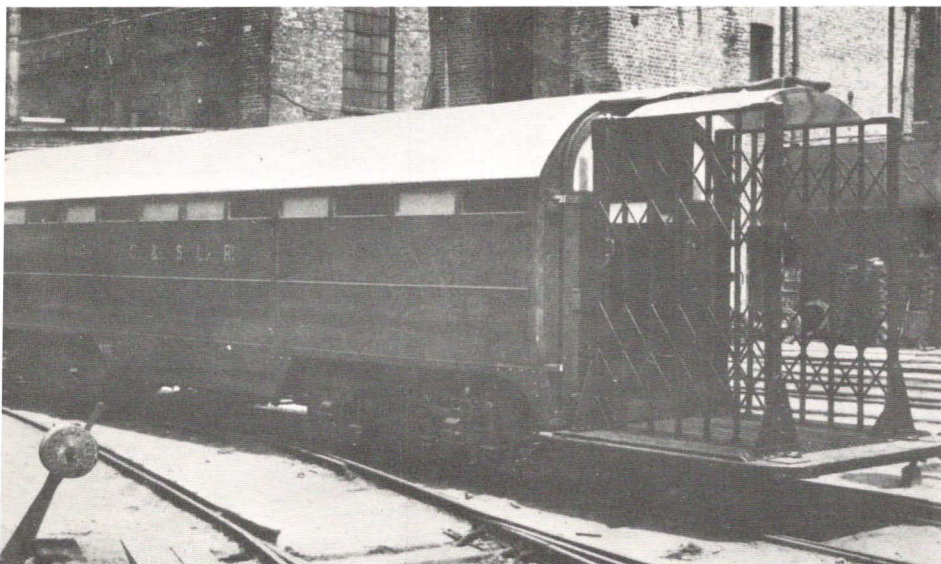
Kupeen havde et sæde langs hver væg i vognens længdeakse. Hvert sæde havde plads til 16 passagerer, 32 i alt. Midtvejs deltes kupeen af en skillevæg med åbning, ingen dør. Sædernes polstrede rygstød nåede så højt op ad væggen, at de næsten nåede underkanten af de små vinduer – deraf tilnavnet.

Også en »gummicelle« er bevaret for eftertiden – på Jernbanemuseet i York.

Til sidst beskriver J. Graeme Bruce den tekniske side af det moderne t-banetog. Et afsnit handler udelukkende om det automatiske tog.

I nær fremtid kan ventes en supplerende bog fra samme forfatter – den skal behandle LT's overflade-materiel på Metropolitan og District linjerne.

*Illustration fra bogen: Det ydre af en af de første 30 passagervogne i LT's »tube«, model 1890. Indvendig havde kupeen to sæder langs væggene i vognens længdeakse. Sædernes rygstød nåede næsten op til underkanten af de små vinduer og fik kupeen til at ligne en »gummicelle« – hvilket faktisk blev dens tilnavn.*



# Foto- konkurrencer

Der afholdes DJM i fotografi indenfor Danske Jernbaners Idræts- og Fritidsforbund, den 9. marts 1969.

Man deltager i 3 forskellige grupper med 2 forskellige temaer.

Gruppe I = Sort/hvid

» II = Farvepapirfotos

» III = Farvediapositive

Tema A = Jernbanemotiver

\* B = Frie motiver

De frie motiver må ikke tangere jernbanemotiv.

Format: Sort/hvid = Længste side højst 40 cm lang, men mindst 30 cm. Korteste side er valgfri.

Farvepapir = Længste side højst 40 cm, men mindst 24 cm lang. Korteste side er valgfri.

Farvedias = 5 × 5 eller 7 × 7 cm.

Monteret i glas. Afmaskning er tilladt.

Montering: Gruppe I og II monteres på karton højst 3 mm tyk.

Antal: Man kan deltage med ialt 24 stk. fotos (4 × 3 × 2) d.v.s. højst 4 stk. fotos i hver gruppe/tema.

Mærkning: Gruppe I og II mærkes på bagsiden med: Deltagerens signatur. – Billedets titel. – Gruppe og tema.

Gruppe III (dias): Dias betragtes retvendt og projektionsrigtigt (på hovedet) foroven anbringes en hvid mærkeseddel med signatur, motivgruppe, titel, hvis der er plads. (i modsat fald kan titlen vedlægges separat).

Adresse: Fotos sendes til formanden for DJIF's foto- og smalfilmgruppe hr. Villy Olsen, Rolf Krakesvej 50 5200 Odense Vest.

Sidste dato for modtagelser af fotos er den 10. februar 1969.

Fotos som sendes til DJM går automatisk videre til NJM og FISAIC, såfremt det ikke er givet andet besked med billederne.

NJM afholdes i Oslo den 27. og 28. maj 1969, evt. indleveringsdato hertil er den 15. marts 1969.

FISAIC afholdes i Lissabon den 21. og 27. september 1969, evt. indleveringsdato hertil er den 1. juli 1969.

Til NJM og FISAIC vil der blive arrangeret fælles tur, når der er tilslutning herfor. Mere om dette, når programmet foreligger.

På DJIF's foto- og smalfilmgruppes vegne J. K. Hansen, sekretær.



# Vinterferie

## Vinterferie i Schweiz 1969

Fra vore schweiziske kolleger har vi fået tilbudt ophold på nogle af Schweiz' mest bekendte vintersportssteder:

### Kandersteg, 1200 m.o.h.

2/2–8/2 1969 i første klasses hotel.

Pensionspris pr. person for en uges ophold:

i enkeltværelse 345 kr.

i dobbeltværelse 335 kr.,

specielt med eget dush og toilet:

i enkeltværelse 372 kr.

i dobbeltværelse 362 kr.

Anmeldelse senest 15. januar.

### Sans Fee, 1800 m.o.h.

2/2–8/2 1969.

Pensionspris pr. person for en uges ophold:

i enkeltværelse 345 kr.

i dobbeltværelse 330 kr. (med dush 355 kr.).

Anmeldelse senest 15. januar.

Les Avants ved Montreux, 1200 m.o.h. i tiden 1/1–10/3 1969.

Hotel Sonloup (tilhørende Schweizisk Jernbaneforbund).

Pensionspris pr. person for en uges ophold: 320 kr.

### Kleine Scheidegg (Berner Oberland), 2064 m.o.h.

i tiden 5/1–2/2 1969.

Pensionspris pr. person for en uges ophold 305 kr., og i tiden 2/2–16/2 pr. person for en uges ophold 355 kr.

### Wengen

i tiden 12/1–7/4 1969.

Pensionspris pr. person for en uges ophold 308 kr. (tillæg for enkeltværelse 20 kr.).

Anmeldelse bedes sendt til

Danske Jernbanemænds Turistorganisation,

Bernstorffsgade 18, 1577 København V.

## REGNSKAB

for

Kong Christian den IV's understøttelsesfond ved de danske statsbaner i 1967/68

### Indtægter:

	kr.
Beholdning fra f. å. ....	410,85
Renter .....	1.199,99
Udtrukket obligation .....	2.000,00
Gave fra bestyrelsen .....	70,00
	<hr/>
	3.680,84

### Udgifter:

Uddelte understøttelser .....	1.400,00
Porto .....	18,20
Indkøbte obligationer .....	2.038,30
Beholdning til næste år .....	224,34
	<hr/>
	3.680,84

### Beholdninger:

Bankbeholdning .....	224,34
Obligationbeholdning .....	27.007,87
	<hr/>
	27.232,21

København, den 31. marts 1968.

Skov / M. Lindborg, sekr.

Regnskabet er revideret og fundet i overensstemmelse med bilag. Beholdningerne til stede.

København, den 11/9 1968.

E. Svendsen L. Thorup



# SELVANGIVELSEN SELVANGIVELSEN SELVANGIVELSEN SELVANGIVELSEN SELVANGIVELSEN

	Selvangivelsens
Befordringsudgifter.	(pkt. 18)
Kontingent til faglige sam- menslutninger.	(pkt. 19)
Forsikringskontingenter m. v. Herunder ATP (pkt. 20, 21 og opsparingsordninger. og 22)	
Lønmodtagerfradrag A.	(pkt. 17 A)
Lønmodtagerfradrag, som kan foretages ved siden af lønmodtagerfradrag A.	(pkt. 28)
Lønmodtagerfradrag B, d.v.s. fradrag, som kan foretages, hvis de over- stiger lønmodtagerfra- drag A.	(pkt. 17 B)

## Befordringsudgifter (pkt. 18).

1. *Befordringsudgifter*, der er nødven-  
diggjort ved skiften arbejdssted eller  
flere samtidige arbejdssteder, kan fra-  
drages ved opgørelsen af den skatteplig-  
tige indkomst, såfremt den skattepligtige  
har haft 2 eller flere arbejdssteder uden  
for sin bopæl eller dennes umiddelbare  
nærhed.

2. *Udgifter*, der er nødvendige for, at  
den skattepligtige eller personer, der  
sambeskattes med ham, kan blive befors-  
dret mellem deres sædvanlige bopæl og  
arbejdspladsen kan fratrækkes på selv-  
angivelsen, selv om befordringen ikke  
sker daglig, efter følgende regler:

- Kun den del af de samlede udgifter  
i et indkomstår, der overstiger 600  
kr., kan fradrages. Da fradrag kun  
kan foretages, hvis fradragbeløbet  
udgør 100 kr. eller derover, vil det  
sige, at befordringsudgifter på indtil  
699 kr. ikke giver adgang til fradrag,  
medens befordringsudgifter på 700  
kr. giver adgang til fradrag af 100 kr.
- Ved opgørelsen af de samlede udgif-  
ter for et indkomstår kan højst med-  
regnes et udgiftsbeløb på 2000 kr.  
for hver person.

Udgiften ved brug af eget befors-  
dringsmiddel opgøres efter neden-  
stående kilometertakster. Hvor of-  
fentlig befordring kan anvendes, kan  
udgiftsbeløb, som overstiger, hvad  
det ville koste at bruge offentlig befors-  
dring, ikke medregnes.

## Kilometertakster:

Automobiler og mo- torcykel m. sidevogn	30 øre pr. km
Kabinescooter og solo- motorcykel . . . . .	26 » » »
Cykel med hjælpe- motor:	
For de første 1400 km	20 » » »
Ud over de 1400 km. . .	15 » » »
Almindelig cykel . . . .	20 » » »
og højst 280 kr. for et år.	

- Endvidere kan en skattepligtig, så-  
fremt han dokumenterer, at han som  
følge af invaliditet eller kronisk syg-  
dom har særlige udgifter til befors-  
dring mellem hjem og arbejdsplads,  
som er nødvendige for at opretholde  
indtægterhvervelsen, fratække den  
del af den faktiske befordringsud-  
gift, der overstiger normal befors-  
dringsudgift.

## Fagforeningskontingenter (pkt. 19).

Fagforeningskontingenter og udgifter  
til arbejdsløshedsforsikring kan fuldtud  
fradrages på selvangivelsen. Det fra-  
dragsberettigede beløb for medlemmer  
af forbundet udgør for 1968 kr. 381,00.

## Forsikringskontingenter m. v., herunder ATP og opsparingsordninger (pkt. 20, 21 og 22).

### a) Ubegrænset fradragsret.

1. Bidrag til ATP-fonden er fuldt fra-  
dragsberettiget (pkt. 20). Det maksimale  
fradrag vil normalt være 86,40 kr. Un-  
der pkt. 20 kan desuden fradrages bi-  
drag til pensioner, der giver ret til lø-  
bende udbetalinger.

2. Sygekassekontingenter kan fratræk-  
kes fuldtud (pkt. 21). Under pkt. 21 kan  
tillige fratrækkes bidrag og præmier til  
sygedagpengefonden, pensions-, syge- og  
ulykkesforsikring, livrente m. v. samt  
indbetalinger til indekskontrakter.

### b) Begrænset fradragsret.

Andre beløb end de under pkt. a)  
nævnte, som er anvendt til præmier og  
indbetalinger til livsforsikringer, pen-  
sion- og enkeforsørgelse, godkendte bør-  
neopsparings- og selvpensioneringskonti  
m. v. kan fradrages inden for en maxi-  
mumsgrænse på 2.500 kr. 2.500 kr.-  
grænsen gælder såvel forsørgere som  
ikke-forsørgere.

Livsforsikringspræmier – også for ny-  
tegnede forsikringer – kan, som ved an-  
dre ordninger under den begrænsede fra-  
dragsret, bringes til fradrag på dette års  
selvangivelse, når blot de er betalt inden  
31. januar 1969.

## Lønmodtagerfradrag A (pkt. 17).

Lønmodtagerfradrag A er fastsat til  
10 pct. af lønindtægten, dog højst 800  
kr. Fradraget beregnes for hver person,  
der beskattes sammen med den skatte-  
pligtige og som har udført lønarbejde  
for fremmede.

## Lønmodtagerfradrag B, d. v. s. fradrag som kan foretages, hvis de overstiger lønmodtagerfradrag A (pkt. 17 B).

Personer, som har større udgifter til  
fortæring, arbejdstøj etc. end 800 kr.,  
kan fratække disse udgifter fuldtud  
efter nedenstående regler. Til gengæld  
bortfalder lønmodtagerfradrag A. Man  
må altså vælge mellem lønmodtagerfra-  
drag A og B. De vigtigste fradrag er  
følgende:

### a) Fortæringsudgifter.

#### 1. Dobbelt husførelse.

Der kan indrømmes skatteydere, som  
på grund af erhverv midlertidigt opret-  
holder dobbelt husførelse, et fradrag for  
merudgifter til kost og bolig. Hvor skat-  
teyderen bor ved arbejdsstedet under  
pensionatsforhold eller ved privat ind-  
kvartering eller tilsvarende, indrømmes  
fradraget uden dokumentation med 100  
kr. ugentlig.

#### 2. Natarbejde.

Herved forstås arbejde, hvoraf en  
væsentlig del, ikke under 3 timer, ud-  
føres i tiden fra kl. 18 til 6.

Der tillades uden dokumentation et  
fradrag for afholdte udgifter som følge  
af natarbejde på 5,00 kr. pr. nat.

# PERSONALIA

## Ansæt som lokomotivmedhjælper pr. 1/11-1968.

Lokomotivmedhjælperaspiranterne:  
K. Pedersen (Agersø), Gb mdt i Gb mdt.  
O. F. Pedersen, Gb mdt i Gb mdt.  
J. M. Jespersen, Gb mdt i Gb mdt.  
F. F. Nielsen, Gb mdt i Gb mdt.  
K. Hasberg, Gb mdt i Hg mdt.  
J. Rasmussen (Fyn), Gb mdt i Gb mdt.  
O. S. Rasmussen, Gb mdt i Gb mdt.  
N. A. Thomsen, Gb mdt i Gb mdt.  
B. H. Sørensen, Gb mdt i Gb mdt.

## Forfremmelse til lokomotivassistent pr. 1/12-1968.

Lokomotivmedhjælperne:  
V. Skeldrup, Av mdt i Av mdt.  
V. Jensen, Hg mdt i Hg mdt.

## Forfremmelse til lokomotivfører (15. lkl.) ef. ans. pr. 1/1-1969.

Lokomotivfører S. Rasmussen (12. lkl.)  
Str mdt i Str mdt.

## Forflyttelse pr. 1/11-1968 efter ansøgning.

Lokomotivmedhjælper S. H. Hansen, Hg mdt til Gb mdt.

## Forflyttelse pr. 1/12-1968 efter ansøgning.

Lokomotivførerne (15. lkl.):  
S. A. Martinsen, Kb mdt til Gb mdt.  
P. V. Borum, Gb mdt til Hg mdt.

## Afsked efter ansøgning pr. 31/10-1968.

Lokomotivmedhjælper E. T. Knudsen, Av mdt.

## Afsked efter ansøgning pr. 31/12-1968.

Lokomotivmedhjælper K. Hansen, u f nr. Hgl mdt.

## Afsked efter ansøgning pr. 31/1-1969.

Lokomotivfører N. J. R. S. S. Knudsen (12. lkl.), gr. alder m. pens. Od mdt.

## Tak.

Min hjerteligste tak for al venlig opmærksomhed ved min mand, lokomotivfører Richardt Jeppesens sygdom,, død og bisættelse.

Gerda Jeppesen,  
Falkevej 1, 2., København.

## Lanternen

»LANTERNEN« afholder vinterfest den 22. februar i Vanløse kulturgård. Vi mødes kl. 18.30 medbringende et godt humør.

Der vil blive serveret 1 stk. med sild, 3 stk. lækkert smørrebrød, 1 stk. med ost. Hertil 2 øl og 2 snaps, bagefter serveres kaffe og en likør.

»LANTERNEN« søger selv om bevilning til udsænkning af spirituosa, således at øl, whisky, cognac og andre gode sager kan købes til populære priser, da det jo foregår i udsalgstiden, leveres dette arrangement til en pris af kun kr. 28.89 pr. deltager. Selvfølgelig bliver der musik og dans til ud på natten.

Der vil som sædvanlig komme opslag på depoterne med indtegningslister. Der kan også ske indtegnning ved at ringe til formanden E. J. Svensson på tlf. Asta 4768, eller til kassereren M. Frandsen Bella 10216.

Det er vores håb at mange vil slutte op og give denne aften et festligt forløb. Vi mødes den 22. februar 1969 i Vanløse kulturgård lige ved Vanløse station.

Med det samme skal vi nu gøre opmærksom på, at »LANTERNEN« har 50 års jubilæum i maj måned 1971. Nogle vil måske syntes det er tidligt at begynde at tænke på det, men det er ikke for tidligt. Det vil blive en dyr aften, så vi har tænkt, at de medlemmer der gerne vil med men ikke mener at de kan afse så mange penge på en gang, vil kunne få en opsparingskonto hos kassereren med henblik på denne store aften, således at når dagen oprinder mærkes den ikke på budgettet.

P. f. v.  
E. J. Svensson.

## Dødsfald.

Lokomotivfører N. C. R. Jeppesen, København, er afgang ved døden 23/11-1968.

Pens lkf. N. K. V. Sick Nielsen, Fredericia, er afgang ved døden den 25/11-1968.

Pens. lkf. K. E. Jarmø, København, er afgang ved døden den 2/12-1968.

## Opmærksomhed frabedes.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

K. E. Andersen,  
lokomotivfører, Fredericia mdt.

## Fredericia

Fredericia afdeling afholder ordinær generalforsamling på »Fredericia Teater« fredag den 31. januar 1969 kl. 14.45.

Efter generalforsamlingen afholdes spisning og kammeratligt samvær sammen med de i 1968 afgangede kammerater. Spisningen er i år »gammeldags torske-spisning« m. torsk - bukser - lever - krøl - peberrod - hakket æg - flæskestykker - surt - fiskesennep og masser af smørsovs.

Der serveres kaffe efter spisningen.

Der betales pr. kuvert - alt indbefattet - 15 kr.

Afdelingen ser gerne et stort fremmøde af medlemmer og pensionister til generalforsamling og spisning.

Pensionister kan tilmelde sig spisningen på telefon 92 46 37 eller 92 46 36.

Afdelingsbestyrelsen.

## Struer

Struer afdeling afholder ordinær generalforsamling på restaurant Teglgården, Tegltorvet torsdag den 30. januar 1969 kl. 15.30 pr.

Efter generalforsamlingen kl. ca. 19.00 afholdes spisning og kammeratligt samvær med de i 1968 afgangede kollegaer. Der serveres gule ærter med medisterpølse og flæsk, pandekager med is samt 1 øl, 1 snaps og kaffe. Hver deltager i spisningen skal betale 18.00 kr.

Afdelingen ser gerne et stort fremmøde af pensionister til såvel generalforsamling som spisning.

Iøvrigt nærmere ved opslag på maskindepotet.

Pensionister kan tilmelde sig spisningen på telefon 85 06 12 senest den 27. januar.

Afdelingsbestyrelsen.

## Indbinding af DLT

Ønskes Dansk Lokomotiv Tidende årgang 1968 indbundet, kan bestilling herpå sendes til foreningens kontor, Hellerupvej 44, Hellerup. Bestillingen skal være fremme senest 15. januar 1969. Prisen for indbindingen er 28,00 kr.

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

Al opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

K. K. Brandt,  
lokomotivfører, Ålborg mdt.



# Mange flere må være med

Selv om en opgave umiddelbart kan synes stor og næsten uoverkommelig at løse, viser det sig ofte, at ved fælles hjælp vil den ikke være så uløselig endda.

Det var en stor opgave, jernbanemændene stillede sig selv, da de gennem de kooperative forsikringsforeninger, som ejes af statsbanepersonalet, startede en fond, hvis formål er at oprette og drive syge- og plejehjem for medlemmer og ægtefæller af de fire anerkendte jernbaneorganisationer.

Fra en beskeden start i 1963 er fonden nu vokset gennem gaver og faste månedlige bidrag til over 150.000 kr.

Der er stadig mange, der yder gaver til fonden, og en del såvel ansatte som pensionister giver hver måned et fast bidrag, som bliver trukket i løn eller pension.

Med den øjeblikkelige renteafkastning og de faste månedlige bidrag vokser fonden med over 25.000 kr. om året.



Det er ofte påstået, at statspensionister i sammenligning med andre pensionister er godt forsørget. Denne påstand gælder i hvert fald ikke, hvis statspensionisten skal til at afholde udgifter ved ophold på et syge- eller plejehjem. I organisationerne ser man af og til eksempler på, at et pensionistægtepar, hvor den ene på grund af sygdom eller svagelighed må anbringes på et hjem, mens den anden ægtefælle opretholder det fælles hjem, er meget dårligt stillet – og her kan vi hjælpe vore pensionerede kolleger.

Den dag, hvor fondens bestyrelse skal til at se sig om efter en passende grund til at opføre det første plejehjem på, er ikke mere så fjern, men dagen for opnåelse af det store mål, man satte sig i 1963, er nærmere, såfremt endnu flere vil yde et bidrag.

Alle bidrag – små som store – er meget velkomne. Bidrag til fonden kan enten ydes som et engangsbeløb eller som faste månedlige bidrag, der fradrages i løn eller pension. Det faste månedlige bidrag skal mindst være på 5 kr. og i øvrigt være et med 5 kr. deleligt beløb (af hensyn til lønningskontoret).

Udfyld nedenstående kupon og send den til fondens kasserer, trafikkontrollør E. W. Hauge, København H.

Bidrag på over 100 kr. pr. år og indtil 1000 kr. kan fradrages på selvangivelsen.

## Stor opgave for alle ansatte ved statsbanerne – men opgaven kan løses

Undertegnede .....

(navn med alle for bogstaver)

.....

(stilling)

.....

(tjenestested)

.....

(personalekodenummer/pensionsnummer)

Sæt kryds

ønsker fra den 1. .... 1969 at yde fast månedligt bidrag på ..... kr.,

trukket i min løn/pension .....

ønsker tilsendt girokort til brug ved indbetaling af et engangsbeløb .....

Indsendes til: *Kassereren for Jernbanemændenes kooperative Forsikringsforeningers Fond*,  
trafikkontrollør E. W. Hauge, København H.

# DAMERNES DAG

## I en halspastil-tid

Tør hoste og irriterede slimhinder er ikke ualmindeligt i denne tid, hvor influenza og forkølelse hører om ikke til hvermands eje, så dog næsten! Men den tørre hoste og de sviende øjne kan også skyldes langvarigt ophold i et lokale, hvor luften er meget tør på grund af centralvarme og effektiv isolering. Husk derfor hyppig udluftning (bedre end et permanent åbentstående vindue, der kan forårsage træk) og – hvis det kan bevilles – opstilling af en elektrisk vandfordamper. Ingeniørerne tror ikke på nytten af den almindelige vandfordamper, der sættes på radiatoren, eller i hvert fald kun, hvor det drejer sig om et meget lille lokale.

En grøn plante eller flere virker også regulerende på fugtighedsbalancen. Men så skal der også sørges godt for dem. Ellers går de ud. Det er mere, end vi mennesker gør, selv om vi ikke kan li' klimaet.

## Du skønne ungdom

Hvem der sad på skolebænken igen. Det må gibbe i en husmoder ved synet af

fagllokalerne i de nyere skoler. I køkkenet er der et el- eller gasapparat pr. elev, et større antal ovne, et virvar af blankforkromede knapper og håndtag, arbejdsborde af rustfrit stål o.s.v. Og i håndarbejdslokalerne lærer ni-årige at sy på el-maskine og zig-zagge over alle sømme. De syr forlæns og baglæns i overlegen stil og klarer knaphuller som en drøm. Men ingen elev får lov at sætte sig til maskinen, før hun kan samtlige stingtyper i hånden. Endnu hedder det nemlig *håndarbejde*. Det bedste er dog, at eleverne bliver i stand til at sy tøj, de kan glæde sig over, og som de virkelig vil gå med bagefter.

## Rask må det gå

En herreskjorte er en kompliceret affære at fremstille. Alligevel fabrikkerer vi en masse herhjemme og bliver fra udlandet anset for at være temmelig skrappe til det. Fra det skårne stof til den færdige skjorte er der mellem 40 og 60 forskellige arbejdsfaser, afhængig af antallet af lommer, knapper, slidser etc. En knaphuls-syerske kan betjene to knaphulsmaskiner på een gang: mens

den ene maskine syr, lægges næste skjorte parat under den anden, og sådan går det otte timer i næsten en køre den dag, og den næste med – og den næste.

## Kavaler-frakken kommer igen

En enkelt meteorolog har spået en mild vinter, men derfor kan det alligevel blive koldt nok til en vinterfrakke af den varme, kraftige type. Da mange fortrinsvis bevæger sig indendørs i en bil, og ikke foretager lange promenadetur mere, har det været muligt at komme gennem vinteren med en ekstra sweater under cotton coat'en, og der har ikke rigtig været behov for den fine frakke. Nu siger herremoden imidlertid noget andet, og den fine frakke er på vej ind i billedet igen. Både stoffer og facon'er er holdt i traditionel stil, dog med tendens af lidt svaj i taillen. På den anden side kan det heller ikke nytte at købe en frakke, der er alt for modebetonet. Den er i reglen fremstillet i meget gedigent klæde, der nok skal holde de første par år, og prisen taget i betragtning: det bør den sandelig også.

*Byfrakken er klassisk 2-radet og let tailleret med bred revers. De tungere vinterfrakker er i år fortrinsvis i melerede eller klassisk ternede stoffer. Den her viste er i sortgrå melton.*



*Cotton coats i grovpoplin med eller uden acrylfoer er uundværlig i herregarderoben. Den unge model har fast hætte og er ¾-lang, mens den knælange er i military snit med mange stikninger og knapper.*

