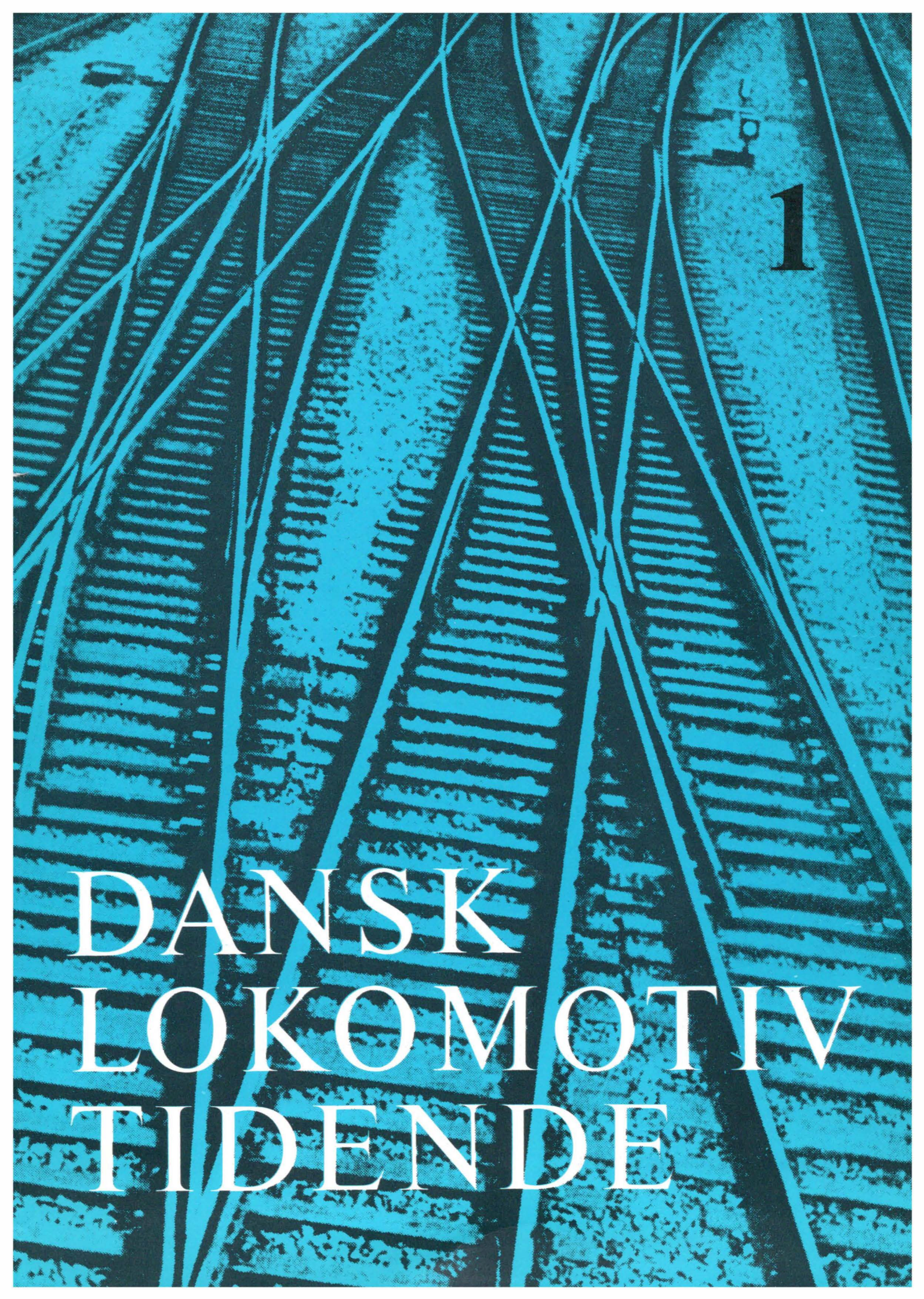




1

# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. JANUAR 1971 — 71. ÅRGANG

### 1

#### Indhold:

|                                  |    |
|----------------------------------|----|
| Betragtninger ved nytår          | 2  |
| Studierejse ved British Railways | 4  |
| Sovjetiske Statsbaner            | 8  |
| Livet i kupeen                   | 9  |
| Udenrigsnyt                      | 12 |
| Politisk økonomisk orientering   | 13 |
| Min far                          | 14 |
| Personalialia                    | 15 |
| Fra medlemskredsen               | 17 |
| Selvangivelsen                   | 18 |
| Sygekassevalg                    | 19 |
| 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.

1970 vil blandt andet huskes for den økonomiske krise, landet var – og stadig er – stedt i. I en tid, hvor pengereguleringen gør det vanskeligt at holde samfundsøkonomien i et leje med rigtige relationer mellem produktivitet og forbrug, skal vi spare; men ingen vil tilsyneladende nedsætte forbrug eller spare op, og derfor kan ventes økonomiske foranstaltninger af den ene eller anden art. Dyrtidsreguleringen er gjort til prægknabe fra regeringsside, hvor man, på trods af lønmodtagerorganisationernes faste holdning i ønsket om at bevare dyrtidsreguleringen, under alle omstændigheder søger ændring i den. Hvordan er aldrig direkte sagt. Kendsgerningen er imidlertid, at lønnings- og pensionsministeren har opsagt aftale om dyrtidsregulering for en række grupper, som lønnes af staten, samt bedt kommunerne gøre det samme for sådanne, der i kommunerne aflønnes ved tilskud fra staten. Overfor tjenestemandorganisationerne er skriftligt tilkendegivet, at han i tilslutning til forhandlingerne på tjenestemandsområdet ønsker bestemmelserne om pristalsregulering inddraget i disse forhandlinger. Er forhandlingsparterne enige herom, hjemler hovedaftalen adgang til forhandling om ændring af aftaler uden foretaget opsigelse af disse. Tilsyneladende er der stadig agt hos den regering – som også har magt – til at foretage ændringer hen over hovedet på modparten – statstjenestemændenes centralorganisationer. Den siddende regering er nok uden sammenligning den, som har været fattigst på talent til at løse de påtrængende økonomiske problemer. Den burde gå og lade mere progressive tage det skrub, man mener skal til. Det bør erkendes, at man ikke udelukkende kan rette restriktionspolitikken mod de økonomisk svageste stillede i samfundet. Det bør erkendes, at man ikke fortsat kan beskytte erhvervskredse i den hellige investerings- og produktivitetsfremmende politik navn, når en stor del af disse kredse har et hæmningsløst forbrug. Det kan undre, at der ikke synes at være politisk svingningsskred i vælgerbefolkningen; men en forklaring kan være, at store dele af den borgerlige vælgermasse ikke åbent tør vedgå, at det går rigtig skidt med regeringens økonomiske politik, og de er – som regeringen – villig til at betale en høj pris for at blive ved magten. På denne økonomiske baggrund kan der nok være årsag til at nære en vis skepsis i mulighederne for at få vore klassificeringsønsker ført igennem. Den er i hvert fald en uheldig belastning for al den rimelighed, der end ligger i vore forslag. Det er klart, at man vil søge ændringer

fastholdt inden for en fastlagt økonomisk ramme, og det er derfor bittert at skulle få rimelige krav begrænset af den øjeblikkelige økonomiske situation. Hvor når kan gennemførelse af forslag finde sted? Når landet er fattigt? Da skal staten spare. Når landet er rigt? Da skal staten også spare.

Vender vi blikket indad mod vor arbejdsplads – statsbanerne – er her en række væsentlige ting, som har optaget os og som også i det nye år vil komme til at tage sin tid af organisationsarbejdet.

Fra 1. april 1970 skulle statsbanernes struktur-omlægning springe ud i fuld blomstring. Mon denne blomstring helt blev det resultat, som de, der deltog i rendyrkningen af kulturen, havde regnet med?

Næppe! Det er imidlertid klart, at der må en vis tilpasningsperiode til, før man kan bedømme, om virkninger som tilsigtet blev de rigtige. Der er tilmed en stadigt løbende udvikling, der hurtigt ændrer grundlaget for det, man bare et par år tidligere fandt rigtigt. Så alt i alt skal man nok være tilbageholdende med kritik. Forhåbentligt må det lykkes at styrke indtrykket af, at strukturrationaliseringen virkelig førte til hurtigere og effektivere sagsbehandling.

1970 var året med generationsskifte i DSB's top.

Vi fik ny generaldirektør. Som optakten er lovende, skal det blive spændende at se virkningerne deraf.

DSB skal utvivlsomt nok blive placeret centralt i trafikbilledet. Med de trafikale ændringer, der kan sigtes mellem vore landsdele og ud over landegrænserne med de meget diskuteret bro- og tunnelplaner, kommer der formentlig en renaissance for jernbanerne.

Det er ledelsen helt klar over og tager fuldt hensyn til i sine visioner for fremtiden. Statsbanerne er fortsat landets største virksomhed, og et stort antal medarbejdere er beskæftiget. De er naturligvis interesserede i, at det går bedst muligt for virksomheden. Man saver da ikke den gren over, man sidder på. Men interessen er proportional med arbejdspladsens klima. Det er noget meget afgørende for en virksomhed, at den delagtiggør sine medarbejdere i dens mange aspekter, enten de er af økonomisk eller anden art. Muligheden for at snakke med om tingenes udformning, om at være med til at virkeliggøre dem i dagligdagen, indebærer noget positivt, en vekselvirkning mellem ledelse og funktionerne, som kommer virksomheden til gode. Ved drøftelse af disse synspunkter med den øverste administrative ledelse møder organisationsrepræsentanterne for det meste positiv imødekommenhed, men det forekommer os, at kommunikationerne til de underliggende led i

ledelsespyramiden er lidt vage. Det sker alt for ofte, at den direkte overordnede i det ene eller andet led af driften viser manglende forståelse for nødvendigheden i, at arbejdspladsens klima kun forbedres ved gensidighed. Ikke blot den ene part skal give noget på det alter. Nu ved vi, at f.eks. uddannelseskontoen er meget progressivt, så vi tror, at man også ad den vej vil få held til at påvirke forståelsen virksomhedens medarbejdere imellem.

I dagligdagen er problemerne – store og små – mere eller mindre presserende. Personalestyrke er et problem, som f.eks. lokomotivpersonalet mærker til. Alle personaleprognoser in mente er man stillet der, at kun ganske små nuancer kan beskære lokomotivpersonalet en række elementære rettigheder. Det er så en fattig trøst, at eventuelle nedlæggninger af sidebaner skulle kunne give et tilskud til udfyldelse af et personalebehov. Kan det være rigtigt at administrere med den bagtanke, at der blot skal flyttes personale til lange afløsninger på fremmed sted, at fridage skal inddrages, at feriedage ikke skal kunne afvikles osv. Er det udtryk for modernistisk ledelsespolitik? Nej, det er det gammelkendte system fra alle overgangsårene, og nu har vi haft en overgangsperiode på en lang årrække. Man kan ikke være bekendt fortsat at lede ad de baner. Foreningen har indtil trivialitet gjort opmærksom på nødvendigheden af at få personalestyrken suppleret i tide, men der balanceres i stedet på randen af en mangel, som fører til omtalte ulemper for personalet. Spørgsmålet bør snarest tages under overvejelse. Det er utilfredsstillende at skulle se sommeren i møde på den baggrund.

Tidligere udarbejdede prognoser over disse forhold har ikke kunnet holde, så det er måske meget apropos, at foreningen ikke endnu har fået adgang til at se den senest udarbejdede. Med det skøn vore erfaringer giver grundlag for, skal vi i hvert fald have håndfaste beviser for den forventede udvikling på området, før vi kan akceptere den foreliggende personalepolitik. Der er imidlertid i administrationens handlemåde en bevidst sammenkædning af disse problemer med det udvalgsarbejde som foregår med undersøgelse af, om der skal ændres ved betingelserne for antagelse og uddannelse af lokomotivpersonale; men hvorfor ændre ved et område, som til stadighed har vist sin effektivitet.

# Studierejse ved British Railways

4

Indtryk fra en studierejse som lokomotivfører E. Jessen Sørensen. Hgl. har foretaget i England.

Med økonomisk støtte fra grosserer A. Collstrops rejselegat og med velvillig hjælp og assistance bl.a. fra British Railways Board i London. Generaldirektoratet for Statsbanerne, samt fra Dansk Lokomotivmands Forening foretog jeg en studierejse til England og Scotland i tiden 4.-13. oktober 1970.

Den startede med Skandinavien-Holland Express fra Københavns Hovedbanegård søndag d. 4. okt. Gennem Tyskland og Holland til Hoek van Holland. Natbåden til Harwich.

## *Mandag den 5. oktober.*

Nu var jeg ved den egentlige rejses begyndelse. Sammenlignet med tidligere besøg gik pas og toldkontrol hurtigt fra hånden.

Bygningerne her i Harwich Parkeston Quay er ikke særlig hyggelige, men der er også nye under opførelse, de ventes færdige i 1971.

Ved perronen ventede bådtoget til London, Liverpool Str. st. Det bestod af 11 vogne af lidt ældre type, men i den pæne blå kulør, der nu er BR standard. (Blå under vinduerne og lysegrå på øverste del). Da BR først i de sidste par år er begyndt at bruge trykluftbremse, er disse ældre vogne forsynet med vacuumbremse.

Da man bruger vaskemaskiner er vognene pæne og rene udvendig. Da alle perroner er høje er der ikke nogen trinbrædt på vognene, men man går lige ind, som i vore S-tog.

Al dette kun som en lille orientering, da det jo er lokomotiver og loko-personale, der er studieobjektet.

Loket var et class. 37, d.v.s. et dieselelektrisk lok på 1750 HK, det er bygget af English Electric i ca. 1961. Max. hast. er 90 MPH, ca. 145 km/t. Kuløren er også blå. Iøvrigt er alle lok og motorvogne malet gule på enderne for lettere at kunne ses.

Da jeg nærmede mig loket, kom der en herre og spurgte, om det var mig, der kom fra Danmark. Han præsenterede sig som Inspector W. Brown. (Instructor er det samme som kørelærer, Inspector er det samme som instruktør).

Vi gik ombord på loket og hilste på lkf. og 2. manden (BR har to mand på i fyringsperioden).

Dette lok er endnu ikke ombygget, så det er kun forsynet med vacuumbremse. Efterhånden ombygges alle lok, så de kan køre både med vacuum og trykluftbremse. Omskiftning vacuum/luft sker elektrisk, det virker meget kompliceret at se til. Føreren kan se på en lille kontrol-lampe om toget er: vacuum/pass, vacuum/gods eller trykluft/pass eller trykluft/gods.

Førerummet virker mindre end vi er vant til på grund af det smalle profil, men der er godt lydisoleret på denne type. Der er heller ikke så rent som vi er vant til, nærmest som en Mo-vogn i F. 1.

Præcis kl. 7.50 afg. fra Harwich mod London. BR's køreplaner er meget stramme. Det er påregnet at toget skal køre med den forstrækningen maksimale hastighed. For ikke at tabe tid ved La. er der indregnet nogle min. ekstra i tjenestekøreplanen. Vi havde to La.-strækninger på vejen til London, begge på 20 MPH = 30 km/t. Loket kørte for fuld kraft hele vejen, så vi ankom lige til tiden 9.15 til Liverpool Str. Station.

Da det måske kan have interesse, vil jeg nævne lidt om signaler og sikkerhedsanordninger ved BR.

Først dødmandsanordningen: På mange lok minder systemet meget om vort. idet pedalen skal være nedtrådt hele tiden under kørslen. Systemet tilsluttes ved, at lkf. sætter kontrolløren i »frem« eller »bak«. På nyere systemer skal lkf. slippe pedalen en gang indenfor hvert minut.

Ang. signaler: På ældre anlæg bruges fremskudt signal og hovedsignal af arm-signaltypen. På nye anlæg, hvor man kører op til 100 MPH = 160 km/t, bruges enten treaspekt signaler d.v.s. 3 lanterner »Rødt«: Stop. »Gult«: Et interval frit. »Grønt«: To intervaller frit. Eller fire-aspektsignaler: »Rødt«: Stop. »En gul«: Et interval frit. »To gule«: To intervaller frit. »Grønt«: Clear. Tre intervaller frit. Man har altså advisering et interval længere frem, end vi har.

For at holde lkf. årvågen og for at hjælpe ham med signalobservationen bruges et system kaldet »Automatic Warning System« »A W S«. Oversat: Automatisk advarselssystem.

Virkemåden er som følger:

200 yards foran det fremskudte signal eller på blokstrækninger 200 yards foran alle signaler er der midt i sporet anbragt en kasse med en permanent- og en el-magnet. På lokomotivet er der en modtager under den ene bogie. Når det fremskudte signal viser »forsigtigt« eller blok-signalet viser »gult« eller »rødt« lys vil permanentmagneten udløse et relæ på loket, et alarmhorn lyder og lkf. skal nu inden 3 sek. trykke på en tilbagestillings-knap, da toget ellers bremses automatisk. Når knappen er trykket ind standser hornet og på en rund tableuskive fremtræder nu et gul/sort felt. Meningen er at minde lkf. om, at han nærmer sig et signal på stop.

Dersom signalet viser kør, altså grønt lys, er der spænding på elektromagneten. Når loket kører hen over magneterne sker der det samme som før, men magneterne ligger tæt sammen, og en kondensator i systemet (på et sek.) når at hindre hornet i at lyde; modtageren fanger impulsen fra el-magneten, anlægget stilles i normalstilling og en stor klokke ringer i to sek.

Efter ankomsten til London fortsatte jeg til British Railways Board. Det er at sammenligne med vort generaldirektorat. Det har til huse i et forhenværende hotel plus i en nyere bygning.

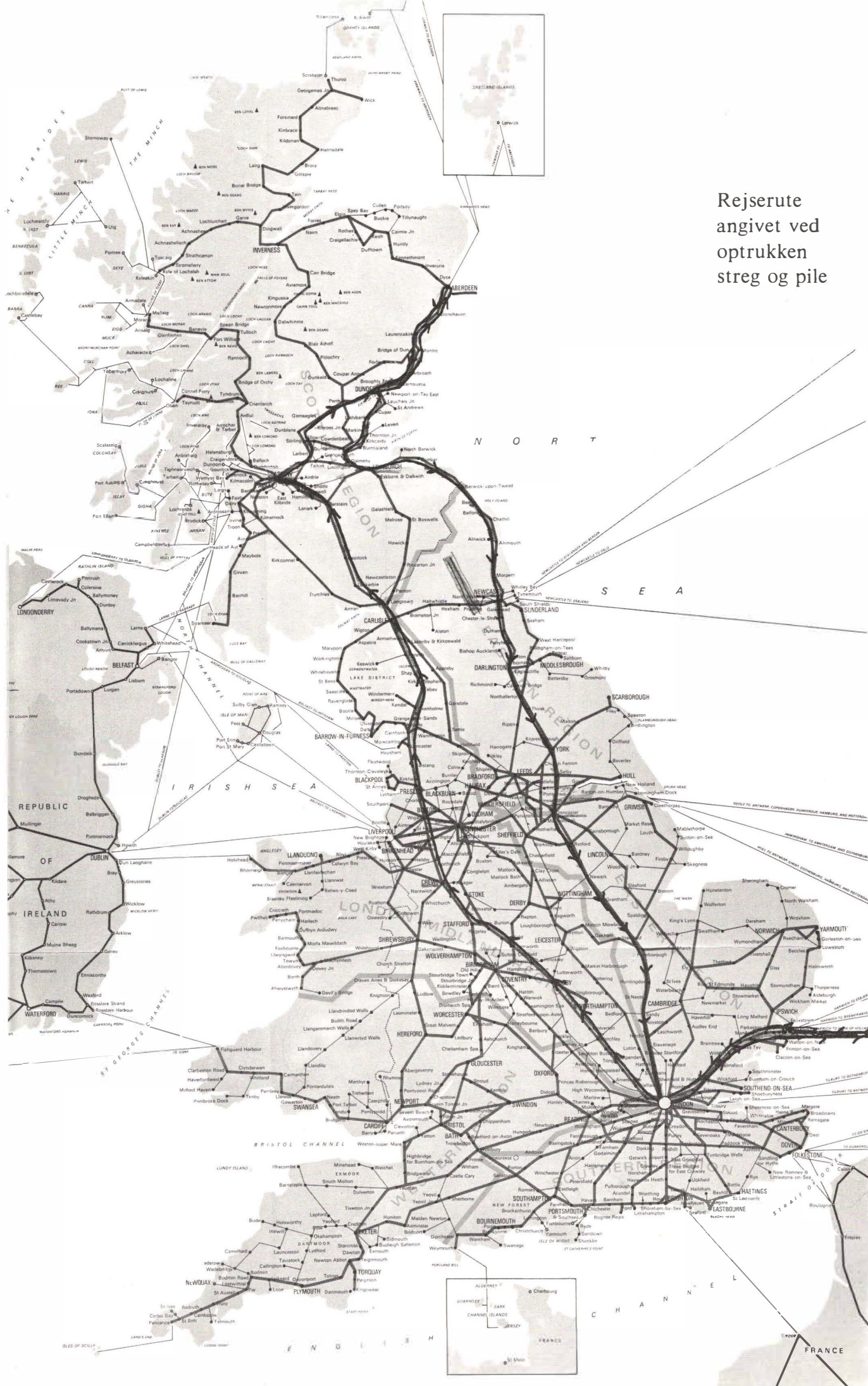
Den første jeg skulle møde var Miss M. I. Wells, som har ordnet de forskellige arrangementer under opholdet. På hendes kontor fik jeg udleveret forskellige papirer, bl.a. tilladelser til ophold i lok-førerum under kørslen.

Videre til Paddington stationen, hvor Mr. W. G. Daughy ventede. Han er bestyrer på The School of Transport i Windsor. Skolen ejes af BR. Vi fulgtes ad til Windsor, hvor en bil ventede os. Så yderligere ca. 5 km inden vi var ved skolen. Den ligner mere et stort landsted end en skole. Skolen bruges til mindre kurser og konferencer. Da jeg var der, var det BR's politi der havde kursus. Eleverne bor på skolen.

Jeg havde den fornøjelse at overvære to af undervisningstimerne om eftermiddagen.

Om aftenen var jeg gæst hos Mrs. og Mr. Daughy. Han er forhenværende lkf. fra Doncaster, men måtte holde op på grund af en øjensygdom. Han har været mangeårig repræsentant for ASLEF, da han kørte. Jeg fik mange ting at vide fra de »gode gamle dage« i dampens tid.

Overnattede på skolen.



Rejserute  
angivet ved  
optrukken  
streg og pile

*Tirsdag den 6. oktober.*

Om morgenen med toget ind til London igen. Det varer ca. en halv time. Ind til BRB igen, hvor jeg skulle møde forskellige ledere, som har med trækraft at gøre. Den første var Mr. Thorley, der leder afdelingen for trækraft. Man var meget interesseret i at høre om DSB's uddannelse af lkf. Man bruger jo ikke faguddannet personale hos BR, men i et nyt forslag vil de prøve at få unge mænd på 16-17 år ind på depoter og værksteder med senere uddannelse til lkf. for øje. Jeg fik en hel del af de instruktionshæfter lkf. får udleveret. BR har vel ca. 20 forskellige typer lok, og mange lkf. er trænet til at køre med adskillige. Bag i disse bøger er der fejlfindingskemaer, der meget ligner dem i vore nye bøger. Inden jeg forlod dette kontor fik jeg forevist tegninger og planer for BR's nye diesel-elektriske lok. De bliver med to motorer på hver ca. 2250HK.

Derefter til Mr. J. D. Morgan, som leder de forskellige fagskoler. Først fik jeg en generel orientering om BR's organisation. Derefter lidt om uddannelse af kørelærere og instruktører. Det er ikke alene anciennitet og dygtighed der tæller, men alle udtagne skal på en skole for at lære noget om pædagogik og psykologi, og kun hvis han består her, vil han komme i betragtning.

Om eftermiddagen besøgte jeg velfærdskontoret. Mr. S. G. Martin fortalte lidt om de problemer, man har med de mange forflytninger siden dampen er afskaffet. Da BR næsten ikke har overnatninger ude, bruges nogle af disse værelser som midlertidige hjem for personale, der endnu ikke har fået lejlighed i London, eller hvor det nu er. Der er også udvirket et lånesystem, så det er muligt for en mand at købe et nyt hus inden det gamle er solgt. Da det meste personale i dag ikke bliver så snavset, er lkf.s klædeskabe erstattet af små boxe. Vaske-rum er der stadig.

Da der på de fleste britiske toglok er installeret wc, har man for tiden megen diskussion om de skal afskaffes, da de ser meget uhumske ud.

Angående tjenestetid fik jeg at vide, at normalt er den daglige tjeneste på 7 timer og max. 8 timer.

*Onsdag den 7. oktober.*

Efter programmet med The Royal Scott fra Euston stationen i London til Glasgow Central.

Jeg mødte op ved toget ca. kl. 10. Det bestod af 11 vogne af nyeste type. Her er vognene forsynet med tryklufthremse. Det er lidt anderledes end vort, idet der er to ledninger gennem toget. Den normale med de 5 kg/cm<sup>2</sup>, men så er også fødeledningen ført igennem. Det bevirker en nøjagtig samtidig løsning af alle vogne. I øvrigt er vognene forsynet med skivebremse.

Min ledsager er i dag Chief Inspector for London Midland Region. John Hughes. Han har 65 Inspectors under sig.

Da jeg kom, var han ved at prøve bremse, det virker også forkert for os at se, da det er togføreren der bremser fra den bageste vogn og lkf. ser blot efter på sit manometer, at det falder og igen stiger til det normale ved løsning.

Loket er et el-lok Bo-Bo på ca. 4000 HK. Tre min. forsinket (10.08) starter vi, og så snart vi er ude af de mange krumme spor på stationen, går det for fuld kraft. Inden længe siger lkf., at nu kører vi 100 MPH = 160 km/t. Loket sejler og duver noget, nærmest som en E-maskine.

På en del af denne strækning har man prøvekørt tog med op til 125 MPH, men sporet lå ikke for godt.

På grund af skinnesvejsning måtte vi køre en del af vejen på den langsomme linie. (Der er 4 spor på denne strækning, to med max. 100 MPH og to med max. 75 MPH). Derfor tabte vi ca. 5 min. til Crewe. Her skulle vi skifte til diesellok. Alle eksprestog mellem Crewe og Glasgow har to lok. for. Det er class 50 Co-Co lok. på hver 2700 HK. max. hast. 100 MPH.

Ca. 5 min. forsinket startede vi igen, men det forreste lok trak ikke normalt. Der kom ingen feltsvækning. Vi standsede ved et signalhus for at aflevere en besked. Hughes gik hen på det andet lok for at se, om det også svigtede. Lidt længere ude ad linien standsede vi igen for at tage to elektrikere op. De rystede bare på hovedet, feltsvækningen er elektronisk styret, så det kunne de ikke reparere på stedet. Hjelpe-maskine blev bestilt fra Carlisle. Nu prøvede Mr. Hughes at trykke relæerne ind med hånden, og fra nu af kunne vi køre normalt.

Da vi ankom til Carlisle, var vi ca. 15 min. forsinket. Da Mr. Hughes skulle til et møde i London, stod han af her. Det tiltrædende personale fik nøje instruks

om at huske at sætte relæerne ind ved den rette hastighed.

Da den elektriske togvarme tages fra loket, bruges en hel del kraft (ca. 400 HK). For at få mere trækraft op over bjergene kan lkf. slå varmen fra.

Der var stop ved en station lige før Glasgow. Nogle børn var set legende i sporet. Men vi observerede ingen. Den meste af den tabte tid var ellers indhentet. 15 min. for sent ved ank. til Glasgow C.

*Torsdag den 8. oktober.*

Fra Queen Street Station kl. 13.10 mod Aberdeen. Loket var her et class. 40. 1Co- Col på 2000 KH. Dette var i den gamle kulør, en grumset grøn. Disse lok er forsynet med for- og bagløber, da de vejer 133 t.

Den ledsagende Inspector var en rigtig skotte, både angående sprog og navn: Han hedder Donald Mc.Kenzie og er fra Dundee.

Turen til Aberdeen gik helt efter planen. Det er en meget smuk tur over det skotske landskab.

Vi ankom planmæssigt til Aberdeen kl. 16.24.

*Fredag den 9. oktober.*

Mødtes med Mc.Kenzie kl. 9.15 for at bese Ferry Hill Depot i Aberdeen. På depotet fik jeg forevist alt fra kontorer til værksteder. Sammen med to andre Inspectors så vi et class 40 lok. fra a til z. Britiske lok. er elektrisk noget forskellige fra vore, idet de kører i serie parallel, men i stedet for at koble om til parallel er der tre trin feltsvækning på.

Dette lok. var i øvrigt det der skulle køre det tog, jeg skulle med til Edinburgh med afg. fra Aberdeen kl. 12.30.

Ruten fra Aberdeen til Dundee er den samme som da jeg kørte op, men så drejer vi syd på over Firth of Tay broen. Selv om dette er en gammel bro, så har der været en tidligere, men den styrtede i fjorden under en efterårsstorm, mens et tog kørte over.

Lidt før Edinburgh kører vi over en anden berømt bro. Det er Firth of Forth broen.

Rettidigt ankomst til Edinburgh Waverley kl. 15.30.

*Lørdag den 10. oktober.*

Dette var den eneste dag, jeg tilbragte som almindelig turist. Beså bl.a. The Castle, som måske er bedst kendt fra TV-udsendelser fra Tatooet.

*Søndag den 11. oktober.*

Skulle med et almindeligt eksprestog fra Edinburgh Waverley kl. 12.15 til Kings Cross stationen i London. Loket kom til perronen ca. en halv time før afgang. I dag er loket et class 55, et af de berømte Deltics. De er de kraftigste lok. i BR's park. 3300 HK. Max. hast. 100 MPH. Vægten er kun 99 t. Foruden nr. har disse lok. også et navn. I dag nr. 9013 »The black Watch«.

Præcis kl. 12.15 afgang fra Edinburgh. Da meget af sporarbejdet i Storbritannien foregår om søndagen, havde vi en del besvær med højre spor kørsel (normalt er venstre).

Det var meget interessant at se, hvordan det foregår. Vi standsede ved en blokpost, hvor vi måtte trykke toget tilbage over på højre spor. Så kom der en mand fra trafiktjenesten. Han havde et rødt armbind med påtegningen »Pilotman«. Han var vores fribaneordre. På det spærrede banestykke er der kun en »Pilotman«, så hvis der skal køre to tog i samme retning, må han evt. køres tilbage i bil for at hente det andet tog. Der er ingen hastighedsbegrænsning for kørsel på højre spor, men da man stadig kører med løst koblede tog uden bremse, er der på faldstrækninger anbragt såkaldte »catch points«, d.v.s. afløbsspor-skifter, så løse vogne ikke render ned i et andet tog. Disse »catch points« må så aflåses og kun passeres med 10 MPH. Vi mødte flere af disse, og for at lkf. kan se at de er låst, er der sat et grønt flag ved dem.

Da køretiderne tilsyneladende ikke er så stramme her nord på, var vi næsten rettidig i Newcastle, trods disse ekstra standsninger.

I Newcastle kom der nyt personale og en ny Inspector. Vi fortsatte syd på med kun 4 min. forsinkelse. Ved ankomsten til Doncaster var vi rettidig igen. Nyt lokopersonale igen.

Afgangen blev forsinket ca. 40 min., da en traktor med en kran på var for høj til at kunne passere under en bro et par km mod syd. Først da ingeniører

fra banetjenesten havde undersøgt broen, kunne vi fortsætte mod London.

Nu fik vor »Deltic« lov til at vise, hvad den kunne præstere., på lange stærkninger kørte vi med 100MPH.

Ved ankomst til Kings Cross var vi 29 min. forsinket. Det var et langt stræk på en gang, men en spændende tur.

*Mandag den 12. oktober.*

Om formiddagen på besøg på vedligeholdelsesdepotet i Finsbury Park, hvor alle lok., der kører fra Kings Cross får eftersyn. I mange henseender ligner sådan et depot vore egne, men da de har ca. 10 forskellige typer lok., som kræver hver sine skemaer, skal personalet være godt trænet.

Et pudsigt træk herfra var, at BR lige er begyndt at bruge rep-bøger efter lignende system som DSB, men der er gennemslag, så værkstedet river den ene part ud.

Det var interessant at se så mange forskellige lok-typer, når man kunne gå i fred og ro for motorlarm.

Lederen af depotet, Mr. Page, fortalte, at i mekanisk henseende havde man ikke så store problemer, men på »Deltic« maskinerne var der af og til kraftige overslag i hoveddynamoerne, så man kunne se dybe ar i materialet.

Som sidste punkt på denne studierejse var et besøg på British Railways Staff Training School i Ilford.

Dette er en helt moderne etplans bygning. Skolen er kostskole, så der er cafeteria udsalg, og hvad der ellers skal være, når man skal bo på skolen.

Skolen er for alle kategorier af personale, så man møder både trafik-, signal-, tog- og lok-personale.

Under rundvisningen, hvor jeg var ledsaget af skolens leder, Mr. Punter, var det naturligvis dieselskolen, der havde min største interesse. Man bruger meget at vise de aktuelle emner, i stedet for kun at bruge planer og tegninger. F.eks. så jeg en meget stor model af en Westinghouse styreventil.

For at få et indtryk af undervisningsformen fik jeg lov til at overvære en time

i motorlære. Det var lkf. til dieselmekaniske motorvogne; der blev undervist i brændstofpumper. For at gøre det mere klart, havde læreren en gennemskåret model af en 6 cyl. pumpe stående på bordet.

Inden besøget sluttede, mødtes jeg med skolens lærere, og de var meget interesseret i at høre om, hvordan vi bliver uddannet i Danmark.

Nu ankom den Inspector, der skulle ledsage mig til Harwich, og vi fulgtes ad til Liverpool Str. Station.

Loket var af samme type som da jeg kom. Ganske vist har BR mange typer lok., men alene af disse class 37, er der over 200.

Rettidig kl. 20.00 fra London. Denne tur var meget spændende, for nu var det mørkt, og der er ikke andet lys forpå loket end tognummeret, som er vist som lysende tal.

Undervejs mødte vi tre hele container-tog, så det er i en stor skala, man kører containers ved BR.

Vi ankom rettidig til Harwich, Parkeston Quay. Her holdt yderligere et containertog. På kajen kørte to meget store kraner, som var ved at laste en af de specielle containerbåde, der sejler til fastlandet.

Med natbåden til Hoek v. Holland og videre med Holland-Skandinavien Express til Københavns Hovedbanegård med ank. kl. 19.42.

Denne beretning kan naturligvis kun omfatte hovedpunkterne fra turen, så jeg undskylder, hvis noget ikke er forklaret tydeligt nok.

Det var alt i alt en meget interessant og lærerig tur.

*E. Jessen Sørensen.*

# SSB – de sovjetiske statsbaner

8

De sovjetiske statsbaner er idag kommet så vidt, at 96 procent af alle godstog trækkes af elektriske lokomotiver eller dieselmaskiner. Og det er ikke så lidt, fordi godsmængden er lige så stor som alle andre landes tilsammen. Diesellokomotiverne kører på et banenet af 73.000 km.s længde, og i år tegner de sig for 47 procent af samtlige godstransporter.

Diesellokomotiverne kan trække vognstammerne 300, 500 eller 1000 km. Eneste begrænsninger er trafikforholdene, de tekniske eftersyn og skifteholdene. I gennemsnit kører dieselmaskinerne i pendulfart over 460 km. De har for længst overskredet de enkelte bandedistrikters grænser, og mange steder kører de samtidig på flere hovedlinier. Følgelig kan man ikke længere lade et mandskab køre med et og samme lokomotiv. Strækningen Brest-Mozjaisk er på 983 km. Lokomotivet betjenes her af ikke

mindre end seks skiftehold. I alle lokomotiver er der en radiosender og modtager, således at føreren hele tiden har kontakt med kontrolposterne.

En betingelse for at maskinerne kan gå i pendulfart er naturligvis, at de til stadighed holdes i god teknisk stand. Som hovedregel gennemgår alle lokomotiver et serviceeftersyn en gang i døgnet. På enkelte linier kan ministeriet give tilladelse til, at disse eftersyn kun foretages en gang for hver 32 eller 48 køretimer. Udover dette skal hvert lokomotiv i remise til forskellige former for eftersyn og service for hver 57, 115, 230 og 690 tusinde kilometers kørsel.

Af driftsøkonomiske grunde har man gennem de senere år sat stærkt ind for at forkorte den tid, der går med eftersynene. En stor stab af ingeniører og teknikere har arbejdet med forskellige rationaliseringsplaner, og resultatet er ble-

vet, at mange af de tidligere meget tidskrævende arbejdsprocesser nu enten er helt automatiseret eller mekaniseret. Mens man for blot 3-4 år siden i regelen brugte en uge på eftersynet ved 230.000 km, så klares det nu de fleste steder på små to døgn. Metoden er ganske enkel, men den var ny for SSB. På 38,5 timer skilles et helt lokomotiv ad og samles igen af andre dele, som er hovedreparerede dele fra et andet lokomotiv eller helt nye reservedele. Hver enkelt del bestilles på lageret og føres frem til graven af et fuldautomatisk transportbånd. Som noget helt nyt har man indlæst hele arbejdsgangen skridt for skridt i en datamaskine, hvorefter de enkelte dele automatisk kommer netop i det øjeblik der er brug for dem. På den måde har man kunnet spare helt op til 13.000-14.000 rubler årligt i vedligeholdelsesudgifter på et enkelt lokomotiv. APN.



Måske er det lidt umoderne at rejse med tog i flyvningens århundrede, men det viser sig, at dette transportmiddel stadig kan tiltrække alle slags mennesker, der lige fra barnsben er blevet begejstret over – fut, fut, fut. Skan man være ærlig, findes der da heller ikke nogen rejsemåde, der kan sammenlignes med jernbanen. Hvilket andet sted kan man i samme grad studere sine medpassagerere og deres sædvaner? I en rutebil stirrer man hinanden i nakken og gynger op og ned, så der aldrig bliver ro til at koncentrere sig. På flyverejser er man for optaget af flyveværtinderne, og hvad de er i stand til at servere, og sørejser varer så længe, at folk hurtigt opfører sig som hjemme, hvad der ikke virker videre interessant.

I en jernbanekupe er forholdet et helt andet. Her kan man fra sin plads opleve de andre syv passagereres adfærd. Hvorfor ingen mennesker opfører sig normalt på togrejser, må man overlade til psykologerne at finde ud af, men det er en kendsgerning, at folk, så snart de får sig anbragt i en kupe, åbenbarer en række vaner kun beregnet for lejligheden.

Hovedparten af passagererne er ganske vist ikke spændende, da de har fået den ejendommelige opfattelse, at en kupe først og fremmest er beregnet til at sove i. Alle kender denne type, der knap har fået kufferten i nettet, før han eller hun falder i søvn, uanset hvilket tidspunkt.

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

ret er på dagen. Er kupeen fyldt, kan man være sikker på, at mere end halvdelen sliber sig en blidelig skraber, mange i ret ubekvemme stillinger, som de aldrig ville drømme om at indtage under søvnen der hjemme. Når konduktøren skal billettere, er det lige alt det, at han kan få dem vækket så meget, at de kan finde billetten, hvorefter de nikker ind igen, nydende rejsen i fulde drag.

Er rejsen tilstrækkelig lang, vågner disse passagerer op hen mod dens slutning, men er nu ikke til at skelne fra »den utilnærmelige rejsende«, der under hele turen har lagt en dæmper på ethvert optræk til lystighed i kupeen. Disse rejsende, der hjemme ofte er glade håndværkere, lystige slagtere eller stortalende ejendomsmæglere bliver i jernbanekupeen grebet af den store tristhed, der kvæler ethvert forsøg hen imod »Vin, kvinder og sang«.

En tredje type repræsenteres af »den gumlende passager«. Endnu før togets afgang har en sådan medrejsende hentet en omfangsrig madpakke frem, som han grundigt og uanfægtet af omgivelserne begynder at fortære med en fart, der senere viser sig at svare til et stykke pr. km. Han mumler grundigt og taktfast i takt med togets rytme, og det er ham der ses på al verdens jernbanestationer lænende sig ud af kupevinduet, hidsigt råbende efter appelsiner, pølser, øl og chokolade. For ham er rejsen en stor kulinarisk oplevelse, men hvorledes han overlever det, vil til stadighed være en gåde for videnskaben.

Er man ude for at opleve noget, sætter man på sine rejser lid til en fjerde type, vi kan kalde »den lystige og oplagte rejsende«. Disse sjældne passagerer lever ellers en tilbagetrukket tilværelse som bedemænd, døvstummelærere, pantefogeder, kassebedrøvere eller tøffelhelte. Den slags rejsende føler sig som løsslupne skoledrenge, og det er dem, der kan gøre togrejser så interessante, når der opstår en duel mellem deres oplagte meddelsomhed og andre rejsendes snorken eller tristhed.

Den oplagte rejsende ryger store, fede cigarer, kan nævne samtlige stationer i rækkefølge og har et utal af historier, som han serverer uanset de øvrige rejsendes ansigtsudtryk og søvndybde. Han er parat til at stifte bekendtskab med hvem som helst, skrive under på hvad som helst og spiller gerne kort med vildtfremmede mennesker.

Desværre er det jo ikke altid, at der findes et eksemplar af »den oplagte og lystige type« i ens kupe. Er man således kun omgivet af sure, døsig og gumlende ansigter, har man alligevel med små midler mulighed for at sætte lidt liv i kupeen. Hører man til de dristige kan man give sig at spille saxofon eller trutte i et skjult bilhorn. Den slags vil omgående forandre stemningen hos ethvert rejseselskab og vække alle sovende, men hører man til de mere stilfærdige, vil jeg anbefale kryds og tværsmetoden, der blot kræver, at man er to i følge.

For at udføre dette livsopvækkende nummer er det nødvendigt, at man bemægtiger sig et af de mange henkastede ugeblade, der ligger rundt om i kupeen og som ingen alligevel læser under rejsen. Derefter slår man op på en kryds og tvær, tager en blyant frem og kigger tankefuldt på sin sammensvorne, mens man klør sig i nakken.

– Hvad er du i tvivl om?

– Græs med to bogstaver? svarer man ærgerligt.

Man skal jo ikke vente sig alverden af en flok mere eller mindre åndssløve medrejsende, men når ens ægtefælle eller ven opgiver med en hovedrysten, vil der altid være en eller anden kvik hjerne, der vrisser:

– Hø!

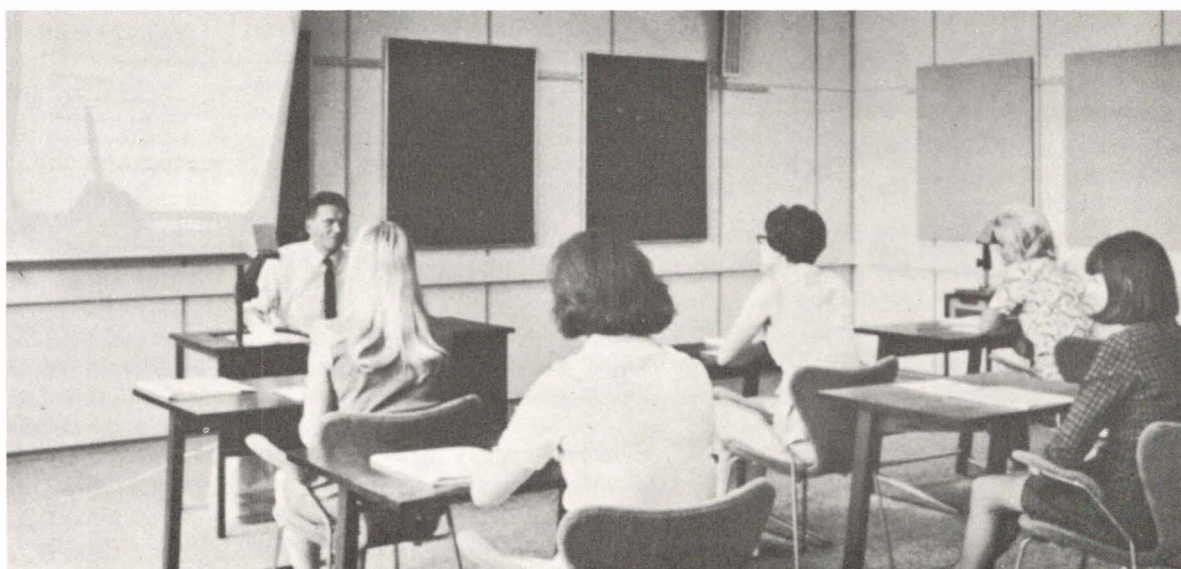
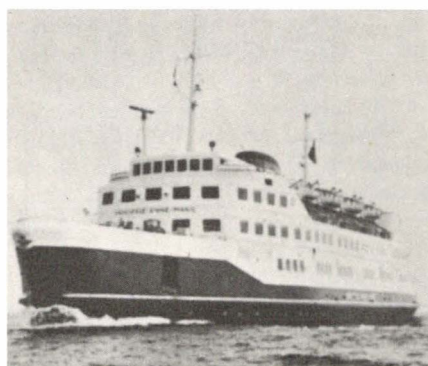
– Genialt, råber man og fortsætter løsningen under hele kupeens opmærksomhed. Den kvikke hjerne føler sig meget bæret, og når man nu beder om et pigenavn med fire bogstaver eller en flod i det vestlige Tyskland, er der ingen, der vil stå tilbage. Det myldrer med forslag og snart er hele kupeen som en stor familie.

Denne metode kan faktisk føre til hvad som helst. Professor Rimpelfrie optager således den slags kvikke hvem hvad hvor på bånd og får dem derefter udsendt gennem radioen, hvor de let konkurrerer med »Tyve Spørgsmål til Professoren« og den slags geniale hjernetruister. Andre har benyttet lejligheden til at starte syklubber eller foretaget indsamlinger til indkøb af sildesalat til afgæde under direktørers årlige udflugt til St. Pauli.

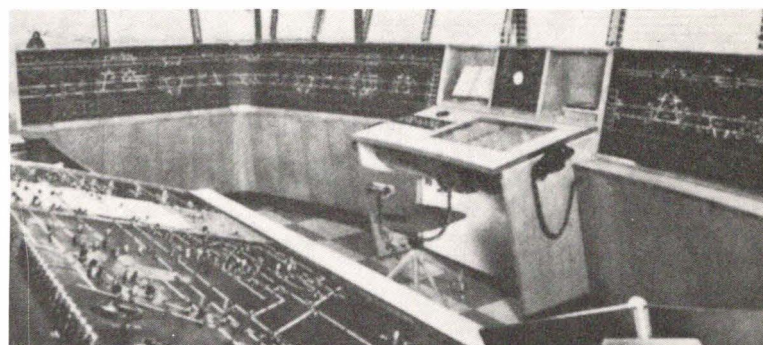
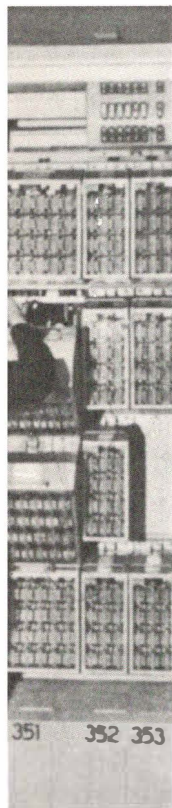
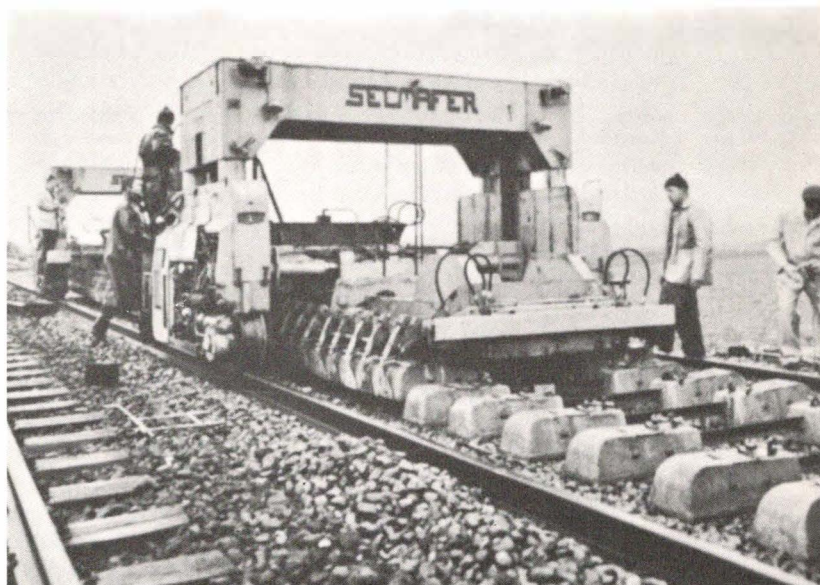
Med disse ord in mente er jeg sikker på, at alle vil kunne få det rette udbytte af fremtidige togrejser, der bør være oplevelser, hvad enten man foretager dem sovende, gumlende, vrissende eller snakende.

Chris Parø.

DSB ○ DSB ○ DSB ○ DSB



# DSB ◦ DSB ◦ DSB ◦ DSB



Glimt fra nogle af  
DSB's mange  
arbejdspladser

## En europæisk sikkerhedskonference

De 15 Nato-landes ministerrådsmøde betegner et skridt – ganske vist et meget lille – i retning af en sikkerhedskonference. Man blev på mødet i Bruxelles enige om, at før der er skabt en tilfredsstillende ordning omkring Berlin-spørgsmålet, vil der ikke fra Nato-landenes side blive taget noget initiativ i retning af en europæisk sikkerhedskonference.

Da Vesttyskland samtidig har erklæret, at det ikke vil ratificere den sovjet-vesttyske venskabstraktat, før der er kommet en ordning af Berlin-problemet, er der i virkeligheden lagt pres på Sovjet for at få en Berlin-ordning i stand, uanset om Østtyskland derved skulle blive bet i det store spil.

Sovjet er både af diplomatiske og økonomiske, men også af militærstrategiske grunde ivrig efter at få traktaten med Bonn-regeringen ratificeret. Denne traktat vil på afgørende måde placere Sovjet stærkere i Vesteuropa, ikke mindst som storopkøber af vesttyske varer vil Sovjets indflydelse øges.

På den anden side er Østtyskland, der nu er blandt verdens førende industrilande, interesseret i at fastholde sin ledende stilling i Østeuropa, og presser derfor på med krav om at blive anerkendt i FN og i Bonn som en stat med fuld folkeretlig status. Østtyskland kræver disse ting akcepteret, før man vil tale Berlin med Bonn. I denne prekære situation, er det Sovjet, der har nøglen til løsningen af Berlinspørgsmålet.



## Harrison Salisbury om Kina-Sovjet

Den verdenskendte udenrigspolitiske kommentator og skribent *Harrison Salisbury* har udgivet en bog med titlen: »Krig mellem Sovjetunionen og Kina«.

Bogen har vakt opmærksomhed kloden over, og nu foreligger den også på dansk.

Salisbury fastholder, at i de sidste ti år er risikoen for en krig mellem de to lande vokset. Men meget tyder på, at denne hans vurdering ikke er holdbar. For nylig bedredes forholdet mellem Kina og Sovjet. Det har bl.a. givet sig udslag i, at der er oprettet diplomatiske forbindelser på ny mellem de to giganter. Også på grænsestrækninger i Manchuriet synes en afspænding mærkbar. Et andet vigtigt problem har Salisbury draget frem, nem-

lig spørgsmålet om den kritiske situation som russisk industri befinder sig i.

Salisbury tegner et mørkt billede af Sovjets erhvervsliv. Både landbrug og industri befinder sig i en kriseagtig tilstand, hævder han; og netop dette skulle øge faren for krigerisk optræden fra sovjet-ledernes side.

Salisbury lægger hovedansvaret for hvervstilstanden på *Bresjnev* og *Kosygin*, de to herskere, der dominerer partiet og dermed også erhvervslivet, hæren, uddannelsessektoren m.v.

Men spørgsmålet er, om ikke denne pessimistiske vurdering af Sovjet er urigtig. De sidste nye tal fra eksperterne tyder på enormt opsving for 1971-72.

Det er i det hele taget vanskeligt at trænge til bunds i Sovjets økonomi og produktion. I 1930'erne vildledtes mange europæiske iagttagere. Man mente det givet, at Sovjet måtte være svagt efter de store Stalin-udrensninger. Ikke mindst blev Hitler og hans rådgivere et offer for denne fejlurdering.

Der er da også militære iagttagere, der tværtimod peger på, at det russiske militærapparat udbygges stærkere i disse år end nogensinde, og amerikanske eksperter advarer kraftigt mod at slække på hverken det traditionelle forsvar eller på atomoprustningen.

Men det er nok også klogt i samme forbindelse at indstille sig på, at også den civile russiske industri er i gigantisk vækst. Ganske vist er der nok en vis ulmende gæring til stede i Sovjet, og ganske vist er der blandt de intellektuelle en opposition i gang mod lederne i Kreml, men denne opposition er dog næppe så alvorlig og stærk som f.eks. aktivisternes i USA.

De nye aftaler med Vesttyskland har i øvrigt yderligere befæstet Bresjnevs position og givet Sovjet mulighed for at træde kraftigere op både i Mellemøsten, i det fjerne Østen, i det indiske Ocean og i Sydamerika.



## Magtkamp i det indiske Ocean

Medens verdenspressen er optaget af, om der på ny kan optages forhandlinger om Mellemøsten under *Gunnar Jarrings* ledelse, og mens man ivrigt refererer resul-

taterne af **Kong Husseins** og **Moshe Dayans** besøg hos præsident Nixon, fortsætter Sovjet opbygningen af sine positioner i det indiske Ocean.

Vestmagterne – det gælder især USA og England – synes rådvilde med hensyn til, om de helt skal opgive kampen om magten i det indiske Ocean og trække sig tilbage fra endnu bevarede støttepunkter, eller om de skal påbegynde en ny politik med militær udbygning af nye strategiske baser i dette område.

England opgav for få år siden Aden, der i menneskealdre har været et vigtigt britisk støttepunkt på vejen til det fjerne Østen. Endvidere har England besluttet inden 1972 at forlade både Bahrein og Singapore. Det vil sige, at Englands magtposition øst for Suez er knækket for stedsse.

Sovjet, hvis forsyningskibe til Nordvietnam går syd om Afrika, har oprettet brændstoflagre på **Seychellerne** i det indiske Ocean til brug for deres skibe. Men desuden har Sovjet – efter at England har forladt Aden – sikret sig gunstige aftaler med myndighederne dér, og det samme er tilfældet med Mauritius. Endvidere har det nye kommunistvenlige styre på Ceylon på flere felter stillet sig venligt overfor Sovjet og bl.a. nægtet at anerkende Israel. Roligt og sikkert bygget Sovjet sine relationer op – og skridtet til opbygning af militærbaser er kort.

USA's spinkle militære tilstedeværelse i Bahrein og andre sheikdommer kan når som helst løbes over ende, når det feudale fyrsteheredømme likvideres af det unge slægtled af socialistiske revolutionære. I Washington er man klar over, at situationen er alvorlig. Tanken om at bygge en stor USA-base på den lille ø **Diego Garcia** er atter kommet frem som et relevant alternativ. Men Indien har skarpt kritiseret oprettelsen af en sådan base. Dermed er USA's planer yderligere kommet i vanskeligheder. Indien synes derimod ikke i samme grad at stille sig afvisende overfor Sovjet's stigende dominans i oceanet.

Hvis Suez-kanalen åbnes snart – hvad noget tyder på – står Sovjet som verdensmagten, der helt overtager det britiske imperiums gamle interesser og dominans ved den persiske Golf og Suez, og i det indiske Ocean. USA synes at vælge den udvej at trække sig bort, vigende for Sovjet, der langt anderledes end vestmagterne har forstået at vinde gehør hos det unge slægtled i de arabiske og indiske nationer.

## Næse til Monopoltilsynet

Smørprisen og priserne på flæsk, fjerkræ, kød og æg har fået en lille stigning. Baggrunden herfor er en lille kontrovers mellem det ærgerrige landbrugs topfolk og Monopoltilsynet.

Monopoltilsynet havde ved i sin afgørelse af 2. september – udover at underkende landbrugets beregninger om prisforhøjelser – tillige givet udtryk for, at landbruget ikke kan forvente en indkomstudvikling på linie med erhverv, der er i fremgang. Landbruget hævdede, at dette var en politisk afgørelse, og at Monopoltilsynet overhovedet ikke havde hjemmel til at fremsætte sådanne udtalelser og lægge dem til grund for prisfastsættelse.

Landbruget appellerede til Monopoltilsynets ankenævnet, der gav landbruget ret. Oveni i underkendelsen af Monopoltilsynets hjemmel til at lægge de nævnte synspunkter til grund for prisfastsættelsen, kom der tilladelse til forhøjelser af landbrugets priser på kød, flæsk og fjerkræ.

Smørret steg en fem øre mere pr. kg end Monopoltilsynet havde tilladt, og kød, fjerkræ og flæsk steg 20 øre mere pr. kg.



## LO's overenskomstkrav:

Forlængelse af ferien fra 3 til 4 uger med fuld lønkompensation.

Forkortelse af den ugentlige arbejdstid fra 41¾ til 40 timer.

Nedskæring af skifteholdenes arbejdstid til 36 timer.

Lønforbedringer, bl.a. lavtlønstillæg.

Ligeløn.

En arbejdsgiverfinansieret uddannelsesfond.

Fordobling af ATP-ordningen.

Forhøjelse af dyrtidsreguleringen.

Fortsat 2-årige overenskomster.



## Valutastillingen igen forbedret

På mindre end et halvt år er valutastillingen forbedret med noget nær 1 milliard kr.

I november forøgedes valutabeholdningen med 228 mill. kr. Det er indlysende,

at selvom handelsbalancens tal endnu ikke er tilsvarende gode, er den kendsgerning, at valutastillingen så stærkt forbedres af betydning. Indirekte indvirker forbedringen bl.a. på obligationskurserne, og det er endvidere sådan, at en gunstigere valutasituation repræsenterer en reserve, der kan stive os af, hvis der indtræffer nye internationale valutakriser, der kan betyde træk på den danske valutakasse, således som vi oplevede det i 1969.

Men hvor fordelagtigt det end er, at valutastillingen er forbedret, er handelsbalancens tal stadig betænkelige, som også økonomiministeren giver udtryk for. Der må og skal skabes balance her. Det vil igen sige, at eksport og import må bringes i passende balance. I oktober var underskuddet oppe på 488 mill. kr. For at financiere et så betydeligt underskud er det nødvendigt, at forretningsmændene optager kortfristede lån i udlandet, kommercielle kreditter, der er billigere i udlandet, fordi den danske diskonto er højere end de fleste andre landes, et forhold der nok ovenikøbet kan stimulere interessen for optagelse af sådanne kommercielle kreditter. Den for nylig foretagne diskontonedsættelse bl.a. i USA, Vesttyskland og Belgien har yderligere accentueret denne tendens.

Trods en uhyrt stram penge- og finanspolitik er det endnu ikke lykkedes at bremse efterspørgselspresset tilstrækkeligt, omend der er tegn på bedring. Det synes, som om lønglidningen er kraftigere, end eksperterne havde forudset, og der hersker i visse kredse uro om, hvordan lønglidningen i et samfund med overbeskæftigelse kan standses.

Imidlertid synes regeringen fast besluttet på at få betalingsbalanceproblemet løst, og her indgår kravet om, at lønningerne ikke – inkluderet dyrtidsregulering – ikke må stige mere end 3½–4 pct.

De kommende indkomstpolitiske bestræbelser fra regeringsside er yderligere aktualiseret ved den økonomiske årsoversigt, der regner med nedgang i industrieksporten.

LO's overenskomstkrav er nu inde i billedet.



## LO's syn på Fællesmarkedet

LO's formand Thomas Nielsen har i en meget læseværdig artikel i det franske blad »Le Monde diplomatique« taget pro-

blemet om dansk medlemsskab af Fællesmarkedet op til vurdering.

Nu er det jo indlysende – således som også Thomas Nielsen bemærker – at LO aldrig har været negativ overfor de bestræbelser, der nu i en årrække har været udfaldet, siden Danmarks medlemsansøgning forelå. Både socialdemokratiske og liberale regeringer har fastholdt den markedspolitiske linie, at Danmark, senest sammen med England, skal indgå i Fællesmarkedet.

Havde LO været imod denne officielle markedspolitik havde man naturligvis protesteret.

Men på den anden side har LO ikke taget nogen *endelig* stilling til medlemskabet af EEC, fordi man endnu ikke kender de nøjagtige optagelsesbetingelser.

Interessant og afgørende er Thomas Nielsens vurdering af de rent økonomiske fordele ved et dansk medlemsskab. Han skønner, at det ser ud til, at oprettelsen af et europæisk marked, som omfatter England og et antal andre demokratiske nationer kun kan forbedre levestandard og vækstmuligheder for alle mennesker i et sådant udvidet fællesskab.

Hvad de sociale forhold angår, peger Thomas Nielsen på, at dansk fagbevægelse ikke vil gå med til at acceptere løsninger, der vil nivellere det sociale niveau ned på et plan, som man finder det i de dårligste områder og lande indenfor EEC. Tværtimod bør de sociale bestræbelser inspireres af og have de sociale set mest avancerede lande som bevis for løsninger og videre fremskridt indenfor Fællesmarkedet.

Om de politiske spørgsmål siger Thomas Nielsen, at han er af den opfattelse, at et lille land som Danmark langt bedre får sine interesser tilgodeset inden for et fællesskab, hvis vi er medlemmer heraf, end hvis vi placerer os udenfor og dermed afskærer os fra muligheden af at påvirke den politiske debat og udvikling.

Angående de danske arbejderes syn på et medlemsskab vurderer Thomas Nielsen dette derhen, at han er overbevist om, at det store flertal af danske arbejdere er gunstigt indstillet overfor et europæisk fællesskab, men et fællesskab, hvor arbejderne økonomiske, sociale og kulturelle udvikling bliver sikret ved en proces, hvori fagbevægelsen er med på lige fod på alle niveauer.

Et parlament med institutioner og myndighed til at udføre parlamentariske beslutninger er ligeledes ønskeligt.

# Min far

*Af nu afdøde lokomotivfører*

*Erik Christensen, Padborg (fortsat)*

14

Mellem Masnedø og Sjælland var der en gammel bro, der kunne åbnes for sejladsen. Den skulle befares med meget lav hastighed af hensyn til klapperne. Så var der en »Sladrekælling« på broen – kørte man for hurtigt, sprang der et knaldsignal, det kunne høres viden om. Ham der kørte fik så en advarsel – senere kunne der vanke bøder.

Han kom derned ved ansættelse som fyrbøder, i Nyborg var han kun aspirant. Sådan går det ved DSB, man kan så søge til et andet sted, men må vente til der bliver en ledig plads. Man kan godt søge en mellemlanding, så man på den måde kommer sin hjemegn nærmere, og på den måde kom han til Slagelse.

I dag er det jo så småt ved lejligheder, at familien bliver på hjemstedet, manden må så nøjes med at komme hjem på fridagen. Men dengang rejste mor og vi børn med ham, og boede så i mindre gode lejligheder. Til gengæld var det ret almindeligt, at huslejen var 15–20 kr. pr. måned.

Jeg vil så springe frem til Fredericia. Der må han være kommet omkring 1923, for det kan jeg huske. Jeg kom først til at gå i skole, efter at vi kom til Vamdrup.

Vi kom til at bo på Ansgarsvej, i et af den lange række små huse der ligger der. De var dengang den yderste udkant af byen. Den gamle banegård var endnu i brug. Når jeg så ud af det vestlige vindue, kunne jeg, i det fjerne se togene køre til Vejle.

Vi var ikke længe i Fredericia, far var kommet i den alder, hvor man skal rangere. Så skulle han af og til på syrefabrikken, og det kunne han ikke tåle. Han var begyndt at trælles slemt med astma, så han måtte igen søge væk. Så blev det Vamdrup.

Astmaen fik han meget mas med. Den gang fandtes der ikke så gode hjælpemidler som der gør nu. På anden måde har svagheden også gjort ham kendt inden for personalet. – Christensen siger jo ikke meget, det er en massebetegnelse – så han kom til at hedde »Astma Christensen«. Alle ordentlige lokomotivførere har et øgenavn. Men ellers har den astma kostet ham en masse nattesøvn.

Det maskindepot, han kom til i Vamdrup, var det, der nu er i Padborg. Der er jeg selv lokomotivfører nu, og på vort læseværelse på remisen hænger et gammelt billede med en bred mørk træramme. I billedet er indsat en snes små

halvrunde billeder af lokomotivfyrbødere med uniformshuer og knækflippe. Midt i det hele står der »Lokomotivfyrbødere ved Vamdrup Maskindepot 1923«.

På den tid var far endnu i Fredericia, så han er ikke med på billedet.

Vamdrup var en lille by, der var en lang gade, og så nogle små stumper af og til, som man ikke kan kalde gader. Men der var da et hotel, eller hvad man nu kan kaldet det, der var nemlig ikke spiritusbevilling, og det var der i det hele taget ingen steder dér, det må kommunalbestyrelsen vel så have bestemt. Det havde nu kun til resultat, at folk var fulde allerede, når de kom.

Der var to fester, man så hen til. Karnevallet og juletræsfesten. Til karneval ville far engang være stationsforstander. Han fik fat i en frakke til de gamle habitter med sribede bukser, han kaldte den en »Slask i røv frakke«. Jeg ved så ikke, om de kender sådan en. Den forsynede han med distinktioner, han selv havde lavet. Kasketten lavede han af en gammel bovler hat – han klippede skyggen af, så den kun havde skygge i for. Så fik den også distinktioner og stormsnor. For bedre at kunne få tiden til at gå, tog han sin lille harmonika med.

Hvis man trængte til en lille styver under festen, var der et sted de gik hen – et eller andet privat sted. Der kunne de få noget »Krambambulin«, kender nogen det – jeg gør ikke.

Vi fik den første radio dér, det vil sige, radioforhandleren havde en, han selv havde lavet, men ellers var der ingen der havde en. Jeg var nu mere glad for vor gamle gramfon, den kunne da spille så højt, at vi ikke behøvede at være stille, og så kunne den da også spille det stykke, man helst ville høre.

Radioen havde fars bror haft med hjem fra Amerika. Den var ligeså stor som en kommode, og der var en masse djævelskab for på den, og man skulle helst have øretelefoner på for at høre noget, til trods for at vi havde en antenne der nåede helt op i den anden ende af haven.

Omkring 1927 flyttedes Vamdrup maskindepot til Padborg, at det ikke flyttedes straks efter genforeningen, var fordi, der måtte bygges en ny banegård, stationsplads og remise først. Padborg var i tysk tid kun en lille stationsby.

Vi kom til at bo i et nyopført hus med otte lejligheder. DSB havde bygget dette og to mere af samme type længere nede i byen. Huset ligger lige ud til stationspladsen. For mig kom der nogle morsomme år, der var meget at se på. Man var ved at lave ranger-bjerget. Der var en masse jord, der skulle flyttes, og det blev gjort med tipvognstog, med rigtige små dampmaskiner.

Lige ud for gavlen af huset var der afgangsspor til Tørsbøl – en lille bane der nu er nedlagt. Padborg – Smedeby – Holbøl – Tørsbøl. Man kaldte kørslen dér for »Nærtrafikken«. Jeg har mange gange fået lov at køre med.

Far gjorde kun tjeneste i Padborg i kort tid. Omkring 1928 blev bygget 6 diesellokomotiver. Det første forsøg af den slags ved DSB. Man havde nok brugt køretøjer med motor, men det var med små lette vogne med benzinmotor. Dem må han ikke have regnet for nogen erstatning for dampmaskinerne, for dem har han ikke søgt at gøre tjeneste på.

Diesellokomotiverne blev stationeret i Tønder, og dette blev hans store interesse. Nu havde han ikke så meget forstand på diesel, det var ikke så udbredt en motor dengang.

Disse første motorer var nu heller ikke så velegnede til jernbanedrift, det var nærmest skibsmotorer. Man kørte med samme omdrejningstal, enten maskinen gik i tomgang eller den trak – et begreb man ikke kunne tænke sig at nøjes med nu. Der var også meget besvær med brændstofindblæsningen, man havde ikke de gode brændstofpumper der bruges nu.

For at føle sig egnet til denne tjeneste, tog han et brevskolekursus. Jeg har en hel stabel tegninger og håndskrevne ark fra denne eksamen, hvor han opnåede meget fine karakterer og diplom, der er også en anbefaling, som han kunne vedlægge ansøgningen. I hans indstilling dertil fik han da også »Særlig velegnet«, noget, jeg har erfaret er meget vanskeligt at opnå ved DSB.

Med denne uddannelse kom han med på det hold på omkring 12 mand, der blev indøvet til kørsel med køretøjerne. Han blev nu ikke forflyttet til Tønder af den grund, man nøjedes med at udstationere ham dertil, så boede han på et værelse, medens vi blev i Padborg.

(Fortsættes).

# PERSONALIA

## Ansæt på prøve pr. 1/11-1970

Lokomotivmedhjælperne:

|                     |        |
|---------------------|--------|
| E. W. Nielsen,      | ddt Gb |
| L. H. T. Pedersen,  | » »    |
| F. T. Larsen,       | » »    |
| N. M. Pedersen,     | » »    |
| K. B. Rasmussen,    | » »    |
| H. C. Rasmussen,    | » »    |
| B. G. Hansen,       | » »    |
| S. H. Hansen        | » »    |
| P. Boegh,           | » »    |
| K. Andersen,        | » »    |
| O. D. Jensen,       | » »    |
| P. M. Madsen,       | » »    |
| P. A. Rasmussen,    | » »    |
| K. E. Wigh,         | » »    |
| J. B. Thomsen,      | » »    |
| B. R. A. Rasmussen, | » »    |

## Ansæt på prøve pr. 1/12-1970

Lokomotivmedhjælperne:

|                  |        |
|------------------|--------|
| B. H. Andersen,  | ddt Gb |
| J. Lindholm,     | » »    |
| L. K. Mortensen, | » »    |
| P. A. Hansen,    | » »    |
| B. S. Bargisen,  | » »    |
| P. C. Andersen,  | » »    |
| J. Schaumann,    | » »    |

## Forflyttet pr. 1/11-1970 efter ansøgning

Lkf. (13. lrm.) V. E. F. Horn, ddt Hgl til ddt Gb.

Lkas. (10. lrm.) K. E. Jensen, ddt Gb til ddt Hgl.

## Forflyttet pr. 1/11-1970 efter ansøgning

Lokomotivmedhjælperne:

F. Jørgensen, ddt Gb til ddt Kh.  
B. Madsen, ddt Gb til Kh.

## Forflyttet pr. 1/12-1970 efter ansøgning

Lkf. (17. lrm.) E. Micheelsen, ddt Gb til ddt Fa.

## Forflyttet pr. 1/12-1970 efter ansøgning

Lkas. H. Strunk, ddt Kø til ddt Ar.

## Byttet tjenestested efter ansøgning

pr. 1/11-1970

Lokomotivførerne (17. lrm.):

B. T. Henriksen, ddt Fa til ddt Ng.  
J. H. S. Møller, ddt Ng til ddt Fa.

## Forfremmelse til lokomotivfører

(17. lrm.) efter ansøgning pr. 1/12-1970

Lkf. (13. lrm.) E. Hougaard, ddt Gb til ddt Rf.

## Navneændring pr. 1/10-1970

Lkf. (17. lrm.) S. A. Jensen, ddt Ng til S. A. Havshøj-Jensen.

## Afsked pr. 31/12-1970

Lkf. (17. lrm.) K. R. Pedersen, ddt Fa gr svagelighed m/ pension.

## Påskønnelse

Gdt har givet udtryk for sin bedste tak og påskønnelse over for lkf. E. Seitzberg, ddt Fa, i anledning af, at han ved agtpågivenhed og snarrådig handlemåde udviste initiativ og god konduite under tog 2975's afsporing mellem Lunderskov og Kolding den 17/3-1970.

## Dødsfald

Lokomotivfører S. G. Nielsen, Korsør, er afgået ved døden den 14/10-1970.

Lokomotivfører A. E. M. Petersen, Gb, er afgået ved døden i november måned 1970.

Lokomotivfører Aa. Tarpø, Nyborg, er afgået ved døden den 14. december 1970.

Pens. lokomotivfører Ch. S. Christensen, København er afgået ved døden den 4/7-1970.

Pens. lokomotivfører H. E. H. Kruse, København, er afgået ved døden den 7/7-1970.

Pens. elektrofører H. E. V. Larsen, København, er afgået ved døden den 1/8-1970.

Pens. lokomotivfører F. V. Olsen, Odense, er afgået ved døden den 12/10-1970.

Pens. lokomotivfører E. H. Nielsen, Slagelse er afgået ved døden i november måned 1970.

## Opmærksomhed frabedes

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

K. L. Jensen,  
lokomotivfører  
ddt Hgl.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

S. E. V. Mikkelsen,  
lokomotivfører, ddt Kh.

## Fredericia

Fredericia afdeling afholder ordinær generalforsamling på Fredericia teater mandag den 25. januar kl. 15.00.

Efter generalforsamlingen afholdes spisning, kammeratlig samvær med de i 1970 afgåede kammerater.

Der serveres gule ærter med flæsk – pølse – skank, hvortil hver deltager betaler 5 kr.

Afdelingen ser gerne et stort fremmøde af pensionister til generalforsamlingen og spisningen.

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

Afdelingsbestyrelsen.

## Struer

Struer afdeling afholder ordinær generalforsamling på restaurant Teglgården, Tegltorvet onsdag den 27. januar 1971 kl. 15.30 prc.

Efter generalforsamlingen kl. ca. 19.00 er der spisning og kammeratligt samvær med de i 1970 afgåede kolleger. Menu og pris vil fremgå af opslag på driftsdepotet.

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

Iøvrigt nærmere ved opslag på driftsdepotet eller tlf. 85 06 12.

Pensionister kan tilmelde sig spisningen på tlf. 85 06 12 og senest den 24. januar 1971.

Afdelingsbestyrelsen.

## Odense

Odense afdeling afholder ordinær generalforsamling i restaurant Jeka Bolbro søndag den 31. januar kl. 9.00.

Efter generalforsamlingen afholdes der spisning, Jekas store anretning.

Afdelingens pensionister indbydes, og man håber på god tilslutning.

Pensionister kan tilmelde sig af hensyn til spisning på telf. 11 59 09 eller på opslaget ved driftsdepotet senest den 28. januar.

Afdelingsbestyrelsen.

## In memoriam

Søndag den 13. december 1970 indhentede døden Å. Tarpø efter 14 dages smertefuld sygeleje. Å. Tarpø var en velkendt skikkelse inden for vor organisation, og i mange år beklædte han formandsposten med en akkuratess og saglig omhu til gavn for afdelingens medlemmer. Sygdom tvang ham bort fra organisationsarbejdet, og den 5. december blev han involveret i en alvorlig færdselsulykke, helt uden skyld.

# Kursus om økonomisk demokrati

16

Arbejdernes Landsbank arrangerer i løbet af 1971 en række kurser – hver med 25 deltagere – i økonomisk demokrati i samarbejde med LO-skolen i Helsingør. Kurserne vil beskæftige sig med alle sider af den problematik, som ligger i såvel det nyligt publicerede oplæg fra LO's særlige udvalg om økonomisk demokrati som i f.eks. det forslag, Smedeforbundets kongres vedtog i 1969. Man har sikret sig en række fremtrædende indledere til kurserne, eksempelvis fhv. finansminister Henry Grünbaum, forbundsformand Hans Rasmussen, direktøren for Arbejdernes Landsbank, G. Schmidt Laursen, universitetslektor G. Thorlund Jensen, og LO-økonom Holger Jensen.

Der holdes ialt 4 kurser således: 28. februar–5. marts, 18. april–23. april, 5. september–10. september og 24. oktober–29. oktober.

Ansøgninger om deltagelse i kurserne skal sendes direkte til LO-skolen, 3000 Helsingør. Arbejdernes Landsbank betaler samtlige kursusudgifter på skolen.



Med dyb ærbødighed vil vi bevare mindet om A. Tarpø som en god kammerat og en dygtig lokomotivfører og udtrykker vor dybeste medfølelse for hans familie. Æret være hans minde.

A. K. Johansen.

## Tak

Hjertelig tak for udvist opmærksomhed ved lokomotivfører Axel E. M. Petersens bisættelse.

De efterladte.

# Ny bolig gennem Låne- og Sparekassen

af redaktør Kurt Sørensen

## Sparekassens Boligplan

Det bliver stadigt vanskeligere at anskaffe egen bolig. Vedtagelsen af loven om realkreditinstitutter, der begrænser optagelsen af realkreditlån, har ikke gjort det lettere.

Derfor fremkommer Sparekassens Boligplan. Den går ud på, at der gives størst mulig sikkerhed for opfyldelse af boligønsker for dem, der sparer regelmæssigt op i Laane- og Sparekassen gennem mindst 3 år.

Boligplanen omfatter:

Lånegaranti – Landsgaranti – Rådgivning

Lånegaranti betyder, at sparekassen giver sparer en sikkerhed for, at han ikke kommer til at mangle penge, når den nye bolig skal finansieres.

Reglerne er følgende:

## Helårshus

Ved opførelse af helårshus skal der opspares 15 pct. af husets værdi (en af sparekassen godkendt værdi) over mindst 3 år.

Bygges eller købes et nyt, ubelånt hus, sker belåningen dels ved optagelse af obligationslån og dels ved at sparekassen prioriterer resten.

Anskaffes et hus, som er prioriteret, tilbyder sparekassen et lån efter de bestående lån på indtil samme beløb som opsparingen. Som regel indskydes et sælgerpantebrev før sparekasselånet, for at de samlede lån og opsparingen kan dække husets anskaffelsessum.

## Fritidshus

Ved anskaffelse af fritidshus skal der opspares 30 pct. af husets værdi (en af sparekassen godkendt værdi) over mindst 3 år.

Sparekassens Boligplan giver derefter garanti for lån indtil 70 pct. af husets værdi, idet sparekassen – efter bestående lån – yder indtil samme beløb som opsparingen.

## Byggelån

Ved opførelse af helårs- eller fritidshus yder sparekassen byggelån og stiller sine finansieringseksperter til rådighed.

## Grund

Ved køb af grund skal der opspares 30 pct. af grundens værdi (en af sparekassen godkendt værdi) over mindst 3 år. Sparekassens Boligplan giver derefter garanti for lån indtil 70 pct. af grundens værdi, idet sparekassen yder et lån efter de bestående lån på indtil samme beløb som opsparingen.

Landsgaranti betyder, at ligegyldigt hvor i Danmark man ønsker en ny bolig, kan Sparekassernes Boligplan benyttes.

Rådgivning. Sparekassens erfarne medarbejdere er til rådighed ved planlægning m.v.

Staten præmierer opsparing til egen bolig. Efter vedtagelsen af loven om boligsparekontrakter, er der givet en ekstra tilskyndelse til at spare op til egen bolig.

Staten giver 4 pct. om året i skattefri ekstrarente af opsparingen til egen helårsbolig, hvortil kommer Laane- og Sparekassens højeste indlånsrente.

Ifølge loven præmierer staten opsparingen når der spares mindst 100 kr. og højst 500 kr. pr. måned i mindst 3 år og højst 5 år. Pengene er bundet i mindst 3 år uanset om opsparingen gennemføres.

Eksempel: Hvis der f.eks. spares 300 kr. om måneden, vil der om 5 år være indbetalt 18.000 kr. hvortil kommer Laane- og Sparekassens højeste indlånsrente og statens skattefri rente på

aftale: .....

# Selvangivelsen

18

Fra og med 1970 skal gifte kvinder indgive deres egen selvangivelse. Der foreligger derfor i år to selvangivelsesblanketter.

For fradragene gælder, at gifte kvinder skal foretage egne fradrag for så vidt angår lønmodtagerfradrag (pkt. 17) samt de i det følgende nævnte eksempler på fradrag ved siden af lønmodtagerfradragene (pkt. 25).

For så vidt angår forsikringer og pensioner m.v. skal kvinderne kun i et vist omfang fratrække deres egne bidrag, medens visse bidrag henføres til mandens selvangivelse (jvf. i det følgende).

## Selvangivelsens pkt. 17

### I Fast lønmodtagerfradrag

Frdraget andrager 1500 kr. dog højst 20 pct. af lønnen m.v.

### II Frdrag for faktiske udgifter

Såfremt lønmodtageren ønsker at frdrage de faktiske udgifter til befordring, udgifter til arbejdstøj, værktøjspenge m.v., samt udgifter til kontingent til faglige sammenslutninger og bidrag til arbejdsløshedskasser i stedet for det faste lønmodtagerfradrag, fordi de samlede beløb hertil overstiger 1500 kr., kan dette gøres efter nedenstående regler.

#### A. Befordringsudgift mellem hjem og arbejdsplads.

Udgifter, der er nødvendige for, at den skattepligtige eller personer, der sambe-skattes med ham, kan blive *befordret mellem deres sædvanlige bopæl og arbejdspladsen* kan fratrækkes på selvangivelsen, selvom befordringen ikke sker daglig, efter følgende regler:

- Kun den del af de samlede udgifter i et indkomstår, der overstiger 600 kr., kan frdrages. Da frdrag kun kan foretages, hvis frdragsbeløbet udgør 100 kr. eller derover, vil det sige, at befordringsudgifter på indtil 699 kr. ikke giver adgang til frdrag, medens befordringsudgifter på 700 kr. giver adgang til frdrag af 100 kr.
- Ved opgørelsen af de samlede udgifter for et indkomstår kan højst medregnes et udgiftsbeløb på 3.000 kr., således at det maksimale frdrag bliver  $3.000 \text{ kr.} \div 600 \text{ kr.} = 2.400 \text{ kr.}$  Udgiften ved brug af eget befordringsmiddel opgøres efter nedenstående kilometertakster. Hvor offentlig befordring kan anvendes, kan udgiftsbeløb, som overstiger, hvad det

ville koste at bruge offentlig befordring, ikke medregnes.

#### Kilometertakster:

|                             |        |
|-----------------------------|--------|
| Automobil og motorcykel     | pr. km |
| med sidevogn                | 30 øre |
| Kabinescooter og solo-      |        |
| motorcykel                  | 26 øre |
| Cykel med hjælpemotor:      |        |
| For de første 1.400 km      | 20 øre |
| Ud over de 1.400 km         | 15 øre |
| Almindelig cykel            | 20 øre |
| og højst 280 kr. for et år. |        |

- Endvidere kan en skattepligtig, såfremt han dokumenterer, at han som følge af invaliditet eller kronisk sygdom har særlige udgifter til befordring mellem hjem og arbejdsplads, som er nødvendige for at opretholde indtægtserhvervelsen, fratrække den del af den faktiske befordringsudgift, der overstiger normal befordringsudgift.

#### B. Befordringsudgifter,

der er nødvendiggjort ved skiftende arbejdssted eller flere samtidige arbejdssteder, kan frdrages ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst, såfremt den skattepligtige har haft 2 eller flere arbejdssteder uden for sin bopæl eller dennes umiddelbare nærhed.

#### C. Fagforeningskontingenter.

Fagforeningskontingenter og udgifter til arbejdsløshedsforsikring kan fuldtud frdrages på selvangivelsen. Det frdragsberettigede beløb for medlemmer af DLF udgør for 1970 kr. 423 heraf kontingent til arbejdsløshedskassen kr. 0.

#### D. Fortæringsudgifter.

##### 1. Dobbelt husførelse.

Der kan indrømmes skatteydere, som på grund af erhverv midlertidigt opretholder dobbelt husførelse, et frdrag for merudgifter til kost og bolig. Hvor skatteyderen bor ved arbejdsstedet under pensionatsforhold eller ved privat indkvartering eller tilsvarende, indrømmes frdraget uden dokumentation med 100 kr. ugentlig.

##### 2. Natarbejde.

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

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

For skatteydere, der har natarbejde som fast erhverv, f.eks. natvægtere, eller fast udfører deres erhverv som natarbejde, kan der dog uden dokumentation kun gives et frdrag på 550 kr. årligt.

Hvor forplejning under natarbejde ydes af arbejdsgiveren, kan der ikke indrømmes frdrag.

Har natarbejdet været forbundet med overarbejde, der berettiger til frdrag, indrømmes der kun frdrag for natarbejde, såfremt der, bortset fra 3 timers overarbejde er udført mindst 3 timers arbejde inden for tiden 18 til 6.

##### 3. Overarbejde.

Frdrag kan kun indrømmes, når overarbejdet er i tilslutning til normal arbejdstid og af mindst 3 timers varighed. Det skal endvidere have været nødvendigt at indtage et måltid uden for hjemmet. I sådanne tilfælde ydes uden dokumentation for de med overarbejdet forbundne merudgifter et frdrag på 7,50 kr. pr. dag.

#### F. Arbejdstøj.

Skatteydere, der selv skal holde sig med uniform i den daglige tjeneste, kan, hvadenten de modtager uniformstilskud eller ej, ved opgørelsen af deres skattepligtige indkomst frdrage et beløb svarende til den merudgift, pligten til at anvende uniform må antages at påføre de pågældende. Uniformsgodtgørelsen skal medregnes i indkomsten.

## Selvangivelsens pkt. 25.

Frdrag som kan foretages ved siden af det faste lønmodtagerfradrag (pkt. 25).

#### B. Dagpenge og diæter til fagforbundenes funktionærer og tillidsmænd.

Dagpenge og diæter til fagforbundenes funktionærer og tillidsmænd m.v. medregnes ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst. Under hensyn til at disse ydelser fastsættes til dækning af de pågældendes merudgifter på rejse og ved deltagelse i møder m.m., anses de at medgå til deres formål, når de ikke overstiger nedennævnte beløb:

|                                                                           |         |
|---------------------------------------------------------------------------|---------|
| Ved rejser der medfører natophold uden for den pågældendes opholdskommune | 100 kr. |
| Ved heldagsmøder                                                          | 40 kr.  |
| Ved halvdagsmøder                                                         | 20 kr.  |

Der indrømmes derfor fradrag inden for de nævnte beløb med den modtagne godtgørelse, men det er en forudsætning herfor, at der kan fremlægges dokumentation for antallet af overnatninger, og at der i de enkelte tilfælde bliver plads til et efter den pågældendes forhold rimeligt privatforbrug. Fradrag af større beløb end de nævnte kan alene indrømmes efter dokumentation af samtlige afholdte udgifter.

*Selvangivelsens pkt. 18, 19 og 20.*

Forsikringskontingenter m.v., herunder ATP og opsparingsordninger.

A. *Ubegrænset fradragsret.*

- 1) Bidrag til ATP-fonden er fuldt fradragsberettiget (pkt. 18). Det maksimale fradrag vil normalt være 86,40 kr. Under pkt. 18 kan desuden fradrages bidrag til tjenestemandspensioner og andre fuldt fradragsberettigede pensioner, der giver ret til løbende udbetalinger.

Under pkt. 18 kan *gifte kvinder* fratrække bidrag til tjenestemandspension, ATP og til pensionsordninger, hvor arbejdsgiveren har ydet bidrag til i 1970.

- 2) Sygekassekontingenter kan fratrækkes fuldtud (pkt. 19). Under pkt. 19 fratrækkes endvidere bidrag til sygedagpengefond.

**Bemærk!** at hustrus indbetaling til sygedagpengefond *alene* skal anføres på skemaet for særlig hustruindkomst.

Under pkt. 19 kan endelig fratrækkes indbetalinger til indekskontrakter, samt indbetalinger til pensions-, syge- og ulykkesforsikringer, samt til rentesikringer (livrenter).

B. *Begrænset fradragsret (pkt. 20).*

Andre beløb end de under pkt. A) nævnte, som er anvendt til præmier og indbetalinger til livsforsikringer, pension- og enkeforsørgelse, godkendte børneopsparings- og selvpenionseringskonti m.v. kan fradrages inden for en maksimumsgrænse på 2.500 kr. 2.500 kr.-grænsen gælder såvel forsørgere som ikke-forsørgere.

Livsforsikringspræmier – også for nytegnede forsikringer – kan, som ved andre ordninger under den begrænsede fradragsret, bringes til fradrag på dette års selvangivelse, når blot de er betalt inden 31. januar 1971.

Fra Statsbanepersonalets Sygekasse er udsendt meddelelse om, at der i februar måned d.å. skal afholdes valg af bestyrelse til sygekassen.

Det vil formentlig være bekendt, at sygekassens interessenter er delt i to grupper – nydende bemidlede og nydende ubemidlede, alt efter de enkelte interessenters indtægtsforhold.

Sygekassens bestyrelse består af 12 medlemmer, hvoraf 2 vælges af de bemidlede nydendes gruppe og 10 vælges af de ubemidlede nydendes gruppe.

De fire jernbaneorganisationer har indgået aftale om listeforbund – der indebærer fredsvalg. Ved opstillingen er taget hensyn til alle kategorier indenfor fællesudvalget.

Aftalen om fredsvalg til sygekassens bestyrelse kan desværre ikke bringes i anvendelse, idet der er anmeldt yderligere 2 lister indenfor gruppen ubemidlede, opstillet alene af medlemmer henhørende under Jernbaneforeningen.

Fra sygekassen vil blive udsendt stemmesedler, vejledning for afstemning og kandidatliste til hver enkelt interessent. Stemmematerialet skal tilbagesendes sygekassen senest den 15. februar d.å.

Hver ubemidlet interessent af Statsbanepersonalets Sygekasse har ved valg til bestyrelsen 10 stemmer. På den tilstillede stemmeseddel, der er blank, skal anføres de kandidater, der stemmes på. Ubemidlede interessenter kan kun stemme på de kandidater, der er opstillet for denne gruppe.

Ubemidlede interessenter har gult medlemskort.

For at få valgt de kandidater, der er opstillet af de fire jernbaneorganisationer, er det ubetinget nødvendigt, at alle ubemidlede interessenter i Statsbanepersonalets Sygekasse afgiver deres stemme.

Vi opfordrer derfor alle disse interessenter til selv at afgive sin stemme – og være aktivt med til at fremme afstemningen ved blandt andet, at øge deltagelse ved at gøre valget til dagens samtaleemne på arbejdsområdet og sprede interesse om afstemningen.

Vi går til valget under parolen:

Stem på de fire jernbaneorganisationers liste.

For de ubemidlede nydende medlemmer er kandidaterne:

1. overmatros K. O. H. Christiansen, Korsør
2. håndværker R. Granfeldt Pedersen, Centralværkstedet Århus
3. pens. banebetjent N. A. Jensen, Århus
4. rangermester J. S. Jepsen, Nyborg
5. banemester C. H. Koch, Haderslev
6. overkontorassistent B. H. Mørch, velfærdskontoret, generaldirektoratet
7. lokomotivfører E. Greve Petersen, Københavns Godsbanegård
8. togfører J. P. Pedersen, Århus
9. depotbetjent E. A. Munk Sørensen, Vops, Københavns Godsbanegård
10. forretningsfører Børge Aanæs (stationsmester), Vesterport.

Dertil kommer valg af suppleanter. Disses navne, såvel som her nævnte kandidater fremgår af materialet, der sendes den enkelte interessent fra sygekassen.

Da der for de bemidlede nydende medlemmer kun er opstillet 2 kandidater, nemlig:

trafikkontrollør O. H. Jensen, Københavns Hovedbanegård

overtrafikassistent K. K. Jensen, Rødby Færge.

bliver der intet valg i denne gruppe.

# DAMERNE'S DAG

20

Det sete afhænger af øjnene, der ser.

Små børns øjne ser noget andet end voksnes, selvom de kigger på det samme program. De oplever fjernsyn (og film) som noget, der foregår her og nu. Lidt større børn fornemmer nok, at fjernsyn er en slags gengivelse, men dog stadig af noget autentisk. Først omkring skolealderen kan børn distancere sig så meget fra det levende billede, at de siger »det bare er noget på film«.

Derfor skal forældre sortere børns fjernsynskiggeri og ikke for husfreds skyld (der er ikke grænser for, hvad børn selv mener, de bør se!) lade dem overvære deciderede voksen-udsendelser i forvisning om, at det tager de såmænd ikke skade af. Eller som et kompromis se udsendelserne sammen med børnene og forsøge at besvare den vrimmel af spørgsmål, der uundgåeligt vil blive rejst.

Apropos de levende billeder var filmen jo et område, hvor Danmark gjorde sig smukt gældende i dennes barndom. En af de ældste danske film (fra 1909) stammer fra byen Odder og er på en varighed af en halv snes minutter. Den giver et fint tidsbillede af by og mennesker, dog

med tydelige spor af at være iværksat af den stedlige handelsstandsforening. Kameraet fører tilskueren fra cykelforretning via møbelbutik til den førende »manufaktur« og alle steder kan prale af en stor kundekreds. Mest imponerer dog byens vognmandsforretning, hvor det ene spand heste efter det andet traver ud af porten, så man til slut får en fornemmelse af, at er her ikke tale om Tordenskjolds soldater, må det i det mindste dreje sig om disses heste!

Klædedragterne er et studium værd – især kvindernes. Her kan man se maxi-kjoler med maxi-flæser og do. hatte. Om det så er børnene, så tumler de sig i leg, selvom de er klædt umådelig massivt på og har hatte så store som møllehjul på hovedet.

Symaskiner er efterhånden blevet så elegante i linierne, at de slet ikke ser ud til at kunne sy. Det var noget andet med oldemors hånddrevne, hvor det meste af maskineriet var uindkapslet, så man kunne se, hvad der foregik, når man drejede på håndtaget.

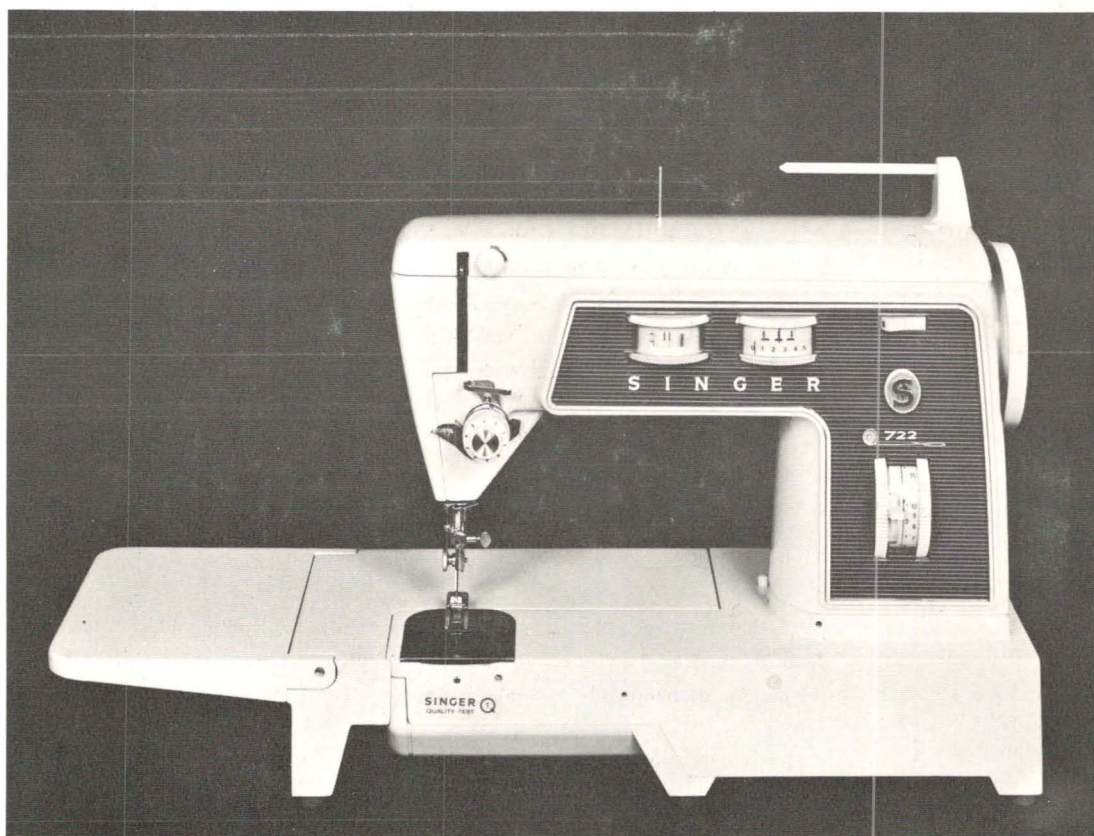
Singers model 700-serie omfatter 4 forskellige typer, hvoraf superluxusmodellen nr. 720 koster kr. 2298 og er en meget avanceret maskine med mulighed for forskellige nytte- og pyntesømme. Standardmodellen nr. 722, der ses på billedet, har dog også det vigtigste nye udstyr såsom automatisk spoling, hvor man blot skal trykke på en knap for at stille maskinen om til spoling. Derved sparer man atten forskellige arbejdsbevægelser konstaterer Singer-folkene.

Alle modeller har desuden vandretliggende trådrulle-holder.

Langskaftede støvler er et irritationsmoment, når de falder om i bunden af garderobeskabet og får rynker på tværs før tiden.

Formedelst små 20 kr. kan man i større skotøjsforretninger købe et sæt støvleskaftholdere, der både holder skaftet oprejst og spænder det ud, så de vandrette folder i skindet undgås.

Til et par støvler af god kvalitet og den dermed hørende pris er det en udgift, der nok kan betale sig.



*Singer har fået en stribe luksus-symaskiner på markedet foruden de sædvanlige modeller. Singer 722, som ses på billedet, er den billigste i rækken og koster kr. 1498, incl. moms. Arbejdspladen kan let fjernes, når man skal bruge maskinen til syning af småting, ærmer, etc.*