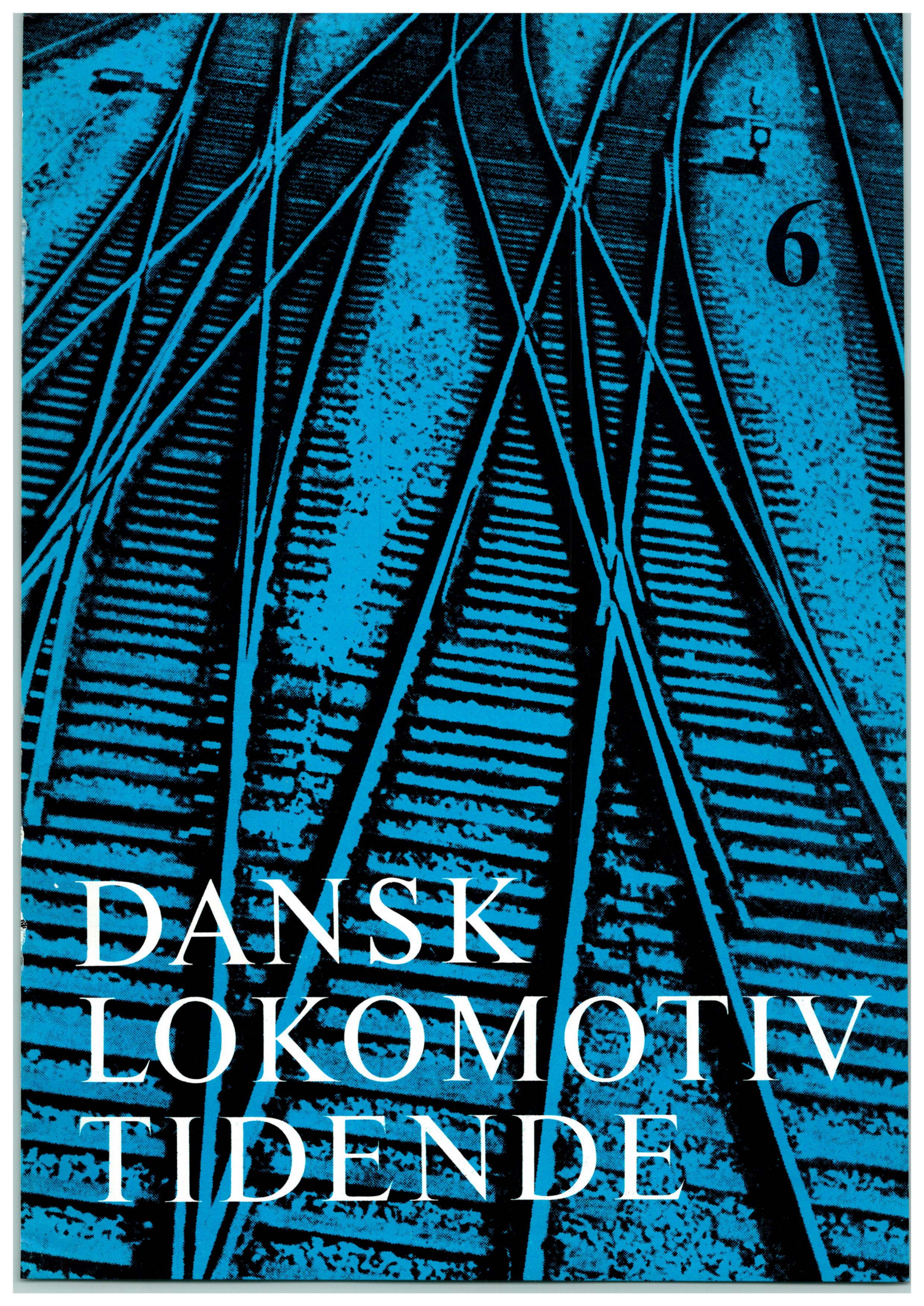




6

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. JUNI 1972 — 72. ÅRGANG

6

Indhold:

DSB 125 år	2
Flyt nogle vejmillioner til DSB	4
Den faglige uddannelse ændres totalt	6
Nye samarbejdsformer	10
Ny design i DSB	13
Personalia	19
Damernes Dag	20

Redaktører:

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

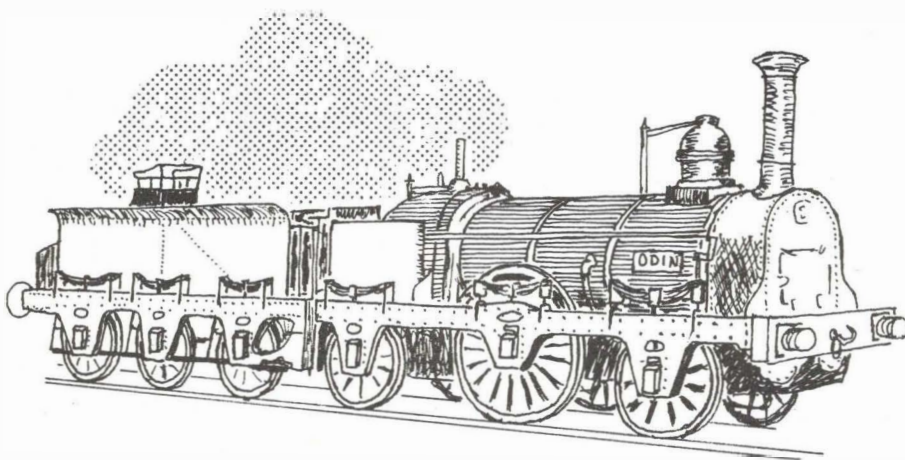
Redaktion og ekspedition:
Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hell. (01 43) 7269.
Kontortid 9-16.
Lørdag lukket.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Den 27. juni er det 125 år siden banestrækningen København-Roskilde indviedes. Dermed indledtes opbygningen af et jernbanenet i Danmark, som, hvad strækningens længde angår, nåede sin kulmination i 1929/30. Bortset fra besættelsesperioden i 40'erne, er det imidlertid gået støt tilbage for jernbanerne. En meget væsentlig årsag til stagnation og tilbagegang fra 30'erne findes først og fremmest i automobilens udvikling og at jernbaneselskaberne ikke hele tiden gennemførte nødvendige rationaliseringsforanstaltninger for at tilpasse jernbanerne den løbende udvikling og dermed få den rigtige baggrund til at optage konkurrencen med øvrige transportmidler til lands, til vands og i luften. Det må dog føjes til, at de politisk styrende instanser ud fra sine motiver i allerhøjeste grad besværliggjorde vilje til at gennemføre fornuftige foranstaltninger, som kunne gøre jernbanerne til et sikkert, hurtigt og komfortabelt transportmiddel.

I kroner og øre er den driftsmæssige udvikling, både for passagerer og gods, nok meget større end før, men det man skal hæfte sig ved er imidlertid andelen af den samlede mængde i landet, der transporteres af jernbanerne. På dette område er udviklingen forløbet meget ugunstigt, og det er her, jernbanerne idag med lidt mere offervilje fra politikersiden sætter sine fremskudte ind. Med den bredest mulige dækning bag salgsbestræbelserne og gennemrationalisering af virksomheden, strækningens nedlæggelser, stationslukninger og forenkling af godsekspedition, store lønmæssige besparelser gennem personalereduktioner, er skabt en levende mekanisme. Indseende betydningen i og nødvendigheden af samarbejde med andre transportmidler, skal jernbanerne tilkæmpe sig en større del af den samlede transportmængde. Der sættes ind på bred front, og udviklingen på transportområdet synes også at give jernbanerne mulighed for en renaissance, fordi trafikforholdene, især for landevejstrafikens vedkommende, har nået et punkt, hvor man tvinges til en mere rationel planlægning af trafikmidlernes udnyttelse. Situationen tvinger simpelthen til at foretage en fordeling af transporterne. Især tunge forsendelser over længere afstande transporteres mest hensigtsmæssigt pr. jernbane, medens man iøvrigt med kombinationen bil/jernbane har alle muligheder for at kunne supplere hinanden, og det må man ønske, de berørte parter vil erkende og efterleve.

Den ledelse, DSB har i sin alderstegne tilværelse, er fyldt med vilje og initiativ, og det må i jubilæumsåret håbes og ønskes, at den også får stadig evne til at pla-



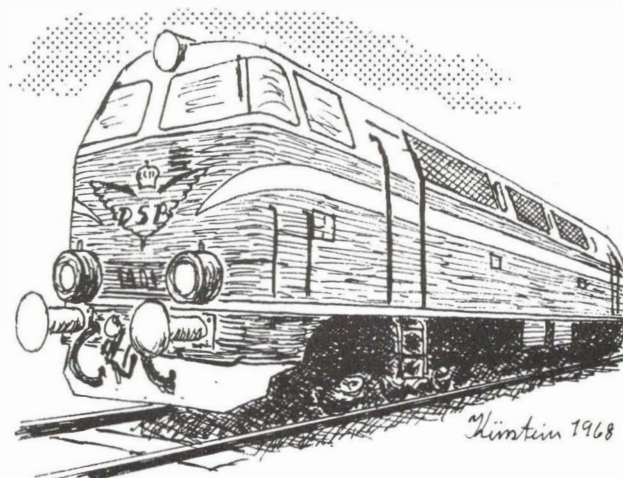
1847

cere jernbanerne stærkt i offentlighedens bevidsthed. Vi tror da også, at målsætningen fører til frugtbare resultater til gavn for befolkningen.

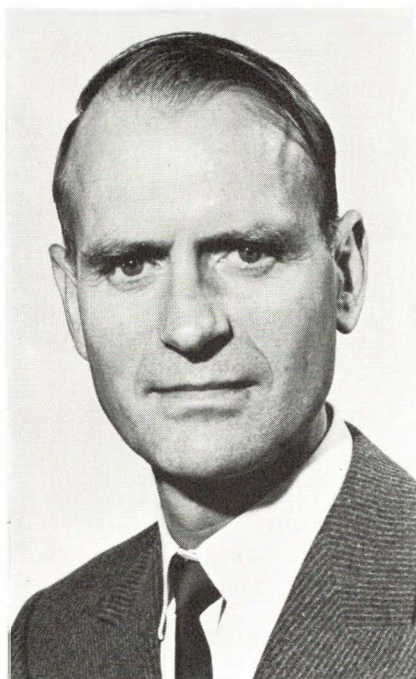
Det er givet, at disse bestræbelser, hvis hensigt er udadvendt, også har en indadvendt side, nemlig forholdet til virksomhedens medarbejdere. En så gennemgribende rationalisering, der er foretaget og som stadig foregår, kan ikke undgå at skabe problemer af personalemæssig karakter, idet forflyttelser og afskedigelser følger i kølvandet. Dette vil i enhver virksomhed medføre spekulationer og ulemper for den

som direkte berøres deraf, men stort set har personalets indstilling været aktiv medvirken i og forståelse for ledelsens bestræbelser på at gøre DSB til en effektiv og moderne transportvirksomhed. Naturligvis skal denne indstilling være gensidig, og hvile på den kendsgerning, at ledelsen, nu som før, bør have som klar målsætning at inddrage medarbejderne i udformningen og gennemførelsen af planerne til at skabe den effektive virksomhed. Vort ønske i jubilæumsåret er stadig stærkere udbygning af samarbejdet mellem ledelse og medarbejdere.

1972



Flyt nogle af vejmillionerne til DSB



Denne artikel af generaldirektør Povl Hjelt har været bragt i KDAK's blad i april.

Drømmen om bilen blev opfyldt

For godt 15 år siden fik vi vor første bil – efter længe at have drømt herom – lige som andre mennesker. Trangen til at komme rundt i eget tempo, følelsen af beherskelse af kræfter (magt?), besidderglæde (statussymbol), var vel drivkraft for de fleste mennesker, mere eller mindre bevidst. Bilen var en lidenskab, folk brugte den i tide og utide.

Vi har stadig bil. Men vi har et helt andet forhold til bilen. Og det gælder ikke blot os, det gælder mange andre. De mellemliggende år har udvist en vældig velstandsstigning og en endnu kraftigere stigning i bilismen. Vejene begynder så småt at overfyldes, ikke mindst ved og i byerne, risikoen stiger, parkering bliver vanskeligere. Dette uanset stadig udbygning af vejene med tilsvarende forringelse af landskabet. Charmen ved bilismen er på retur. Følelsen af at bilen giver frihed tilsvarende. Vi var bilens herre, men er på vej til at blive bilismens slaver. Og med så-

danne tanker indfinder de gustne overlæg sig. Vi begynder at bruge bilen fornuftigt.

Bilen koster samfundet milliarder

Lad os se lidt nærmere på denne konstatering eller påstand. Milliarder har været brugt og bruges endnu til enorme vejanlæg, som fylder op og tager jorden. Smukke snoede veje er erstattet af kedelige linial-trukne landeveje. Forureningen i luften af udblæsning og støj tager foruroligende til, trafikulykkerne ligeledes. Der drives rovdrift på ressourcerne. Groft regnet »skal« vi i dette tiår bruge ca. 2,5 milliarder kr. årlig til veje, men bilerne koster derudover samfundet andre 2–3 milliarder til hospitaler, politi, m.v. siger bl.a. Rådet for Større Færdselssikkerhed – rent bortset fra de menneskelige problemer. Det er betragtninger af denne art, jeg kalder det gunstne overlæg. Det melder sig stadig stærkere, interesserer stadig flere – ikke mindst de unge. Kan dette fortsætte – ønsker vi, dette skal fortsætte? Ødelægger vi fremtiden for vore efterkommere? Vil vi bygge veje m.v. efter prognoser baseret på en laden stå til – eller vil vi bestemme? Det er vel problemet om herre eller slave i trafikken.

Baner og skibe er miljøvenlige

De, der først fik råd til bilen, er vel også de første, der har »råd« til at se bort fra statussymbolet – til at bruge den fornuftigt. Måler vi transportmidlerne efter miljøvenlighed, kommer baner og skibe klart ind som nummer 1, biler og fly – men især biler – som nummer sidst. Jeg mener ikke, at vi kan eller bør undvære dem. Begge har betydet enorme fremskridt og gør det stadig. Men vi bør omgås dem med fornuft og bruge dem på de områder, hvor de klart frembyder fordele, der op-

vejer deres samfundsmæssige ulemper. Flyene altså i den langvejs europæiske og intercontinentale trafik. Personbilerne i kortvejs trafik uden for de størrebysamfund. Lastbiler og busser i kortvejs trafik især i, til og fra større knudepunkter.

Er vi så fornuftige, har vi masser af penge til at forbedre den kollektive trafik. Ja, men den giver jo underskud? Måske nok for udøveren, men det er ikke ensbetydende med, at den gør det for samfundet. For eksempel siger DSB's underskud intet om DSB's samfundsnytte. Vi bærer jo både egne vejjudgifter, egen trafikregulering, og er miljø- og menneskevenlige. Vor samfundsnytte kan altså udmærket være positiv. Og vort regnskab vil i øvrigt blive bedre, jo mere vi bliver brugt.

Indstillingen til kollektiv trafik er ændret

Kender De i øvrigt vejregnskaberne? Nej vel – for de eksisterer ikke. At der ikke længere er sammenhæng mellem vejjudgifter og personbilbeskatning, turde for længst være kendt. Personbilerne er et fiskalt objekt lige som fjernsyn og meget andet. Derimod burde der f.eks. mellem beskatning af lastbiler og de samfundsomkostninger, de forårsager, være en lige så klar sammenhæng, som der er for jernbanerne. Så ville lastbilerne mere blive koncentreret på deres naturlige område og give vejplads og vejbesparelser for andre trafikanter. Og med den stadige trafikstigning, vi har her i samfundet, vil der blive rigeligt endda for lastbilerne at gøre.

Der er næppe tvivl om, at skiftet i indstilling er på vej. Blandt politikere, i presse, i befolkningen. Problemet ses klart i Storkøbenhavn. Og løsningen både her og uden for byen på problemet at få råd til den rigtige kollektivtrafik ligger helt en-

kelt i omfordeling af midler fra den individuelle trafik, fra vejsektoren.

Det skinneførte tog vil stadig være hovednervesystemet i kollektiv trafik – i storbyen såvel som i det øvrige land. Japan med sin langt større befolkningstæthed og enorme forureningsproblemer har vist, at hastigheden kan blive 200 ja 250 km i timen på principielt samme system, som vi har. Tyskland, Frankrig og England er ved at demonstrere det samme. Luftpudetog med linearmotor er måske en senere fase – i fjernogsversionen måske op til 400 km i timen. Lad de store lande, hvor udviklingen sker, også vise disse ting i praktisk, økonomisk drift, før det lille Danmark satser sine mere begrænsede midler herpå.

Ny Stogskøreplan og flere nye S-tog
DSB kan ikke prale af økonomisk fremgang – tværtimod belaster alle de forpligtelser og byrder, vi i modsætning til andre har, vort regnskab stadig hårdere. Men vi tror på fremtiden, og vi arbejder intenst for den. Vi fylder 125 år i år, og vi har flere projekter i gang end i mange år. I Storkøbenhavn kommer i år en ny S-togskøreplan med større hyppighed og flere linier, med flere nye tog, med planer for udbygning af S-togssystemet. Koordineringen med de andre transportmidler i storbyen vil for alvor komme i gang. Et godt kollektivt trafiksystem er absolut nødvendigt, hvis man vil flytte individuel trafik over til kollektiv trafik. Men der skal mere til.

Vi kommer næppe uden om en mangedobling af parkeringsafgifterne foruden en række restriktioner, hvis vi vil undgå de problemer, som skæmmer verdens skønneste storbyer, som f.eks. Rom og Paris. Bilerne skal helst blive på parkeringspladserne ved det kollektive trafiksystems ydre stationer.

Publikumsvenlige stationer

Ud over landet søger vi at forbedre vore stationer og gøre dem mere bekvemme og publikumsvenlige. Vi er langt fremme med et stort program for forbedring af vore passagervogne, ny trækraft – endnu kraftigere end den hidtidige – vil supplere vor lokomotivbestand. Tre nye skibe til vor flåde er på beddingen og snart måske et fjerde. Vort designprogram går i dybden efter reelle forbedringer og ikke bare formelle. Vi arbejder på bedre køreplaner med større frekvens, vi har et nyt elektronisk pladsbestillingsanlæg i ordre. Vi ser det som en væsentlig opgave at medvirke til koordineringen mellem de kollektive transportmidler over alt i landet, og hertil tjener vor store moderne flåde af rutebiler bl.a.

Tilsvarende tanker præger vor indsats på godsområdet. For stykgods har vi netop taget et nyt knudepunktssystem i brug, vi har containerterminaler spredt over landet. I begge disse systemer søger vi at udnytte lastbilens fordele på de korte afstande med jernbanens på de lange. Men antallet af sidepor ved større industrier er også i stigen.

Billige faste forbindelser

Holder vi i Danmark lidt igen på vejmillionerne, får vi hurtigere råd til de faste forbindelser. Først og fremmest Storebælt, hvor en jernbanetunnel med både almindelige tog og biltog er langt den billigste løsning, og dermed også den, vi skulle kunne få først. Men en tunnel mellem Helsingør og Hålsingborg bør heller ikke vente på sig. Det er ikke bare en sund forretning for DSB og dermed for skatteborgerne, det er også en god valutakilde. Senere må man vel kunne regne med faste forbindelser mellem København og Malmø og mellem Rødby og Puttgarden. For DSB er vor re-

derivirksomhed en interessant og god virksomhedsgren. Men overfarterne er samtidig flaskehalse i vor produktion, de hæmmer den flydende trafikafvikling, begrænser vor kapacitet og vor transporthastighed. Derfor er vi varme tilhængere af faste forbindelser.

Fanatismens tid er forbi

Jeg tror, vi i DSB i dag har et godt transportudbud, såvel på passager- som på godssektoren. Vi arbejder intenst på yderligere forbedringer. Får vi penge – vejpenge – kan vi gå endnu hurtigere frem, nå endnu længere. Det er ikke engang nødvendigt at tale om nye baner rundt i landet, selv om det måske en dag kan blive lige så naturligt, som det har været at tale om nye motorveje.

Selv med mere beskedne midler vil vi kunne udrette meget.

Kan man være medlem af en automobilforening og dog arbejde for kollektiv trafik? Ja, naturligvis. Ellers kunne jeg vel heller ikke være medlem af KDAK. Fanatismens tid må for længst være forbi. En artikel i de tyske forbundsbaners blad for nogen tid siden, skrevet af præsidenten for den tyske motorforening, havde overskriften »Auch die Autofahrer lieben die Bahn«. Men er det, jeg har sagt om bilerne, ikke naiv ønsketænkning af en, der er betalt for at tage sig af kollektiv trafik? Jeg tror det ikke. Den kendte amerikanske økonom og managementforfatter Peter Drucker skriver i sin seneste bog »The age of discontinuity – guidelines to our changing society«, at i de udviklede lande er autobilet – uanset hvor megen vækst, det stadig har foran sig – klart i defensen.

Dette uanset at han fuldt ud anerkender bilens betydning for samfundet – lige som jeg gør det. Før og nu.

Den faglige uddannelse ændres totalt

En af de betydeligste reformer, der berører hele det praktiske liv, er nu til behandling i folkettingen. Regeringen har fremsat et lovforslag, der set fra erhvervssynspunkt måske betegner den største reform i dette århundrede. Gennemført vil det betyde, at den århundredgamle mesterlære, der har dannet grundlag for den faglige uddannelse indenfor håndværk, industri og handel, i løbet af en kort årrække vil forsvinde og blive erstattet af en helt ny form for faglig uddannelse. Skellet mellem akademisk og faglig uddannelse vil samtidig udviskes, og der vil blive tale om en demokratiseringsproces i undervisningssektoren, der bringer denne på linie med det moderne samfunds systems struktur i 1970'erne.

Men ikke alene det private erhvervsliv vil mærke reformens konsekvenser. Også den offentlige sektors talrige serviceorganer vil direkte og indirekte blive berørt af loven. For de henved 30.000 unge, der vælger praktisk uddannelse vil reformen indebære muligheder, der slet ikke fandtes indenfor den gamle mesterlæres rammer.

Grundlinierne i den nye faglige uddannelse

Uddannelserne i henhold til regeringsforslaget indledes normalt med en 1-årig *basisuddannelse*, der omfatter en grundlæggende orientering og indføring i erhvervsområdet. Basisuddannelsen foregår på skoler, eventuelt suppleret med virksomhedsophold.

Efter basisuddannelsen gennemgår den uddannelsessøgende en udbydende *erhvervsfaglig* uddannelse med hovedvægt på den praktiske oplæring inden for et valgt uddannelsesområde. Denne del af uddannelsen foregår dels på praktiksteder, dels på skoler, idet samspillet mellem skole og praktiksted kan variere

fra et forsøgsområde til et andet efter uddannelsesmæssige hensyn.

Administration af loven

Et Forsøgsråd og et Forsøgsudvalg

I lovforslaget er også indeholdt en række bestemmelser om det ydre administrative apparat, der skal lede planlægning og gennemførelse af den store reform.

Undervisningsministeren nedsætter et såkaldt *Forsøgsråd* på 13 medlemmer bestående af en formand, 3 medlemmer udpeget af undervisningsministeriet, 1 medlem udpeget af arbejdsministeriet samt 4 arbejds-giverrepræsentanter og 4 arbejdstagerrepræsentanter. Repræsentanterne for arbejdsmarkedet udpeges af henholdsvis LO og Dansk Arbejdsgiverforening.

Endvidere nedsætter Forsøgsrådet for hvert forsøgsområde et *Forsøgsudvalg* på fra 6 til 8 medlemmer udpeget af arbejdsmarkedets parter, samt herudover 2 pædagogisk sagkyndige.

Forsøgsrådet skal virke initiativtagende ved forsøgsuddannelsernes planlægning og gennemførelse. Rådet er rådgivende for ministeren og udtaler sig om alle væsentlige spørgsmål vedrørende uddannelserne. Efter forslag fra Forsøgsudvalgene afgiver Rådet indstilling til ministeren om iværksættelse af uddannelsesforsøg og sørger for den nødvendige samordning af forsøgene. Endvidere pålægges det Rådet at medvirke ved samordning af forsøgsuddannelserne med *andre* uddannelser for unge på samme alderstrin – og (i rimeligt omfang) med den almene grundskole og de efterfølgende og videregående uddannelser.

Hvad Forsøgsudvalgene angår har de ansvaret for de *enkelte* (konkrete) forsøgsuddannelsers faglige indhold styring og planlægning.

Denne opgave sker i samarbejde med de særlige *fællesfaglige udvalg*, der er nedsat i medfør af lov om lærlingeforhold (§ 24) og i medfør af lov om specialarbejdere (§. 4).

Det bliver også Forsøgsudvalgenes opgave – sammen med det nævnte fællesfaglige udvalg – at fastsætte retningslinierne for uddannelse på *praktikstederne*. De enkelte praktiksteder skal godkendes af vedkommende fællesfaglige udvalg.

Den nye ordnings gennemslagskraft

Derimod bliver det undervisningsministeren, der efter indstilling fra Forsøgsrådet bestemmer, på hvilke uddannelsessteder den erhvervsfaglige uddannelse skal foregå.

Regeringen regner med, at den nye ordning for den faglige uddannelse vil betyde, at den gamle mesterlære ophører i løbet af 1970'erne. I udbygningsperioden, der skønnes at strække sig til 1978/79 venter man følgende tilgang af elever til den nye ordning:

1973-74:	2.500
1974-75:	3.250
1975-76:	6.400
1977-78:	15.000
1978-79:	30.200

Det vil altså sige, at med 1970'ernes udgang ventes det nye system gennemført fuldt ud.

Hvor meget koster reformen?

Driftsudgifterne for den nye undervisning på skole afholdes af staten. Udstyr og inventar til brug for undervisningen kan stilles til rådighed af staten. Med hensyn til opførelse, til- og ombygning og køb af ejendomme til brug ved gennemførelsen af undervisningen afholdes udgifterne efter de for vedkommende skoleform gældende regler.

Det ventes, at driftsomkostningerne pr. elev på årsbasis, der nu er på 8.300 kr., vil stige til 14.100 kr. i

begyndelsen af forsøgsperioden, men derefter falde til ca. 10.800 kr. i 1978-79. Det er navnlig udgifterne til læremidler og lærerløn, der vil stige. Man skønner, at der vil blive tale om en *merudgift* på ca. 72,5 mill. kr. for staten (beregnet for 1975-76).

Endnu mere vil udgifter til lokaler og udstyr stige. Der regnes med, at udgiften til forøgelse af skolekapaciteten vil blive 670-780 mill. kr. i perioden op til 1978-79. Til disse udgifter kommer imidlertid yderligere penge til anskaffelse af udstyr i forbindelse med byggeriet og løbende nyanskaffelser.

Lærerbehovet stiger kraftigt

Men også øget lærerbehov vil kræve meget betydelige udgifter. Der forventes at blive behov for en forøgelse af lærerstaben på ca. 350 til og med 1975-76; men i de følgende år op til 1980 vil der blive behov for yderligere 1300 nye lærere, således at der ialt vil være en lærerstab på 5000 - mod nu ca. 2300. Udgifterne til selve forøgelsen af lærerstaben indgår i de før omtalte driftsudgifter.

De samlede *driftsomkostninger* ved gennemførelsen af den faglige uddannelsesreform vil ses af følgende tabel:

	Mill. kr.	Antal elever
1973-74	39,0	3000
1975-76	89,5	8000
1978-79	390,0	36000

Løn til de uddannelsessøgende

Under skoleundervisningen ydes der eleverne en godtgørelse, der beregnes under hensyn til den løn, lærlinge inden for det pågældende hovederhvervsområde på tilsvarende uddannelsesstrin opnår. Staten yder tilskud til dækning af elevernes befordring.

Omkostningerne i forbindelse med ydelse af godtgørelse til ele-

verne, er vanskelige at beregne. Men går man ud fra 1. års lærlingelønnen, der ligger på 6.500-6.700 kr. om året, vil udgifterne til en godtgørelsesordning i 1. uddannelsesår blive således:

	Antal elever	Samlet udgift mill. kr.
1973-74	2.200	14,3
1975-76	5.600	36,4

For 2.-4. uddannelsesår er det mere vanskeligt at finde frem til et gennemsnit. Men man har anlagt følgende udgiftsskøn - ud fra en års-løn på 8-9000 kr.:

	Antal elever	Udgift (mill. kr.)
1973-74	800	6,8
1975-76	2.400	21,6

Elevernes rettigheder

Twistigheder mellem eleverne og praktiksteder kan indbringes for et nævn, der nedsættes af ministeren. Nævnet består af en formand og 4 faste medlemmer, hvoraf 2 medlemmer beskikkes af LO og 2 fra Arbejdsgiverforeningen. Herudover tiltrædes nævnet for hver sag af 2 medlemmer med særligt kendskab til det pågældende erhvervsområde, udpeget af LO og Arbejdsgiverforeningen.

Regeringens og socialdemokratiets grundsyn på faglig uddannelse.

Heinesens forelæggelse af reformen

Det var undervisningsminister Knud Heinesen, der på regeringens vegne fremlagde lovforslaget. Han motive-rede det med et tilbageblik, der særlig kredsede om det store forudgående udvalgsarbejde. Meget grundigt orienterede han derpå om socialdemokratiets syn på faglig uddannelse.

Knud Heinesen udtalte bl.a.: Med den opgave at foretage en gennemgang af de gældende bestemmelser om de unges faglige uddannelser og

at udarbejde udkast til ændringer i den nuværende uddannelsesstruktur for de faglige grunduddannelser inden for håndværk, industri og handels- og kontorområdet, nedsatte den daværende regering i juni 1967 et udvalg. Det forudsattes i kommis-soriet, at forslaget fra udvalget ville blive forelagt de interesserede organisationer, råd og udvalg, ligesom forslagene i det omfang det måtte anses for hensigtsmæssigt, ville blive søgt gennemført løbende eventuelt i form af forsøgsundervisning.

Kritik af mesterlæren

Om det nedsatte udvalgs arbejde og undersøgelser, på hvis konklusioner regeringens lovforslag for en stor del bygger, udtalte ministeren bl.a.

Udvalgsarbejdet har været meget omfattende og arbejdet er for en stor dels vedkommende udført i specielle udvalg og grupper. Et særligt udvalg udarbejdede det lovforslag, som nu er fremsat i folketinget af regeringen.

I udvalgsarbejdet indgik en kritisk gennemgang og vurdering af de nuværende lærlingeuddannelser og af opbygningen af det nuværende uddannelsessystem som helhed.

Man er af den opfattelse, at lærlingeuddannelsen som den er nu (mesterlæren) medfører, at de unge mennesker for tidligt og ofte uden at have en realistisk baggrund skal vælge en faglig uddannelse. Erhvervsvalget træffes allerede ved indgåelse af læreforholdet, uden at de unge har haft en reel mulighed for at vurdere konsekvenserne af valget. Og der er ingen mulighed for overgang til andre uddannelser. De unge »båses« således allerede fra begyndelsen inde i snævre erhvervs-mæssige rammer.

Knud Heinesen kom også ind på udvalgets kritik af mesterlærens opbygning. Herom udtalte han, at ko-

ordinering mellem den faglig-praktiske uddannelse på værksteder m.v. og på skolerne (de tekniske skoler) ikke altid er tilstrækkelig. Der mangler planlægning af og instruktion om oplæring i virksomheden. Men navnlig kom ministeren ind på, at hele den tekniske og strukturelle udvikling i disse år medfører en stigende specialisering inden for de enkelte erhvervsvirksomheder; og det medfører atter, at man på disse specialiserede værksteder har vanskeligheder med at yde en tilstrækkelig afrundet uddannelse. Derved bliver den faglige uddannelse, som lærlingen opnår, alt for fagligt specialiseret.

Lærlingene og det nuværende eksamenssystem

Heinesen pegede også på det vigtige i udvalgets kritik mod hele vort uddannelsessystem under ét. Der er for ringe sammenhæng og fleksibilitet; og dette medvirker til, at der generelt set er for få uddannelsesmuligheder for de unge, der har gennemgået en erhvervsmæssig uddannelse. De normale adgangsveje til videregående uddannelse er ofte gjort betinget af bestemte eksamener, og netop dette forhold gør lærlinguddannelserne, som det er nu, mindre tillokkende for de unge. Et sådant system kan ikke opretholdes i et samfund, der stiler imod og har behov for, at alle unge får de samme videreuddannelsesmuligheder.

Udvalget foreslår derfor, at der søges hjemmel til fortsættelse og udbygning af forsøgsuddannelserne, inden der fastlægges en mere permanent ordning for den faglige uddannelse.

Den nye forsøgsordning er erhvervsorienteret

Knud Heinesen erklærede sig i folketinget enig med udvalget i, at der

gennemføres yderligere forsøg til indhøstning af erfaring. Det nye lovforslag hedder derfor »Forslag til lov om erhvervsfaglige forsøgsuddannelser«. Men ministeren understregede dog straks, at forsøgsuddannelserne skal opbygges som et system, der i videst mulig omfang tilgodeser erhvervs- og uddannelsesinteresser.

Ved starten af uddannelsen vælger de unge, der går ud efter 9. eller 10. skoleår, den basisuddannelse (som vi i denne artikel har omtalt i indledningen), hvorefter uddannelsesforløbet bliver en gradvis mere specialiseret uddannelse.

Ifølge lovforslaget har man opdelt arbejdsmarkedet i seks hovederhvervsområder:

1. HK området.
2. Jern- og metalindustriområdet.
3. Bygge- og anlægsvirksomhedsområdet.
4. Nærings- og nydelsesmiddelområdet.
5. De grafiske fag.
6. Servicefagene.

Hertil kommer formentlig jordbrugsområdet som et syvende.

Om uddannelsen *efter* basisåret, sagde Knud Heinesen bl.a. I det omfang, det er muligt opdeles uddannelsen efter basisåret i afrundede enheder, der hver afsluttes med opnåelse af en bestemt defineret faglig kompetence. Såfremt nogle unge må forlade uddannelsen undervejs, søger man at give disse unge en sådan faglig kompetence, at de kan gå ud i erhvervslivet med en begrænset, men nærmere defineret faglig kunnen.

Den nye uddannelse er indplaceret i uddannelsesmønstret

Foruden en ændring af selve uddannelsens indhold og opbygning forudsatte forslaget, at den faglige uddannelse placeres i hele vort uddan-

nelsessystem på linie med den rent boglige uddannelse (gymnasiet), og det er hensigten gennem udbygning af de videregående uddannelser og etablering af suppleringskurser at give de unge, der vælger den faglige uddannelse, væsentlig bedre videreuddannelsesmuligheder.

Det er regeringens opfattelse, at gennemføres den faglige uddannelse efter disse principper, vil den blive en væsentlig del af et samlet uddannelsessystem, der fører frem mod gennemførelse af *12 års uddannelse for alle unge*.

Det er af største betydning, at man i dette arbejde har inddraget repræsentanter for specialarbejderuddannelsen, og at man således også i forhold til denne uddannelse søger gennemført koordinering.

Heinesen gjorde ved forelæggelsen af forslaget yderligere opmærksom på, at udvalget allerede har iværksat forsøgsuddannelser inden for jern- og metalindustrien, HK-området og servicefagene. Men der er nu yderligere planlagt forsøg inden for bygge- og anlægssektoren, levnedsmiddel- og grafisk sektor. Ministeren fandt det nødvendigt, at folketinget nu tager stilling til den videre udbygning og til finansieringen af disse nye faglige uddannelser. Han mindede i øvrigt om, at fagenes repræsentanter har været med i arbejdet med hele denne vigtige reform, og at erhvervslivet har indset nødvendigheden af, at der gennemføres en uddannelsesreform.

Regeringen venter sig meget af ordningen

At regeringen venter sig meget af den nye ordning fremgik klart af ministerens bemærkning, da han sagde: Det er hensigten, at såvel de unge som den enkelte arbejdsgiver

Danske jernbanemesterskaber i bridge

skal kunne vælge mellem den nuværende læringeuddannelse og den nye forsøgsuddannelse, der ventes fuldt udbygget i 1976. Det er dog måske tvivlsomt, om tilgangen til den nuværende læringeuddannelse helt vil ophøre til det tidspunkt. Udbygningstakten er derfor efter forslaget noget langsommere og sigter på at nå fuld udbygning i 1978-79 med en tilgang på godt 30.000 uddannelsessøgende. På det tidspunkt skulle mesterlæren altså være ophørt.

Det radikale Venstres synspunkt

Det radikale Venstres standpunkt til reformforslaget fremsattes i folkettingen af Svend Haugaard. Han sagde bl.a. Vi må erkende, at den meget stærke specialisering i samfundet og samfundets strukturændring har gjort mesterlæren, som den var tidligere, mere eller mindre forældet; og vi må regne med, at denne udvikling fortsætter.

Han mindede om, at det fremsatte lovforslag er en naturlig følge af den principbeslutning i forbindelse med folkeskolen, som blev gennemført i 1969, hvor det var forudsat, at man efter 9-års folkeskole skulle have mulighed for en bred faglig grunduddannelse.

Der er behov for en langt større smidighed i uddannelsen; der er et behov for et lettere skifte inden for de enkelte fag, og det vil der sikkert blive endnu mere behov for med den strukturændring, der sker i fremtidens samfund. Der er behov for, at man ikke tabes i uddannelsesforløbet. Det er vigtigt, sagde Svend Haugaard, at en afbrudt uddannelse kan genoptages, og det er vigtigt, at en del af en uddannelse kan bruges som en del af en anden uddannelse. Det er derfor vigtigt, at man får en bred

grundlæggende uddannelse som det første og kombinerer den med en videregående specialisering.

Det radikale Venstre kan derfor tilslutte sig hovedprincipperne i forslaget om en erhvervsfaglig forsøgsuddannelse, både hvad basisåret angår, og hvad den senere specialisering angår, og i øvrigt også tilslutte sig den opdeling i faggrupper, som er foretaget i forslaget.

De radikale og »løn« til eleverne

Vi kan også tilslutte os princippet om, at udgifterne for den teoretiske uddannelse er en statsopgave. De faglige uddannelser har hidtil været sorteper, og det må være sådan, at der er lige stor respekt om den faglige og den boglige uddannelse.

Dog var Haugaard lidt betænkelig med hensyn til elevgodtgørelse på grundlag af lærlingeløn. Det ville nok være mere korrekt over for andre uddannelser, om man ydede støtten på grundlag af den almindelige uddannelsessøtte.

Haugaard hilste koordinationen mellem specialarbejderuddannelsen og den erhvervsfaglige uddannelse velkommen. Det er meget vigtigt, at vi muliggør en smidig vej fra ikke-faglært til specialarbejderuddannelse og videre til den egentlige faguddannelse.

De handicappede

Svend Haugaard takkede endvidere for en lille ting i lovforslaget, nemlig hensynet til de handicappede, som fremgår af bemærkningerne til § 3. Det hedder heri, at der er nedsat et underudvalg med den opgave at overveje uddannelsesmulighederne for de forskellige grupper af unge handicappede i de nye faglige grunduddannelser.

Så nåede vi igennem bridgesæsonen, med afvikling af de danske jernbanemesterskaber, der fandt sted i Århus den 14. maj 1972.

Det blev et vellykket arrangement, som klappede i et og alt. Turneringslederen Bent Smidt havde tilrettelagt turneringen, som omfattede 52 spil, spillet af 28 deltagere, som kæmpede om de af forbundet udsatte plaquetter i henholdsvis Guld, Sølv og Bronze samt præmier indkøbt i forhold til deltagerantallet nemlig 5 præmier.

Efter første runde, spiste vi frokost i samlet flok, et hyggeligt og muntret samvær. Anden runde tog sin begyndelse kl. 13,30, og var færdigspillet kl. ca. 18,00 hvorefter Bent Smidt, Børge Rasmussen, C. Gjesager og H. Nielsen, tog sig af udregningerne, vi siger tak for den storartede hjælp, som var medvirkende til, at de der skulle med toget kom rettidigt af sted.

Kl. 18,15 kunne sekretæren for kulturel afdeling, Arne Rennison uddele Mesterskabsplaquetterne, og det må lige indføres, at Århus var ugæstfri nok til, at sætte sig på de tre første pladser. Den unge Århus klub har bevist, at der er stor interesse for det ædle spil, og vi håber, at der ud over hele landet må blive oprettet flere bridgeklubber i den kommende sæson.

Resultaterne

Guld og første præmie – Viola og Karl Sørensen, Århus, 362 point.

Sølv og andenpræmie – Gunner Poulsen og Odd Jørgensen, Århus, 361 point.

Bronze og tredje præmie – Inge og Carl Gjesager, Århus, 360 point.

Fjerde pladsen besattes af H. B. Hansen, Gørding, Karl Åge Jensen, Århus.

Femtepladsen besattes af Sinne og Henry Nielsen, Fredericia.

Nye samarbejdsformer – øget medbestemmelse

I dette interview med DSB's personalechef, E. Rolsted Jensen, og formanden for Dansk Jernbane Forbund, Børge Aanæs, (der også er formand for CO I), berøres en række af de spørgsmål, som har betydning for de nye retningslinier i personalepolitikken hos DSB, i relation til den mere moderne medarbejderpolitik, der præger en voksende del af arbejdsmarkedet i disse år, både i den offentlige og private sektor.

Er tjenestemandssystemet i DSB tilpasset den nuværende dynamiske, tekniske og samfundsmæssige udvikling?

Rolsted Jensen: Det vil jeg ikke svare ubetinget ja til. Men jeg vil sige, at med tjenstemandsloven af 1/7 1969 blev der skabt mulighed for at foretage tilpasning til den tekniske og samfundsmæssige udvikling, således at de statslige virksomheder og institutioner har mulighed for at følge med.

En opsplitning af de gamle lønningsklasser har fundet sted?

Rolsted Jensen: Med tjenestemandsløven af 1969 blev en sådan opsplitning gennemført, idet man splittede de gamle 30 lønningsklasser op på 40 lønrammer. Efter min mening er der ikke grund til at foretage yderligere opsplitning. Jeg mener, at det antal lønrammer, vi nu har fået, indeholder tilstrækkelig fleksibilitet.

Børge Aanæs: Det giver i hvert fald tilstrækkelig mulighed for at tilgodese de enkeltes arbejdsindsats.

Er en yderligere ændring i lønssystemet påkrævet?

Rolsted Jensen: Det nye lønssystem, vi har fået, er af en sådan art, at det giver mulighed for at tilpasse sig efter de skiftende ydre forhold. Skulle jeg komme med en yderligere kommentar, skulle det være den, at vi endnu ikke i fuldt omfang udnyt-



Personalechef E. Rolsted Jensen.

ter de muligheder, som det nye lønningssystem indebærer.

Hvilken rolle spiller stillingsbeskrivelse og stillingsvurdering i lønproblematikken?

Rolsted Jensen: Vi må faktisk sige, at de kun har en underordnet rolle, idet egentlig stillingsbeskrivelse og stillingsvurdering kun er foretaget for afgrænsede stillingsgrupper inden for DSB. Men tjenestemandskommissionens betænkning siger jo, at det instrument, som stillingsbeskrivelse og stillingsvurdering er, bør undersøges og udformes, således at det med tiden kan danne grundlag for alle stillingsplaceringer inden for staten. Et sådant undersøgelsesarbejde er i gang under stillingsvurderingsnævnet.

Børge Aanæs: Vi sætter stor lid til, at når stillingsbeskrivelse- og stillingsvurderingssystemet er fuldt udbygget, vil det give muligheder for at udnytte det nye lønssystem bedre end det gamle; men det betinger naturligvis, at vi får et vurderingssystem, som kan skabe den fornødne tillid på grundlag af stillingsbeskrivelse.

Rolsted Jensen: En forudsætning for, at stillingsvurdering virkelig kan



Forretningsfører Børge Aanæs.

få betydning, må være, at vi får et sammenligningsgrundlag med lignende undersøgelser foretaget i det private erhvervsliv, således at der er mulighed for at foretage sammenligning af lønniveau for stillinger med arbejde af samme karakter og kvalitet i og uden for staten.

Børge Aanæs: Det er jeg ikke uenig i, men vanskeligheden er, at der inden for DSB findes så mange arbejdsgrupper, hvor det ikke er muligt at drage sammenligning til det private erhvervsliv.

Personaledskæringer

Har rationaliseringspolitikken i særlig grad ramt de økonomisk svagest stillede grupper i DSB?

Børge Aanæs: Jeg må sige, at det er gået hårdt ud over medlemmer af Dansk Jernbane Forbund, men det er vel ikke dermed ensbetydende med, at det har ramt de økonomisk svagest hårdere end de højere lønnede. Hvis formålet skal være, at personaleantallet ved DSB skal nedbringes over en årrække, så må det ramme ligeligt over hele lønstigen.

Rolsted Jensen: Jeg vil gerne herom sige, at hvis det endnu ikke har

ramt ligeligt, er det fordi vor rationalisering ikke er bragt til ende. Vi er igang med rationaliseringsforanstaltninger, som vil ramme stærkest i ledergrupperne; og det gælder både drifts- og administrationssektoren.

Ekstraarbejderne har klaget over dårlig behandling fra DSB's side i forbindelse med rationaliseringerne?

Børge Aanæs: Vi har flere ansættelsesformer ved DSB, og når en vis del af personalestyrken er ansat med et løsere tilknytningsforhold end f. eks. tjenestemændene, må det uvægerligt gå ud over de løst ansatte i første omgang, ellers havde tjenestemandssystemets faste binding og tjenestemændenes pligt til f.eks. at tage forflytninger jo ikke noget formål.

I jubilæumsåret 1972 er DSB's stykgodstransport fundamentalt lagt om ved etablering af knudepunktsystemet?

Rolsted Jensen: Denne omlægning går ud på at nedbringe mængden af omladninger, og dette er sket ved, at man lader al gods jernbanebefordring mellem 20 knudepunkter – og har lastbilbefordring til og fra de områder, der hører under dem; med denne rationalisering opnås der bedre betjening af kunderne, og der er endvidere opnået dels besparelse af mandskabsstyrken på henimod 200 mand dels betydelige besparelser i godsvognsbenyttelsen.

Et udvalg havde forinden afstukket retningslinierne for denne reform, hvori motivationsforsøg indgik?

Rolsted Jensen: Ja, men i det udvalg, der afstak hovedretningslinierne, var medarbejderne repræsenteret med tre repræsentanter for de større organisationer og andre medarbejderrepræsentanter i underudvalg.

Børge Aanæs: Vi var indforstået med, at det skulle laves som en for-

søgsordning; og organisationen er i færd med at undersøge resultatet af denne første forsøgsperiode.

Var der utilfredshed blandt personalet med denne form for initiativ?

Børge Aanæs: Ikke egentlig utilfredshed, men en hel del usikkerhed over for opgavernes løsning og vanskeligheder med at holde forhandlingsregler og -aftaler uden for motivationsgrupperne. Det har lært os, at vi må indføre en skoling på hele dette område.

Rolsted Jensen: Forsøget startede netop med kurser for chefer og arbejdsleder og orienteringsmøder for de øvrige medarbejdere. Forsøget omfatter ca. 12–1300 personer, og det siger sig selv, at der ville være startvanskeligheder.

Er det navnlig i gennemførelsesfasen, at det gruppeorienterede medarbejderskab viser sin værdi?

Rolsted Jensen: Det er utopi at forestille sig, at hver eneste medarbejder inden for virksomheden kan få lov til at være med til at bestemme hovedretningslinierne for store omlægninger i virksomheden. Det må den enkelte medarbejder overlade til sine organisationsrepræsentanter. Det medarbejderne kan være med i er at få indflydelse på udformningen af betingelserne af sin egen situation på arbejdspladsen. I øvrigt er det DSB's tanke, at gruppeorienteret samarbejde skal fortsætte fremover med henblik på, at medarbejderne kan være med i driften på deres arbejdssted.

Børge Aanæs: Styrelsesloven og ansvarsfordelingen modvirker mulighederne for, at de enkelte medarbejdere kan få indflydelse i den egentlige beslutningsafgørelse.

DSB har haft store forsøg igang med motivation. Er inspirationen hentet i Frederick Herzbergs teorier?

Rolsted Jensen: Selvfølgelig er disse teorier kendt af os; men ser vi på, hvad DSB allerede har realiseret under udøvelse af de muligheder, der lå i SU-aftalen, har vi med eller uden kendskab til disse teorier i ret betydeligt omfang betjent os af tilsvarende ideer. Et eksempel: En rangerleder, som foretager rangering, har altid arbejdet meget selvstændigt og har i høj grad været henvist til eget initiativ. Dermed er en af de væsentligste ting i Herzbergs teorier om at overlade initiativ og ansvar dækket.

Hvordan har arbejdere og funktionærer set på disse bestræbelser?

Børge Aanæs: Som med alt nyt: Med en vis portion skepsis; og interessen har vist ikke været lige stor overalt. Som sagt er det stadig på forsøgsstadiet.

Der er ikke tale om, at motivation i nogen grad kan aflede tanken fra nye lønfremstød?

Børge Aanæs: Bestemt nej.

Fik en skæv start

På depotværkstedet Enghave har DSB haft et andet kendt forsøg i gang om gruppeorienteret arbejdsforenkling?

Rolsted Jensen: Dette forsøg har nok fået en skæv start, fordi man har sammenblandet visse motivationsteorier med arbejdsforenkling. Vore erfaringer siger os, at det skal man ikke gøre. Arbejdsforenkling skal vokse frem som noget naturligt ud fra den impuls af tilskyndelse, som rigtig anvendelse af motivationsprincipperne giver.

Børge Aanæs: Forsøget på Enghave er ikke et eksempel til efterfølgelse.

Er den gruppeorienterede samarbejdsform fremtidens løsen i DSB?

Børge Aanæs: En vis form for styring og ledelse er nødvendig. I det konkrete tilfælde vil jeg sige, at for-

2
søgene har været for kort tid til klar stillingtagen.

Også behov for lederskoling

Den nye samarbejdsaftale går videre end det private arbejdsmarkeds i retning af medbestemmelse. Det var DSB's ledelse imod?

Rolsted Jensen: Det var, fordi vi dermed stilledes ulige i forhold til de virksomheder, vi er i konkurrencesituation med. Vi var nervøse for, at vor handlekraft skulle forringes i forhold til de konkurrerende virksomheders. Jeg tror imidlertid, at begge parter kan leve fornuftigt med de nye regler om medbestemmelse; og vi er indstillet på fra ledelsens side at leve op til de nye regler.

Børge Aanæs: Jeg må naturligvis på spørgsmålet om SU-reglerne svare, at vi venter os en del af de udviklingsmuligheder og beføjelser, der er lagt ind i SU-aftalen. Men en betingelse for, at de vil komme til at fungere, er igen en omfattende skoling af alle SU-medlemmer, ikke mindst fra ledelsesrepræsentanternes side.

Rolsted Jensen: Det sidste er jeg enig i.

Betrages den nye samarbejdsaftale som et betydeligt fremstød?

Rolsted Jensen: Efter min opfattelse havde vi også før et vidt udbygget samarbejde med personaleorganisationerne, og således vil de nye regler for DSB's vedkommende ikke betydet et afgørende brud med den hidtidige praksis.

Børge Aanæs: Jeg lægger stadig stor vægt på, at vi har et udbygget forhandlings- og aftalesystem, hvis funktioner SU ikke kan overtage.

Er man i gang med praktisk opbygning af SU efter de nye regler?

Rolsted Jensen: Det nye hovedudvalg er nedsat og har holdt sit første møde, og et underudvalg med organisationsrepræsentanter og re-

præsentanter for administrationen er ved at udforme retningslinierne for organisering af de øvrige udvalg ved DSB og arbejdet i disse. Der påregnes nedsat omkring 100 lokaludvalg.

Bør decentralisering af beføjelser til lokalrådene præge udviklingen fremover?

Rolsted Jensen: Vi har ikke diskuteret dette spørgsmål i hovedudvalget. Det hører til de opgaver, som hovedudvalget beskæftiger sig med at klarlægge.

Børge Aanæs: Både ja og nej. Det bliver jo vanskeligt med økonomien. Men måske vi i det kommende system med områdedrift vil få flere muligheder for decentralisering og beføjelser (også økonomisk) til områdechefen.

Burde man gå et skridt videre med endnu videregående medbestemmelse for SU?

Rolsted Jensen: Efter min opfattelse i hvert fald ikke, førend de regler, der nu er gennemført, har bestået deres prøve i praksis. Og i det hele taget tvivler jeg på, at en yderligere udvidelse af medbestemmelsen vil være ønsket af mere end ret få medarbejdere. I en erhvervsvirksomhed vil en stærk udvidelse af medbestemmelserne beskære ledelsens handlekraft, og i hvert fald, som samfundet nu er indrettet, vil dette ikke fremme virksomhedens levedygtighed.

Børge Aanæs: Når et flertal af medlemmerne i det nedsatte udvalg vedrørende revision af SU-aftalen ikke gik længere end tilfældet var, skyldtes det ønsket om at få en vis modningstid for den udvidede medbestemmelsesret, herunder spørgsmålet, om vi nærmer os noget i retning af økonomisk demokrati. Derfor er det også fastslået, at de nye regler skal tages op til revision allerede i 1974, hvis en af parterne ønsker det.

Vil direkte valg af SU-formanden være forsvarlig?

Rolsted Jensen: Efter min mening har det ikke noget formål at vælge SU's leder blandt medarbejderrepræsentanterne. Et virkeligt samarbejde i SU er betinget af, at den, der leder SU, også har de beføjelser, der skal til for at gennemføre de ting, som man måtte blive enige om i SU. Disse beføjelser ligger efter den nuværende organisationsopbygning hos virksomhedens ledere. Det, der er af betydning, er, at den pågældende leder af SU forstår at samarbejde med sine medarbejdere; og på dette punkt må der nok fra ledelsens side sættes stærkere ind.

Børge Aanæs: Det var de samme synspunkter, der blev gjort gældende i udvalgsarbejdet, og som flertallet gik ind for.

Lønpolitikken

Er lønudjævning i DSB blevet mere udtalt de seneste år?

Børge Aanæs: Indfrysningen af en trediedel af dyrtidsportionerne virker i den retning, og den sidste medlemvejsforhandling gav højere tillæg til de lavere lønnede end til generaldirektøren. Men store ændringer er i øvrigt ikke sket.

Tilstræber Jernbaneforbundet en udjævnende lønpolitisk linie?

Børge Aanæs: For så vidt en udjævning kan ske ved stadigvæk at hæve de laveste lønklasser opad, er vi enige herom i Jernbaneforbundet. Men vi er fortsat af den opfattelse, at der bør være en række forfremelsesmuligheder som incitament.

Rolsted Jensen: Hvis man ønsker, at DSB skal være en moderne dynamisk virksomhed med en dygtig ledelse, er det nødvendigt også til ledelsen at betale lønninger, der kan konkurrere med lønninger i det private erhvervsliv.

Gunnar Hansen.

Ny design i DSB

I det forløbne år har DSB arbejdet på opbygningen af et designprogram, en samlet plan for virksomhedens ansigt. Målet er at koordinere og intensivere alle bestræbelser, der har betydning for kundernes oplevelse af DSB og for de ansattes arbejdsmiljø, og dermed at højne foretagendet som helhed.

Det er klart, at DSB som transportvirksomhed først og fremmest må tænke på faktorer som hastighed, hyppighed, præcision og komfort; forhold som i hovedsagen knytter sig til jernbanens teknologi. Der foregår da også et stort udviklingsarbejde på disse felter. Resultaterne er ikke altid lige iøjnefaldende, men desto mere mærkbare for kunderne.

Imidlertid skal de tekniske fremskridt følges op af tilsvarende forbedringer i det ydre, i rejsemiljøet. DSB skal være behageligere at have med at gøre, hvadenten man køber den ene eller den anden form for befordring. Det er nødvendigt, hvis DSB skal kunne opfylde de krav, som fremtiden stiller til den kollektive transport.

DSB samarbejder med eksperter, som rådgiver virksomhedens egne planlæggere ved fastlæggelsen af normer og retningslinier for udformning af bygninger, skiltning, inventar, rullende materiel, uniformer, tryksager o.s.v. De visuelle grundelementer samles i en design manual, en håndbog til brug i alle virksomhedens afdelinger.

DSB er et stort og mangfoldigt firma, og der vil gå en rum tid, før designprogrammet for alvor kan slå igennem. Alligevel har vi ønsket at benytte jubilæet som anledning til at præsentere nogle resultater af vort arbejde. Det kan kun blive fragmenter af en helhed. Men vi håber, at det kan give Dem et indtryk af de linier, vi arbejder efter.

Povl Hjelt

Generelt

Rygraden i designprogrammet er de visuelle grundelementer, nemlig bomærke, typografi og farver.

Design manualen indeholder retningslinier for, hvorledes disse elementer skal benyttes på bygninger, rullende materiel, grej, tryksager o.s.v.

Bomærke

DSB har gennem årene brugt forskellige bomærker. Mest velkendt er vingehjulet, det klassiske jernbanesymbol, som i varieret heraldisk udformning har prydet bygninger, materiel, uniformer og tryksager. Mange steder har man desuden anvendt initialerne DSB med og uden krone, og i forskellig typografisk skikkelse.

Da bomærket er det første og vigtigste element i virksomhedens ansigt, må det have en fast og entydig form, som kan benyttes overalt. Efter at have overvejet forskellige muligheder, besluttede man, at virksomhedens bomærke skal bygge på initialerne DSB. Man opnår herved overensstemmelse mellem symbol og navn; et krav som ikke opfyldes af abstrakte eller billedlige bomærker.

For at undersøge de grafiske muligheder i opgaven indbød man i sommeren 1971 8 førende grafikere til en lukket konkurrence om udformningen af det nye DSB mærke, idet der i konkurrencebetingelserne var stillet krav om, at symbolet indeholdt virksomhedens initialer.

Der indkom ialt 44 forslag, som gav en alsidig belysning af problemet. Vinder af konkurrencen blev grafikerens Niels Hartmann, som havde kombineret DSB med et hjul på skinnens symbol af stor prægnans. Mærkets kvalitet afspejlede sig blandt andet i den kendsgerning, at det i lang tid efter konkurrencen

figurerede både i vittigheder og i mere seriøs sammenhæng i presseomtale af DSB.

Efter at have vurderet konkurrenceresultatet samt det store antal forslag, der indløb fra anden side, besluttede man at vælge en rent typografisk udgave af DSB uden udsmykning af nogen art. Gennem eksperimenter med forskellige skrifter og størrelsesforhold fandt man frem til den form, som nu er ved at blive taget i anvendelse overalt i DSB. De tre initialer står i det nye DSB alfabet og indgår således i dette, men monogrammet er justeret således, at det danner et sammenhængende billede.

Ved konsekvent brug og ved ensartet dimensionering og placering vil dette mærke blive indarbejdet som et visuelt symbol af stor vægt. At bomærket tillige fungerer som navnetræk er en egenskab, som øger dets anvendelighed langt ud over det, man normalt kan forvente af et firmasymbol.

Typografi

Indtrykket af en virksomhed afhænger i høj grad af den måde, den præsenterer sig på i skrift – på skilte, i tryksager, blanketter og breve. Derfor – og af indlysende rationaliseringshensyn – har man standardiseret en række skrifter i DSB.

DSB alfabet

Til skiltning anvendes et nyt DSB alfabet, oprindeligt tegnet af grafikerens Jock Kinneir for British Railways, men videreudviklet til brug i DSB. DSB alfabetet erstatter alle hidtil anvendte skilteskrifter i virksomheden, herunder det gamle Johnston alfabet, som i mange år har været benyttet til stationsbeskiltning.

DSB alfabetet udmærker sig ved en høj grad af læselighed og er let

at administrere, idet bogstaverne følger sig sammen efter et simpelt modulsystem.

Det har kostet svære overvejelser at forlade Johnston skriften, fordi denne gennem årene har sat et særligt præg på DSB. Den er imidlertid uøkonomisk, fordi den fylder meget, og den er vanskelig i brug, fordi den er svær at spatiere ordentligt, med det resultat, at mange DSB skilte virker sjuskede og til tider direkte utydelige.

Helvetica

Til alle tryksager anvendes i fremtiden Helvetica grotesk, som dels er en gennearbejdet og godt læselig skrift, og som dels svarer til skriftbilledet i DSB alfabetet.

Elite

Til maskinskrift standardiseres Elite, som er en af de mest anvendelige og tydelige former. Den er ligesom Helvetica gennearbejdet i alle detaljer og forener pladsøkonomi med en høj læselighed. Nærværende papirer er skrevet med Elite.

Moduler

Al typografi opsættes efter ensartede moduler, hvilket letter skrivearbejde, opsætning og læsning, og som samtidig skaber orden og harmoni i trykt og skrevet materiale.

Farver

DSB har altid været præget af varme farver. Bygninger og rullende materiel er ofte holdt i røde og brunlige jordfarver. En særlig accent giver færgernes rød-hvid-sort, som tidligere også fandtes på damplokomotivernes skorstensbånd.

Denne farveholdning vil man fastholde, men opfriskes på visse områder, og med hensyntagen til snavs og renholdelse.

Virksomhedens kendingsfarver er fortsat dannebrogfarverne rød og hvid.

Personvognsmateriel, rutebiler og andet materiel med tilknytning til persontransport bliver i fremtiden malet i en kraftig rød kulør med hvid typografi i stedet for den hidtidige bordeaux-røde vognfarve med gul typografi. Lokomotiver bliver sorte med røde førerpladser og hvid typografi, hvor de før var mørke-røde eller grønne med gul påmaling. Godsvogne har ofte individuelle farver, men den hidtidige normale godsvognsfarve, mørkt rødbrun, erstattes af rå umbra, en jordbrun nuance, med sort og hvid typografi. Desuden har man udviklet en række farver til særlige formål, ligesom programmet omfatter en kollektion af standardiserede trykfarver til typografisk brug.

Farveskalaen er udviklet i samarbejde med maleren Gunnar Aagaard Andersen og arkitekt, docent Svend Limkilde.

Tryksager

DSB producerer et utal af tryksager, fra brevpapir og blanketter til køreplaner og brochurer. Dette område har hidtil været præget af mange forskellige og uensartede formater, farver og skriftsnit.

For at skabe større sammenhæng, og for at rationalisere tilrettelægning og produktion, er det nødvendigt at fastlægge normer for tryksagernes udformning. Dette arbejde er så omfattende, at DSB har nedsat en række arbejdsgrupper for bl.a.

blanketter
billetter
brevpapir
køreplaner

Disse grupper samarbejder løbende med grafiske konsulenter om løsningen af såvel generelle som specielle opgaver. Arbejdet er endnu

ikke afsluttet, men har foreløbig givet følgende resultater:

standardisering af skriftsnit (Helvetica) og størrelser
fastlæggelse af moduler og formater for alt trykt materiale
fastlæggelse af normer for anvendelse af trykfarver

De første eksempler på den nye linie i virksomhedens tryksager er ved at vise sig, såsom en komplet serie af køreplaner i nyt omslag, nye brochurer og menukort, nyt brevpapir m.v.

I den kommende tid vil man se flere og flere prøver på ny grafisk design i DSB, men der vil gå år, før linien kan være helt gennemført.

Som grafisk konsulent for DSB arbejder bl.a. grafikerens Niels Hartmann, vinder af bomærkekonkurrencen.

Skiltning

En virksomhed som DSB kan ikke fungere uden en omfattende skiltning. Denne skal være klar i sin redaktion og opbygning, og de enkelte skilte skal være utvetydige og let læselige. Samtidig danner beskiltningen er væsentligt gennemgående træk i virksomhedens ansigt, et kendetegn der er med til at identificere foretagendet overalt, hvor det optræder.

Ud fra ønsket om en moderne og mere hensigtsmæssig skiltning har DSB i samarbejde med arkitekt Jens Møller Jensen udviklet et skiltesystem, der i grafisk, teknisk og økonomisk henseende må betegnes som epokegørende.

Systemet bygger på DSB alfabetet og følger et simpelt grafisk og redaktionelt modulnet.

Med et minimum af komponenter kan man opfylde et hvert tænkeligt skiltebehov i DSB. Skiltene findes i tre højder og to bredder og samles

med aluminiumsskiner, der tillige beskytter skiltepladernes kanter.

I systemet indgår en belysningsarmatur, der monteres på samme måde som selve skiltene, og som følger modulsystemet.

Montagen er yderst enkel og sker ved hjælp af enkle standarddele.

Trods en højere kvalitet regner man med en besparelse, der bringer anskaffelses- og montageomkostningerne ned på 20–30 pct. af de hidtidige.

Den gennemførte standardisering og det redaktionelle system vil lette bestillingen af nye skilte. Muligheden for at samle skiltene i grupper vil tynde væsentligt ud i skilteskoven på stationerne og gøre beskiltningen mere overskuelig.

Endelig er selve skiltene så karakteristiske i deres typografi, form og materialer, at de vil sætte et særligt præg på DSB, når de efterhånden indføres overalt.

Udover stationsbeskiltningen har man arbejdet med beskiltning inden døre, i rullende materiel, på færger o.s.v., herunder både løse skilte og påmalinger. Disse skilte følger samme grafiske og konstruktive principper som ovennævnte.

Personvognsmateriel

Udviklingen af nyt og tidssvarende personvognsmateriel er en opgave, som ligger DSB stærkt på sinde. Det nuværende materiel er af meget høj klasse og ligger langt over internationalt gennemsnit i henseende til teknik og indretning.

Udviklingsarbejde

Man arbejder imidlertid med stor energi på forbedringer, såsom af indstigningsforhold, opvarmning og ventilation, toiletforhold, kupéindretning, belysning o.s.v. Særlig vægt lægger man på at gøre den enkelte kupé eller plads til et hyggeligt op-

holdssted i den tradition, som har gjort dansk boligkultur verdensberømt.

Dette udviklingsarbejde er imidlertid ikke afsluttet, og i jubilæumstoget præsenterer DSB således materiel af nuværende standard.

Visse fornyelser kan dog vises nu, nemlig togkiosken og det nye toiletrum, der præsenteres i prototype i jubilæumstoget, og som i løbet af sommeren sættes i produktion.

Togkiosk

Togkiosk vil i fremtiden blive indsat i alle fjerntog. Den er indrettet som en bar, hvor man kan købe drikkevarer, tobak, mad, is, slik, lekture o.s.v. Kiosken fungerer samtidig som base for togstewardesserne, der betjener hele toget med deres rullende butikker.

Toiletrum

Det nye toiletrum er udformet efter helt nye principper. Man har ønsket på det begrænsede areal at skabe et interiør, som er både komfortabelt og hygiejnisk. Blandt fornyelserne skal nævnes:

forbedret belysning
stort toiletspejl i fuld rumbredde
samt nakkespejl
vask indbygget i toilet- og puslebord i fuld rumbredde
ingen fremspring, skarpe kanter og fritliggende installationer
store flader, som er lette at renholde

Det nye DSB togtoilet ligger i alle henseender langt over det bedste i sin art, man ellers ser ved jernbanen.

Ydre ændringer

Den mest markante forandring i toget er vognenes ydre bemaling og typografi.

Den røde vognfarve er allerede omtalt under afsnittet om visuelle grundelementer. Den er valgt ud fra hensynet til togenes fremtoning i by

og landskab, samt til den særlige form for snavs, der sætter sig på materiellet – okkerfarvet jernstøv.

Typografien præges af det nye DSB alfabet, som benyttes overalt.

De sidstnævnte fornyelser har ikke stor betydning for vognenes komfort, men må dog nævnes i sammenhæng. Det første indtryk af toget er dog med til at skabe den gode stemning, som bør høre til en rejse, og vi er overbevist om, at den nye vognbemaling må anses som en forbedring i forhold til de tidligere, lidt dystre farver, der prægede DSB personvogne.

Nye uniformer i DSB

Uniformsudvalget

I nogen tid har man arbejdet på en revision af uniformsreglerne i DSB, bl.a. med henblik på en modernisering af selve uniformerne.

Arbejdet foregår i et udvalg sammensat af repræsentanter for Dansk Jernbane Forbund, Dansk Lokomotivmands Forening, Fællesorganisationen DSB, administrationen, og under ledelse af afdelingschef i DSB, E. Rolsted Jensen. Arbejdet er endnu ikke afsluttet, men en række hovedprincipper er vedtaget i udvalget og forelagt for og godkendt af DSB ledelsen.

Forudsætninger

Udvalget har drøftet spørgsmålet om, i hvor stor udstrækning medarbejderne ved DSB skal have uniform. Det er den almindelige opfattelse i udvalget, at medarbejderne i vid udstrækning er bedre tjent med hensigtsmæssigt arbejdstøj end med egentlig uniform. Arbejdstøjet må være af en sådan udformning, at personalet kan færdes blandt publikum i det. På den anden side skal arbejdstøjet også kunne tåle at blive brugt og yde effektiv beskyttelse i



De nye uniformer bryder med fortiden. Man kan ikke se medarbejderens grad.



Snittet og farver fra uniformen går igen i arbejdstøjet. Her en lokomotivfører i skindjakke.

kulde, regn, blæst og mørke. Det må ikke være alt for modtageligt for snavs.

Omfang

Drøftelserne er resulteret i, at man i en ikke alt for fjern fremtid kun vil få togpersonalet og rutebilchaufførerne at se i fuld uniform. Det samme vil være tilfældet for stationsbestyreren – den ansvarlige for toggangens afvikling – hvis han gør tjeneste på perron. Uniformen kendetegner her, at medarbejderen bl.a. har til opgave at betjene vore kunder. Andre kategorier af medarbejdere, f.eks. lokomotivpersonale, rangerpersonale, pakhuspersonale og vedligeholdelsespersonale, vil blive udstyret med en hue og en hensigtsmæssig arbejdsdragt.

Design

Uniformsudvalgets arbejde er foregået sideløbende med opbygning af

virksomhedens gennemgående designprogram og koordineret med dette, idet medarbejdernes uniformer danner et væsentligt træk i virksomhedens ansigt. Man har samarbejdet med designeren Svend Plougmann, som har særlig stor erfaring på dette område.

De nye uniformer kendetegnes bl.a. ved, at de forskellige genstande følger et ensartet snit. Det vil sige, at der anvendes et gennemgående modul til uniformen både for mænd og kvinder. Det karakteristiske i det nye modul kommer tydeligt til udtryk i jakkens snit.

Jakken

Jakken virker kropsnær, med stor bevægelighed opnået dels ved to snit foran løbende fra ærmegab og afsluttende som lommeeffekt, dels ved

to snit på ryggen, ligeledes fra ærmegab, men afsluttende i to rygslidser.

Kraven er utraditionel, fritliggende – en såkaldt splittet reverskrave.

Huen

Huen bryder med alle hidtil gældende traditioner for uniformshuer – i hvert fald ved DSB. Den har et friere og lettere udseende, end vore uniformshuer har haft. Vægten er minimal, men huen er tilpas stiv og yder en vis beskyttelse af hovedet. Den er udstyret med øreklapper i visse udgaver.

Stoffer

Til fremstilling af prototyperne er anvendt en speciel gabardintype i uld og et kunststof (Trevira), der gør uniformen slidstærk og nem at vedligeholde.



Og her lokomotivføreren i pjækkert.



En togfører i fuld uniform. På huen skal anbringes et kendetegn for togføreren.

Distinktioner

Huen, jakken og frakken er forsynet med et broderet »DSB«, men derudover er der ingen symboler og distinktioner. Det er dog hensigten, at togfører og stationsbestyrer fortsat skal kendetegnes ved en særlig markering.

Blanke knapper bibeholdes.

Arbejdstøj

I det omfang, det er teknisk muligt og økonomisk forsvarligt, vil modul/snittet og farven fra uniforms-genstandene gå igen i arbejdstøjet. Dette er således tilfældet i prototyperne på sommerarbejdsjakken, pjækkerten og skindjakken. Det udendørs vinterarbejdstøj vil blive af »vejrklær« typen. Vejrklær er en af Statens Byggeforskningsinstitut udviklet arbejdsdragt, der kan holde både fugt og kulde ude uden at ødelægge kropsklimaet. Som en nyska-

belse vil det arbejdstøj, der skal anvendes udendøre, blive forsynet med refleksstriber for at forøge den personlige sikkerhed for det personale, der færdes i og ved spor i mørke.

Farver

Uniform og i videst muligt omfang også arbejdstøj vil blive fremstillet i en brun farve – for catering-personalets vedkommende dog i orange. Begge farver er afstemt indbyrdes og efter virksomhedens øvrige farveprogram.

Gennemførelse

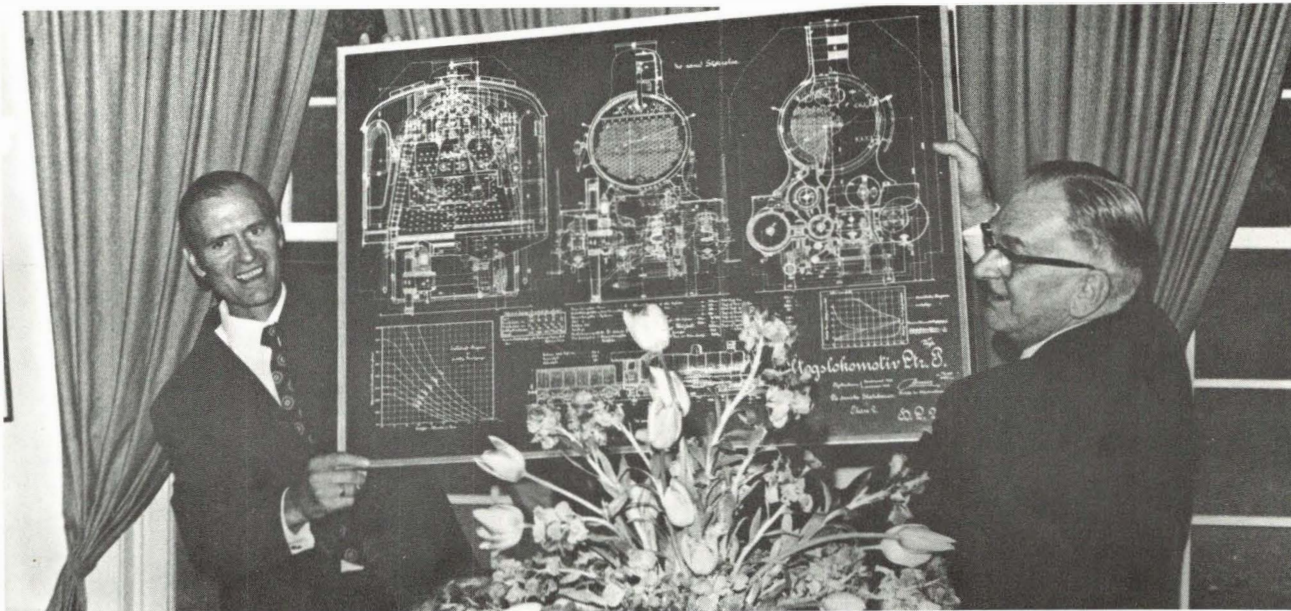
Det har været en forudsætning, at det nye program for uniformer og arbejdstøj ikke måtte medføre flere udgifter, og denne forudsætning er opfyldt. Udskiftningen vil ikke medføre ekstra udgifter; til gengæld vil vi i en periode se både det gamle og

det nye i brug. Vi vil dog stræbe efter, at overgangsperioden bliver så kort som muligt. De første »nye« uniformer vil formentlig blive taget i brug til efteråret.

Generelt

Det, vi nu præsenterer, er utraditionelt i farve og snit, men bryder også med fortiden ved at man forlader det gamle princip om, at man på uniformerne skal kunne se medarbejdernes grad. Uniformen får altså nu alene den funktion at fortælle vore kunder, at der er en DSB medarbejder, man kan henvende sig til og bede om information og vejledning.

For hele programmet – inclusive arbejdstøjet – gælder det, at vi har tilstræbt et optimum af funktionsduelighed samt en form, der vil kunne stå sig i lang tid.



Generaldirektør Povl Hjelt overrækker en tegning af et lokomotiv litra P.

Der var megen hyldest til E. Greve Petersen på hans jubilæumsdag som formand for foreningen i 25 år. Blandt de mange gaver og hilsener var disse specielle fra DSB.

Trafikinspektør H. O. Jørgensen, maskinafdelingen, overrækker en del af hele vindfløjen fra en af DSB's ældre driftsdepoter.



PERSONALIA

Forfremmelse til lokomotivfører (17. lrm.) efter ansøgning pr. 1-5-1972

Lkf. (13. lrm.) J. Røddik, ddt Ar i ddt Gb.

Forflyttet efter ansøgning pr. 1-5-1972

Lkas (10. lrm.) R. Lindberg, ddt Gb i ddt Hgl.

Forflyttet efter ansøgning pr. 1-5-1972

Lkf. (17. lrm.) H. F. Sørensen, ddt Rf i ddt Gb.

Forflyttet pr. 15-3-1972

Lkf. (dtfs) (13. lrm.) P. F. Pedersen, ddt Kd i ddt Fa.

Forflyttet pr. 28-5-1972

Lkf. (15. lrm.) K. G. Olesen, ddt Hr (Bb) i ddt Hr.

Overgået til anden stilling efter ansøgning pr. 1-4-1972

Lkf. (17. lrm.) H. Fønnesbæk Hansen, ddt Hgl, lkf. (13. lrm.) ddo Kh.

Overgået til anden stilling efter ansøgning pr. 1-5-1972

Lkf. (13. lrm.) H. Sejersén, ddt Hgl, lkf. (L-af) (13. lrm.) ddt Hgl.

Lkf. (13. lrm.) J. I. Christiansén, ddt Rd, lkf (dtfs) (13. lrm.) ddt Rd.

Lkf. (17. lrm.) S. K. Kellberg, ddt Ar, ktas II (3. lrm.) Vkov.

Afsked efter ansøgning pr. 31-3-1972

Lkf. (17. lrm.) O. Jensen, ddt Ab, gr. svagelighed m/pension.

Afsked pr. 31-5-1972

Lkf. (15. lrm.) E. L. J. E. Justesen, ddt Rd, gr. svagelighed m/pension.

Annullering

Forflyttelse efter ansøgning (1-4-72) af lkf. O. Hansen, ddt Gb-ddt Hgl, er annulleret.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

V. V. Sørensen,

lokomotivfører, Ålborg.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

C. R. Jørgensen,

lokomotivfører, Nyborg.

Påskønnelse

Gdt har givet udtryk for sin bedste tak og påskønnelse over for lkf. E. Andersen, ddt Hg, i anledning af at han har udvist god agtpågivenhed og resolut handlemåde i forbindelse med uheld på Helsingør st. den 15-12-1972.

Historie

Da jeg i den senere tid har været sammen med en del kollegaer landet rundt, er der en tanke, der har slået mig. Det er, at der fortælles en masse historie fra damplokomotivets æra. Nogle af disse historier kunne jeg tænke mig blev nedskrevet i en bog, da jeg syntes, at der mangler en sådan, vi har set mange gode bøger om lokomotiver af forskellige slags, men ikke med hvad der foregår i førerummet, derfor tænkte jeg, at her er en opgave, at samle nogle værker af disse historier.

Derfor beder jeg alle kollegaer såsom pensionister, ældre og yngre lokomotivmænd, om når de hører eller har en historie, der handler om eller er i forbindelse med lokomotiver, til at sende mig den historie nedskrevet på et stykke papir, en enkel tegning vil ikke skade et helhedsindtryk af en bog.

Jeg vil bede jer om ikke nævne navne i forbindelse med historierne, og håber at jeg kan få samlet så meget materiale så DLF kan udgive en bog i forbindelse med et jubilæum. Min adresse er:

Anker K. Nielsen,
Grænsevej 62,
2650 Hvidovre.

Cirkulære fra Statstjenestemændenes Boligforening, Århus

Ved Tilst Vestervej, ca. 10 km fra Århus centrum, i landlige omgivelser med masser af tumleplads for børn, opfører Statstjenestemændenes Boligforening for tiden 90 klyngehuse til udlejning.

De første huse vil være færdige til indflytning i løbet af sommeren 1972.

Der opføres 3 forskellige typer:

Type A 102 m² - 2 vær. + 2 kamre

Type B 115 m² - 2 vær. + 3 kamre

Type C 125 m² - 3 vær. + 3 kamre

Til hvert hus hører skærmet gårdhave samt mindre forhave.

Husene er alle udstyret med 2 toiletter, el-komfur, køleskab, vaskemaskine, fæles antenneanlæg samt fjernvarme.

Der vil - afhængig af familiens størrelse og indkomstforhold - kunne ydes boligsikring til nedbringelse af huslejen.

Eksempelvis vil en familie med 3 børn og en husstandsindkomst på ca. 40.000,00 kr. årlig kunne leje et type B hus for ca. 800,00 kr. pr. måned. Indskuddet er i dette tilfælde på 6.200,00 kr.

Tænk De på at flytte, kan vi anbefale Dem at blive medlem af boligforeningen, og derved sikre Den andelsret til overtagelse af en af boligerne.

Der afholdes boligudstilling fra den 20. maj d.å. og derefter hver week-end til ca. 1. august 1972.

Medlemskab kan få's ved henvendelse til:

Statstjenestemændenes Boligforening
Åbenrågade 11
8000 Århus C.

Opslag af 40 stillinger som lokomotivfører i 17. lønramme

Efter at økonomi- og budgetministeriet har bemyndiget generaldirektoratet til at indgå aftale med Dansk Lokomotivmands Forening om oprykning af 40 stillinger som lokomotivfører fra 13. lønramme til 17. lønramme, er sådan aftale nu indgået.

Efternævnte stillinger som lokomotivfører i 17. lønramme opslås herved til besættelse fra den 1.7.1972:

- 7 stillinger ved driftsdepot Korsør
- 5 stillinger ved driftsdepot Ålborg
- 12 stillinger ved driftsdepot Århus
- 7 stillinger ved driftsdepot Fredericia
- 6 stillinger ved driftsdepot Padborg
- 3 stillinger ved driftsdepot Struer

Fortrinsvis til betjening af
dieselelektriske lokomotiver
af litra MY, MX og MZ.

Ansøgninger - påtegnet efter de i ordreserie A, siderne 100 a-d angivne regler - indsendes til generaldirektoratet (administrationsafdelingen) inden 21. juni 1972.

Ansøgninger indsendes i særlig kuvert til administrationsafdelingen. Kuverten skal med rødt tydeligt mærkes »Ansøgninger«.

Ansøgningerne skal afleveres til den påtegningsgivende foresatte så tidligt, at de kan foreligge i administrationsafdelingen senest om morgenen på ovennævnte dato.

DAMERNES DAG

Sommer-snak

Hvordan kommer man i ferie-stemning, når symptomerne på sommer kun lige lader sig ane i form af en enkelt hede-dag, der hurtigt skyllens væk i rappe regnbyger? Tja – man kan f. eks. trække rullegardinet ned, tænde for højfjeldssolen og bladre lidt i diverse rejsebrochurer. På billeder skinner solen altid.

Middelhavskysten og ferieøerne Mallorca og Rhodos trækker mange turister til sig, men fjerne, eksotiske rejsemål i Afrika og Asien rykker nærmere. Og for folk med trækprocent og tegnebog af rette format er det »in« at nå frem til områder, hvor hvid mand er lige så stor en seværdighed for den indfødte som omvendt.

Fra tilrettelæggelsen af en ny rejserute til Borneo (hovedjægernes land) er følgende bemærkning sivet ud: – vi var muligvis ikke de første hvide, der rejste ind i landet. Men vi var de første, der kom tilbage igen...

Samme pionerer fik forøvrigt ikke megen søvn i øjnene under opholdet i de fjerne landsbyer. Hver gang de lagde sig til hvile i landsbyens langhus – fælles bolig for alle indbyggerne – samledes de indfødte omkring dem og kiggede så interesseret, at sønnen ikke kunne indfinde sig.

Måske er der alligevel ganske rart på Mallorca...

Sommer-søvn

Er De så overkørt, at De har lovet Dem selv, at en væsentlig del af ferien skal bruges til at sove i?

Det er slet ikke sikkert, det er sagen. Søvn-psykologer mener, det er vanskeligt både at sove på forskud og at prøve at indhente tabt søvn. Man får langt mere ud af at lade hvile og aktivitet afløse hinanden i en fast rytme. Søvn er mere energi-skabende end mad og drikke og betyder nærmest det samme som når et ur bliver trukket op. Vi går ganske vist ikke rundt og siger tik-tak, men vi bliver kønnere og mere harmoniske af en god nats søvn, og det er ikke at foragte.

Sommer-kondi

Med alle de slanke-kure dag- og ugeblade bringer til glæde for deres læsere, må det samlede Danmark møde sommeren mange kilo lettere og så gælder det om at holde på de nye former.

Løbeture i sandet og svømmeture i vandet er foreteelser, som i nogles øjne passer sig bedst for børn og unge. Men hvis De smugtræner bag lukkede døre i et par uger kan De sagtens være med uanset alder. Anskaf et sjippetov og løb eller hop i det morgen og aften. Sæt antallet af hop i vejret med 5-6 gange dagligt. Det er en øvelse, der sætter gang i åndedræt og blodcirkulation og så bliver der også snart plads til Dem på stranden.

Sommer-forkølelse

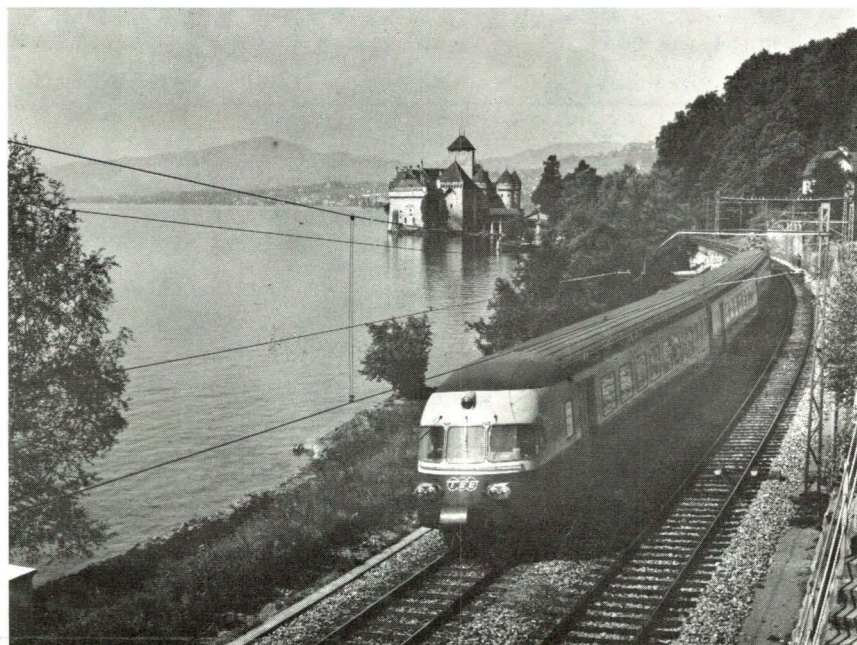
Er De så uheldig at løbe ind i en sommer-forkølelse, som altid forekommer meget genstridig at slippe igen, så køb hos materialist, evt. hos købmand, en flaske æblecider-eddike. En flaske koster ca. kr. 7,50 og rækker langt. Er halsen øm, gurgler man sig. Gør det ondt i bihulerne damper man sig og vil man forebygge snue snupper man et lille glas hver morgen, godt fortyndet med vand. Smagen er ubeskrivelig, men midlet er her i huset prøbet med stort held og flasken står altid indenfor rækkevidde.

Sommer-drikke

Til varme dage hører kolde drikke. Om de skal være med eller uden promille må sted og tid afgøre. Smagen skal under alle omstændigheder være frisk og det bliver den ved hjælp af *is*, *citron* og en *drik* med *brus* i. Om isterningerne dette: stil dem aldrig til frysning i nærheden af stærkt lugtende eller -smagende ting. Så fryser den fremmede smag med og den gør sig sjældent godt i en drink.

Skal De bruge olien fra citronskallen, så lun den op under den varme hane. Der ved udskilles olien lteere.

Punch skal stå køligt i 4-5 timer for at trække godt og bruset tilsættes først inden serveringen, så drikken rigtig »perler«.



Den fornemste kontrastvirkning mellem moderne »lyntog« og middelalderslot får man vel nok, når man ser TEE-toget Paris-Milano suse forbi et af hele Europas skønneste mindesmærker fra den tidlige middelalder, slottet Chillon, som rager op af Genfersøen, lige efter at man har passeret Montreux (når man kommer fra Lausanne).