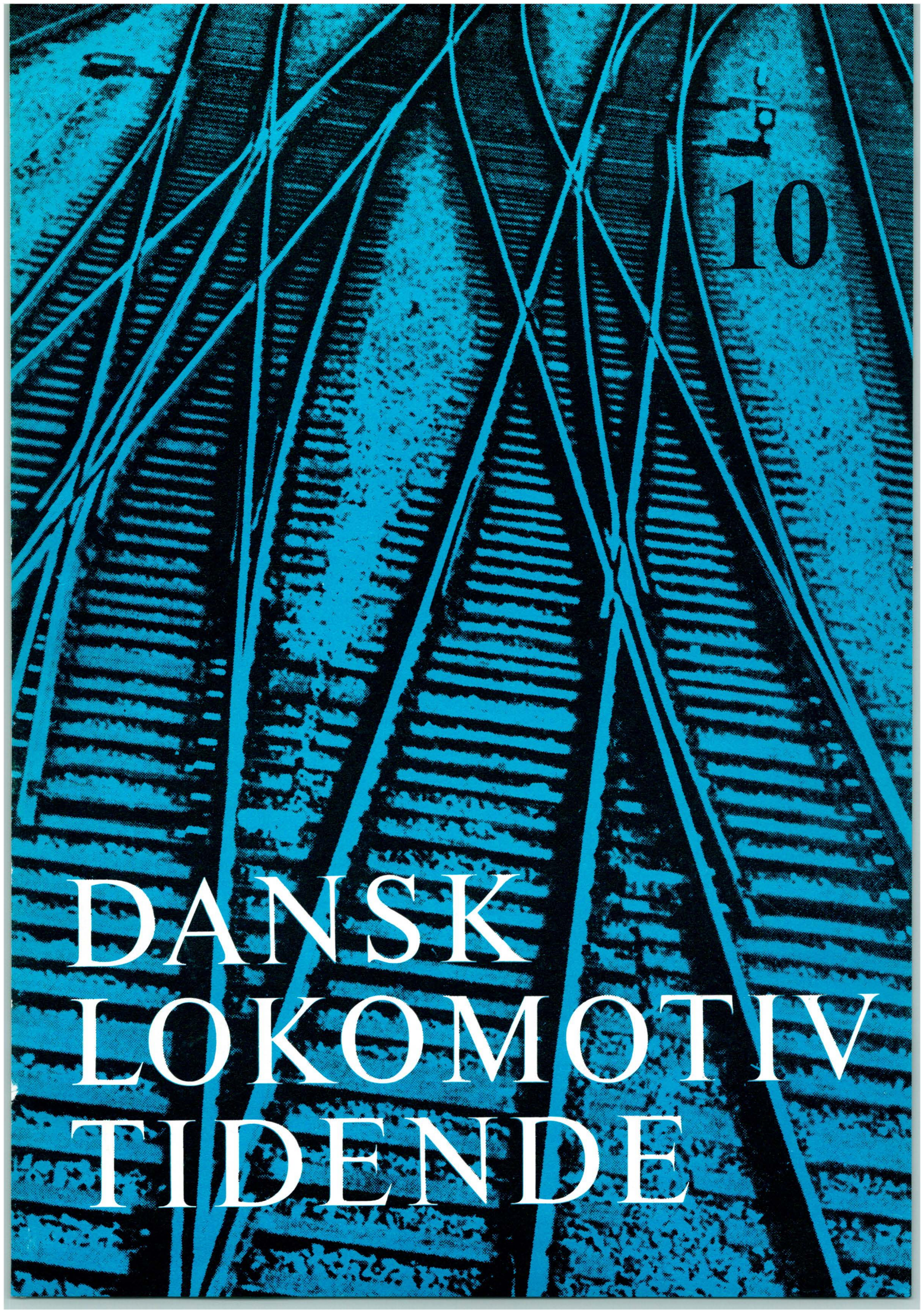




10

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. NOVEMBER 1973 – 73. ÅRGANG

10

Indhold:

Nu skal det ske	2
K. Vik Andersen død	3
Medarbejdere i A/S bestyrelser	4
ATP	6
Jernbanehjemmevernet	7
Det storkøbenhavnske trafikråd	8
Cigaretrykning som statussymbol	13
Huslejen stiger og stiger	14
Fra medlemskredsen – Vane?	15
Overarbejdspenge	16
Personalialia	17

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.

Nu skal det ske

Det kan måske virke trivielt, at ting gentages; men selv om vi ved, at der skal spares også i den offentlige sektor, foranlediges vi alligevel til påny at tage spørgsmålet om opholdslokaliteter til lokomotivpersonalet under behandling. Det er nemlig godt 1 år siden, vi i disse spalter behandlede problematikken på dette område i almindelighed, men for elektrokontrollen i særdeleshed. Vi må gentage, at dennes lokaliteter for størstedelens vedkommende er midlertidigt opførte i 1934, og i de senere år, på grund af pladsmangel, udbygget med et par skurvogne. Da vi sidst skrev om forholdet, var det lovet os, at man i allernærmeste fremtid ville gå i gang med en modernisering. Intet skete, og vi måtte igen gå til DSB's ledelse og gøre opmærksom på, at her var forhold, som måtte prioriteres højt og afhjælpes omgående, ikke blot for at sikre personalet i området hensigtsmæssige opholds-, vaske- og omklædningsfaciliteter, men også sikre en uforstyrret afvikling af arbejdet. De tider er forlængst forbi, hvor et personale resignerer og affinder sig med forhold, der virker ødelæggende for arbejdsklimaet. Nutidens menneskes indstilling til velfærdsforanstaltninger er mere kontante og i øvrigt i samklang med de stærke strømninger om bekæmpelse af forurening – fysisk og mentalt. Det kontante ligger i, at det er nu, der skal ske ændringer. Det er en ganske utålelig tilstand vi anbringes i. Lad os da understrege (med 3 tykke røde streger), at vi vil have en løsning på sagen nu. Og lad os hæfte et par ting mere på, nemlig venterum ved Københavns Hovedbanegård og i Herning. Rum, hvor man i kortere overgangspausen kan tage ophold for ikke at skulle benytte pausen for at gå til en lokalitet, hvorfra man straks skal vende tilbage til afløsningsstedet for at være der i tide. For Hernings vedkommende er det forbistret, at der i forvejen var et udmærket og passende placeret venterum; men uden videre, med områdedriftens indførelse, skal der skaffes plads til dens ledelse, og man inddrager blot venterummet uden at anvise en anden lokalitet. Begrebet samarbejde føles som en ting, DSB's ledelse benytter, når det kan passe i dens kram. Vi føler os groft tilsidesat. Uden forhandling, endsige meddelelse, fratages lokomotivpersonalet velfærdsgoder. Måske er dette ikke stærkt nok udformet; men de tanker, vi sådan set skulle have udtrykt, må vi, af saglig og urban årsag, afholde os fra at fremkomme med.



K. Vik Andersen død



Vi har med sorg erfaret, at Norsk Lokomotivmands Forbunds næstformand, K. Vik Andersen, pludselig døde den 13. oktober d.å. Han havde nogen tid i forvejen gennemgået en større operation, men følte sig restitueret efter denne, så han var klar til at kaste sig over mange forskelligartede opgaver påny.

Der bliver et virkeligt savn efter Vik Andersen i det samarbejde, vi gennem årene har været forundt at have med ham. Der er ingen tvivl om, at han med klogskab og velafbalanceret forhandlingsvilje var indbegrebet af den rigtige tillidsmand, og han har med denne baggrund sat sit præg der, hvor vi kender ham bedst – i det nordiske samarbejde. For Norsk Lokomotivmands Forbund er tabet af Vik Andersen så meget mere smerteligt, som man også af helbredsgrunde kan imødesee skifte på forbundets øverste tillidsmandspost.

Vik Andersen har beskæftiget sig med adskillige ting, som ligger uden for forbundets område, men inden for dette forløb hans virksomhed først som sekretær for Drammen Distrikt Lokomotivpersonales Forening i årene 1947–1951. Han valgtes til dens formand i 1954, 1955 og 1961. Det sidstnævnte år valgtes han til næstformand i Norsk Lokomotivmands Forbund. Vik Andersen, der blev født i 1917, antoges som fyrbøderaspirant i 1938, ansattes som lokomotivfyrbøder i 1947 og udnævntes til lokomotivfører i 1952.

Vik Andersen var det bedste udtryk for norsk mentalitet og indsats, og vi vil bevare mindet om en helstøbt personlighed, til hvis fremtidige virke man kunne have set hen til med forventning.

Æret være hans minde.

Medarbejdere i A/S bestyrelser

LOVEN DER VIL GIVE DE ANSATTE INDFLYDELSE PÅ SELSKABERNES STYRELSE

»Et aktieselskab skal have en bestyrelse bestående af mindst tre medlemmer. I selskaber, som ikke omfattes af stk. 2, 2. pkt., og som har en aktiekapital på under 400.000 kr., kan bestyrelsen dog bestå af et eller to medlemmer, men i så fald skal der vælges mindst en suppleant. Stk. 2. Bestyrelsen vælges af generalforsamlingen, medmindre valget efter § 59, stk. 3, skal foretages af repræsentantskabet. I selskaber, der de sidste 3 år har beskæftiget gennemsnitligt mindst 50 arbejdstagere, har disse ret til herudover i overensstemmelse med § 177 at vælge to medlemmer af bestyrelsen og suppleanter for disse blandt selskabets arbejdstagere. I andre selskaber kan vedtægterne tillægge arbejdstagerne ret til at



vælge flere end to medlemmer og kan tillægge offentlige myndigheder eller andre ret til at udpege et eller flere medlemmer af bestyrelsen. Flertallet af bestyrelsens medlemmer skal dog vælges i overensstemmelse med 1. pkt. Stk. 3. De bestyrelsesmedlemmer, der vælges af arbejdstagerne, udpeges for to år ad gangen blandt arbejdstagerne, der i hele det sidste år før valget har været ansat i selskabet. De øvrige bestyrelsesmedlemmers hverv gælder for den tid, der er fastsat i vedtægterne. Valgperioden skal ophøre ved afslutningen af den ordinære generalforsamling, senest fire år efter valget. Stk. 4. Lovens bestemmelser om bestyrelsesmedlemmer finder tilsvarende anvendelse på suppleanter for disse.»

Denne paragraf 49 i lov om aktieselskaber, som blev endelig vedtaget af folketinget ved 3. behandling umiddelbart før sommerferien, rummer den betydningsfulde nydannelse i vort demokrati: Medarbejderindflydelsen på styrelserne af et meget stort antal erhvervsvirksomheder.

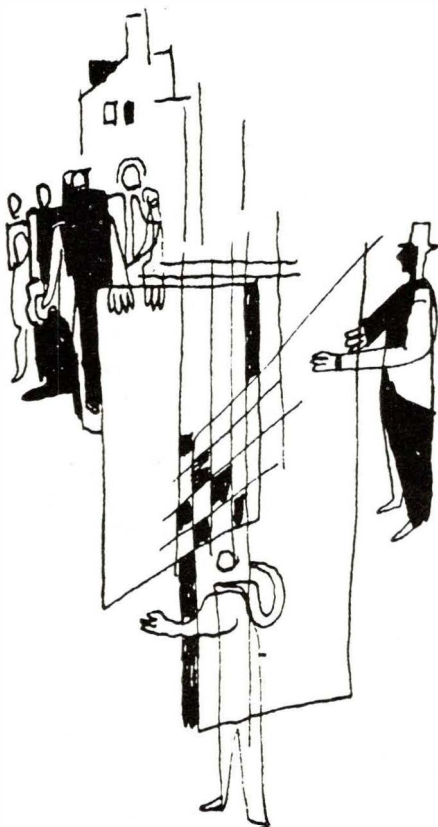
I andre paragraffer er lovfæstet nærmere regler om valgene. Det gælder således paragraf 177, hvori der fastslås, at beslutningen om optagelse af bestyrelsesmedlemmer valgt af arbejdstagerne kræver, at mindst halvdelen af selskabets arbejdstagere stemmer. Er beslutningen truffet med mindst halvdelen af stemmerne, sendes der skriftlig besked derom til bestyrelsen, der skal foranledige anmeldelse om valget sendt videre til aktieselskabsregisteret.

I samme paragraf bestemmes det, at valgene skal ske ved skriftlig og hemmelig afstemning. Hver arbejdstager kan kun stemme på én person som medlem og én som suppleant. De valgte træder ind i bestyrelsen en måned efter, at der til bestyrelsen er givet besked om de valgte navn og bopæl. Valgene til bestyrelsen skal så vidt muligt finde sted umiddelbart inden selskabets ordinære generalforsamling.

Handelsministeren har beføjelser

Ved ændringerne i aktieselskabslovgivningen blev der også givet handelsministeren nogle vigtige beføjelser, som har betydning for lønmodtagerne. Det er således i henhold til paragraf 178 handelsministeren, som fastsætter reglerne om, hvem der anses som arbejdstager, samt overvåger beregningen af det gennemsnitlige antal arbejdstagere i relation til paragraf 49 i loven, ligesom det er handelsministeren, som træffer beslutning om, hvorledes arbejdstagere, hvor der er valgt bestyrelsesmedlemmer af de ansatte, skal orienteres om selskabets forhold.

Det er også op til handelsministeren at træffe beslutning om, hvilke regler, der skal gælde for indkaldelsen af de ansattes styrelsesmedlemmer til selskabets generalforsam-



linger. Endvidere ligger det i handelsministerens regi at finde frem til opfyldelsen af bestemmelsen i lovens paragraf 26, stk. 2 og 2. pkt., hvori det hedder, at »i selskaber, hvor arbejdstagerne ikke har valgt bestyrelsesmedlemmer i henhold til paragraf 49, stk. 2, skal aktiebogen tillige være tilgængelig for en repræsentant for arbejderne«.

Gennem denne bestemmelse er der sikret alle ansatte – uden hensyn til selskabets størrelse iøvrigt – indsigt med, hvem der egentlig ejer den virksomhed, som de har betroet deres arbejdskraft og evne.

De store fremskridt nu ud i praktisk liv

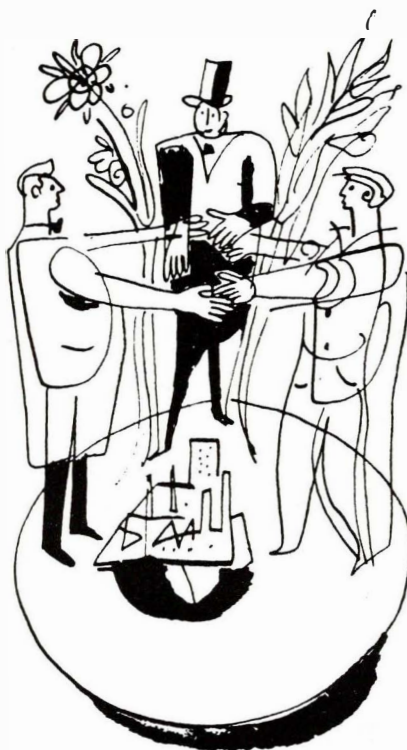
–Hvorledes vil man nu få alle disse vigtige nyskabelser for lønmodtagerne til at fungere i det praktiske liv?

Man har bedt handelsminister Erling Jensen svare på spørgsmålet. Og det gør ministeren beredvilligt således:

– I handelsministeriet er vi gået i gang med at overveje udarbejdelsen af det cirkulære, hvori der nærmere bliver gjort rede for, hvorledes valghandlingen skal finde sted og hvorledes det hele kan bringes til at fungere på den mest tilfredsstillende måde. Her vil det være naturligt at bringe de bestående samarbejdsnævne ind i proceduren.

– Med det for øje har jeg haft en forhandling med repræsentanter for hovedorganisationernes samarbejdsnævne, nemlig førstedirektør Arne Lund fra Dansk Arbejdsgiverforening og sekretær Inga Olsen fra vor egen LO. Det vil være ret naturligt, hvis man lod samarbejdsnævnenes b-grupper – arbejdergrupperne i disse nævne være initiativtagere i sagen.

– I den forbindelse kan det måske være på sin plads at erindre om,



at ændringerne i loven, som nu åbner adgang til medarbejderindflydelsen, har gjort det til en frivillig sag, hvorvidt de ansatte vil gøre brug af lovens bestemmelser – men jeg går ud fra som givet, at man allevegne vil være parate til at udnytte de nu skabte værdifulde muligheder for at videreføre demokratiet – også på dette felt.

Også uddannelsen er der tænkt på

– Det er klart, at der måske kan være nogle problemer vedrørende uddannelsen af de repræsentanter,

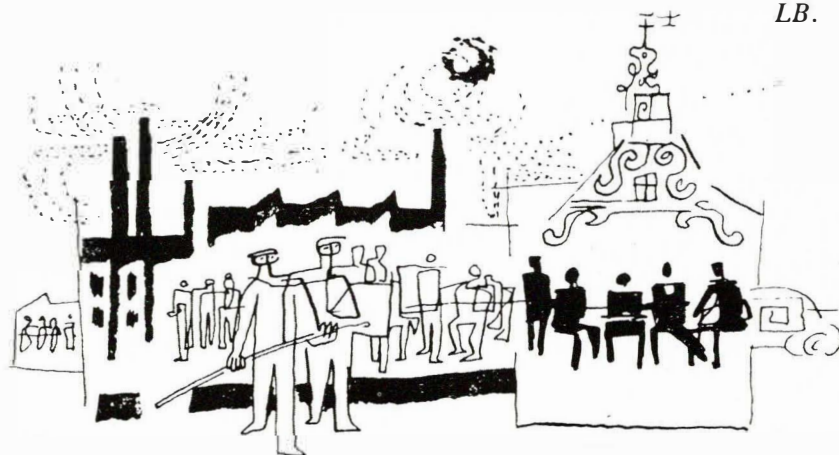
som nu kan blive medlemmer af en industrivirksomheds bestyrelse – men der bliver dog næppe mange. I Danmark har vi en særdeles veludrustet kreds af tillidsmænd rundt om på virksomhederne, der uden videre kan gå ind i dette arbejde – men det er klart, at der altid vil være brug for en udvidelse af den viden, man allerede besidder, fordi samfundets udvikling sker så hastigt.

– I den forbindelse er det af stor betydning, at LO allerede på sit repræsentantskabsmøde besluttede at udvide sin tillidsmandsuddannelse ganske væsentligt. Fra handelsministerens side vil vi lægge vægt på, at der åbnes adgang til en specialuddannelse møntet på medarbejderrepræsentanterne i selskabernes styrelser.

– Med glæde har jeg erfaret, at hovedorganisationerne allerede har talt sammen om en sådan uddannelse, hvori også Industrirådet vil blive inddraget. Mulighederne for at få Dansk Management Center med i arbejdet må være til stede.

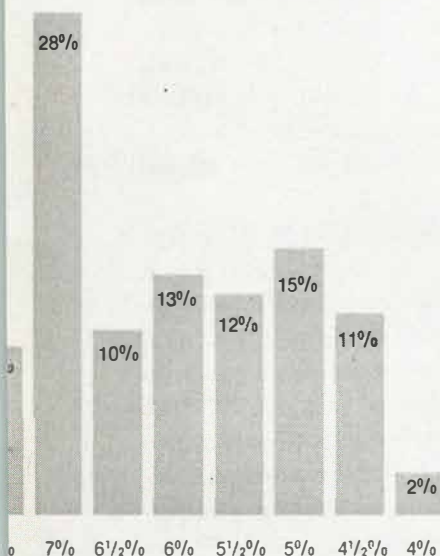
– Jeg tvivler ikke på, at det ved et samvirke mellem alle gode kræfter i denne sag bliver muligt at få den betydningsfulde nydannelse i vort samfundsliv virkeliggjort på en god måde fra den dag, loven træder i kraft – 1. januar 1974, slutter ministeren.

LB.

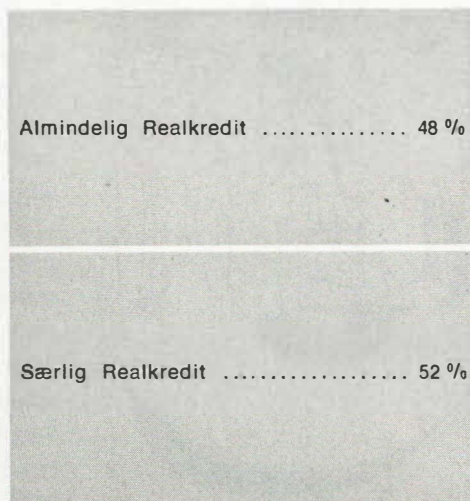


Arbejdsmarkedets Tillægspension

Obligationsbeholdningens
fordeling efter rentefod



Obligationsbeholdningens
fordeling efter udstedere



Af ATP's beretning for finansåret 1972/73 fremgår, at antallet af registrerede lønmodtagere med udgangen af marts 1973 var 2,4 millioner. Ca. 55 pct. er mænd og ca. 45 pct. kvinder.

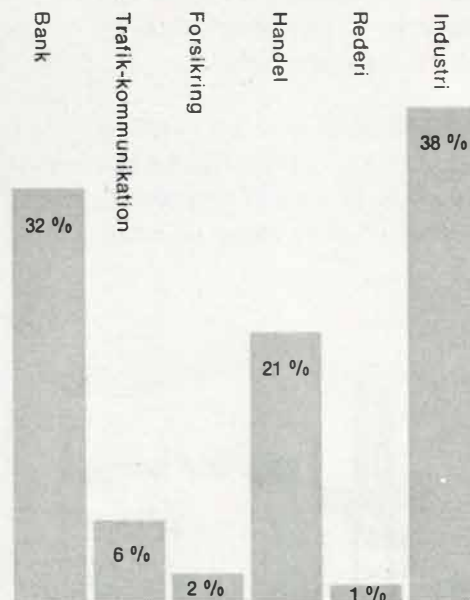
De samlede indtægter for året har været 909 millioner kr. I regnskabsåret er bevilget tillægspension til 16.905 medlemmer. Antallet af tillægspensionister med løbende pensionsudbetaling er steget til 82.030. Et ret stort antal, 22.573 pensionister, har benyttet muligheden for at opnå et højere beløb i pensionen ved at udsætte begæringen om pension til efter det fyldte 67. år. Det er ca. 27,5 pct. af det samlede antal tillægspensionister. Dermed har de sikret sig en forhøjelse af pensionen med 5 pct. for hvert halve års udsættelse indtil 30 pct., som er den størst opnåelige forhøjelse.

I regnskabsåret er der udbetalt 53,8 millioner kr. i pension og 17,8 millioner i bonus. De disponible fondsmidler andrager 4277 millioner kr.

Obligationsbeholdningens
fordeling efter løbetid



Aktiebeholdningens
fordeling efter hovedgrupper



Fondsmidlernes placering 31. marts 1973
(bøgført værdi)

Jernbanehjemmeværnet

HVAD MED DIG?

Du har vel ikke svært ved at få din fritid brugt, og tjenestetiden ligger i faste rammer – og dog – vi i Jernbanehjemmeværnet har forstået at kombinere begge dele på en fornuftig måde.

DSB's og dermed din betydning for samfundet i såvel freds- som krigstid kan ikke fremhæves nok.

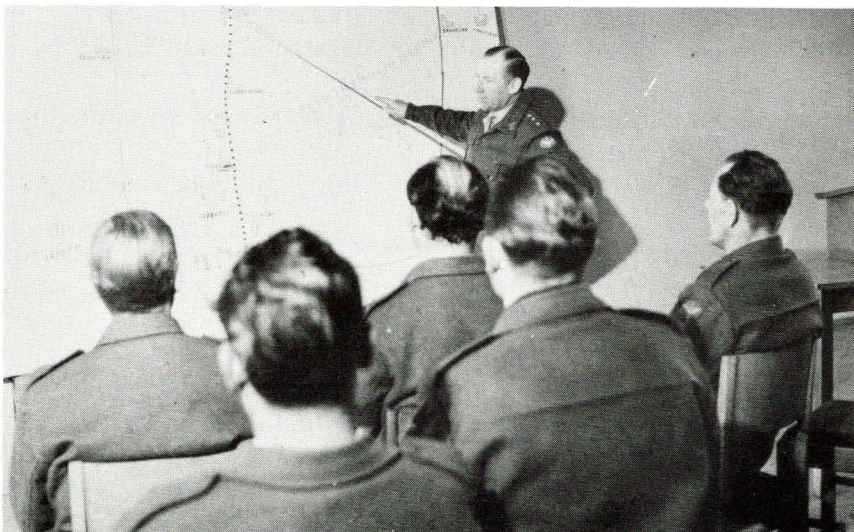
Det hjælper ikke meget at samfundet står samlet, hvis ikke vi har en lokofører til at bringe vore forsyninger frem eller til at evakuere en bys befolkning, det må være en dejlig fornemmelse at vide, at du i et tog kan befordre 12–1500 mennesker ene mand hurtigt og sikkert, hvor der ad landevejen skulle bruges 20–25 busser med chauffører, og så villandevejene i en krisesituation være fyldte, så busserne hverken kan komme den ene vej eller den anden vej.

Mon ikke der i os alle er et behov for at beskytte det vi holder af, og det vi gennem mange år har kæmpet for at opnå?

Jernbanehjemmeværnet har nogle dage i november rådighed over Hjemmeværnets udstillingstog, der har vi, sammen med kompagniet fra Post- og Telegrafvæsenet, skabt »Danmarks bedste udstilling« i og omkring udstillingstoget, og det har vi gjort, netop for at få mulighed for at fortælle DIG, hvad vi står for som medlemmer af Jernbanehjemmeværnet, for at vise DIG hvilket materiel vi råder over og for at kunne besvare netop det spørgsmål du har angående Jernbanehjemmeværnet.

Udstillingstoget står på:

Københavns Godsbanegård (Bernstorffsgade 44) 13., 14. og 15. november og er åbent alle dage mellem 10 og 21. Vi venter på at kunne byde DIG velkommen.



Det storkøbenhavnske trafikråd

*Samtale med formanden for
det storkøbenhavnske trafikråd,
professor og folketingsmand
Erling Olsen*

Indledning

For nylig udnævnte trafikminister Jens Kampmann professor Erling Olsen, MF, til formand for trafikrådet for det storkøbenhavnske område. Rådets opgave bliver at koordinere den kollektive trafik i hele det omfattende hovedstadsområde, altså ikke alene København og Frederiksberg kommuner, men tillige Roskilde, Frederiksborg og Københavns amter.

Som det vil erindres, vedtog folketetinget i år en lov om den kollektive trafik i det nævnte område. Ifølge loven vil drift og anlæg af jernbanerne i hovedstadsområdet som hidtil overlades DSB. Derimod vil et særligt kommunalt busselskab varetage bustrafikken. Allerede den 1. oktober 1974 skal dette selskab påbegynde driften.

Hvad bliver nu det nye trafikråds opgaver? I vor samtale med Erling Olsen berører han en række af de ting, som rådet skal beskæftige sig med vedrørende anlæg, linjeføring, trafikbetjening, takster m.v. for både baner og busser.

Foruden valg af formand er der også udpeget de øvrige medlemmer af trafikrådet. Det er følgende:

- I. Trafikministeren har udpeget:
Generaldirektør Povl Hjelt,
DSB
departementschef Jørgen Halck
kontorchef Ole Andresen,
DSB
afdelingschef V. Rud Nielsen,
Boligministeriet

- II. Københavns Magistrat har til medlem af trafikrådet valgt:
Overborgmester Urban Hansen
Frederiksberg Kommune har valgt:
Borgmester Stæhr Johansen
- III. Frederiksborg og Roskilde amtsråd har (i forening) valgt:
Amtsrådsmedlem E. Andersson
borgmester S. Jørgensen
viceamtsborgmester H. Mathiesen.
For Københavns Amt valgtes:
Erik Kragh.

*Professor
Erling Olsen, MF*



kontorchef G. A. Lustrup,
Indenrigsministeriet
sekretær Palle Mikkelsen,
Økonomi- og Budgetministeriet

Vi indleder interviewet med at spørge den nye rådsformand:

Der har hidtil bestået en opdeling af beslutningsmyndigheden, når det gælder jernbaner og bustrafik i hovedstadsområdet. Tilstræbes der nu en koncentration?

Man vil i første omgang have det samordnet; og efter overgangsperioden have en fælles ledelse for jernbanetrafikken og bustrafikken. Og vi skal prøve at udarbejde forslag til en sådan forening af jernbane- og bustrafikken – få det til at hænge bedre sammen.

Hvornår nedsattes det nye Trafikråd?

Vi startede pr. 1. august; men det er først nu, at vi rigtigt kan begynde at tage fat.

Rådet og det kørende personel

Savner man ikke i Trafikrådet repræsentanter for det kørende personel – for elektroførerne f.eks.?

Trafikrådet er jo et organ, hvor det er de politiske beslutninger, man skal forberede. Og derfor kan man sige, at der sidder politikere (fra kommunerne); og medlemmerne fra statens side repræsenterer jo ministeriet – de er ministerens stedfortrædere – og jeg er udpeget af regeringen. D.v.s. at det i og for sig ikke er et sagkyndigt udvalg; det er et udvalg med betydelig politisk islæt. Noget andet er så, at når Rådet f.eks. gør det, som jeg nu skal i gang med f.eks. at udarbejde forslag til nyt takst- og billetsystem, så er det klart, at så rådfører jeg mig med en række teknikere, når jeg skal prøve på at sammenfatte grundlaget for beslutningerne. Da går jeg selvfølgelig ud og snakker med organisationerne for at høre, hvad ønsker det kørende personel har om disse ting.

Er det kørende personel velkommen til at komme og snakke med dig om tingene?

Det vil jeg gerne understrege, at det er de i høj grad. Selv vil jeg i et vist omfang opsøge dem. Jeg har allerede haft kontakter til busfolken, men endnu ikke til banernes personale-organisationer. Men det er da oplagt, at det er folk, jeg vil snakke med.

Havde det ikke alligevel været nyttigt at få også nogle af disse med ind i selve Rådet?

Det kan man selvfølgelig diskutere, men i første omgang er general-

direktøren med som repræsentant for ministeren. Det er jo (ofte) sådan, at en minister ikke selv kan sidde i et sådant Råd, og derfor ser vi, at ministeren har udpeget en række embedsmænd, der handler på hans ansvar.

Hvis der skulle sidde en repræsentant f.eks. for lokomotiv- eller togførerne – skulle de handle på hhv. lokomotiv- og togførernes vegne. Generaldirektøren handler på ministerens ansvar. Jeg mener derfor, at den rigtige fremgangsmåde være, at når jeg arbejder med disse ting, at jeg så enten af egen drift kontakter de pågældende – eller også kommer repræsentanter for dette personel til mig.

Formands-kvalifikationer

Hvilke kvalifikationer – eller kriterier – er lagt til grund ved formandsvalget?

Jeg ved ikke, hvilke kriterier regeringen har lagt til grund. Men det, der er mine kvalifikationer er vel dette, at jeg plejer at kunne få ting op at stå – og få sagerne fra hånden. – Dette her drejer sig om at kunne gribe tingene an – og lægge materialet frem i et sprog, som alle kan forstå.

Formanden måtte ikke have tilknytning til den kollektive trafik?

Det er rigtigt. Og dermed udelukkede jo de egentlige eksperter. Meningen var, at formanden skulle være ekspert i at løse store opgaver. Det har jeg nogle erfaringer med – og det har jeg lyst til at tage fat på. Det, der tiltaler mig er, at opgaven er svær.

Et sekretariat

Skal Trafikrådet bistås af et sekretariat?

Det var et af de store problemer. Der stod oprindeligt i lovforslaget, at der skulle være et sekretariat; men det blev taget ud, fordi man mente, at man kunne få bistand fra DSB's og busselskabets sekretariater; og jeg har altså valgt at gøre det på den måde, at i stedet for, at vi knytter fast en række medarbejdere til sekretariatet, så gør vi det, at jeg sidder der alene og har en ung trafikøkonom til at hjælpe mig; og så har jeg 2 kontordamer. – Så regner vi med, at vi ordner sagerne ved at gå rundt og snakke med folk, samle deres materiale, og så bearbejde det. Jeg tror, at man, ved at man selv gør tingene – og trækker på folk, så går det lettere, end hvis man har en stor stab.

Formandens honorar

Der har stået blæst om dit honorar? Har du en kommentar hertil?

Jeg sagde ganske enkelt, at hvis jeg skulle udføre et arbejde, der svarer til sporvejsdirektørens, finder jeg det rimeligt, at jeg også får løn af samme størrelse. Det var der mange, der stejlede over. Så foreslog jeg, at jeg i hvert fald måtte have professorløn, jeg synes ikke, at dette job er så meget mindre værdigt end et professorat. Det endte altså med, at man sagde: »Nå, all right, du kan få det samme som Weidekamp får som formand for »Fællesudvalget for Hovedstadsområdet«; og han får for de første otte måneder 40.000 kr. – og man sagde til mig: »Det kan du også få«.

Så går jeg ned til 1/3 løn på universitetet. Derved klarer jeg mig uden indtægtstab. Og jeg kan da bruge hovedparten af min tid med arbejdet i Trafikrådet. Til gengæld kan jeg så trække noget mere på DSB og Busselskabet, end jeg oprindeligt

0 havde tænkt mig. – Der knyttes yderligere en juridisk konsulent til sekretariatet – på deltidsbasis – og så kører vi på den måde. Men det afgørende er, at jeg får mulighed for at bruge en væsentlig del af min tid på dette arbejde.

Hvad koster det?

Hvad vil det koste i penge at »køre« Rådet?

I lovforslagets bemærkninger var det sat til at koste 1 mill. kr. årligt; men jeg klarede de første otte måneder her med 300.000 kr. Så jeg er blevet 400.000 kr. billigere, end man havde regnet med!

Trafikrådets beføjelser

Hvilke beføjelser er tillagt Rådet?

I første omgang har vi fået koncessionsmyndigheden for busserne; og det vil sige, at vi ved udøvelsen af koncessionen kan prøve på at få trafikken bedre samordnet. Så er det altså vor opgave at forhandle med DSB og Selskabet – og få det til at gå på denne måde. – Vi har først og fremmest indflydelse ved de argumenter, som vi kan stable på benene.

Hvad med selve myndigheden?

Vi kan sige nej til busruter, som ikke passer ind i systemet, på den måde også gennemtvinge en bedre koordinering af busruterne.

Trafikrådet skal påse, at der skal ske en optimal fordeling af trafikken?

Det betyder, at vi gennem vort forslag til takst- og billetsystem må prøve på at få indrettet trafikken, som passer til borgernes behov og

sådan at baner og busser bliver udnyttet bedst muligt. Men alene koncessionsmyndigheden er i sig selv en stor butik at køre.

Hvad tænker du på med dette?

Hver gang der skal ændres en køreplan og takster skal ændres – så skal det ind og godkendes i Trafikrådet.

Den regionale planlægning spiller ind

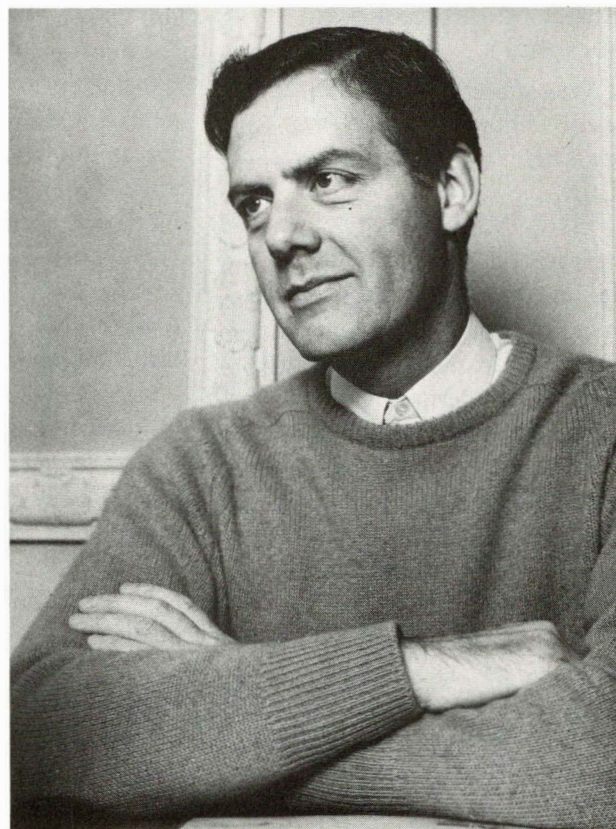
Hvordan vil loven om regionalplanlægning i hovedstadsområdet gribe ind i Rådets dispositioner?

Det er klart at Rådet i sin trafikplanlægning må respektere de overordnede betragtninger, som fastsættes i regionsplanen. Regionsplanen er en politisk beslutning om,

hvordan regionen skal udvikle sig – og deri må ligge nogle hovedretningslinier for trafikudviklingen også.

Men DSB og Busselskabet arbejder vel allerede med trafikplan på grundlag af regionsplanen?

Det er oplagt, at regionsplanen må alle respektere! Så har vi DSB og Busselskabet, der arbejder med sine trafikplaner; og så kunne Trafikrådet godt sætte sig hen og afvente, at der sker noget i hhv. DSB og Busselskabet med trafikplanerne; men jeg tror, at vi skal passe på, at det ikke bliver danskernes hovednæringsvej at vente på hinanden! Derfor foretrækker Rådet at gøre det på den måde, at vi under trafikplanlægningen i DSB og i Busselskabet har kontakter med dem – således at samordningen kommer på



den indledende fase. Vi snakker med hinanden hen ad vejen. Formålet med dannelsen af Trafikrådet skulle jo også være, at man på et tidligt tidspunkt kommer i et nært samarbejde – og ikke graver sig ned i skyttegravene. Jeg tror, der er gode chancer for samarbejde og kontakt. Men vi skal ikke tro, at fordi Trafikrådet nu er dannet, så sker der noget; der har været meget i gang allerede på de nævnte områder!

Ministeren ind i billedet

Kommer trafikministeren til sidst ind i billedet som den, der godkender?

I det øjeblik, at det skal udmøntes i konkrete foranstaltninger, der kræver lovforslag, f.eks. anlæg af nye baner – eller offentlige bevil-

linger – så er det klart, at så kommer ministeren ind i billedet. – Noget af det mest spændende bliver foreningen af bane- og busdriften, hvor vi meget gerne skulle få det realiseret på en sådan måde, at den kommunale myndighed bestemmer over det, der vender ud mod borgerne, mens DSB har teknikken »bag ved«. – Det kan nemlig ikke være meningen med det, vi laver, at vi skal slå DSB i stykker ved at skære en stor del af DSB's virksomhed ud – og lægge det under noget kommunalt. En sådan fremgangsmåde kunne smitte af – og så risikerer vi, at DSB bliver flænset i småbidder. – Jeg forestiller mig, at vi når frem til en ordning, hvor DSB bliver producent og grossist i trafikken – medens kommunerne bliver detailhandlere. Og så må der oprettes en »mekanisme«, der kan

gribe ind, hvis man bliver uenig om prisen for de ydelser, som DSB skal stille til rådighed for hovedstadsområdet – således at tvister kan afgøres af denne »mekanisme«.

DSB skal sikre stordrift?

Det er meget vigtigt, når man nu vil etablere denne koordination af bane- og busdrift, at man gør det på en måde, så vi både får nærdemokrati, ved at kommunerne kan bestemme hyppighed og linieføring, medens DSB gennem stordrift sikrer forbindelse til fjerntrafikken, rationel drift m.v.

Men Rådet griber ikke ind i DSB's anlægs- og driftsvirksomhed?

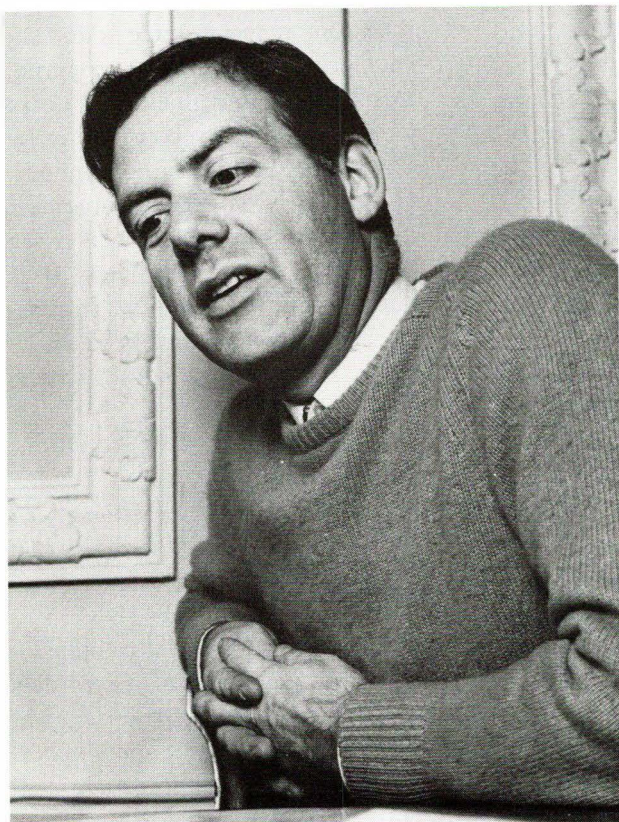
Nej, det kan vi ikke. Det er jo en statslig opgave. Men under Rådets bestræbelser for koordinering er det klart, at der bliver problemer om drift. Men vi kan ikke pålægge DSB at gøre nogen ting; men vi kan forhandle med DSB og DSB er jo, som før nævnt, repræsenteret i Trafikrådet.

Rådets betænkning

Hvor mange år ventes det, at Rådet skal arbejde på sit store koordineringsforslag?

Vi skal være færdig den 1/10 1976. Men forinden da må der ske noget andet: En af de første ting, vi nu går i gang med, er forslag til et mere rationelt takst- og billetteringssystem. Der kommer vi med noget relativt hurtigt – inden jul!

Men det store koordineringsforslag skal være færdigt inden 1/10 1976?



Ja, da kommer Rådet med en betænkning, og så går den ind i debatten – og skulle gerne danne grundlag for et lovforslag, som så skulle behandles i folketinget i samlingen 1976/77, således at man til 1/4 1978, når man får et nyvalgt hovedstadsråd, kunne gå i gang med den nye ordning.

Busselskabet snart i gang

Busselskabet er stiftet?

Ja, og det skal begynde virksomheden den 1/10 1974. Vedtægterne er ved at blive udarbejdet. – De fem kommunaldirektører har udarbejdet et forslag til vedtægter. Her gælder det om, at der også bliver draget omsorg for, at de ansatte får del i ledelsen.

Der er udnævnt en bestyrelse?

Ja, og formand er amtsborgmester Juul Hansen, Roskilde.

Hvilke beføjelser tildeles selskabet?

Det skal betjene befolkningen i området; og det skal have koncession på at drive sin virksomhed, og denne koncession giver vi i Trafikrådet.

Bliver der tale om overtagelse af anlæg og kørende materiel?

Ja, det får adgang til at købe eksisterende linier. Der er særlige problemer omkring vurdering af de faste anlæg. Det er der taget højde for: Der er nedsat et nævn, der skal tage stilling til disse ting.

Personaleproblemer

Der bliver også en del personaleproblemer?

Der er store problemer, fordi de alle nu skal ind under dette selskab. Der er også pensionsproblemer – og lønspørgsmål, som bliver meget indviklede, fordi der er store forskelle på lønningerne, der gives i de forskellige områder. Tvistigheder herom vil blive løst af et nævn; men som sagt, det er oplagt, at der bliver vanskeligheder på dette felt.

Kan befolkningen vente bedre komfort med det nye system?

Det er klart, at bedre komfort koster penge. Meget afhænger af, hvad befolkningen er villig til at ofre på den kollektive trafik. Det andet er, at man for de beløb, som man måtte være villig til at afse, kan man sige, at det man navnlig skulle kunne få med den nye ordning er mere enkelhed, overblik og sammenhæng i systemet.

Høj prioritering af den kollektive trafik

Ligger der i bestræbelserne en tendens til at prioritere den kollektive trafik højt?

Det er oplagt, at selve Trafikrådets dannelse er et udtryk for, at man prioriterer den kollektive trafik højt. Og det, der efter min mening skal sikre, at den kollektive trafik bliver foretrukket af befolkningen, er først og fremmest, at den er pålidelig, og at man kan få en siddeplads. Det er afgørende, at folk, der kommer hjem fra en lang arbejdsdag, hvor de måske har stået op, at de kan få en siddeplads. Det at kunne blive velbehandlet er vigtigt. Og en af grundene til, at jeg er ivrig efter at komme i kontakt med personaleorganisationerne, f.eks. i forbindelse med vort billet- og takstsystem er, at hvis ikke vi

finder et system, som personalet trives med, så bliver personalet sur – og så bliver passagererne sure! Derfor – noget af det vigtigste for en kollektiv trafik er, at have et personale, der er glad for sit arbejde og tilfreds med de betingelser, hvorunder de virker. Det er ikke bare et lønspørgsmål, selv om løn naturligvis også spiller en rolle, men det er minsandten også, at man har lavet sit takst- og billetsystem og den slags ting, sådan at det er nemt at finde ud af – og at det ikke tager så lang tid.

Og samspillet mellem S-tog og busser? Der ventes jo nye S-baner.

Et godt samspil mellem S-tog og busser bliver altafgørende. Det er helt oplagt, at der bliver betydelige problemer omkring hvilke S-baner man skal anlægge – og hvem der skal betale omkostningerne. Der har Kampmann været inde på, om ikke kommunerne skulle betale noget mere af anlægsomkostningerne; men hvis det blev tilfældet, er det et meget stærkt indgreb i byrdefordelingen mellem stat og kommuner. Hidtil har hovedstadsområdets kommuner sendt penge til visse kommuner, bl.a. i Jylland. Hvis derfor københavnernes skal til at betale mere for deres trafik, så må de også sende noget mindre til jyderne.

Til slut spørger vi Erling Olsen:

Har du mærket reaktioner fra personaleside på Trafikrådets etablering og bestræbelser?

Ikke endnu. Men det er oplagt – som jeg sagde før – at jeg vil dels selv søge og dels gerne opsøges af repræsentanterne for personalet. For uden et tilfreds personale – ingen tilfredse passagerer!

Cigaretrygning som statussymbol for børn

13

Kaspar Vilstrups markedsanalyse har foretaget en undersøgelse af børns cigaretrygning, og den fastslår, at cigaretrygningen for børn er et statussymbol af de helt store og betydningsfulde.

Under læsningen af rapporten kom jeg til at tænke på, at det sådan set ikke var meget anderledes i tyverne, da jeg var barn, blot var de økonomiske forhold anderledes, så de satte jo visse grænser, men rygning var allerhøjeste grad et statussymbol også dengang.

Når jeg siger rygning og ikke cigaretrygning, skyldes det netop pengeknapheden, der gjorde, at cigaretter ikke var sådan at komme til. Vi røg piber, og det var som regel ganske primitive piber, vi selv havde lavet af udhulede kastanjer med et rør i. I reglen brugte vi tørrede kirsebærblade som tobak . . . og det smagte forfærdeligt, men vi var stolte, når vi beviste, at vi kunne tage en »salve« selv om vi var ved at hoste lungerne ud af halsen bagefter.

Nicotin var der bestemt intet af i kirsebærbladene, og ingen af os spekulerede over den skadelige tjære, for det boblede og kogte voldsomt i piberne. Og af den grund virkede det voldsomt, når en af os kom med rigtig shagtobak, som han havde neglet hjemme.

Selvfølgelig prøvede vi da at ryge cigaretter, men at få fat i 25 øre til en pakke var næsten en umulighed, og cigarhandlerne måtte ikke sælge cigaretter enkeltvis. Men der var jo muligheder ved familiefester og lignende . . . og så var man en karl af de helt store, når man havde »glød i pinden«.

Kaspar Vilstrups rapport viser, at der bare er sket det, at børn i

dag selv har penge til at købe deres cigaretter for, og at forældrene som regel er underrettede, men når det slås fast, at hver anden dreng eller pige på 10 til 12 år har prøvet at ryge cigaretter, finder jeg ikke, at det er en stor sensation, for børn har alle dage skullet efterligne de voksne.

Rapporten fastslår videre, at hvert tredje barn har prøvet at ryge før skolealderen. Men heller ikke det synes sensationelt, og at ni tiendedele af børnene mellem 14 og 16 er rygere, er et forhold, som ikke er så meget forskelligt fra samfundets øvrige aldersklasser. Med tidens tendens til, at disse »små voksne« skal have helt samme rettigheder som andre, kan det da ikke forundre, at de også ryger som de voksne. Det er netop kun en tiendedel af børnene, der lever i helt tobaksfrie hjem.

En konklusion af undersøgelsen er, at skolernes oplysninger om tobakkens virkninger bliver givet for sent, på et tidspunkt, da mange har fået deres rygevaner fastlagt. Det er som bekendt først i 7. klasse, at man prøver at få børnene til at forstå, at det at ryge er yderst farligt for helbredet.

Ejnar og Meta Thorsens fond (som har bekostet Kaspar Vilstrups undersøgelse) vil nu sætte 400.000 ind på en antitobakskampagne på Bornholm, hvor der er mere end 10.000 børn og unge under 16. Måske fortsætter man senere i andre dele af landet.

Tanken er god og udgår fra ideelle motiver. Det er bare et åbent spørgsmål, hvor meget en sådan kampagne virker. I Norge, hvor man i reglen tager ret håndfast på problemerne, har man f.eks. i Bergen forbudt cigarhandlerne at sæl-

ge tobaksvarer til børn uden en fuldmagt fra forældrene, og ligeledes har man forbudt tobaksreklamer . . . men nogen større betydning synes det ikke at have haft.

Som Kaspar Vilstrups undersøgelse viser, følger børnene de voksnes eksempel, og så længe de ryger, kan man forbyde både det ene og det andet. Det vil ikke nytte. Måske var det på tiden at tænke i andre baner, hvad måske også er meningen med den påtænkte kampagne.

Muligvis ville det give mere gevinst, hvis man ikke var så voldsomt imod rygning som sådan, men i stedet prøvede at indgive børnene bedre rygevaner, og det vil igen sige at lære dem charmen ved f.eks. piberygning, der ikke er nær så helbredsødelæggende som cigaretrygning – og frem for alt ikke nær så vanedannende, fordi piberygere som regel ikke inhalerer.

En kampagne mod den farlige cigaretrygning ville arbejde på et mere realistisk grundlag, hvis den gik ud på noget opnåeligt, nemlig bedre rygevaner, i stedet for at være tilfreds med, at et meget lille fåtal for kortere eller længere tid holdt sig fra tobak i det hele taget.

Kaspar Vilstrups undersøgelse har alligevel stor værdi, fordi den i tal viser, hvor galt det er fat med børns cigaretrygning i en tid, da de har fået så mange penge mellem hænder, at de sagtens er i stand til at skaffe sig stofferne.

Chris Parø.

Huslejen stiger og stiger

Af Chris Parø

Det ser ud til at prisudviklingen med mere vil få huslejen til at stige, ikke blot i de nye lejligheder, men også for de gamle i den såkaldte ældre boligmasse.

Det kan være overraskende at se gamle aviser, også når det gælder huslejepriserne. I »Berlingske Tidende« fra 30. august 1939 finder jeg således en iøjnefaldende annonce for en femværelses hjørnelejlighed med pigeværelse, wc og elektrisk lys midt i København på Vestervoldgade. Lejen var 125 kr. om måneden. En anden annonce tilbyder en toværelses til 22 kr.

Nu skal man jo nok slå lidt koldt vand i blodet og ikke straks tro, at 1939-mennesker næsten boede gratis. Dels var de tilbudte bekvemmeligheder få, og dels viser et blik på stillingsannoncerne, at man tilbød en »stærk, ung mand med kørekort« 30 kroner om ugen i løn.

Det er muligt gennem aviserne at se, hvad lejlighederne kostede helt tilbage til 1850'erne. Før den tid annonceres ikke med priserne. Udlejningen skete i det hele taget på en mere tilfældig måde, fordi man ikke kendte til de store lejerkomplekser. Det var mere almindeligt, at selv relativt fattige mennesker havde hus, hvad der vel igen hængte sammen med grundenes lave værdi. Skulle folk endelig leje ud, snakkede man sig frem til prisen.

En virkelig statistisk redegørelse for huslejens størrelse forekommer første gang i 1880, men Jørgen Pedersen har i sin bog: Arbejdslønnen i Danmark 1850–1913 beregnet gennemsnitshuslejen i København i årene 1850–1880.

Hvad kostede så en lejlighed i 1870'erne?

Man kunne få en toværelses lejlighed for 16 kr. om måneden eller otte rigsdaler, som det hed før 1875. Men på dette tidspunkt var det

svært at få toværelses lejligheder. Langt de fleste var treværelses og en sådan kostede 24 kr. Det er morsomt at tænke på, at en del af disse lejligheder må være i brug den dag i dag, men lejen er tidoblet eller mere.

Huslejen var dog forholdsvis høj i 1870'erne. I 1866 efter den tabte krig toppede huslejen, men i halvfjerdsenerne er den igen stigende og i 1880 må der betales 18 kr. for en toværelses lejlighed og 25 kr. for en treværelses. Stigningen skyldtes ikke blot den højkonjunktur, der på mange måder kan sammenlignes med den, vi lever i, men også det forhold, at indvandringen fra land til by netop i disse år havde taget et stort opsving.

Det er ellers forbavsende så lidt huslejens størrelse svingede i tiden op til 1. verdenskrig. Stigningen i firserne var dog forholdsvis ringe og faldet i halvfemserne er heller ikke af opsigtsvækkende karakter, og det udlignes ved århundredskiftet med en mindre stigning. I 1914 kostede en toværelses lejlighed i København fra 16–19 kr. og i provinsen 10–12 kr.

1. verdenskrig giver en stigning, men ikke så voldsom, som vi har kendt det senere. I 1916 er lejlighederne i København steget tre til fire kr., og i provinsen kun en krone. Stigningen fortsætter dog efter krigen på grund af en alvorlig knaphed på boliger i det hele taget. I 1927 topper denne ret voldsomme stigning med en leje på 40–50 kr. i hovedstaden for en toværelses, men efterhånden blev der lejligheder nok, og sidst i trediverne kunne man som sagt få en toværelses for 20–35 kr. Det var efterhånden den type lejligheder, der var flest af.

Den største stigning skete under 2. verdenskrig, og nu tog priserne fart opad for at nå de højder, vi

kender i dag. Spørgsmålet er naturligvis, hvor meget disse huslejer betød i forhold til indtjeningen. Måtte man for 100 år siden give 16 kr. for en toværelses, kan det lyde billigt, men var det billigt for den tids arbejdere?

På den tid kunne en faglært arbejder tjene ca. 15 kr. om ugen. Hans husleje var da næsten en ugeløn. I 1880 måtte den samme mand betale 18 kr. i husleje, men ugelønnen var da steget til 19 kr. Forskellen var derfor ret lille. I 1914 må lejereren have haft en gylden tid, for selv om han skal betale 19 kr. i husleje, stadig for en toværelses, var ugelønnen nu på 27 kr. I provinsen noget mindre indtjening og noget mindre husleje.

I 1935 var forholdet endnu bedre, fordi mange havde dobbelt så stor ugeløn som huslejen, men når det alligevel ikke var nogen gylden tid, skyldtes det arbejdsløsheden, der gjorde, at en meget stor del af befolkningen levede på en understøttelse, der var alt, alt for lille i forhold til huslejen.

Efter krigen, f.eks. i 1950 tog huslejen kun en trediedel af den faglærte arbejders løn. Det er tydeligt, at huslejen op til vore dage har været faldende i forhold til lønnen, men det er kun tilfældet, når vi sammenligner med den gamle boligmasse. Mens der op til 2. verdenskrig ikke var så fantastisk stor forskel på nye og gamle lejligheder og derfor heller ikke så stor forskel på huslejen, er der nu sket en udvikling på grund af krav om bedre faciliteter, der har gjort, at mange mennesker må betale huslejen med halvanden ugeløn.

En lejlighed i den gamle boligmasse er stadig billig i forhold til lønnen, men andre ting spiller ind som store skatter og et øget forbrug.

VANE?

D.L.T. har nu fået for vane at interviewe politikere fra S. og R. på 4-5 sider i hvert nummer, så alt folket efterhånden kan se, at imellem S og R er der kun enighed – efter interviewene at dømme.

Det er nu ikke så interessant; det interessanteste er de spørgsmål, der ikke bliver stillet.

For et stykke tid siden var det Hilmer Baunsgaard og Risgaard Knudsen, der sad og hældte vandet ud af ørerne, medens de demonstrerede deres enighed, og partierne Baunsgaard fik endog lov til at slutte med det legendariske vrøvl, »at det ikke drejer sig om, hvem man skal samarbejde med; men hvad man skal samarbejde om«.

I nr. 8 er det Helveg Petersen og Finn Christensen, der går i »krig« med hinanden om EF, og de er selvfølgelig helt enige, det var de jo også før afstemningen, den tragiske 2. oktober for et år siden, hvor der dog var det lyspunkt, at over 1 million danskere havde mod til at sige nej. Der var stensikkert flere, dersom der også var afholdt en afstemning mere et år efter! Uanset de socialdemokratiske karrierepolitikere, der var modstandere af EF, nu selvfølgelig er røget til »patten« igen.

Men til sagen. Danmark har nu i ½ år formandsskabet i EF, og der spørges om dette betyder noget for danske interesser. Efter en hel spalte med almindeligheder siges der pludselig, at det ikke kan undgås, at de beslutninger, som Ministerrådet kommer frem til, vil være præget af de synspunkter, vi har politisk både på EF, men også på samfundsspørgsmål i almindelighed.

Altså endnu engang, som for eet år siden. Danmark skal nok ordne

det hele! Men selvfølgelig på EF's præmisser. For før skulle vi ikke i politisk union, men det har vi allerede skrevet under på. Før var den økonomiske union en »død sild«, men det er den ikke mere, 2. okt. er jo overstået. Før skulle al udenrigspolitik klares af os selv, men nu hedder det bare EF-konsultationer. Før skulle vi nok rejse til Brüssel og »ordne« de store multinationale, men det rager selvfølgelig de »store« en papand. Vi skulle også nok få has på miljøproblemerne, det ville blive meget lettere over EF, men det viste sig at blive meget nemmere med Østersøstaterne. Før skulle vi bare sige ja, så lovede både Nørgaard og Hækkerup, at vort betalingsunderskud ville være ude af verden, jo, 2. okt. er overstået, og disse politikere får stadig deres store gager! Så er det selvfølgelig heller ikke nødvendigt at spørge, om der er en troværdighedskløft mellem politiker og vælger!

Til slut Finn Christensens udtalelser om trafikproblemer, hvor han siger, om man ikke kan forestille sig, at det var mere rationelt, at en tysk eller fransk lokofører kørte sit tog hele vejen til Frederikshavn – og omvendt en dansk, der kører toget helt til Rom!!! Det er da forhåbentlig ikke en lokomotivmand, der har foretaget det interview? Lige så hovedløs står hans udtalelse om forbrugerpolitik ang. biler med frontruder af lamineret glas eller hærdet glas. Hvor det ender med et direktiv om, at bilfabrikkerne ikke kan få deres biler godkendt i EF-landene, medmindre de er forsynet med lamineret glas, og han konkluderer, at dette er et stykke praktisk forbrugerpolitik! I al stilfærdighed kan jeg oplyse ham om, at et ham måske ukendt land, der hedder Sverige, der står udenfor

EF, forlængst har indført ruder med lamineret glas. Det kunne vi også have, uden direktiver o.lign. fra EF. Og da vi er ved forbrugerne, husker een og anden måske Forbrugerrådets formand, Lis Groes' argumentation for indmeldelse i EF. Det er ikke længe siden, hun i radio sad og fortalte de undrende forbrugere, at hun da ikke kunne forstå, hvorfor priserne steg og steg. Samtidig med at hælde vandet ud af ørerne hentes stadig den store gage!

Var der nogen der spurgte om tilidskløft?

Frede Hansen
Odense.

Der er ingen egentlig begrundelse for at give et gensvar på dette polemiske indlæg, der som motivering for dets fremkomst postulerer en vanedannende artikelvirksomhed i dette blad. Du er velkommen til at give udtryk for din politiske mening. Redaktionen er skam ikke ensrettet og vi bringer sagligt, oplysende artikler i det omfang, de tilgår os.

DSB-gave til jernbanemænd

Jernbanemændenes kooperative Forsikringsforeningers Fond – populært kaldet Humanitært Fond – har fra DSB modtaget en gave på 10.000 kr.

Gaven er et udtryk for DSB's påskønnelse og tak for den ekstraordinære arbejdsindsats, der blev ydet i forbindelse med S-togsulykken ved Østerport den 7. september 1973.

Med DSB's gave er fondens formue nu passeret ½ million kr., som skal anvendes til opførelse af det første plejehjem for jernbanemænd og ægtefæller. Plejehjemmet placeres i Hobro, og planerne er nu så langt fremme, at opførelsen ventes påbegyndt umiddelbart efter den 1. oktober 1974, når byggestoppet udløber.

Cirkulære om overarbejdspenge og godtgørelse for mistede fridage.

§ 1. I medfør af aftale af 14. august 1970 om overarbejdspenge og godtgørelse for mistede fridage udgør satserne for overarbejdspenge pr. time fra 1. oktober 1973 følgende:

Lønmæssig placering	Stedstillægssats						
	O	I	II	III	IV	V	VI
skalatrin	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.
1	21,55	22,05	22,55	23,05	23,55	24,05	24,55
2	22,11	22,62	23,14	23,65	24,17	24,68	25,20
3	22,68	23,21	23,74	24,27	24,80	25,33	25,86
4	23,27	23,82	24,36	24,90	25,45	25,99	26,53
5	23,88	24,44	25,00	25,56	26,11	26,67	27,23
6	24,50	25,08	25,65	26,23	26,80	27,37	27,95
7	25,14	25,73	26,32	26,91	27,50	28,09	28,68
8	25,80	26,41	27,01	27,62	28,23	28,83	29,44
9	26,48	27,10	27,72	28,35	28,97	29,59	30,21
10	27,17	27,81	28,45	29,09	29,73	30,37	31,01
11	27,89	28,54	29,20	29,86	30,52	31,17	31,83
12	28,62	29,30	29,97	30,65	31,32	32,00	32,67
13	29,38	30,07	30,76	31,46	32,15	32,85	33,54
14	30,15	30,86	31,58	32,29	33,00	33,72	34,43
15	30,95	31,68	32,41	33,14	33,88	34,61	35,34
16	31,76	32,52	33,27	34,02	34,77	35,53	36,28
17	32,60	33,38	34,15	34,93	35,70	36,47	37,24
18	33,47	34,26	35,06	35,85	36,65	37,44	38,24
19	34,33	35,11	35,89	36,67	37,45	38,23	39,01
20	35,22	35,98	36,74	37,51	38,27	39,03	39,80
21	36,13	36,87	37,62	38,36	39,10	39,85	40,60
22	37,07	37,79	38,51	39,23	39,96	40,69	41,42
23	38,03	38,73	39,43	40,13	40,83	41,54	42,25
24	39,01	39,69	40,37	41,05	41,72	42,41	43,10
25	40,03	40,68	41,33	41,98	42,63	43,30	43,96
26	41,07	41,69	42,31	42,94	43,56	44,20	44,84
27	42,13	42,73	43,32	43,92	44,51	45,12	45,74
28	43,23	43,79	44,36	44,92	45,48	46,07	46,65
29	44,36	44,89	45,41	45,94	46,47	47,03	47,58
30	45,51	46,01	46,50	46,99	47,48	48,00	48,52
31	46,70	47,15	47,61	48,06	48,52	49,00	49,48
32	47,92	48,33	48,74	49,16	49,57	50,02	50,46
33	49,17	49,54	49,91	50,28	50,65	51,05	51,46
34	50,45	50,78	51,10	51,42	51,75	52,11	52,47
35	51,77	52,05	52,32	52,60	52,87	53,19	53,51

PERSONALIA

Forfremmelse til lokomotivfører (15. lrm.)

pr. 1-4-1973

Lokomotivførerne (13. lrm.):

(L-afl.) A. C. Quaaade, ddt Hgl (L-afl.) i ddt Hgl

A. Thomsen, ddt Vg i ddt Vg

O. H. Larsen, ddt Ro i ddt Ro

A. K. J. Hansen, ddt Od i ddt Od

B. L. Nielsen, ddt Fa i ddt Fa

N. E. K. Larsen, ddt Od i ddt Od

H. T. H. Jensen, ddt Fa i ddt Fa

(L-afl.) H. C. E. Wetterstein, ddt Hgl (L-afl.) i ddt Hgl

A. Hauschildt, ddt Ro i ddt Ro

J. Faxø, ddt Hgl i ddt Hgl

D. B. Andersen, ddt Gb i ddt Gb

K. Sørensen, ddt Kø i ddt Kø

J. H. Rasmussen, ddt Gb i ddt Gb

P. E. Nielsen, ddt Ro i ddt Ro

J. C. J. Nissen, ddt Vg i ddt Vg

J. R. Sørensen, ddt Ar i ddt Ar

E. B. Eriksen, ddt Ng i ddt Ng

P. Elmer Poulsen, ddt Gb i ddt Gb

H. L. Larsen, ddt Gb i ddt Gb

A. Lauridsen, ddt Hr i ddt Hr

F. V. P. Hvam, ddt Rd i ddt Rd

Henry Andersen, ddt Od i ddt Od

(dtfs) J. I. Christiansen, ddt Rd, (dtfs) i ddt Rd

(L-afl) O. N. Jensen, ddt Hgl, (L-afl) i ddt Hgl

(L-afl) J. S. Pedersen, ddt Hgl, (L-afl) i ddt Hgl

(L-afl) K. G. Eliassen, ddt Hgl, (L-afl) i ddt Hgl

(L-afl) R. H. Petersen, ddt Ar, (L-afl) i ddt Ar

R. A. Payne, ddt Ar i ddt Ar

E. O. Nielsen, ddt Ro i ddt Ro

M. Jakobsen, ddt Ro i ddt Ro

Forfremmelse til lokomotivassistent

(8. lrm.) pr. 1-4-1973

Lokomotivmedhjælperne (7. lrm.):

H. C. Rasmussen, ddt Rf i ddt Rf

B. R. A. Rasmussen, ddt Rf i ddt Rf

P. M. Madsen, ddt Kø i ddt Kø

N. M. Pedersen, ddt Kø i ddt Kø

S. Harry Hansen, ddt Gb i ddt Gb

O. D. Jensen, ddt Gb i ddt Gb

E. Wedderkopp, ddt Hg i ddt Hg

P. Boegh, ddt Hg i ddt Hg

K. E. Wigh, ddt Gb i ddt Gb

F. T. Larsen, ddt Gb i ddt Gb

Kurt Andersen, ddt Gb i ddt Gb

E. W. Nielsen, ddt Gb i ddt Gb

P. A. Rasmussen, ddt Gb i ddt Gb

H. Hjortnæs, ddt Gb i ddt Gb

H. Karlsen, ddt Gb i ddt Gb

B. F. Jørgensen, ddt Gb i ddt Gb

J. Lindholm, ddt Rf i ddt Rf

B. S. Bargisen, ddt Gb i ddt Gb

B. B. Jacobsen, ddt Gb i ddt Gb

B. H. Andersen, ddt Gb i ddt Gb

T. F. Nielsen, ddt Gb i ddt Gb

P. A. Hansen, ddt Gb i ddt Gb

P. Clausen, ddt Gb i ddt Gb

J. Schaumann, ddt Gb i ddt Gb

A. B. Clausen, ddt Kø i ddt Kø

S. E. Rasmussen, ddt Gb i ddt Gb

B. Jensen, ddt Rf i ddt Rf

F. H. Pedersen, ddt Gb i ddt Gb

J. B. Thomsen, ddt Gb i ddt Gb

Forfremmelse til lokomotivfører (17. lrm.)

efter ansøgning pr. 1-9-1973

Lokomotivførerne (13. lrm.):

V. D. Bach, ddt Ab i ddt Ab.

P. F. Pedersen, ddt Fa i ddt Fa.

Forfremmelse til lokomotivfører (13. lrm.)

pr. 1-10-1973

Lokomotivassistenterne (10. lrm.):

E. G. Tranders, ddt Kø i ddt Kø

Kurt Nielsen, ddt Ar i ddt Ar

K. Meier Jensen, ddt Ar i ddt Ar

K. H. Jonasson, ddt Fa i ddt Fa

K. H. Petersen, ddt Fa i ddt Fa

S.-B. Frederiksen, ddt Rf i ddt Rf

K. Mortensen, ddt Fa i ddt Fa

F. T. Jensen, ddt Fa i ddt Fa

F. Brund, ddt Ar i ddt Ar

O. P. Schrøder, ddt Ar i ddt Ar

P. H. Hansen, ddt Rf i ddt Rf

Forflyttet efter ansøgning pr. 1-9-1973

Lkf. (17. lrm.) E. Micheelsen, ddt Fa i ddt Es.

Genansat pr. 1-10-1973

Pens. lkf. J. Bardino, Ar, lkf. (13. lrm.) ddt Ar.

Afsked efter ansøgning pr. 30-9-1973

Lkf. («. LRM.) V. P. L. Hansen, ddt Gb.

Afsked pr. 31-10-1973

Lkf. (17. lrm.) P. Guldager, ddt Gb, gr. sva-gelighed m/ pension.

Afsked efter ansøgning pr. 31-10-1973

Lkf. (Lma) (17.lrm.) S. H. B. Olsen, ddt Hgl, gr. alder.

Afsked pr. 30-11-1973

Lkf. (17. lrm.) H. A. M. Christensen, ddt Ng, gr. svagelighed.

lkf. (17. lrm.) K. F. V. Sørensen, ddt Ar, gr. svagelighed.

Afsked efter ansøgning pr. 30-11-1973

Lkf. (17. lrm.) J. A. E. Christensen, ddt Ar, gr. alder.

Afsked efter ansøgning pr. 31-12-1973

Lkf. (17. lrm.) K. T. Andersen, ddt Næ, gr. alder.

Dødsfald

Pens. lokomotivfører L. B. Gregersen, Alborg, er afgået ved døden den 26-9-1973.

Pens. lokomotivfører H. H. Nielsen (Stille), København, er afgået ved døden den 28-7-1973.

Pens. lokomotivfører J. Sørensen, Viby J., er afgået ved døden den 17-8-1973.

Pens. lokomotivfører A. J. Jensen, Århus, er afgået ved døden den 12-6-1973.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit jubi-læum frabedes venligst.

H. Flyvberg

lokomotivfører, Godsbanegården

Al opmærksomhed i anledning af mit jubi-læum frabedes venligst.

L. Fledelius

lokomotivfører, Godsbanegården

Al opmærksomhed i anledning af mit jubi-læum frabedes venligst.

C. V. Sørensen

lokomotivfører, Esbjerg

Afskeds- og velkomstfest

○

Torsdag den 29. november 1973 indbyder Godsbanegårdens afdeling sine medlemmer og pensionister til vor årlige afskeds- og velkomstfest. Festen afholdes som sagt torsdag den 29. november 1973 kl. 12.00 i de sædvanlige lokaler, Enghavevej 40. Vi tager denne dag afsked med vore velkjente pensionister og byder samtidig nye medlemmer velkomne i afdelingen. Traktementet er i år ændret derhen, at vi byder på det gammekendte *Gule Ærter* med kød af forskellig slags, hertil øl og snaps; efter ærterne følger de berømte pandekager, hertil naturligvis solbærrum.

Vi fortsætter det kammeratlige samvær i lokalerne ved siden af, hvor kaffen, cognac og rygelse serveres.

Prisen har vi fastsat til 40 kr. pr. deltager.

○

Afdelingen opfordrer så mange medlemmer og pensionister som muligt til at deltage for derigennem at give dagen den festlige ramme, den fortjener. Tilmelding sker på de fremlagte tegningslister på Godsbanegårdens opholdsstue, eller på telefonerne 94 75 46 og 59 30 93.

Tegn dig med det samme, du læser dette, vi har ingen mulighed for at minde dig om dagen inden den 29. november.

Vel mødt.

P. b. v.
Poul Busk.

Fra en svunden tid

Kærlighed paa Vestbanen

Jeg er ledvogterske i DSB.

Jeg lukker Ledder op og i i alt Slags Vejr.

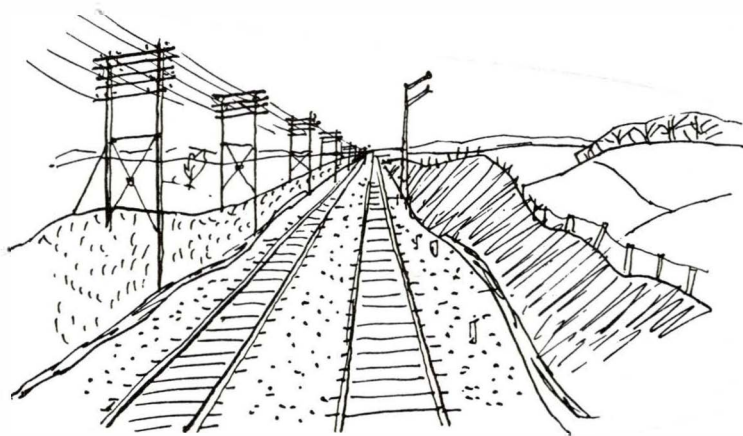
Det er mig, som bestemmer, om Togene maa køre igennem, saadan da! Naar Femslæveren kommer slævende med Lavrits paa Maskinen, vender jeg Ryggen til og gløder over Frederik Andes Mark. Saa bliver Lavrits saa flintrende arrig. Han drejer Regulatoren en hel Omgang, saa det gamle Skrog til K-Maskine spinder og hamrer paa Skinnerne. – Igaar havde de bundet en gammel Godsvogn i Rumpen som No. 42, én af dem med den høje Bremsekupe. Deroppe sad *Alverdens* Pakmester og Peter Komfur og spillede Kort. – Den gamle Vogn huggede og slog til Siderne, som en Hundehale der logrer. Jeg maatte grive fat i Ledderne, til jeg var færdig med at grine.

Men naar saa Tysklandsileren kommer med Svendsen ved Rattet og nogen Gange med to P'ere for, saa kan I Brand brøle i Rasmus

Jens' Slostak stole jer paa, at der er Brøl paa: Det gungrer og hamrer, saa Ledderne hopper i Hængslerne. – Saa smider jeg to Fingre til Kasketten og raaver noget op til Svendsen, som han ikke kan høre, og han raaver noget til mig, som jeg ikke kan høre, og saa griner han, saa Skægget naar op til Ørerne. – I kan stole jer paa, at han kan regere saan en stor P'er eller R'er. Han bliver ikke befemset, selvom Skidtet spinder og ikke vil trække. Han kan reparere saan en gammel Smadderkasse med en Skruetrækker og lidt Staaltraad. – Han fortæller, at da han var Fyrbøder paa Ohejoeexpressen, med 56 Vogne læsset med Indianerkrudt, havde de 4 Kotopaxalokomotiver for, for at de kunde køre fra en eventuel Eksplosion.

Desuden har Svendsen Overskæg.

Jo, Jeg har smæn nok at gøre her ved Skavemagledderne.



Adressefortegnelse

Københavns Godsbanegård: Lokomotivfører P. J. J. Busk, Bremensgade 64, st., 2300 København S. Tlf. 59 30 93.
Kasserer: Lokomotivfører P. K. Kristensen, Banefløj 8, 2, tv., 2700 Brønshøj. Tlf. 94 75 46.

Helgoland: Lokomotivfører E. C. L. Christiansen, Tværbommen 41, st. th. 2820 Gentofte. Tlf. GE 5659 v.
Kasserer: Lokomotivfører A. C. Quaade, Vigerslevvej 267 B, 1. th. 2500 Valby. Tlf. VA 2642.

Enghave: Elektrofører B. O. Christensen Bastebjerg 13, 2690 Karlslunde. Tlf. (03) 15 20 62.
Kasserer: Lokomotivassistent T. T. M. Michaelsen V. E. Gamborgsvej 6 2000 København F. Tlf. FA 671 x.

Roskilde: Lokomotivfører Kaj Juul Rasmussen, Holbækvej 10, 4000. Tlf. (03) 35 76 20.
Kasserer: Lokomotivfører Aa. Preisler, Sv. Estridsensvej 11, 4000. Tlf. (03) 35 55 40.

Helsingør: Lokomotivfører A. Schmidt, Gylfesvej 22, 3000. Tlf. (03) 21 30 96.
Kasserer: Lokomotivfører E. H. Sørensen Blichersvej 93, 3000.

Næstved: Lokomotivfører B. I. Sørensen, Præstøvej 109 C, 1. th., 4700. Tlf. (03) 72 80 20.
Kasserer: Lokomotivfører J. Ourø Jensen, Præstøvej 177, 4700. Tlf. (03) 72 48 45.

Gedser: Lokomotivfører P. O. Fischer, Langgade 8 A, 4874.
Kasserer: Lokomotivfører J. O. Jensen, Ø. Alle 7, 4874.

Rødby Færge: Lokomotivfører S. G. Lund Pedersen, Svanevej 14, 4970. Rødby Havn. Tlf. (03) 90 54 60.
Kasserer: Lokomotivfører K. E. Jensen Svanevej 33, 4970 Rødby Havn.

Kalundborg: Lokomotivfører E. J. V. Høtoft, Bredekildevej 77, 4400.
Kasserer: Lokomotivfører K. O. Jensen, Nyvangsvej 2, 4400. Tlf. (03) 51 17 16.

Korsør: Lokomotivfører S. Juul Madsen, Thiesens Allé 29, 1., 4220. Tlf. (03) 57 24 74.
Kasserer: Lokomotivfører B. R. Hansen, Æblehaven 9, 4220.

Nyborg: Lokomotivfører A. K. Johansen, Gormsvej 14, 5800. Tlf. (09) 31 27 70.
Kasserer: Lokomotivfører K. B. Rasmussen, Sprotøften 45, 1., 5800. Tlf. (09) 31 22 53.

Odense: Lokomotivfører P. A. L. Jørgensen, Poul Møllersvej 13, 5000. Tlf. (09) 11 59 09.
Kasserer: Lokomotivfører N. E. K. Larsen, Prs. Benediktes Allé 4, 5250 Fruens Bøge. Tlf. (09) 13 63 28.

Svendborg: Lokomotivfører E. Larsen, Tvedvej 167 A, Tved pr. 5700 Svendborg.

Fredericia: Lokomotivfører N. P. Juncker, Ørnevej 11, 1. th., 7000. Tlf. (05) 92 46 36.
Kasserer: Lokomotivfører A. Vilhelmsen, Sjællandsgade 49, 1., 7000. Tlf. (05) 92 46 37.

Padborg: Lokomotivfører M. K. Nielsen, Egevej 17, 6330. Tlf. (04) 67 33 65.
Kasserer: Lokomotivfører C. B. Iversen, Jernbanegade 43, 6330. Tlf. (04) 67 32 88.

Haderslev: Lokomotivfører A. C. Dinesen, Næsvej 42, Nr. Vilstrup 6100. Tlf. (04) 58 24 12.

Tønder: Lokomotivfører P. F. Behr, Horupsgade 41, 6270. Tlf. (04) 72 16 76.
Kasserer: Lokomotivfører E. Jensen, Frilandsvej 11, 6270. Tlf. (04) 72 16 05.

Esbjerg: Lokomotivfører V. Dorner, N. J. Poulsensvej 4, st., 6700. Tlf. (05) 12 49 56.
Kasserer: Lokomotivfører H. M. Barlo, Strandbygade 58, 3. th., 6700. Tlf. (05) 12 90 58.

Struer: Lokomotivfører B. S. Kristensen, Hjørnvej 58, 7600. Tlf. (07) 85 06 12.
Kasserer: Lokomotivfører K. R. Christensen, Nygade 12, 7600.

Frederikshavn: S. A. Hansen, Lundevej 36, 9900.
Kasserer: Lokomotivfører H. Lund, Lindegårdsvej 23, 9900.

Ålborg: Lokomotivfører Finn C. Christensen, Købkesvej 14, 9000. Tlf. (08) 12 16 91.
Kasserer: Lokomotivfører P. G. Pedersen, Konvalvej 9, 9000. Tlf. (08) 13 32 65.

Randers: Lokomotivfører N. Larsen, Rindsvej 31, 8900. Tlf. (06) 43 47 28.
Kasserer: Lokomotivfører P. S. Henriksen, Rosenborg Allé 9, 8900. Tlf. (06) 42 56 67.

Århus: Lokomotivfører E. G. Appel, Åbyhøjgård 21, 8230 Åbyhøj. Tlf. (06) 15 48 87.
Kasserer: Lokomotivfører E. A. Lønquist, Rosenvangs Allé 20, 8260 Viby J. Tlf. (06) 14 09 99.

Viborg: Lokomotivfører E. E. Jensen, Frihedsvej 1, 8800.
Kasserer: Lokomotivfører C. J. Nissen, Jernbanegade 7, 8800.

Herning: Lokomotivfører Aage Lauridsen, Silkeborgvej 47, 7400. Tlf. (07) 12 44 83.
Kasserer: Lokomotivfører O. Bruno, Haraldsgade 19, 7400. Tlf. (07) 12 20 05.

Flytning

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

Artiklers indsendelse

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

