

A blue-toned photograph of railway tracks receding into the distance. The tracks are the central focus, with a large number '5' in the upper right corner. The image has a halftone or dithered texture.

5

DANSK  
LOKOMOTIV  
TIDENDE



## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. MAJ 1976 – 76. ÅRGANG

### 5

Betjeningsprincip .....	2
Ny Svanemøllen station .....	4
Formand Strop .....	6
Økonomisk demokrati og offentligt ansatte .....	10
Fra medlemskredsen – Centralorganisationerne og økonomisk demokrati .....	12
VT 628 .....	13
Strækningsradio om et år .....	14
Personalia .....	15

Redaktører:  
K. B. Knudsen  
(ansvarshavende)  
G. A. Rasmussen

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

Frederiksberg Bogtrykkeri  
Howitzvej 49.

Enhver virksomhed vil søge at opnå den mest effektive benyttelse af sit personale. Principielt er der ingen forskelle heri på privat og statslig virksomhed. DSB udtrykker det på den måde i sin personaleplan, som er en detalje i rapporten om Plan 1990: »Personalestyrken skal sammensættes på en måde, der giver virksomheden de bedste muligheder for en optimal anvendelse af den enkelte medarbejder«. Denne målsætning er ikke et nymodens påhit. Den har været gyldig før som nu, men med det stramme økonomiske forhold, en statsvirksomhed er underkastet, er den målsætning så aktuel som nogensinde.

Der er nok forskellig opfattelse af, hvad »optimal anvendelse« er udtryk for.

I sin personaleplan siger DSB videre: »Fag- og kategorigrænser bør ikke være nogen hindring herfor eller for, at den enkelte medarbejder efter virksomhedens behov gennem uddannelse, omskoling eller efteruddannelse opnår mulighed for en placering eller et karriereforløb, der er i overensstemmelse med evner og personlig udvikling.«

For en personaleorganisation er en stillingtagen til disse principper mere nuanceret. Selvom man nok tager bestik af en løbende udvikling og også prøver på at se ind i fremtiden, ligger der trods alt i det hidtidige virke nogle traditionstendenser, som – for ikke at sige uoverstigelige – er vanskeligt overstigelige, fordi de har rod i en lang fagpolitisk udviklingslinie. De har været grundlaget for en lønpolitik, og der er hos mange medlemmer naturlig skepsis overfor tanken om at forlade et system, som man egentlig synes har været betegnende for en god fremgang.

Man har kun kunnet blive lokomotivmand ved DSB ved i forvejen at have en faglig uddannelse, der kunne bygges videre på hos DSB. Dette har i sig selv afgrænset andres mulighed for at komme ind på dette område, og når DSB nu i sin personaleplan peger på, at fag- og kategorigrænser ikke bør være nogen hindring for en optimal anvendelse af den enkelte medarbejder, så må vi understrege, at benyttelsesgraden og effektiviteten på lokomotivmandsområdet ligger i et relativt godt leje. Det har ovenikøbet i perioder ført til det utilfredsstillende forhold, at det har været vanskeligt at give lokomotivpersonalet erstatning for manglende frihed. Der er god baggrund for at følge en faglig linie. Dels kan DSB gøre den interne uddannelse kortere og mindre omkostningskrævende og dels giver den faglige baggrund et helt andet forhold til lokomotivernes maskineri og konstruktioner i øvrigt. Ikke mindst på det sidste punkt kan man hævde nytten

af, at lokomotivpersonalet selv i højere grad bør beskæftige sig med ikke blot fejlfinding men også i et vist omfang have hånd i hanke med det vedligeholdelsesmæssige. Den ændring med nedsættelse af eftersynsarbejdet til følge, som gennemførtes i 1975, er ikke hensigtsmæssig for driften i sin helhed.

Een af DSB's fornemste serviceopgaver er jo regelmæssig og rettidig togafgang. Vi mener, at et middel hertil bl.a. er, at lokomotivpersonalet som tidligere bør have et mere omfattende tilsyn med lokomotiverne. Det er den ene side af sagen. Den anden er, at sikkerhedsfaktoren ved togdrift styrkes ved, at lokomotivpersonalet selv har ansvaret for eftersynet af lokomotiverne.

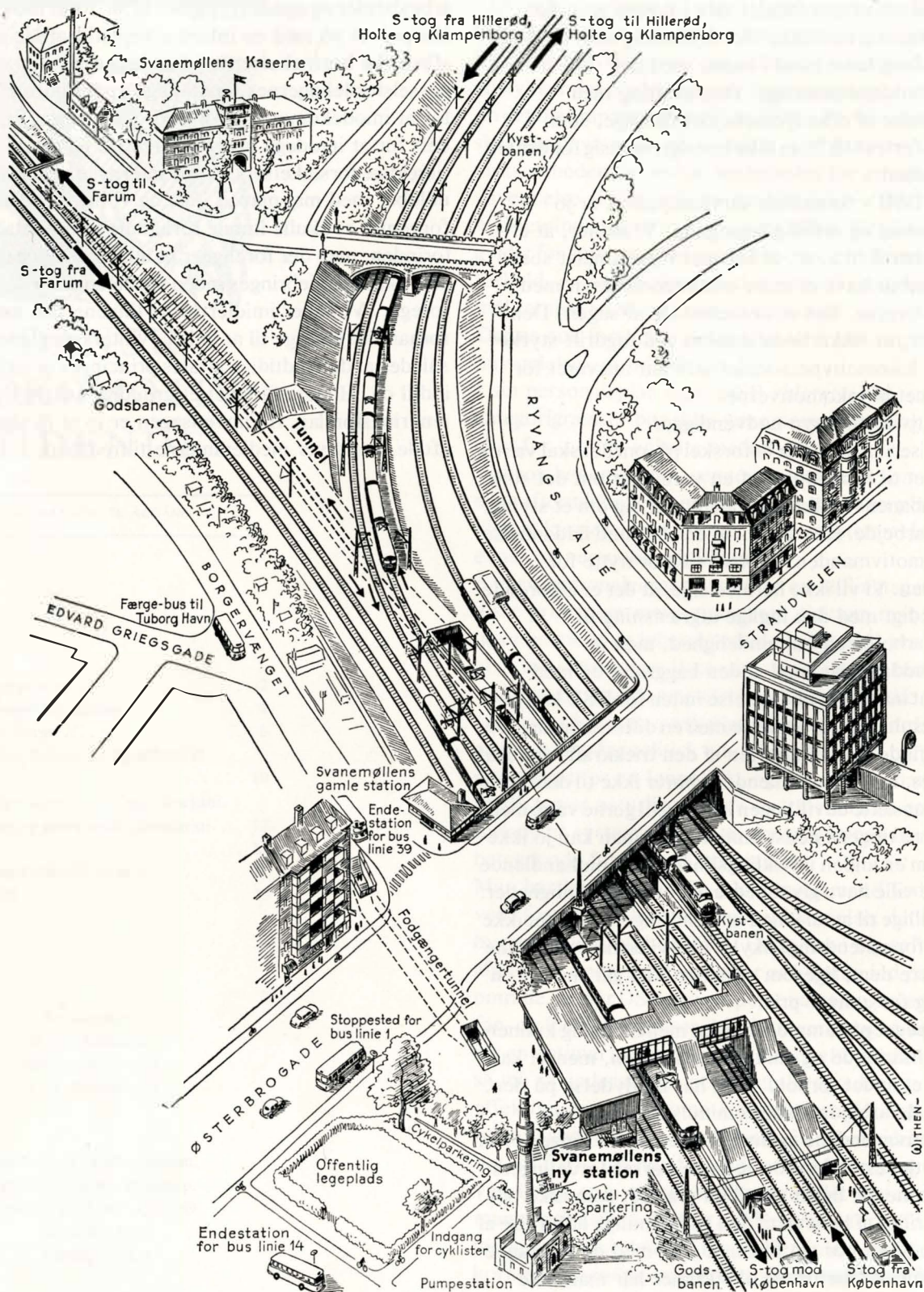
Produktivitetshensyn nødvendiggør specialisering, men der er forskel på, om det skal være i hensynet til fremstilling af en vare eller om det som for jernbanens vedkommende drejer sig om et stykke servicearbejde. Her tror vi, at en all round uddannelse af lokomotivmanden vil være til stor nytte for togdriften. Vi vil ikke hermed sige, at det er afgørende nødvendigt med den faglige afgrænsning til maskinarbejderen i almindelighed, men en specialuddannelse med anden baggrund og med forudsat langvarig uddannelse inden for DSB kan give gode resultater i forbindelse med en differentiering som kunne finde sted efter arten af den trækraft, der skal betjenes. Lokomotivmændene hører ikke til dem, som ønsker at sætte udviklingen istå. Vi vil gerne være med til at gøre tingene bedst muligt. Men man kan jo ikke vide, om en anden udviklingslinie på her omhandlende område ville have givet bedre anvendelsesmuligheder. Vi er villige til at tale med om ændringer, hvis det ikke blot er for en ændrings skyld, idet vi da ikke vil kunne acceptere dem, ligesom vi heller ikke går ind for en ændring for enhver pris.

Vi har peget på sammenhængen mellem faglig kunnen, eftersynsarbejde og sikkerhedsfaktoren, men vi kan nævne et andet forhold, som har indflydelse på den, nemlig de arbejdstidsbestemmelser, lokomotivmændene er underkastet. Der er ingen tvivl om, at tjenestetiden for de faste kørselsfordelingers vedkommende ligger op til en grænse, som ikke bør overskrides af hensyn til den bedst mulige udførelse af arbejdet. Det bør stå klart, at selv med de foretagne arbejdstidsnedsættelser til 40 timer har man ikke rimelig grund til at antage, at der dermed lægges sådanne lettelser i arbejdets udførelse, at man undgår den påvirkning, som eenmandsbetjening, skiftende

arbejdstider og signalhyppighed m.m. fører med sig. Vi har prøvet på med en intern arbejdstidsaftale at afsvække bestræbelserne på at lægge kørselsfordelingernes timetal lige under normen. Dels for at imødekomme de forhold, som nævnt foran, og dels for at imødegå konstant overtid på grund af tilfældige forsinkelser. Denne interne arbejdstidsaftale udløber med maj måned i år, og vi havde egentlig forventet at skulle kunne forhandle en ny aftale forinden, men der foreligger et internt gruppearbejde, som skal tilendebringes inden realitetsforhandlingerne foregår. Vi håber imidlertid, at tingene kan være forhandlet færdige til at indgå i vinterkøreplanen i år, således at den hidtidige aftales principper er gældende indtil da. Hellere få lavet et grundigt udarbejdet ændringsforslag, thi hovedsagen er jo at få skabt en aftale, der giver medlemmerne tilfredshed.

# Ny Svanemøllen station

4



Skitse over Hareskovbanens indføring til Svanemøllen station, taget i brug den 25. april 1976.



1. april 1948 overtog DSB privatbanen, der udgik fra Nørrebro til Slangerup. Flere af de ældre lokomotivførere i København vil sikkert mindes tiden med litra O-maskinerne på Slangerupbanen, med vemod. Det var de første lokomotiver DSB satte ind her. Motorvogne, som var anskaffet af privatbanerne, betjentes af overgået personale til DSB.

Senere blev banestykket fra Farum til Slangerup jo nedlagt og banen omdøbtes til Farumbanen og betjentes af Mo-vogne. På skitsen ses den nu foretagne indførelse af banen over Lersøen til Svanemøllen station. Dette har medført at den gamle station Lygten på Nørrebro er nedlagt. Et stykke jernbanehistorie er forbi – og når den

gamle stationsbygning fjernes, forsvinder også en del af Nørrebros gamle ansigt, idet denne bygning har været denne bydels udgangspunkt, når familien skulle i skoven.

Desværre levner samfundsudviklingen nok ikke plads til at bevare denne bygning som et blivende minde om en tid, hvor jernbanehygge var noget andet end idag.

## NILS NILSSON

Nils Nilsson er især blevet kendt for to af sine bøger. Den ene er »Dokken«. Den udkom i AOFs berømtelige bogkreds i 1933 og er vel egentlig den mest rammende skildring af mellemkrigstidens industriarbejder som dansk litteratur ejer.

Nils Nilsson var ellers i førstningen ikke »rigtig« dansk. Han var skånsk landarbejder, men ville så se det store udland via København. Og her blev han. Han blev dansk værftsarbejder, dansk cigarhandler og til sidst dansk forfatter.

Mere end nogen anden af 30'ernes mange socialt sindede forfattere kender Nils Nilsson arbejderens levemåde og tankesæt indefra. Og når der i Socialdemokratiets nye program står, at den demokratiske socialisme er et menneskesyn og ikke et økonomisk system, er der næppe nogen der samtykker mere i det og demonstrerer det tydeligere i sine bøger end Nils Nilsson. Nils Nilsson var ikke bare 30'ernes og 40'ernes solidariske arbejderdigter frem for nogen. Han var også sine forfatterkollegers solidariske ven. De kom i hans cigarbutik i Øhlenschlägersgade og senere i hans lejlighed i Vanløse, Tove Ditlevsen, Viggo F. Møller, Jørgen Nielsen, Jul. Bomholt, Per Gudmundsen, Johannes Wulff, Preben Ramløv og mange andre. Derved fik han forudsætninger for at skrive sin kloge og varme bog om digteren Jørgen Nielsen. Den bog han er blevet mest rost for i den litterære verden.

I arbejderbevægelsen skal han dog først og fremmest kendes for sine indlevede arbejderportrætter.

Der har været langt mellem Nils Nilssons litterære bidrag i de senere år. Derfor er det med en særlig glæde vi nu i »Arbejdsliv« kan bringe en original novelle af arbejderlitteraturens oldermann herhjemme og dermed bidrage til den fornyede opmærksomhed omkring Nilssons forfatterskab der i denne tid vokser frem.



## Formand Strop

Af Nils Nilsson

Det var i begyndelsen af trediverne – en frostkold vinterdag, Axel begyndte arbejdet i vores sjak. Formand Strop havde antaget ham. Det var sløjt med arbejdet på skibsværftet, og nu måtte vores sjakkarl Viktor ikke antage de folk, der manglede i sjakket. Tidligere havde han gjort det, men hver gang arbejdet mindskedes, antog formand Strop selv arbejderne.

Hvorfor formand Strop antog Axel, forstod vi ikke rigtigt. Han var ikke i familie med ham, de kendte ikke hinanden. I denne tid, da krisen var hårdest, blev der som regel kun antaget folk, som var i familie med mestre og formænd – eller bekendte til dem. Men før vi nåede fyraften, gik det op for os, hvorfor Strop netop havde antaget Axel.

Han havde ikke tidligere arbejdet på skibsværft. Men han havde været sømand i nogle år og sejlet på langfart og opholdt sig i Amerika. Han havde set meget af verden og var kommet hjem til Danmark for få år siden, hvor han havde gået arbejdsløs i et par år.

Hans øjne funkede af glæde, da Strop – efter at have mønstret ham længe – sagde, at han godt kunne begynde hos Victor. Vi var fire mand i sjakket. Den kammerat, Axel skulle afløse, var blevet syg.

Axel var middelhøj, han var nærmest spinkel og havde ikke mange kræfter. Hans ansigt var magert og præget af savn. Den lange lediggang havde sat dybe spor i ham både sjæleligt og fysisk. Han var meget nervøs, og det var en stor skavank for ham, da det arbejde, som vi beskæftigede os med, fordrede rolige nerver. Vores sjak arbejdede med stilladsarbejde og transport af maskingods i skibe og på dokker. Det var et arbejde, hvor der skulle gås frem med uhyre for-

sigtighed og ro. Blot en enkelt lille fejl kunne koste menneskeliv og volde store materiel skade.

Strop var ikke særlig godt lidt af arbejderne. Han var en høj kraftig mand med et tykt ansigt, hvorover der lå et stærkt præg af selvglæde. Hans små næsten farveløse øjne havde et plirrende, nærigt udtryk. Men han var meget dygtig til at lede arbejdet. Han havde en fænomenal evne til at udregne den nemmeste måde, hvorpå vi kunne få de forskellige maskindele ned i skibenes maskinrum og fyrpladser. Men han undervurderede ikke sin dygtighed. Han var en mand med stærke kværlulantiske instinkter og fulgte dem uden hævninger. Han var også lunefuld. Der var tider, hvor han var venlig og inladende, og så talte han til os som en intim arbejdskammerat. Glemte i de øjeblikke, at han var vores overordnede og formand, at han gik med gummiflip og havde magt til at afskedige os, hvis han ville. Vi var helt under denne mands magt – han kunne afgøre, om vi skulle ud i lediggang og prøve den arbejdsløses håbløse vandring. »Oh søde magt«! Aldrig har jeg truffet et menneske, som ikke ønskede sig magt. Strop var lykkelig ved sin magt – langt mere end de fleste mennesker ville være under hans forhold. Han havde arbejdet sig op fra arbejdsmand til formand – men han havde forlængst krænget arbejderen af sig.

Denne første dag, da Axel begyndte at arbejde efter den lange arbejdsløshedperiode, blev vi sat til at lave hængestillads under skibshækken på en fire tusinde tons damper, som lå på dok 2. Arbejdet på denne dok var uhyre besværligt, da der ikke var en kran til at løfte materialet om bord. Der stod en isnende blæst ind fra havnen – det frøs nogle grader, og store isflager

havde samlet sig i havneløbet. Det var næsten ikke muligt at holde varmen ved arbejdet, vi arbejdede med tykke vanter på hænderne, undtagen når vi var optaget af at surre bommene fast med tovværk.

Axel var ikke glad for dette arbejde. Det gjorde ham frygteligt nervøs at ligge opppe i den store højde og surre tværbommene fast. Han bevægede sig uhyre forsigtigt, hver gang han tog en tværbom eller planke og lagde den ned. Der kom et sådan ængsteligt, forpint udtryk i hans øjne, og nu og da skælvede han over hele kroppen.

– Jeg kan ikke forstå det, tænk, at jeg virkelig er blevet så nervøs i den tid, jeg har gået ledig. Jeg som tidligere har sejlet med store norske barkskibe; dengang rørte det mig ikke at gå op i rigningen under den værste storm.

Hans stemme lød så sørgmodig. Og vi forstod ham alt for godt, han frygtede for ikke at kunne klare arbejdet. Tanken om igen at skulle ud i arbejdsløsheden deprimerede ham.

Viktor, vor sjakkarl, gav Axel det mindst farlige arbejde. Han blev glad for det og fortalte os, hvor lykkelig han var. I de øjeblikke han talte til os, glemte han åbenbart angsten for det farlige arbejde. Han smilede så smukt. Hans magre ansigt blev fuldt af rynker, og han fortalte os, hvor glad hans kone nu var, fordi han havde fået noget at gøre.

– Hvis min kone ikke havde holdt sammen på sagerne, var vi sikkert gået til grunde. Det er i virkeligheden konerne, der bærer de største byrder under arbejdsløsheden. Min kone er så dygtig – når jeg nu får tjent et par ugelønninger, skal I komme hjem og se til mig!

Men i samme øjeblik dukkede angsten for ikke at kunne klare ar-

bejdet op i ham. Hans smil forsvandt, og der kom et trist, håbløst skær i hans øjne. Han sukede og sagde: – Bare jeg kan klare arbejdet! Jeg kan ikke forstå den nervøsitet!

– Du klarer dig sagtens, Axel, i løbet af et par dage er du igen vant til at bevæge dig i højden! Det var Viktor, der trøstede ham. Den brave Viktor, som ville hjælpe kammeraterne, han, som var mere forstående og flink end nogen anden, jeg kendte på værftet.

Arbejdet skred også godt frem denne dag. Axel fik jobbet med at stå nede på dokken og lægge materialet, planker, bomme og tovværket i taljekæden. Han var blevet mere rolig efter frokostpausen og takkede Viktor, fordi han fik dette job. Vi andre, som lå oppe og arbejdede i den store højde, frøs hele tiden. Vinden var blevet mere bidende i løbet af dagen. Af og til gik vi hen på skibets fyrpladsnedgang og varmede os en stund. Der stod vi og lyttede til de mange nitterhamres slag og til de mange maskiners summende lyde, der altid høres på et stort skibsværft.

– Bare nu ikke Strop kommer og jager Axel op på bommene! sagde Viktor. Det forundrede os, at han ikke forlængst havde været her.

– Du skal se, han har glemt Axel! Men så kommer han nok en anden dag, er jeg bange for! svarede jeg, og vi fortsatte arbejdet.

Men formand Strop havde ikke glemt Axel. Hen på eftermiddagen kom han og stillede sig helt ude på dokmolen og fulgte vores arbejde med levende interesse. Så var det, han så Axel stå på dokken ved plankebunken. At han nu ville jage Axel fra dette arbejde, ville vi tre kammerater have vovet vores liv på. Vi kendte Strop og vidste, at han nu ville give fyren ordre til at gå

op i den store højde og kravle ud på det mest vanskelige sted.

Det var nemlig formand Strops største glæde at prøve de nyantagen arbejderes nerver. Han følte en satanisk glæde ved at se folk ryste og skælve af frygt. Der kom et uhyggeligt udtryk i hans øjne i de stunder. Og hvis en mand rystede og var nervøs for at bevæge sig på en smal planke over en skibsluge, i toppen af en mast, ude på hængestillads og bomme og andet farligt arbejde – blev Strop grebet af en uforklarlig trang til netop at skulle bruge den nervøse mand til det mest farligste arbejde. Han gjorde det ofte. Men i de fleste tilfælde var de arbejdere, der kom på skibsværftet og fik arbejde under ham, i forvejen sømænd. Det var folk, hvis nerver var opdraget i farer under hårdt vejr, mange havde sejlet med store barke og andre sejlskibe. Men Axel var så nervøs for at bevæge sig i højden, som jeg meget sjældent har set nogen sømand være. To års fortvivlet kamp for at bjerge føden til sig og familien – han havde to børn – kan nok få en mands nerver i uorden.

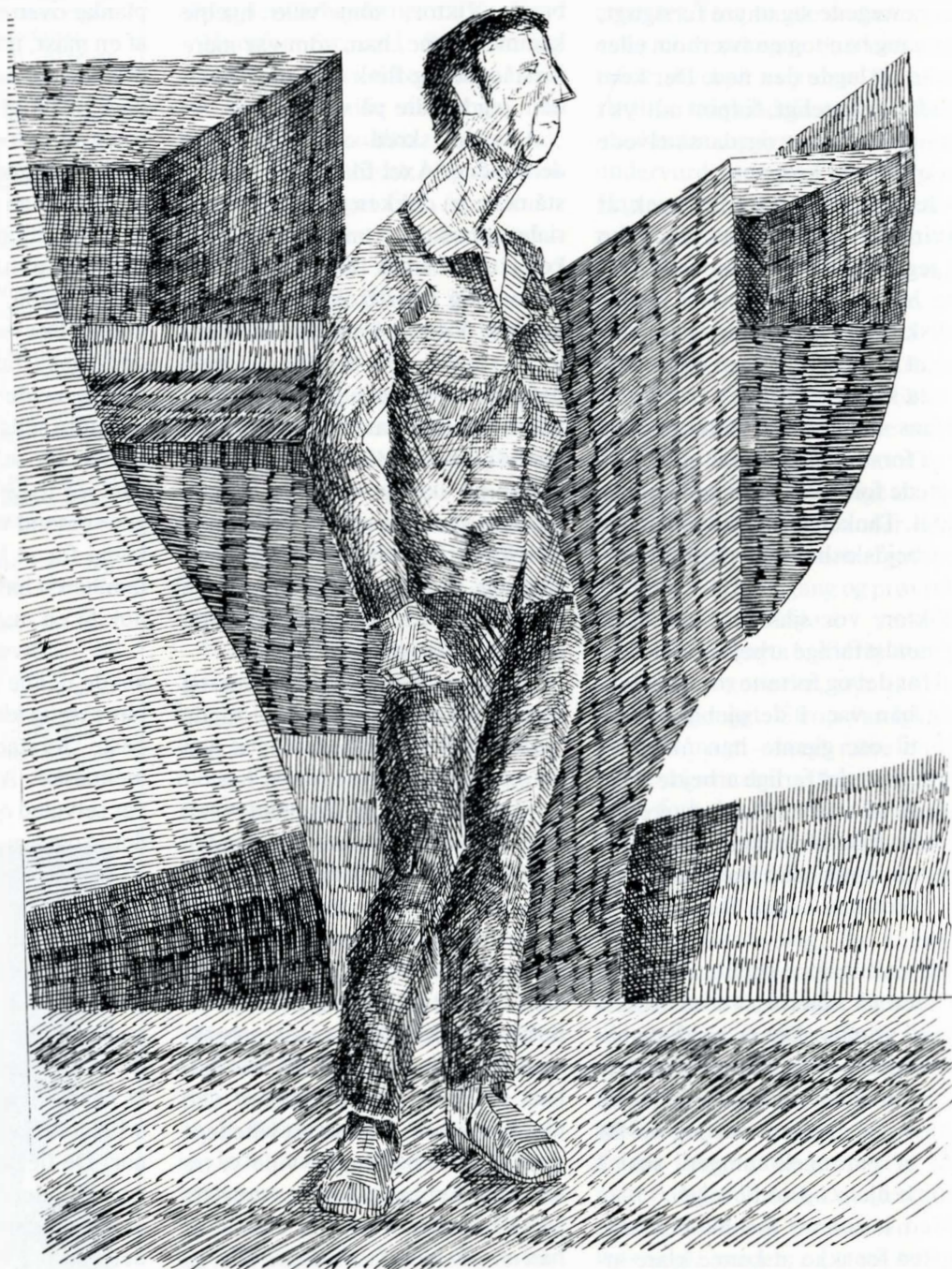
Se ... hvorfor formand Strop havde denne vane, kunne vi aldrig blive rigtig klar over. Han var i dybeste forstand ikke noget ondt menneske. At han tit råbte op og var selvglad og lidt pralende – det er der jo også gode mennesker, der er. Vi er alle meget glade for os selv. Lad bare være med at protestere – det er en tilgivelig egenskab, som guderne gav menneskene i vugge-gave. Men Strop kunne også vise menneskevarme. Jeg lagde mærke til, at hver gang, der var indsamling af penge til en enke efter en dræbt arbejder, gav Strop altid fem kroner. De fleste nøjedes med to kroner. Om det fra Strops side var for at hævde sig på andres bekostning, det ved jeg selvfølgelig ikke. Men

resultatet blev dog, at enken, der skulle have pengene, fik tre kroner mere. Men det må i sandhedens navn siges, at det var uhyggeligt, at netop en mand som formand Strop skulle have den stilling på værftet, som daglig gav ham anledning til at få sin lyst tilfredsstillt. Med skinnende øjne og munden halvåben og tyggende på sin tykke engelske skrå

fulgte han den nervøse arbejders bevægelser i højden under arbejdet, som sad han i en cirkus og fulgte en akrobats livsfarlige øvelser.

I løbet af de seks år, jeg arbejdede under Strop, fik han ikke så få arbejdere jaget bort fra værftet ved sine prøver. Intet er værre end at skulle kæmpe med sine egne dårlige nerver under et livsfarligt arbejde.

Vi var ofte rasende på ham. Men hvad kunne vi gøre, bortset fra at klage til vor tillidsmand, som førte klagerne videre til inspektør og direktør. Men de afviste altid tillidsmanden. »Hvis folkene ikke har de nerver, der skal til på værftet – så må de gå deres vej. Det er ikke noget filantropisk arbejdssted«. Det var det svar, han fik. Og ved alle





onde magter – de havde jo ret! Vi satte daglig vores liv i fare for at bjærge føden; de, som har arbejdet under Strop, må alle erkende det.

Vi lagde mærke til, at Strop stod og stirrede på Axel med et sælsomt vurderende blik, før han gik hen til ham og sagde:

– Hvordan går det, Axel Jensen? De er jo gammel helbefaren sømand! Ikke sandt! – Jo, det er jeg! Men det er da nogle år siden jeg sejlede! svarede Axel synligt nervøs. Han følte instinktivt, at Strop ville opnå noget med sit spørgsmål.

– Gammel sømand . . . ja vist! Det er jo fint! sagde Strop alvorligt.

Så kaldte han os ned fra skibet. Vi var glad for denne skiften arbejde fra det ene skib til det andet. Da vi kom ned på dokken, stod Strop med et mærkeligt stift ansigtsudtryk. At han havde noget for, så vi alt for godt. Vi kendte ham! Han sendte os afsted til et skib, som lå på dok tre. Vi skulle løfte en reserveskruer, som stod i agterlasten.

Da vi var gået nogle få skridt, blev Axel imidlertid kaldt tilbage. Vi blev stående og lyttede til Strop, som begyndte at forklare ham, at der var noget i vejen med tovværket oppe under hækken på den damper, hvor vi havde lavet hængestilladset. Om han ikke kunne gå ombord i skibet og kravle ud på bommen længst til venstre. Der skulle rettes på bommen – den skulle sænkes lidt, da den hang noget skævt.

Viktor blev vred. Han gik hen til Strop og forklarede ham, at stilladset var godt, som det var. Det hang slet ikke skævt!

– Når jeg siger, det er skævt, så er det sgu skævt! De må da kunne se det, Viktor! sagde Strop blodrød i ansigtet.

– Stilladset er godt, som det er! svarede Viktor stædigt. Nå . . . i

sandhedens navn må det siges, at stilladset virkelig var en smule skævt. Måske hang det to eller tre tommer for langt ned til venstre. Men det spiller ingen rolle, og det er ofte ganske umuligt at få stilladset til at hænge vandret, da der tit er forskel på tovværk. Noget strækker sig mere end andet. Det vidste Strop bedre end nogen af os andre. Men nu ville han prøve Axel, og der var intet som helst, der kunne indvirke på ham. Axels ansigt var nærmest ligblegt. Han så på os, som ventede han hjælp. Det så uhyggeligt ud. Angsten lyste ud af hans øjne. Hans magre krop var allerede begyndt at skælve ved tanken om at gå ombord i skibet og kravle ud i den store højde. Men kraft til at nægte det havde han ikke. Lang tids arbejdsløshed sammen med kone og børn havde lært ham, hvad det vil sige at gå ledig. Og han frygtede for at få sin afsked. Til alt held anede han intet om Strops trang til at se nervøse mennesker bevæge sig i farlige stillinger under arbejdet – og bede os om at gå op i stedet for ville han heller ikke.

– Jeg løber derop! sagde Viktor.

– Axel skal derop – se nu og kom afsted! sagde Strop i en hård tone.

Axel så et kort nu fortvivlet på os. Men så gik han pludselig rask mod opgangen til dokken og skibet. Et ganske svagt smil for over formand Strops ansigt. Han gik nogle skridt tilbage mod dokmolen. Vi blev stående og ventede på at få Axel med os, når han kom tilbage. Strop sagde intet om, at vi skulle gå.

Han stod med yderst spændt ansigtsudtryk stift rettet mod stilladset for at kunne følge den andens bevægelser. I samme øjeblik dukkede Axel frem over skibsgelænderet. Han så ned til os og ud på bommen, hvorpå han var nødt til at

kravle af sted for at kunne rette på tovværket.

Det var, som om han i det samme mistede modet til at kravle ud på bommen. Han blev stående ganske stille og bare stirrede og skælvede af frygt. Den kolde blæst isnede hans ansigt. Men pludselig begyndte han at kravle over gelænderet. Han gjorde det uhyre forsigtigt.

Jeg lagde mærke til formand Strops ansigt i det øjeblik, Axel kom ud på bommen for at kravle ud på enden af den. Jeg glemmer aldrig hans blik. Det var koldt og stift fraværende – det var frygtelig uhyggeligt. Ansigtsmusklerne var ligesom forstenede. Armene holdt han langs sin fede krop, munden stod helt åben, og hans tykke røde tunge hang frem mellem læberne. Vi så alle med afsky på ham.

Vi var ligeved at glemme manden deroppe bare for at stirre på Strop. Han råbte op til Axel, at han skulle skynde sig. »Hvad fa'en nølede han efter!«. Så begyndte Axel at kravle ud på bommen. Vi kunne se, hvordan hans ben og krop rystede. Han klamrede sig heftigt fast til bommen med armene og kravlede længere og længere ud. Det så ud, som skulle han falde ned hvert øjeblik. Vi frygtede det værste og stod og stirrede på ham med stor spænding – bare det ikke gik galt? Vi havde helt glemt Strop.

Men pludselig hørte vi et dumpt fald. Vi drejede os om og så formand Strop ligge med ansigtet mod dokdækket. Han lå ganske stille. Der var et forstenet udtryk over hans ansigt, skummet sivede frem fra hans mund. Men han var allerede død, da Axel kom ned til os. Lægen sagde, at han var død ved en eller anden spænding eller ophidselse, som han burde være skånet for. Han havde i flere år lidt af dårligt hjerte.

# Økonomisk demokrati og offentligt ansatte

I en artikel om: »Økonomisk demokrati og offentligt ansatte«, der ledsager regnskabet fra Laane- og Sparekassen for offentligt ansatte, skriver professor, dr. polit. Svend Aage Hansen:

»Man kan stille det helt generelle spørgsmål, om offentligt ansatte lønmodtagere i det hele taget bør have lejlighed til at deltage i en eventuel ØD-ordning. Det er sikkert svært at sige, hvorledes man herhjemme vil stille sig over for et sådant medlemskab. Det er muligt, det vil blive mødt med det argument, at det kun er de privat ansatte, som har bidraget til det øgede samfundsprodukt, der danner grundlaget for den påtænkte spredning af ejendomsretten. Et sådant synspunkt er det dog ikke vanskeligt at imødegå med, at produktionen jo nu engang er resultat af en fælles indsats, hvor også den offentlige sektor på utallige måder yder bidrag af væsentlig betydning for udvikling og vækst«.

## Hvilken stilling vil de offentligt ansatte selv tage til ØD-tankens gennemførelse?

»Men hvilken stilling de offentligt ansatte selv vil indtage til ØD-tankens gennemførelse«, skriver professor Svend Aage Hansen, »er vel både af politiske og økonomiske grunde svært at sige noget entydigt om.

Økonomisk vil vurderingen helt og holdent afhænge af, hvem der i sidste ende kommer til at betale gildet.

Blicher det aktionærerne gennem beskåret udbytte, de private virksomheder gennem omkostningsforøgelser, forbrugerne ved overvæltning af ØD-bidragene på priserne eller lønmodtagerne selv gennem afkald på lønstigning?

Det kan vi i realiteten ikke vide noget eksakt om. Det er et hasardspil, hvis udfald vil bero på magtforholdene parterne imellem på det tidspunkt ordningen gennemføres – og mens den løber«.

## 4 modeller for en eventuel ØD-ordning

I artiklen opstiller professor Svend Aage Hansen iøvrigt 4 modeller for, hvordan ØD kan udformes.

Økonomisk demokrati er i sin danske udformning et sammensat og ikke alt for velafgrænset begreb.

Udviklingen på dette område har her i landet være tilbageholdende. Udover samarbejdsudvalgene, som blev etableret i 1947, blev der først ved aktieselskabsloven af 1973 taget yderligere skridt ad medbestemmelsens vej gennem reglen om, at selskaber med over 50 ansatte skal udvide bestyrelsen med to medarbejderrepræsentanter.

Der er heller ikke nogen udpræget dansk tradition for så vidt angår det andet element – lønmodtagerens medejendomsret i virksomhederne, idet danske lønmodtagere, fremfor at sigte på at erhverve sig en eller anden form for ejendomsret til produktionsmidlerne, traditionelt har satset på at opnå størst mulig fordel gennem organisationsledede lønfremstød.

I den første model til ØD tages der udgangspunkt i socialdemokratiets forslag, hvorom det meste af den danske ØD-diskussion har drejet sig. Kritikken mod dette forslag har først og fremmest rettet sig mod centralfondstanken. Erhvervslivet har slået på den socialiseringstrusel, som kunne aktualiseres, såfremt et socialistisk flertal i fondets ledelse fik magt til at bestemme over væsentlige dele af samfundet kapitalstrømme.

Centraliseringsfrygten ville man undgå, såfremt systemet i stedet opbyggedes med lokale ØD-styrelser på virksomhedsplan, som det er skitseret i model nr. 2. En anden fordel ved denne opbygning er, at den lægger væsentlig mere dispositionsret ud til den enkelte, idet lønmodtageren her ikke blot deltager i dispositioner via de midler, som forbliver i virksomhederne, men også i beslutninger om placeringen af de frie midler. Noget andet er, at heller ikke denne form i sig selv garanterer en optimal fordeling af kapitalen. Man kunne endda frygte, at det stærkere lokale styringselement ville betyde en endnu mere håndfast favorisering af egen arbejdsplads.

Spørgsmålet om en hensigtsmæssig kapitalfordeling lod sig derimod bedre løse, såfremt man valgte at lade ØD-systemet opbygge efter model nr. 3 eller model nr. 4. I model nr. 3 spiller lønmodtagerens pengeinstitut en central rolle. Hans ØD-midler overføres til en bunden konto i dette institut, som i samråd med lønmodtageren placerer de frie midler. Denne plan er administrativ enkel. Den styres let gennem de lønkonti, som allerede findes.

I model nr. 4 er det investeringsforeningerne, som administrerer ØD-ordningerne. Systemet forudsætter en række godkendte investeringsforeninger knyttet til bank- og sparekassesystemet. Det står så den enkelte lønmodtager frit for at vælge, i hvilken af disse, han ønsker sine ØD-midler anbragt. Ordningen er betryggende for den enkelte, idet det giver en god risikospredning. Sidstnævnte model sikrer nok den tilstræbte spredning af ejendomsretten, men i modsætning til de øvrige modeller giver den ikke direkte lønmodtageren mulighed

## 6.000 kvadratmeter offentlig kommunikation om miljø og sikkerhed

for medbestemmelse i egen virksomhed. For offentligt ansatte er en sådan delt løsning ikke nogen ulempe, idet de jo netop kun får formuefordelen som et direkte udslag af at deltage i en eventuel ØD-ordning. Medbestemmelseretten må de have gennem særlige bestemmelser.

Til gengæld har vi let kunnet bringes i harnisk, når vi har hørt udtalelser om, at de offentligt ansatte overhovedet ingen berettigelse har i en ØD-ordning, da de ikke bidrager til samfundets produktivitet. Det mener vi er vrøvl.

Alle – såvel offentligt som privat ansatte – bidrager til det samlede samfundsprodukt ved deres fælles indsats, og derfor er det vor indstilling, at såfremt der indføres økonomisk demokrati, skal de offentligt ansatte med – uden at vi som sagt har nærret en glødende interesse for tankens gennemførelse.

Imidlertid har vi været en tur i tænkeboksen, og vi har her grundet lidt over, om ØD-tanken ikke kunne føres ud i livet på en anden måde, end den man hidtil har forestillet sig.

I øjeblikket er tanken, at den andel i værditilvæksten, der skal tilfalde medarbejderen som et led i det økonomiske demokrati, skal henstå i 7 år, hvorefter beløbet kan udbetales.

Hvad om man lod pengene blive stående og lod dem danne grundlaget for en pensionsfond for samtlige lønmodtagere på det private og offentlige arbejdsmarked?

Det kræver ganske vist, at LO forlader sin hidtidige grundholdning til ØD med dets udbyttedeling i form af tilbagevendende udbetalinger.

Ideen fra tænkeboksen er, om det i grunden ikke var bedre at få skabt forbedrede efterlønsforhold for

12. juni 1976 slår Bella Center portene op for en af de største manifestationer af offentlig kommunikation, som formentlig nogensinde er set i Danmark.

En lang række offentlige myndigheder og institutioner, der hovedsagelig arbejder for offentlige midler på miljø- og sikkerhedsområdet, viser deres kunnen, viden og formåen på en 6.000 m<sup>2</sup> stor debatskabende udstilling, der fylder hele den store Centerhal i det ny Bella Center.

Udstillingen er en del af den tekniske fagmesse »Miljø & Sikkerhed 76« fra 12.-17. juni.

Fagmessen og debatudstillingen er to sider af samme sag. Begge arrangementer henvender sig såvel til de 38.000 skandinaviske industrivirksomheders ansvarlige ledere og nøglepersonerne i tekniske forvaltninger i stat og kommune som til menige medlemmer af faglige organisationer, der til daglig har miljø- og sikkerhedsproblemerne inde på livet.

hele arbejdsmarkedet. Vi mener også, at alle burde kunne gå ind for en ØD-ordning, som sikrede samtlige lønmodtagere en alderspension, der udgør en vis procent af den indtjente løn i den mest aktive arbejdsperiode.

Det sidste er ikke nye tanker, men det er første gang, at der er en virkelig mulighed for at gennemføre dem ved hjælp af den måde, vi evt. kunne tænke os ØD praktiseret på.

Samtidig vil det være en kæmpefordel for erhvervslivet. Man vander sig konstant under kapitalmangel, men her gives der erhvervslivet en helt ny chance for permanent at

Den tekniske fagmesse viser avanceret specialudstyr til forureningsbekæmpelse, arbejderbeskyttelse og brandsikring, mens man på debatudstillingen vil kunne se godt en snes informative stande opbygget af offentlige myndigheder og institutioner som Miljøministeriet, Danmarks Tekniske Højskole, de teknologiske institutter, Arbejderbeskyttelsesfondet, Naturfredningsforeningen, brandvæsen og redningskorps, Statens Bilinspektion, Vejdirektoratet, Risø, Elsam og Kraftimport.

Også Bella Centers nye kongresafdeling tages i brug under »Miljø & Sikkerhed 76«, idet en række organisationer og institutioner – f.eks. Industrimedicensk Selskab og Dansk Ingeniørforenings Hygiejnisk Teknisk Faggruppe – i messedagene afholder konferencer, seminarer og møder.

»Miljø & Sikkerhed 76« åbnes af bolig- og miljøminister Helge Nielsen.

have investeringskapital til rådighed. Man slår altså to fluer med et smæk.

Vi kan ikke vide, om vor ide vil blive betragtet som de vises sten eller blot som en strøtanke. Men vi synes, at det vi her fremfører, fortjener at blive taget op til seriøs overvejelse, dersom planerne om ØD skal realiseres.

I centralorganisationernes ide er der jo heller intet, der hindrer, at medarbejderne i det daglige sikres en større medindflydelse på deres egen arbejdssituation.

Men det er igen en helt anden side af sagen.



I april måned indledes regeringens forhandlinger med arbejdsmarkedets parter om muligheden for at gennemføre en indkomstpolitisk løsning ved overenskomstforhandlingerne i foråret 1977.

Indkomstpolitisk løsning er ikke et begreb, som får tjenestemændene til at dåne af henrykkelse. Vi tror desværre ikke på, at det er muligt at gennemføre en løsning, der giver fuld retfærdighed til alle. Som regel er det kun lønmodtagerne – og herunder især tjenestemændene – der får kærligheden at føle uanset løfterne om, at ingen indkomstdannelse må holdes uden for.

Nu skal vi til at tale om det igen, men vi må sige, at vor tillid til, at der kommer noget positivt ud af drøftelserne, ikke er særlig stor.

LO har naturligt også på forhånd fremsat sine betragtninger om en indkomstpolitisk løsning, og vi har bemærket LO's formand Thomas Nielsens udtalelser om, at han kun vil gå ind for besparelser, hvis de er rimelige, samt at han f.eks. finder det urimeligt, at der foretages besparelser på serviceområdet.

Det er som talt ud af vort hjerte, selv om vi har fået mange på hattepulden på grund af denne opfattelse.

Der er en anden ting, vi har bidt mærke i ved LO's forhåndsudtalelser om indkomstpolitik. Det er Thomas Nielsens bemærkning om, at en indkomstpolitisk løsning efter hans opfattelse ikke kan gennemføres, uden at man samtidig indfører økonomisk demokrati.

Tjenestemændene har vel hidtil ikke været de store tilhængere af ØD. Vi har udtrykt det på den måde, at man ikke skal gennemføre ØD for vor skyld.

### Centralorganisationerne og økonomisk demokrati

Børge Aanæs udtalte fornylig på Centralorganisationernes vegne, at tjenestemændene ikke var interesserede i Økonomisk Demokrati og mente, at det der var brug for, var en bedre pensionsordning for folk i det private erhvervsliv.

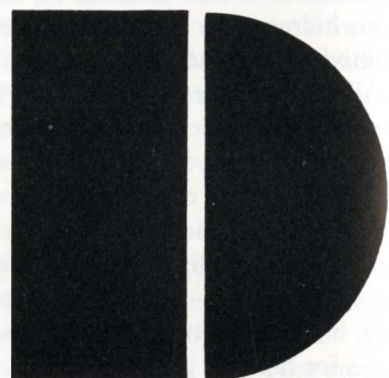
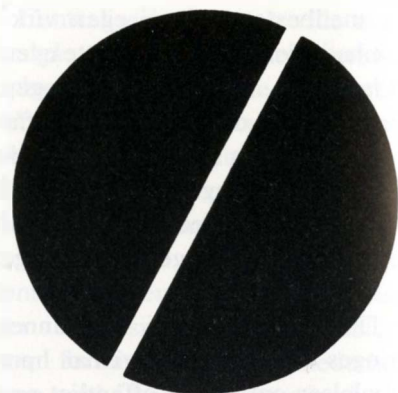
Nu kan man jo undre sig over, at Børge Aanæs er istand til at udtale sig så klart på de tilsluttede organisationers vegne al den stund, at spørgsmålet eksempelvis ikke har været taget op i vor forening, hvilket sikkert også er tilfældet i andre organisationer.

At stille en pensionsordning op som et alternativ til Socialdemokratiet og LO's forslag om Økonomisk Demokrati er vel nok at simplificere løsningen af samfundets problemer i indkomstudviklingen.

Når man kender sammenhængen i indkomstudviklingen på det private arbejdsmarked og tjenestemændenes stilling i denne forbindelse må det absolut have interesse for tjenestemændene, at der indenfor dette område kan skabes fremskridt for lønmodtagerne.

Standpunktet i forslaget til Økonomisk Demokrati er, at lønmodtagerne også bidrager til kapitaltilvæksten, uanset hvor de er ansat, og derfor bør have andel i denne. Dette er blevet meget aktuelt i en periode, hvor det er nødvendigt at stille indkomstpolitiske løsninger op, der sigter på løntilbageholdenhed. Dette er blevet understreget af Thomas Nielsen på EURO-LO's kongres fornylig.

Man skal heller ikke undervurdere betydningen af de virkninger forslaget vil have for lønmodtagernes reelle indflydelse på arbejdsmarkedets udvikling.



Hvordan den eventuelle andel i kapitaltilvæksten skal komme lønmodtagerne tilgode er et andet spørgsmål, hvori der ligger flere muligheder.

Forslaget bygger på udbetaling efter 7 år af første års andel o.s.v., men kan da vedtages ændret til udbetaling og/eller en forbedret pensionsordning ligesom om indbetaling skal bygge på lønsum og/eller overskud i virksomhederne til een eller flere fonde. Solidariteten der ligger heri er helt afgørende.

I et samfund med den ensidige kapitalbaggrund vi kender og hvor den ene krise har afløst den anden i perioder, er det bydende nødvendigt at der sker en ændring, hvis samfundet skal være præget af ro og fremgang.

*Regnar Mortensen, Ddt Gb.*

Der er i dag, mandag, skrevet kontrakt om levering af 30 letvægtsmotortog til DSB.

Som hovedleverandør og garant for den tekniske konstruktion står det vesttyske firma, Waggonfabrik Uerdingen A/G. Den danske virksomhed Scandia-Randers A/S, der sammen med DSB har udviklet et nyt toginteriør – velegnet til denne togtype – deltager i leverancen i samme omfang som det tyske firma. Det sker således, at 15 af togene bygges i Tyskland og 15 tog i Randers.

## Omfattende prøvekørsler

Forud for beslutningen om anskaffelse af de nye tog, der i Tyskland benævnes VT 628, har DSB i de forløbne måneder gennemført omfattende prøvekørsler på de jysk-fynske strækninger med to togsæt, lejet af de tyske forbundsbaner, DB.

Under disse prøvekørsler blev det konstateret, at tog af denne type er velegnet til regional- og lokaltrafik under danske forhold. De vil således indebære forbedrede rejseti-

der i forhold til DSBs ældre motorvognsmateriel, der i dag bestrider en stor del af denne trafik.

## Forbedret komfort

I forhold til den udgave, der blev prøvekørt i Danmark, vil de tog, der nu anskaffes – i overensstemmelse med DSBs design – blive interiørmæssigt forbedrede. Bl.a. vil større afstand mellem sofaerne og forbedret lyd-dæmpning betyde øget komfort.

Hvert af de nye togsæt, der i Danmark benævnes litra MR, består af to ens sammenkoblede motorvogne med hver 64 siddepladser, i alt 128 siddepladser.

## 0–120 km/t på 2½ minut

Med en motoreffekt på 390 HK pr. vogn får togene en maksimal hastighed på 120 km/t. Denne hastighed opnås under kørsel på flad bane på 2½ minut. Topfarten vil senere kunne øges til 130 km/t.

Op til tre tog kan køres sammenkoblet, betjent fra en førerplads.

## Bogier bygges i Århus

Togene udstyres i øvrigt med moderne luftaffjedrede bogier (firmaet Wegmann's konstruktion), hvoraf de fleste licensbygges hos A/S Frichs, Århus.

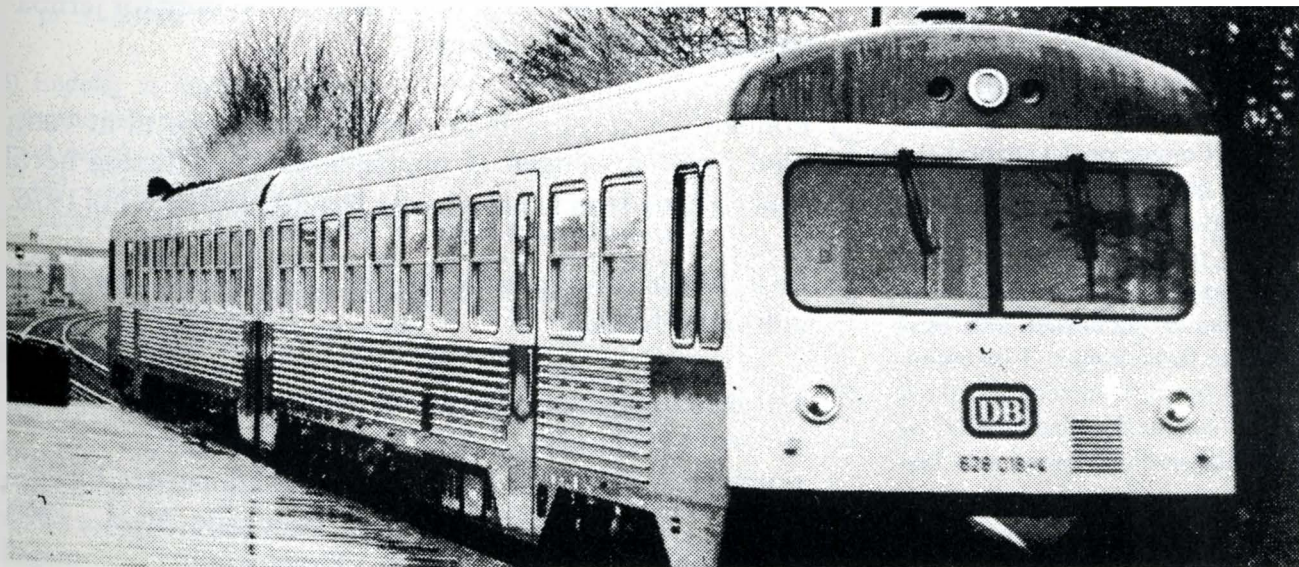
## Første tog i 1978

Leverancen af de 30 tog indledes i begyndelsen af 1978 og afsluttes foråret 1979, så de i fuldt omfang kan indsættes i sommerkøreplanen 1979.

## Pris: 5 mio. kr.

Med de nye tog, der er forberedt for énmandsbetjening, indleder DSB moderniseringen af regional- og lokaltrafikken på de jysk-fynske strækninger, hvor ældre motorvognsmateriel og personvognsmateriel vil blive udrangeret. Et eventuelt yderligere anskaffelsesprogram vil være afhængigt af, i hvilken grad banerne i det nævnte område bevares og hvilken grad af toghyppighed, der skal tilstræbes.

Prisen for hvert af de nye togsæt er ca. 5 mio. kr.



Realisering af DSB-strækningsradio kom et trin nærmere den 10. december 1975. Der blev mellem DSB og Storno oprettet kontrakter på levering af radioudstyr til projektet.

Strækningsradiokontrakterne omfatter 16 radiocentraler, 60 basisstationer og 260 mobile radioanlæg til levering i perioden 1977-80.

Det samlede kontraktbeløb er ca. 20 mill. kr., og så vidt vides er det den hidtil største elektronikordre i Danmark.

Storno A/S vandt kontrakten i hård konkurrence med 2 andre firmaer, og der er god grund til at have store forventninger til strækningsradioleverancen på baggrund af de gode resultater, DSB har opnået i det hidtidige samarbejde med Storno.

Et eksempel herpå er S-banens radiosystem. Det er et forenklet strækningsradiosystem, der omfatter 2 radiocentraler, 9 basisstationer og ca. 200 mobile anlæg.

## Støtte for FC

I forhold til de strækningsradio-systemer, der i dag er i drift verden over, repræsenterer DSB-strækningsradio en betydelig videreudvikling. Af de 16 radiocentraler bliver 11 forsynet med mikrodatamatstyring og betjening over dataskærm. For personalet i hårdt belastede fjernstyringscentraler vil dette give en væsentlig lettelse i forhold til, hvad de hidtil kendte systemer kunne give.

Lokomotivpersonalet kan også forvente forbedringer. I lokomotiverne – og styrevognene – skal der ske en sammenkobling af ATC og strækningsradio. Herved kan lokføreren slippe for at foretage radiokanalskift, når toget kører fra ét FC-område ind i et andet.

Med sammenkoblingen ATC-strækningsradio får vi endnu en fordel. Ved hver kontakt med et toget sker der på radiocentralens dataskærm udlæsning af nummeret på det blokafsnit, hvori toget befinder sig.

Det supplement som FC-personalet herved får til det øvrige udstyr i fjernstyringscentralen muliggør en lettere afvikling af trafikken i mange situationer; bl.a. ved uregelmæssigheder i toggangen vil denne positionsmedling sikkert blive værdsat højt.

## I drift 1977

Både i strækningskilometer og antal radioudstyrede lok er DSB allerede i dag foran DSBs endelige

mål med hensyn til strækningsradio.

Men de førnævnte videreudviklinger, som DSB-strækningsradio repræsenterer giver os i teknik – set fra brugersiden – et forspring af størrelsesorden 5 år.

For at sikre en gnidningsløs ibrugtagelse, når den første strækning – Vigerslev – Roskilde – Ringsted – sættes i drift i 1977, har man allerede nu disponeret, idet én af de datamat- og dataskærm-udstyrede radiocentraler er indkøbt udelukkende til undervisningsbrug. Centralen skal sammen med to tilhørende mobile radioanlæg udgøre en permanent opstillet simulator, så personalet kan få en realistisk undervisning i god tid, før de bliver stillet overfor udstyret ude i driften.



## Hvad skal plejehjemmet hedde?

- Jernbanemændenes Humanitære Fond påbegynder den 1. august 1976 opførelse af et plejehjem i Nyborg for jernbanepersonale fra hele landet.
- Fonden's bestyrelse indbyder bladets læsere til at være med i navngivningen af plejehjemmet, og forslag hertil skal være nedennævnte adresse i hænde senest 1. juli 1976.
- Bestyrelsen forpligter sig ikke til at anvende nogen af de indsendte forslag.
- Det forslag, der evt. anvendes, vil blive præmieret.
- Forslagene sendes til Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg, Tjenestemændenes Hus, Bredgade 21, 3., 1260 København K. Kuverten mrk. »Plejehjem«.

## Forsikrings- agenturforeningen

Til orientering for de mere end 20.000 medlemmer i *Forsikringsagenturforeningen for Tjenestemænd*, der gennem denne forening har tegnet indboforsikring med indbygget rejsegodsforsikring, skal det oplyses, at der fra 1. april 1976 er sket følgende ændringer og forbedringer:

- 1) Rejsegodsskader – under ferierejser og -ophold i udlandet – der indtræffer efter 1. april 1976, skal *fremtidig anmeldes* enten til den lokale *tillidsmand*, eller direkte til foreningens kontor, Parallelvej, 2800 Lyngby.
- 2) Samtidig er forsikringssummen – der hidtil har udgjort kr. 12.000 pr. rejse – blevet ændret til at være 10% af indboforsikringssummen (dog mindst kr. 12.000), hvilket i de fleste tilfælde vil betyde en rejsegodsdækning i 1976 på mere end kr. 15.000. Fordelen herved er at dækningen fremover automatisk indeksreguleres sammen med selve indboforsikringen hvert år pr. 1. januar.
- 3) Endelig er forsikringsbetingelserne blevet forenklede, således at rejsegodsdækningen i udlandet – udover at yde dækning på samme måde som selve indboforsikringen – tillige dækker privat indbo mod forveksling under rejsen og forsendelsen og mod beskadigelse.  
Nærmere oplysninger kan fås ved henvendelse til de lokale tillidsmænd, eller til hovedkontoret: Parallelvej, 2800 Lyngby. Tlf. (02) 87 88 11 – lokal: tjenestemandsafdelingen.

## PERSONALIA

**Forfremmet til lokomotivinstruktør (21. lrm.) pr. 1-3-1976 efter ansøgning**  
Lokomotivfører (Kørelærer) (19. lrm.):  
T. E. Raff, ddt Gb i ddo Kh

**Overgået til anden stilling pr. 1-3-1976 efter ansøgning**  
Lokomotivfører (17. lrm.) G. S. K. Løfgren, ddt Ar til kontorassistent (3. lrm.), dvk Ar på grund af helbred.

**Ansæt som lokomotivassistent (8. lrm.) pr. 1-4-1976**  
Lokomotivassistenterne p.  
C. J. L. Christensen, ddt Kh i ddt Kh  
A. V. Kamp, ddt Kh i ddt Kh  
T. H. Vraa, ddt Kh i ddt Kh  
K. Skytte Hansen, ddt Kh i ddt Kh  
P. A. Olesen, ddt Kh i ddt Kh  
K. C. A. Jensen, ddt Kh i ddt Kh  
K. Hermansen, ddt Kh i ddt Kh

**Afskediget pr. 30-4-1976 efter ansøgning**  
Lokomotivfører (15. lrm.):  
P. E. Larsen, ddt Gb

**Afskediget pr. 31-3-1976 p.g.a. svagelighed**  
Lokomotivfører (18. lrm.):  
W. U. Nielsen, ddt Hg

**Afskediget pr. 30-4-1976 p.g.a. svagelighed**  
Lokomotivfører (18. lrm.):  
K. K. M. Marbak, ddt Gb

**Dødsfald**  
Lokomotivfører E. Kidde Andersen, Fa er d. 15. marts 1976 afgået ved døden.  
Lokomotivfører A. W. Nielsen, Kø er d. 4. april 1976 afgået ved døden.

**Opmærksomhed frabedes**  
Eventuel opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. H. Nielsen, Es

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. E. S. L. B. Frederiksen, Had

Eventuel opmærksomhed i forbindelse med mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. F. Noes, Hr.

## Foreningen af pensionister ved DSB

afholder generalforsamling tirsdag den 18. maj 1976 kl. 13.30 i Folkets Hus, Enghaveplads, København.

Dagsorden ifølge lovene.  
Gratis eftermiddagskaffe.

Bestyrelsen.

## Lanternens Stiftelsesfest

Lørdag d. 22. maj 1976 på Orchidé Terrassen.

Vi begynder kl. 18.00 på vores »alt inclusive« arrangement!

Prisen er 150 kr. for hver. Kassereren mener, han er i stand til at betale resten?

Tilmeldingslister ophænges på depoterne. Ellers kan tilmelding ske hos Jørgen Thomsen tlf. (02) 94 38 15.

p.b.v.

J. T.

## Lanternen afholder generalforsamling

Marketenderiet CVK mandag d. 24. maj 1976 kl. 16.00 med følgende dagsorden:

1. Valg af dirigent.
2. Protokol.
3. Beretning.
4. Regnskab.
5. Indkomne forslag.
6. Valg!
  - a. Formand.
  - b. Bestyrelsesmedlem.
  - c. Bestyrelsesmedlem.
  - d. 2 suppleanter.
  - e. Revisor.
  - f. Revisorsuppleant.

Forslag skal være bestyrelsen i hænde inden d. 16. maj til: Per Brygger, skab 33, Kh. adresse privat: Stenledet 21, 4000 Svogerslev Roskilde. Tlf. (03) 38 31 69.

P.b.v.

J. T.

## HUSK!

Stof til bladet skal være redaktionen ihænde senest d. 20. i måneden forud.



# DEN FILOSOFISKE FITEGNER

*Svenskerne samler al lokomotivstatistik  
i en datamaskine, det sparer  
statistikfolk - så vi forbereder  
os på at kunne levere et  
lignende anlæg, det dog først  
menneskevenligt  
kan gi' varigt  
arbejde til flere*

