

A black and white photograph of a railway track receding into the distance. The tracks are made of wooden sleepers and metal rails, and they curve slightly to the right. The background is a hazy, overcast sky. In the upper right corner, there is a large, bold, black number '3'.

3

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. MARTS 1978 – 78. ÅRGANG

3

Indhold:

Omklassificering	2
Det skal gå hurtigere	3
Første skridt på vejen til mere retfærdig pension	3
DJT fotokonkurrence 1977	4
DJT-Nyt	5
Svenske jernbanemænd byder danske kolleger velkommen til Sverige	7
T-banen I: Hvorfor tunnelbaner	8
De får os til at æde os selv	10
Miljøvenlig – Miljø sabotør	14
Danske Jernbaners afholdsselskab – DJA 75 år	15
Folkeskolen bør være en folkets skole	16
Ferieophold på Knudshoved	17
Feriehjemmet på Knudshoved	18
»Olsen og Jensen« for sidste gang	18
Personalialia	19
Adressefortegnelse	20

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.

Når dette skrives, er der endelig udsigt til en afslutning på omklassificeringerne på grundlag af puljebeløbet som aftalt med finansministeriet ved overenskomstforhandlingerne i foråret 1977. Disse omklassificeringer er opdelt i gruppevis og individuelle omklassificeringer, hvor der afsattes 15 millioner kroner henholdsvis 10 millioner kroner dækkende hele statstjenestemandsområdet. Beløbet udgør omkring 0,2% af den udbetalte lønsum og er en smule mindre end de beløb, der tidligere har været til rådighed. For vort områdes vedkommende er der godkendt oprykning af 18 stillinger til 17. lrm. og 268 stillinger fra 8. til 9. lrm. Derudover er der omklassificering af 2 lokomotivinstruktørstillinger og oprettelse af 5 nye kørelærerstillinger. Dette har virkning fra 1.10.1977.

Med hensyn til oprykningen af lokomotivassistentstillinger fra 8. til 9. lrm. er der at føje til, at der, under forudsætning af at der afsættes midler til omklassificering i 1979, forlods skal udtages et beløb til oprykning i 10. lrm. Behandlingen af forslagene til omklassificering har denne gang været langvarige, og spørgsmålet er om metoden, som den har været anvendt siden 1971, er virkeligt anvendelig, hvis man skal fastholde forudsætningerne for og sammenhænge i omklassificeringslovens intentioner. Dertil kommer, at man nu er begyndt på stillingsvurdering – ganske vist i mindre omfang – men det må indgå i overvejelserne, om ikke der er forløbet en udvikling siden 1969-loven, som må føre til en samlet vurdering, fordi der er åbenlyse skævheder i den indbyrdes placering i systemet, men også i forhold til lønudviklingen udenfor. Ikke mindst det sidste giver grundlag for utilfredshed hos statstjenestemændene, fordi den indkomstpølitik, man har søgt fastlagt med diverse september- og august-forlig, er løftet af sine hængsler, så det kun er statstjenestemændene, der så nogenlunde holdes indenfor den 6% stigning, der er forudsat i overenskomstperioden. Vi véd centralorganisationerne opmærksomt følger forholdene, og vi ved også, at politikerne sætter meget ind på, at samfundsudviklingen styres indenfor rammerne af de indgåede politiske forlig, men pressioener udhuler disse forlig, og det må før eller siden aktivere tjenestemændene til at stille krav om lønændringer, selv om vi uden for al tvivl render ind i en lang periode med indkomstpølitik.

Det skal gå hurtigere

CO-information

En række omklassificeringer gældende fra 1. oktober 1977 er nu en realitet. Den 20. december 1977 indgik centralorganisationerne den første delaftale med finansministeriet om gruppevis omklassificeringer. Der mangler dog stadig en række omklassificeringer, dels dem der først kan gennemføres efter stillingsvurdering, og dels alle de individuelle omklassificeringer. For så vidt angår de sidste er COI og COII godt i gang med forhandlingerne med finansministeriet, og vi forventer, at vi først i februar kan blive færdige. Arbejdet med de forslag, der kræver stillingsvurdering, skrider også godt frem.

Det ser altså ud til, at det går, men det har været meget besværligt og tidkrævende for alle parter. Hvis man omsatte det tidsforbrug, der har været anvendt i organisationer, styrelser, ministerier og tekniske og politiske forhandlingsorganer, i penge, vil provenuet, der er afsat til omklassificeringer, stå i et helt andet lys.

Det må kunne laves anderledes med et betydeligt mindre forbrug af ressourcer!

De fire centralorganisationer og finansministeriet er da også, på baggrund af de erfaringer, man har indhøstet ved omklassificeringerne i 1971, 1973, 1975 og 1977, blevet enige om, at ændringer i fremgangsmåden er strengt nødvendige. Der er derfor af parterne nedsat en arbejdsgruppe til at overveje og fremsætte forslag om en ændret fremgangsmåde ved fremtidige omklassificeringer.

Parterne mener med andre ord, at det må kunne gøres hurtigere og vel også bedre. Alle erkender, at det er uholdbart, at der skal gå op til 8-9 måneder med at gennemføre forslag, der af det samlede for-

handlingsresultat kun repræsenterer noget, der ligner 0,2% af lønsummen.

Med udgangspunkt i en rimeligere, hurtigere og bedre sagsbehandling skal arbejdsgruppen endvidere behandle følgende problemkompleks:

1. Hvilken indflydelse skal forhold, som skyldes aktivitetsfremgang og aktivitetsstilbagegang i de enkelte styrelser, have på omklassificeringsmulighederne?
2. Kan der opstilles retningslinier for, hvilke rationaliseringer og arbejdsomlægninger der bør få omklassificeringsvirkninger, og hvilke rationaliseringer og arbejdsomlægninger, der ikke bør have denne virkning.
3. Gruppen skal fremkomme med forslag til større stillingsgrupper, som bør omklassificeres, når der opnås enighed om at foretage sådanne omklassificeringer.
4. Gruppen skal om muligt udarbejde klare retningslinier for indkaldelse af forslag til omklassificeringer, således at grundlaget for forhandling til-

vejebringes ved anvendelse af færre ressourcer i styrelser, ministerier og organisationer, end det hidtil har været tilfældet.

Det bliver en svær, men ikke uoverkommelig opgave. Alle parter er enige om, at der fortsat som supplement til de generelle aftaleændringer bør kunne foretages omklassificering af tjenestemandstillinger. Herved får tjenestemandssystemet den tilsigtede fleksibilitet, således at ansættelsesvilkårene til stadighed holdes i balance. Det gælder såvel i forhold til sammenlignelige lønmodtagere på det omgivende arbejdsmarked, som under hensyntagen til ændringer i f.eks. arbejdsbyrde, ansvar og krav til uddannelse inden for tjenestemandssystemet i staten, folkeskolen og folkekirken.

Det er tanken, at arbejdsgruppen skal gå igang, lige så snart den nuværende omklassificeringsrunde er afsluttet.

COI og COII møder i arbejdstøjet og krydser fingre for et rettidigt og godt resultat af gruppens arbejde.

Første skridt på vejen til mere retfærdig pension

af socialminister Eva Gredal

Den kortsigtede pensionsreform skal gennemføres med virkning fra 1. januar 1979. Grundlaget for at gennemføre denne første del af en samlet pensionsreform er de midler, der fra dette tidspunkt skal udbetales fra Den sociale Pensionsfond. Fonden vil være på ca. 19 milliarder kroner, og det er meningen, at udbetalingerne skal stige over en 6-årig periode, så det fulde

beløb - 2,8 milliarder kroner - kommer til udbetaling i 1985. I årene 1979 til 1981 skal der udbetales $\frac{1}{3}$ af dette beløb - 940 millioner kroner. Og fra 1982 til 1985 skal der udbetales $\frac{2}{3}$.

Den socialdemokratiske regering har valgt at benytte denne del af reformen til at rette op på nogle af de skævheder og uretfærdigheder, der i dag er på pensionsområdet.

Højst 15 pct. af indtægten til husleje

Det gælder først og fremmest på boligområdet, hvor der gennemføres det princip, at ingen pensionist skal betale mere end 15 pct. af sin indkomst i husleje.

Der er i dag stor forskel på, hvad pensionisterne betaler for deres bolig. Selv for boliger af samme størrelse og standard. Det er derfor nødvendigt med en ny social boligydelse, der bedre end boligsikringen kan udjævne disse forskelle. Den skal sikre, at boligudgiften kommer til at udgøre en rimelig del af pensionen, og at det beløb, pensionisterne har at leve for, bliver ens.

Boligydelserne skal være skattefrie. Og den skal bevirke, at den del af huslejen, som pensionisterne selv skal betale, vil komme til at afhænge af indkomstens størrelse og ikke af den aktuelle boligudgift.

Forslagene tilskynder pensionisterne til at flytte til boliger med moderne faciliteter. Det gøres ved

at stille krav til boligens kvalitet. Den skal opfylde de samme betingelser, som giver ret til boligsikring. Dog vil der ikke, som efter boligsikringens regler, ske en reduktion af boligydelsen, hvis den ene ægtefælle dør eller kommer på plejehjem.

Pensionstillæget indregnes i grundbeløbet

En tiltrængt forenkling af pensionsreglerne sker ved at pensionstillæget afskaffes. Det indregnes i stedet i grundbeløbet. Denne forenkling er nødvendig, hvis princippet om, at man kun skal bruge 15 pct. af indkomsten til husleje, skulle gennemføres. Denne forenkling foreslås også at gælde for enke- og invalidepensionister.

Højere pension til samgifte pensionister

Det foreslås at forhøje grundbeløbet til samgifte pensionister med 744 kroner årligt til hver. Denne ændring er en følge af den ændring,

der i de senere år er sket med samlivsmønstret, hvor mange pensionsægtepar har følt, at de blev straffet, fordi de var gift. Denne forhøjelse er et første skridt i retning af det endelige mål, som er, at pensionen til en enlig og til en samgift pensionist skal være af samme størrelse.

Indtægtsregulering af pensionen

Da den fulde folkepension blev gennemført i 1970, blev der lagt vægt på opsparingen til alderdommen og tilskyndelse til fortsat beskæftigelse. Der er ikke længere grundlag for at tilskynde pensionisterne til at opretholde fuld erhvervsmæssig beskæftigelse. Derfor foreslås der en ændring af modregningen i pensionen. Tidligere blev pensionstillægget reduceret med 90 kroner, hver gang pensionisten tjente 100 kroner. Efter forslaget vil pensionen ikke blive indtægtsreguleret, før arbejdsindtægten overstiger 29.600 kroner.

DJT fotokonkurrence 1977

Fristen for indsendelse af fotoserier til deltagelse i DJT's årlige fotokonkurrence udløb den 31.12.77.

Der var da indkommet fire fotoserier, to serier i sort/hvid og to serier i farve.

Den eller de fotoserier, der af en dansk jury fandtes egnet dertil, vil blive sendt til Paris til deltagelse i den årlige internationale fotokonkurrence, der afvikles af FIATC under protektion af UIC.

Som muligvis bekendt blev vinderen af samme konkurrence for 1976 en dansk jernbanekollega.

Denne vindende fotoserie vil i

øvrigt senere blive vist og omtalt her i bladet.

Til vurdering og bedømmelse af de for 1977 indkomne fire serier, havde følgende jury – udpeget af DJT – sat hinanden stævne den 18. januar 1978:

- Herluf Iversen, DSB reklame-sektionen
- Henning Jørgensen, DJIF foto-sektionen
- Åge Johansen, DJIF forbundsformand samt
- Henry Olson, DJIF turistsektionen.

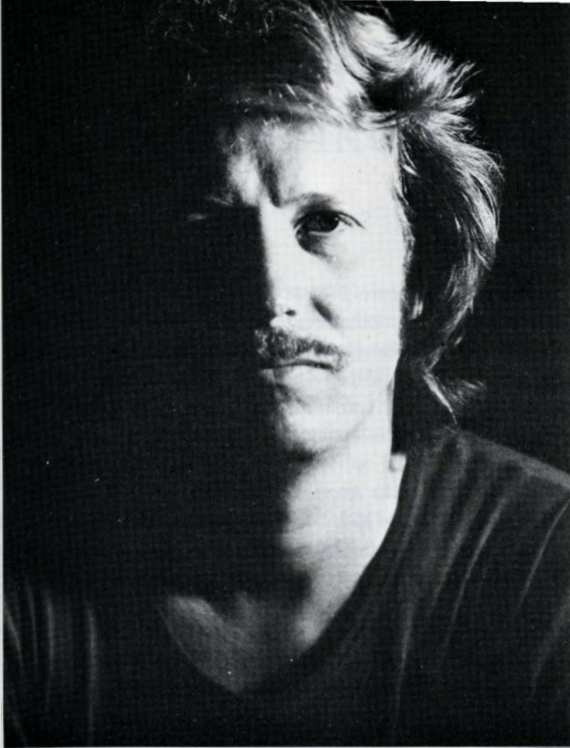
Konkurrencebestemmelserne taget i betragtning skønnedes ju-

ryen – en blanding af 'erfaring' og 'ikke erfaring' – at være kompetent til den foreliggende vurdering.

Fotoserierne blev nøje vurderet og diskuteret under skelen til konkurrencebestemmelserne, fotografens evne til at fremstille en 'fortællende' serie samt til en vis grad af teknik.

Det var jo ikke primært det fototekniske arbejde, der skulle vurderes, men i højere grad det umiddelbart fortællende i menneskelig og social henseende.

Var det i det hele taget nødvendigt at vurdere, kunne serierne ikke bare have været sendt til den internationale konkurrence som de var?



Lokomotivf.
B. Spiegel-
Hauer ddtGh

Nej, det ville ikke have været rigtigt.

Der må være en vis konkurrence, og der må være mulighed for at foretage en vis 'sortering', inden vi giver os i lag med konkurrence på internationalt plan.

Juryen blev hurtigt enige om, at den bedste og vindende fotoserie var indsendt af

lkf B. Spiegelhauer, ddt Gh.

Serien bestod af 12 fotos i sort/hvid og omhandlede 'oplevelser' på en ferierejse til London, og nærmere betegnet Hyde Park.

En efter juryens mening virkelig god og fortællende serie med et professionelt snit.

Den næstbedste fotoserie var indsendt af

ass J. K. Hansen, DSB rejsebureau Hovedbanegården.

Denne serie bestod af 11 fotos i farve og omhandlede Weekend - Winter - Wien.

En god fortællende serie med 'oplevelser' fra Wien.

Disse to fotoserier vil blive belønnet med den af DJT udsatte præmie på 300 kr. for den bedste og 200 kr. for den næstbedste serie, som udpeges til at deltage i den internationale konkurrence.

De to øvrige fotoserier indeholdt hver for sig udmærkede bil-

leder, men efter juryens mening var disse ikke helt egnede til yderligere konkurrence, idet de ikke - nogle fotos mere end andre - opfyldte konkurrencebestemmelserne.

Juryens bekymring var nu blot den anelse, at der måske ville opstå skuffelse hos de 'ikke udvalgte' indsendere.

En 'udvælgelse' vil som bekendt desværre altid indebære skuffelser for nogen eller nogle.

Til lykke og tak til de indsendende fotografer for deltagelse i konkurrencen for 1977.

Vi krydser nu fingre for vore to konkurrencedeltagere i deres forsøg på at gentage den danske succes fra 1976.

Til slut skal bemærkes, at juryen - uden selvros - var af den opfattelse, at en mere rigtig sammensætning af en dansk jury næppe kunne findes.

Juryen tog afsked med hinanden med ordene 'på gensyn den 18. januar 1979'.

DJT håber nu blot, at alle jernbanekolleger vil have vor løbende fotokonkurrence i erindring, når der rejses på ferie til udlandet.

Lad os til den 18. januar 1979 have endnu flere fotoserier at bedømme.

OLS

Danske jernbanemænds turistorganisation tilbyder rejser for sommeren 1978

Sommerrejser - 1978 - DJT

Danske jernbanemænds turistorganisation (DJT) tilbyder at sælge/formidle gode rejser for alle danske jernbanemænd/-kvinder med eller uden familie.

Vi har også i år valgt ikke at udgive et særskilt program, hvorfor denne annonceartikel vil omfatte alle vore rejsetilbud. Derfor: GEM ANNONCEN.

Skulle der i det efterfølgende, til trods herfor, ikke være det rejsemål, I måske plejer at kunne tænke jer, kan I blot ringe, hvorefter vi skal prøve at hjælpe jer.

Nedenfor vil I finde forslag til rejser såvel med fly som med tog. Endvidere vil der være tilbud på individuelle ophold i hotel og hytter i Norge, hotel og hytter i Sverige*), hotel i Schweiz, samt flere hoteller i Italien.

Alle nævnte tilbud kan bestilles hos Danske Jernbanemænds Turistorganisation.

DSB passagersalgskontoret
Sølvgade 40

1349 København K., tlf. 14 04 00 - 3426 (Olson).

Flyrejser

Som mange af jer allerede har opdaget formidler DJT rejser med fly (Stjernerejser), hvorpå der ydes 15% rabat på de i Stjernerejser program anførte priser og tillæg. Hent eller se i et program for Stjernerejser og se hvad der kan tilbydes. F.eks.:

Rejsemål:	Der flyves fra:
Algarve	Kastrup og Billund
Gran Canaria	Kastrup
Mallorca	Kastrup og Billund
Sorrento og Capri	Kastrup
Sardinien	Kastrup og Billund
Marbella (Spanien)	Kastrup og Billund
Rhodos	Kastrup og Billund
Malta	Kastrup og Billund
Israel	Kastrup og Billund

*) se særlig artikel i fagbladene om vore tilbud til Sverige.

Togrejser

DJT arrangerer atter i år grupperejser til
PARIS – LUXEMBOURG

9 dage ca. 1.795 kr.

Afrejse mandag den 21. august 1978 kl. 16.55 fra København (Padborg afgang kl. 19.01). Hjemkomst tirsdag den 29. august 1978 kl. 22.45 i København (Padborg ankomst kl. 20.02).

Prisen omfatter et godt tilrettelagt program i byernes by *Paris* og i hertugdømmet *Luxembourg*, ophold i dobbeltværelse og tre daglige måltider fra morgenmad tirsdag den 22. august til og med frokost den 29. august, liggevogn samt rejselederassistance (Preben Jensen fra DJT er rejseleder). På grund af de planlagte besigtigelser kan rejsen være lidt anstrengende for svagtgående deltagere.

Billetpris med FIP-rabatkort 2. klasse Padborg/Puttgarden – Versailles og retur over Luxembourg udgør ca. 410 kr.

Under opholdet i Luxembourg vil der blive mulighed for at skabe kontakter til andre jernbanekolleger fra hele Europa.

Rejsen blev i 1977 gennemført med stor succes. Det er en rejse af høj kvalitet.

Forlang specialprogram for denne rejse.

Tilmeldingsfrist: 7. juli 1978.

Ny grupperejse til

SALZBURG – WIEN 8 dage ca. 1.295 kr.
Afrejse søndag den 3. september 1978 kl. 18.10 fra København (Padborg afgang kl. 19.01).

Hjemkomst søndag den 10. september 1978 kl. 16.29 i København (Padborg ankomst kl. 14.06).

Prisen omfatter et vel tilrettelagt program i Mozarts fødeby *Salzburg* samt i operetternes by *Wien*, ophold i dobbeltværelse og tre daglige måltider fra frokost mandag den 4. september til og med aftensmad lørdag den 9. september, liggevogn samt rejselederassistance (Henry Olson fra DJT er rejseleder). På grund af de planlagte besigtigelser kan rejsen være lidt anstrengende for svagtgående deltagere.

Billetpris med FIP-rabatkort 2. klasse Padborg/Puttgarden – Wien over Salzburg og retur udgør ca. 450 kr.

Der er begrænset plads på denne rejse.

Forlang specialprogram for denne rejse.

Tilmeldingsfrist: 14. juli 1978.

Ny grupperejse til

RHINEN – MOSEL 8 dage ca. 1.195 kr.

Afrejse søndag den 17. september 1978 kl. 23.45 fra København (ingen tilslutning fra Jylland/Fyn over Flensborg. Tilslutning kan finde sted i København, Næstved eller Rødby færge).

Hjemkomst søndag den 24. september 1978 kl. 22.45 i København (Padborg ankomst kl. 20.02 – altså returrejse over Flensborg er mulig).

Prisen omfatter en indtryksrig rejse med tog og skib til nogle af Tysklands skønneste områder, ophold i dobbeltværelse og tre daglige måltider fra aftensmad mandag den 18. september til og med morgenmad tirsdag den 24. september, liggevogn samt rejselederassistance (Carl Carlsen fra DJT er rejseleder).

På denne rejse deltager også kolleger fra Norge og Sverige.

Billetpris med FIP-rabatkort 2. klasse Puttgarden–Heidelberg og retur over Koblenz til Padborg/Puttgarden udgør ca. 295 kr.

Forlang specialprogram for denne rejse.

Tilmeldingsfrist: 4. august 1978.

Individuelle rejser

Turheim, Ustaoset – Norge

Norske jernbanemenns turistorganisations feriested Turheim på Ustaoset – Bergensbanen – består af 6 meget gode hytter. Ustaoset er et eldorado for alle, som holder af fjeld og friluftsliv.

Om vinteren passer terrænet for alle kategorier af skiløbere og om sommeren kan man f.eks. tage sin fiskestang på nakken og/eller vandre ind over de store vidder.

I hytterne 1–3 er der plads til 4 personer og i hytterne 4–6 er der plads til 6 personer. Alle hytter er godt udstyret, men lagenpose, pudevår og håndklæder må medbringes hjemmefra.

Et fælles sanitærhus med vand, brusebad og badstue er bygget i området, hvor hytterne er placeret.

Pris pr. uge: Hytte 1–3 = 280,00 n kr.

Hytte 4–6 = 355,00 n kr.

Som omregningskurs for n kr. skal – pr. 22.1.78 – anvendes 113,00.

Billetpris med FIP-rabatkort 2. klasse Helsingborg – Ustaoset – Helsingborg ca. 380 kr.

Rapham – Norge

10 km øst for Otta (Gudbrandsdalen ca. 300 km nord for Oslo) ligger Rapham de norske jernbanemænds feriehjem. Brochure tilsendes på forlangende.

Pragtfulde omgivelser midt i det natur-skønne fjeldområde.

Alle værelser har dusche og wc. Der findes motionsrum, svømmebad og badstue. Pris pr. person og dag med helpension 145 n kr.

Børn 2–15 år med helpension 65 n kr.

Billetpris med FIP-rabatkort 2. klasse

Helsingborg – Otta og retur ca. 395 kr.

Tillæg for sovevogn hver vej ca. 60 kr.

Hotelbil Otta – Rapham

eller omvendt ca. 15 kr.

Les Avants ved Montreux – Schweiz

Et ideelt feriested 1200 meter over havet med idylliske bjergstier, herlige granskove som er karakteristiske for den uforglignelige skønne natur i bjerglandet over Montreux.

Hotel Sonloup, hvor næsten alle værelser har balkon, ejes af schweiziske jernbanemænds turistorganisation.

Fra stationen Les Avant på smalsporbanen Montreux – Oberland – Bernois kommer man med svævebane op til hotellet.

Prisen for en uges ophold med helpension udgør 280,00 Sfr. pr. person.

Pris for ekstra dag 40,00 Sfr.

Børnerabat fra 30–50%.

Som omregningskurs for Sfr. skal – pr.

22.01.78 – anvendes ca. 290,00.

Billetpris med FIP-rabatkort 2. klasse Padborg/Puttgarden – Montreux og retur ca. 450 kr.

Rimini – Italien

I samarbejde med Dopolavoro Ferroviario arrangeres der ferieophold på gode og prisbillige hoteller ved den Adriatiske Riviera.

Denne riviera kræver vel ikke nogen egentlig præsentation, men betyder kort badeferie med flad hvid sandstrand, sol og mulighed for talrige udflugter.

Alle nedennævnte priser betyder ophold fra søndag til søndag i dobbeltværelse med bad, helpension, badekabine og fri strand.

For børn 0–7 år ydes 30% rabat i prisen for en voksen.

Hoteller direkte ved stranden: Hotel *Regina* – hotel *Mulazzani*

1/4–2/7 og 3/9–24/9

Pris pr. person/uge Lire 52.500

2/7–3/9 Lire 70.000

Tillæg for enkeltværelse pr. uge

Lire 3.500

Hoteller med swimmingpool: Hotel *Apo-geo* – hotel *Suzu* – hotel *Agilon*

1/4–2/7 og 3/9–24/9

Pris pr. person/uge Lire 50.000

2/7–3/9 Lire 63.000

Tillæg for enkeltværelse pr. uge

Lire 3.500

Som omregningskurs for Lire skal – pr. 22.01.78 – anvendes 0,70.

Billetpris med FIP-rabatkort 2. klasse Padborg/Puttgarden – Rimini og retur ca. 460 kr.

Svenske jernbanemænd byder danske kolleger velkommen til Sverige

Er I klar over, at svenske jernbanemænd gerne byder deres danske kolleger velkommen til deres feriesteder. Til 24 timers sol i døgn i Nordeuropas sidste vildmark. Eller til saltvand eller herligt fiskevand.

De Svenska Järnvägsmännens Semesterhemsförening (SJS) har seks hoteller fra Lappland i nord til østersøkysten i syd. Alle er også åbne for danske kolleger. Man kan fiske og strejfe omkring i de lapplandske fjelde og møde samer og rener. Man kan bade og fiske langs den svenske syd- og vestkyst i rent fint vand. Om vinteren står man på ski i dejlige bakker med skilifter eller tager på langtur i fint terræn, hvor der findes både lette og svære »løjper«. Og glem ikke, som jernbanemænd får man også rabat.

SJS grundlagdes allerede i 1906. Foreningens ældste feriested hedder *Fredensborgs Herrgård* og ligger midt i Småland. Det er åbent det meste af året, og her er gode muligheder for at slappe af. Tennisbane, 9-huls golfbane, motionsstier og lokaler til bordtennis. Man kan bade eller fiske i en krystalklar sø, der ligger lige ved Fredensborgs Herrgård. Der kan arrangeres busudflugter til de berømte svenske glasværker, hvor man kan købe smukt glas til lave priser. Naturligvis danser og morer man sig også.

Hälleviks Havsbad er åbent fra ca. 15. juni–20. august. Det er et fint lille badested med en kilometerlang sandstrand. Hvis man ikke har lyst til at pjaske i Østersøens bølger, findes der en dejlig swimmingpool (50 m) lige udenfor hotellet. To tennisbaner med instruktør om nødvendigt, en dejlig bøgeskov med masser af muligheder for spadsereture, eller hvorfor ikke leje en cykel og køre en tur til det lille fiskerleje i nærheden.

Ved den legendariske svenske vestkyst i nærheden af rejfiskeriets midtpunkt Strömstad ligger *Hällekindsbaden*, der er åbent fra ca. 15. juni–20. august. Saltvand og udflugter med hotellets egen motorbåd til attraktive øer i den smukke skærgård. Er man træt af vand er der ozonrige, friske skove i nærheden. Bus- og bådudflugter kan arrangeres til Norge.

Den som selv vil holde hus i ferien skal sætte kursen mod *Rolfskärns Stugby*, der er åbent fra maj–september. Den ligger ved Vänern, Sveriges største sø. Hytterne, der er beregnet til selvhusholdning, har soverum med 4–6 senge, køkken med elkomfur og køleskab. Der findes robåde til at fiske fra, ligesom det er tilladt at plukke bær i det dejlige terræn. Men glem ikke, at man selv må medbringe lagner og håndklæder.

Så tager vi nordpå til Hotel *Fjällgården* i Åre, der er berømt for sit fine skiterræn, og

som holder alle døre åbne fra 15. juni–15. september og 23. december–20. april. Hotellet ligger på et plateau med udsigt over Åresjön og hele den skønne fjeldverden. Tovbanen og kabineliften fører op til 1300 m højde og gør, at man kan »friske« med bjergbestigning i højfjeldet og med turlederen i den stille fjeldverden, hvor der findes en utrolig masse smukke blomster. Bordtennis styrker også konditionen, og Åresjön byder gratis på bad, fisketure og kanopadling. Hvis man er magelig anlagt, behøver man bare gå ud ad døren til swimmingpoolen – en af de få i verden med både sø- og fjeldudsigt. Der kan arrangeres udflugter til forskellige fjeldområder, samt til Trondheim ved Atlanthavskysten.

I tiden 20. februar–20. maj og 10. juni–15. september skal I være opmærksomme. Her længst oppe i Europas sidste vildmark ligger *Björkliden* med den vidunderlige midnatssol fra 1. juni–15. juli. I Björkliden er der to hoteller og en »hytteby« med 50 hytter beregnet til egen husholdning. Det ældste hotel »Gammelgården« var oprindelig en barak der blev opført 1909, da man byggede malm-banen mellem Kirúna og Narvik. Siden er der bygget til flere gange.

Det nye hotel Fjället ligger på en høj med en enestående udsigt over fjeldverden og den rene, klare, men kolde Tornetråk. Udsigten fra den store spisesal er storslået. Der findes bar og dansegulv for de danseglade.

Hytterne er tip-top moderne. Hver hytte har 2 soverum med i alt fem senge, storstue med el-koftur og køleskab, toilet med dusche og tørreskab. Lagener og håndklæder kan medbringes, men der er mulighed for at leje. I det idylliske stationshus er der en levnedsmiddelbutik, men vil man rigtig holde ferie, kan man få fuldpenion på hotellet. Hotellet har sin egen rastehytte 9 km fra Björkliden med det lappisk klingende navn Låktatjåkko, midt i den vilde fjeldverden. I egnen omkring Björkliden findes en vidunderlig og særegen fjeldflora, lapper og renhøjer strejfer omkring, og måske kan man være heldig at se en bjørn.

En lille sti fører hen til den historiske ralkirkegård, hvor mange af de mænd, som byggede malm-banen nu har fået sit sidste hvilested under enkle træors.

Forlang brochure for de omtalte hoteller.

Prisoversigt (i sv. kr.)

Ved omregning til d. kr. anvendes den af DSB benyttede omregningskurs.

Hotel	Rejsetid med tog fra Malmø/Helsingborg (timer)	Hjelpensionspris pr. døgn og person ¹⁾		Pris for en hytte pr. uge
		uden wc	med wc	
Hälleviks Havsbad Sölvesborg	ca. 1½ time	99,-		
Fredensborgs Herrgård Storebro	ca. 5 timer	96,-	104,-	
Hällekindsbaden Strömstad	ca. 7½ time	99,-		
Rolfskärns Stugby Åmål	ca. 6 timer			550,-
Hotell Fjällgården Åre	ca. 19 timer	105,-		
Björkliden	ca. 27 timer	99,-	110,-	770,-

¹⁾ Priserne gælder ophold i dobbeltværelse.

For enkeltværelse betales 10 kr. i tillæg pr. døgn.

Børnepriser (i ekstraseng):

2–5 år 75% rabat

6–11 år 50% rabat

12–15 år 25% rabat

Det gælder om at bestille plads for sommeren i god tid.

Bestillinger modtages af DJT i rejsebu-
reausektionen (Henry Olson) tlf. Kh 3426
eller skriftligt til:

DJT, DSB Passagersalgskontoret
Sølvgade 40
1349 København K.

T-banen 1: *Hvorfor* tunnelbaner?

(Første af tre overblikartikler)

I

deen til tunnelbaner opstod i London for 118 år siden. Tre år efter (1863) havde briterne den første t-banelinie.

I 1908 var banens »rør«net, *the tube*, af cirkulære (3,81 m dia), dybtliggende (maks. 41 m under gadeplanet), reelt underjordisk borede tunneler, som blev foret med buede jernbeton- eller støbejernssegmenter, så vidt forgrenet og godt kortlagt, at »the tube« kunne skilte med en London-»Bobby«, der sagde: »Ingen grund til at spørge en politbetjent! (om vej). Se billedet.

Cut-and-cover hedder den anden t-banekonstruktionsmetode: lavtliggende, gravede render, der fores og overdækkes.

Storbyer verden over »lånte« ideen – oftest »cut-and-cover« med variationer.

Fra Moskva til San Francisco, fra Oslo til Sao Paulo udvides nu byernes underjordiske transitnet. Andre steder anlægges første linie(r).

Hvorfor?

Fordi en t-bane praktiserer den korteste vej imellem to punkter = en ret linie.

Det er t-banen ene om, fordi den er uafhængig af geografiske, overfladefrafikale og klimatiske forhold.

Eksisterende kabler, ledninger o.l. under gadenettet hindrer ligeledes sjældent princippet – specielt ikke i »tube« versionen.

Hvorfor har så ikke *alle* storbyer – navnlig hovedstæder – et hurtigt, pålideligt t-banesystem?

Hos os – i nogen grad også hos andre – hænger svaret sammen med en formålsløs debat om »formålet med en hovedstad«.

Under debatten »tabte« København sin første, hidtil eneste, nu ophævede t-baneanlægslov (City-linien) »i svinget«.

Debatten og dens sammenhængende byplanlægning har ikke alene medført, at København ikke har t-bane, men – meget væsentligere – at byen er ved at glide fra behovet, d.v.s. fra sin opgave som hovedstad.

For selvfølgelig har en hovedstad en naturlig, klart defineret opgave:

1, at fungere som »hjerne« i landets kulturelle og kommercielle liv – nationens største biblioteker, vigtigste læresteder o.l., rigeste museer og samlinger, betydeligste udstillinger og firmahovedsæder, førende specialforretninger, bedste teatre, biografer o.s.v., regeringsdomiciler o.l. samles i hovedstaden af praktiske grunde.

2, at være et sted, hvor mennesker *bor*. Altså ikke bare en »stenørken«. F.eks. skal inkarnerede byboere have lov til og mulighed for at bo i byområdet.

Bo-funktionens andenplads i hovedstaden er dog naturlig, fordi de bedste trivselsforhold – ikke mindst for opvoksende børn – i det moderne storbyfund findes i periferi og omegn (»sovebyerne«), ikke i selve byområdet, aldrig i bykernen.

En fungerende hovedstad/storby må derfor kunne næsten fordoble sin fastboende befolkning i morgen- og formiddagstimerne og halvere den i eftermiddags- og aften timerne uden at transportmidlernes passagerer prisgives forsinkelser og strabadser.

T-bane – eventuelt koordineret med bussystem – magter opgaven.

Individuel befording kan ikke.

Som karakteristisk udløber af debatten her og andre steder underholdes avislæsere jævnligt med rapporter om »nye, alternative bytransitsystemer«, f.eks. glidende, edb-styret på luftpuder eller gummihjul på søjler over gaderne ... eller andre *overfladebaserede* »passagertransportører«.

Sporvogne blev kasseret netop fordi de var usmidige og tog plads op på overfladen = kørebanerne.

Er »alternativerne« søjler eller andre fundamenter, der rager op fra gadeplanet som cementstøbte eller stålsmedede »vejtræer« i en abstrakt billedhuggers produktion, bedre løsninger?

Nej, men de *er* ganske godt læsestof!

Så tyndbenet går t-banedebat og -opinion hos os ved udgangen af 1970'erne.

Få storbyautoriteter har forstået, at *fleksibel trafiklovgivning* plus t-baneanlæg – ikke massive forbud og individuel befording – løser transitproblemet på tiltalende måde.

Et aktuelt eksempel:

»Strøget« i København hørte indtil for få år siden til Nordeuropas livligste butiksgade. Kørende trafik blev så tæt, at den kørte fast!

Her burde autoriteterne have anvendt fleksibel trafiklovgivning med det sigte at udelukke privat biltrafik på »Strøget«, men ikke kollektiv transport eller hyrevogne, *i de egentlige butikshandelssteder*.

Tidlig morgen samt aften ville således have været åben for både privat og kollektiv trafik.

Derved kunne gadernes populære, livlige miljø af gående/kørende/butikshandlende have været bevaret.



T-banen gør det nemt at finde rundt i Europas største by. »Ingen grund til at spørge en pol'tibetjent!« siger London-»Bobby«en allerede i 1908 på denne John Hassall-plakat. Han peger med tommelen over skulderen på t-banens rutekort som svar på vejsøgende londonerindes forespørgsel. Hendes ledsager med pakken føler sig åbenbart som godsvogn på ukendt spor.

I stedet for blev denne trafik»åre« blot lukket.

»Strøget«s »livsblod« – trafik og trafikanter – blev drænet væk.

De-centralisering – planlægges epokegørende usmidige svar på overtrafikering – af Københavns funktioner fik nemlig ihærdige fortalere, som blev hørt!

Hovedstadsrådet bukker fortsat for de-centraliseringsmolokken og individuel befordring – bilfabrikkerne! – i sin ny plan for Københavnsregionen frem til år 1993. Planen vil – hvis den gennemføres – svække hovedstadsfunktionerne yderligere.

Resultat af de-centraliseringen til dato blot for »Strøget«: de *overlevende* (!) forretninger anstrenger sig for at lade som om, at alt er vel!

Den ilde hørte kendsgerning er, at underlaget – trafik – for disse virksomheder på nogle af byens dyreste grunde umuliggøres i længden.

Intet blomsterbaljeindrammet pølsebudsarrangement på Amagertorv eller hornorkester»initiativ« i Vimmelskiftet kan ændre den tendens!

Men elektriske småbiler joller måske snart ad »Strøget«! melder avisernes trafikredaktioner på det sidste.

Er historien dermed så småt ved at gentage sig? Eller er en lek-tie blevet lært?

Ender det *trods alt* med ny, fleksibel trafiklovgivning og atter normal, men altså *reguleret* trafik på »Strøget« og i andre bydele?

Eller får planlægningskontorernes tilbedere af de-centraliseringsmolokken *afgørende* held til at flytte Det kgl. Teater til Mariibo, Statens Museum for Kunst til Tappernøje og Københavns Hovedbanegård til Bogø –?

Der er dog en svag lysning i sigte – og den er direkte årsag til denne og to følgende artikler:

T-banede-batten har hist og her – foreløbig mest hist – bevæget sig ind i et nyt, måske frugtbart reflekterende leje – hvortil kommer fagbevægelsens vakte, naturlige interesse i t-baneprojekter.

På den 42. internationale kongres for ledere af offentlige transportsystemer (»Union Internationale des Transports Publics«) i

Canada sidste efterår, var der lærd uenighed imellem deltagerne om fordelene ved henholdsvis t-baner og overfladesystemer, herunder busser.

Siden Danmarks de-centraliserende hovedstad har sat ikke så lidt ind på S-bane/bussystemet, var det interessant at notere, at en britisk deltager opfatter situationen som udbredt politisk »fortvivelse« med rødder i uenighed om målsætningen for storbyer og deraf flydende uenighed om berettigelsen af *anlægsomkostningen* for t-banen.

Hans opsummering er sikkert rigtig – for de-centraliseringens bydestruktive trafik»åre«lukkere er som antydnet i begyndelsen af denne artikel ikke et isoleret dansk tilfælde.

Fodgængergader her og i andre lande ligger i dag som udstrakte monumenter for byers tab af »livsblod«.

Endvidere har t-banede-batten fået en noget ekstrem, men helt seriøs undertone – klarest i Oslo: her blev city-t-banestationen, Sentrum, for nylig officiel godkendt af Norges forsvarsmyndigheder som 100% sikkert beskyttelsesrum for 20.000 mennesker (dobbel så mange som Oslos bymidte normalt tæller) såvel under atom- som kemisk krigsførelse.

Beskyttelsesrumsmuligheden bryder ingen af os sig om at dvæle ved. Fordelen *er* der bare, hvis *t-banen* er der – dets ulykker af den art skulle ramme Skandinavien.

For byplanlæggere – og debatører – der hævder at tænke realistisk, er en sådan tilgift oplagt argument (eller burde være) til yderligere fordel for storbyens eget transitsystem, t-banen.

LEAN NIELSEN

Der er en følsom kraft i alt hvad Lean Nielsen skriver. Og der er tryk på begge dele. Både på følsomheden og kraften. Et tryk af den anden verden.

Hans følsomhed er fintmærkende – som den må være hos gode kunstnere. Han er sårbar, så han tit må gemme sig for verdens indtryk. Men der er også en vulkansk væld i den kraft, han kan lade fosse ud. Hans publikum har nok tydeligst oplevet det sidste i hans radiospil fra 1976, »Sangen om kød og maskiner«. Historien om en arbejdsmand, hvis kone er ved at glide fra ham. Forladthed, sex, angst og vold ses her i sin forfærdende sammenhæng.

Lean Nielsen har selv stået på mange hårde arbejdspladser, før han helt helligede sig det skrivearbejde, der også er hårdt, men på en anden måde.

Han har udgivet digte siden sidst i 60'erne. Samlingerne hedder »Fru Jensen in memoriam«, »Dansedigte«, »Hygge i Hedebygade« og »Slægtsdigte«.

Det er barske erfaringer, Lean Nielsen beretter om. Arbejdslivets brutalitet, fattigdom, druk, det fysiske livs blodige tilintetgørelse og det psykiske livs nedbrydning. Hans digte er fyldt af handling, stof og erfaring. De er udført med sikker kunstnerisk hånd. Og med humor og fantasi.

Så ung han er har Lean Nielsen allerede placeret sig som en stor arbejderdigter.



De får os til at æde os selv

Af Lean Nielsen

Tegning af Knud Hansen

Det er et helvede at leve på denne måde. I går var jeg til kontrol i Guldbergsgade, der var kø helt ud på gaden, vi tripper fremad, vi ser ikke meget på hinanden, ser hinandens rygge og nakker, der er sgu ikke meget liv i vore ansigter, tøjet sidder lidt dårligt på nogen af os, kun dem der kender hinanden taler sammen.

Jeg er bange, jeg har taget nogle nervepiller, men angsten er der stadig, angst over ikke at kunne klare mig i tilværelsen, for ikke at finde arbejde, men også for at få arbejde igen.

Efterhånden som vi kommer ind i kontoret, trækker vi de gule kort frem, dem der skal stemples i. Rummet er nøgent og trist, der er et opslag om et møde om arbejdsløsheden og et opslag om underholdning for arbejdsløse. Det hele dufter af kaffebar og folkekøkken, kontrolløren bag glasruden ser gusten og træt ud. Vi stikker kortene ind. Han ser sløvt på det, åbner en skuffe, trækker et kort frem og stempler, nu er det mit kort, han ser ikke på mig, jeg får stemplet og går frem, så den næste kan komme til.

Manden, der kom bag mig, får tilbudt arbejde, jeg bliver stående lidt og lytter.

- Har du kørekort?
- Ja, det har jeg.
- Så tror jeg vi har noget til dig hos et firma i Lyngby, har du bil?
- Næ, det har jeg ikke.
- Hvor bor du henne?
- I Nansensgade.
- Nå, så får du en lang tur derud.
- Det gør ikke noget.
- Du skal vaske vogne og køre ud som medhjælper.
- Fint, fint.
- Her har du adressen.
- Tak for det.

Han vender sig om med kortet i hånden, han ser et øjeblik på mig,

og der er ikke antydning af glæde i hans ansigt.

Jeg går ud forbi køen, ser lidt på vore ansigter, de er i sandhed tomme. På den anden side gaden sidder nogle folk og drikker bajere. De fleste af os spredes tavse i gaderne, forsvinder på cykler, på vore kontrollerede ben.

Hver fjortende dag skal vi stemple, vi skal blot nå frem inden elleve. Jeg har mødt for sent en gang, fik et rødt stempel og fik besked på socialen om at møde til kontrol til tiden.

Da jeg går hjemad, tænker jeg på, hvad jeg ville have gjort, hvis det var mig, der havde fået tilbudt det arbejde.

Jeg ville ikke kunne nægte at tage det, jeg ville nødigt have betegnelsen arbejdssky, ville nødigt kaldes ind på et af kontorerne på socialen til en samtale og sidde der og sige, at jeg ikke kan komme tidligt op om morgenen, at mine nerver er i uorden, at jeg hele tiden er fyldt med en uforklarlig tung tristhed og alt det der.

Nej, jeg måtte tage arbejdet, ligge vågen hele natten og så tage tidligt af sted næste morgen. Natten igennem ville jeg så stramme mig op, tænke på, at jeg nu kunne begynde at betale på min skattegæld, på børnenepenge og hvad jeg har gået og lånt af kammerater.

Jeg ville bruge alle mine kræfter på ikke at falde i søvn, og så måske alligevel gøre det, en time før jeg skulle op. Det er sket for mig nogle gange, hvor jeg selv havde skaffet mig arbejde, jeg overhørte vækkuuret og vågnede ud på formiddagen, rasende på mig selv og fuldstændig ude af stand til at tage ud på arbejdet og forklare sammenhængen. Møde for sent den første dag på et nyt arbejde er umuligt for mig.

Nå, men det blev ikke mig, der skulle starte på en ny tilværelse, jeg vil håbe for ham, der fik det, at han klarer den.

Af og til drømmer jeg om at få tilbudt et godt job. Kontrolløren siger: Nu skal du se, hvad vi har til dig, et job som fyrtårnsmedhjælper. Du skal pudse refleksspejlene, smøre maskineriet, du får kost og logi og en god løn. Jobbet er jo i rolige omgivelser, du kan lytte til vinden og havet, se fuglene komme om foråret og ta' afsted om efteråret. Du kan samle rav og sjældne sten langs stranden, snakke med de lokale fiskere og tage en dram sammen med dem af og til. Desuden har vi fået både skat og børnepenge afviklet for dig, så du kan begynde på en frisk.

Tja, fyrtårnene er vel efterhånden fuldautomatiske, deres stråler drejer vel over havet i måneder uden menneskers hjælp.

Eller jeg får tilbudt et job som det her: Her er noget for dig, gamle dreng, folketingsbetjent, hva – god løn, uniform, renligt arbejde, og desuden interessant, du kan gå rundt og se på de folkevalgte. Alle dem du ellers kun ser i fjernsynet og i bladene, du kan lytte til, hvad de siger, du kommer tæt på de store forlig, du skal bare sørge for, at de jævne borgere, der kommer for at lytte, ikke råber op, ikke medbringer kasteskyts, og ikke overhælder sig selv med benzin for at brænde ud i protest, som en eller anden ældre person sgu forsøgte for nogle år siden.

Sikke oplevelser jeg kunne få, bare sådan en dag, hvor Danmarks Radio og TV er på pletten, for nu er der igen nogen, der er drejet til venstre, og nogen af dem der har stået til venstre hele tiden, har pu-

stende og under store eftertanker taget et skridt til højre.

Reporterne fortæller, at dem der hele tiden har stået til højre, vitalt og under smukke sprogudfoldelser, holder sig til midten, mens de adværer fløjene til højre og venstre mod at skride yderligere ud, da sådanne skred vil skade samarbejdet.

Nogle herrer fra højre og venstre går af, de begynder at digte og male, og ikke sjældent ses de på stille steder, hvor de fotograferes sammen med arbejdsmænd, til gavn for folkestyret.

En og anden person udskiftes, en anden glimrende person kommer ind, stor halløj i pressen, nu skal folket gøres lykkeligt.

Derefter falder skatterne tungt, brødet stiger, folkepensionister klager til Ekstrabladet, så bliver der stille igen. Folk betaler, småjamrer og æder piller, flere vælter stangdrukne og ensomme rundt i weekenderne.

Og da igen, drejer et medlem til højre for midten til venstre, saglige miner holdes, saglige arbejdsmænd er lige så bekymrede som akademikere, der appelleres til vælgernes omtanke, der loves lettelser til mellemstanden, ansigterne er ædle, stemmerne klare og dybe, unge reportere stiller saglige spørgsmål.

Derefter stiger prisen på boligen, på brødet og kødet og sprutten.

Så bliver der roligt igen, der klages i stuer og på værtshuse, men der er i realiteten ingen der sulter.

Åh, for helvede, eller et job som bananforlænger eller melonoppuster, men hvad er realiteten, angst og utryghed.

I stedet går jeg på bistanfskontoet, som det hedder nu. Jeg var helt på røven, da jeg gik derop, sikke en lys og munter stemning der slår en i møde . . . bistand, lys og glæde.

Bare se ind i den rå nød i andres ansigter. De fleste af os sidder tavse, nogen råber op som havde de en ret. Dem der råber har tydeligt nok fået sig en lille en. Der er en yngre kvinde, hun er endnu ren og velklædt, hun har en lille dreng med, som løber rundt og larmer, vi andre smiler forsigtigt til ham, så ser hun ned på sit strikketøj og tysser på ham. Ingen af os ser længe på hinanden.

Der er en ung pige, der sidder og ryster i kroppen. Hun sidder og snakker med en yngre mand, der forsøger at virke stærk. De sidder og taler om en ven, der har ædt så mange piller, at han døde, hvordan de fandt ham i hans kælderbutik.

– Han kunne ikke klare den længere – siger han.

– Han ville jo heller ikke have besøgt til sidst, han lukkede sig inde, han faldt helt sammen.

– Han var en skidegod kammerat.

Hun begynder at småtude, hun skjuler ansigtet i hænderne, han lægger armen om hende, hun lægger hovedet ind til ham og holder op med at tude, vi andre ser forsigtigt på dem.

En ældre mand beholder den eneste avis i lokalet, det er tredje gang han læser den igennem.

Hele grundtrykket i rummet er fortvivlelse, fortvivlet munterhed, træthed, tavshed, den lange undertrykkende venten.

Og ham der hele tiden råber op i forvirrede brudstykker, han er godt fuld, og ingen svarer ham.

– Alle de maskiner jeg har kørt, store traktorer, lastbiler, kraner, jeg har sgu knoklet hele mit liv, he, så faldt jeg ned fra kranen og brækkede benet tre steder, det gjorde satans ondt. Åh, forhelvede, at trampe rundt med gips på i måne-

der. Så fik jeg gipset af, men det blev ved med at gøre ondt, tja, jeg går til den ene undersøgelse efter den anden, men de kan sgu ikke finde noget, jeg ved ikke, ondt gør det sgu, og nu er sygelønnen brugt op, nu vil jeg faneme ha' hjælp her.

Socialbetjenten kommer ind og siger et navn.

– Nu må det sgu snart være min tur, skal man sidde her og vente hele dagen på de skaldede par kroner – råber kranføreren.

Socialbetjenten værdiger ham ikke et blik.

Jeg sidder hele tiden og glor i et hefte med den nye bistsandslov. Ordene er tydeligt formulerede af sikrede til usikre, jeg fyldes af væmmelse over skriftet, men bliver ved med at holde det i hånden og glo i det.

Der er også en ældre kvinde, der bliver ved med at læse i det, alle bistsandslove, hvor er vores venten tung.

En gammel mand taler usammenhængende til en ung.

– Mennesker er ... nogle brutale svin ... især jer unge ... I råber ... I slår og sparker ... ja, ja, hun var fuld ... hun fik et spark i brystet, i ansigtet ... så løb I med hendes penge ... min kone, hun er syg ... nu ligger hun derhjemme.

Den unge ryster på hovedet og forholder sig tavs.

Der sidder et ældre ægtepar, konen ser trist og syg ud, manden taler stille til hende.

– Du er i din fulde ret, du skal ikke være så bange, du skal bare fortælle stille og roligt, du må ikke begynde at græde, bare tage det roligt, så skal det nok gå. Måske skal jeg gå med ind.

Hun bliver ved med at se trøstløs ud.

Så er det min tur, jeg går ned gennem gangen, kommer ind til en

ung dame. Jeg fortæller lidt om mine besværligheder, der er lysregningen og huslejen, jeg er pisse nervøs og taler dårligt, men hun er meget fin og rolig, hun finder mit navn i kartoteket.

– Du har fået hjælp her for to år siden kan jeg se, vi må se, hvad vi kan gøre for dig nu, der er jo lidt ventetid. Vi har så meget arbejde, så skal vi ud og tage stilling til om børn skal fjernes fra hjemmet, vi skal gennemgå sagerne på lange møder, der er meget stort pres på os. Nu får du et kort, så må du tage ud til kontrol i Guldbergsgade, og du må tage det arbejde de anviser, men de har nok ikke noget. Du må lige sætte dig ud og vente.

Jeg går ud og venter, der er kommet en ny mand ind, han sidder og taler med ham, der har kørt kran. Den nye har også kørt kran, han har arbejdet på B&W i ti år, men nu fyrer de masser af folk derude.

Jeg cykler næsten daglig forbi B&W Motorfabrik og den underlige gamle kran ud mod havnen. Når den kran langsomt løfter maskiner op og ned i skibslaster, fornemmer jeg næsten et menneskes ømhed og store omhu. Jeg har været så stolt af det værft, jeg har set fotos af mange store maskiner bygget der, jeg har tænkt på den følelse i folk, når de efter mange måneders arbejde sætter en stor maskine i gang. De må være fyldt med både frygt og glæde.

– Går den godt, er der nogen mislyde?

– Kan den nu gå i lang tid?

Og så glæden når alle stempler arbejder taktfast i mange dage.

Tanken om alle de maskiner der er bygget, som ligger i skibe og driver dem frem over oceanerne.

Der er de store dokker længere ude i havnen, jeg husker lydene fra nittehamrene, der bredte sig over

den halve by, og den røde mønje der lyste på skibene i solen. Når skibene kom ud fra dokkerne og lå store og majestætiske og viste sig frem, mens de blev klargjorte.

Jeg har set mange nybygninger, lige fra jeg var dreng, og jeg husker et stort mærkeligt skib, der blev bygget lige efter krigen. Det var en hvalkoger til Norge, det største skib jeg havde set. Jeg cyklede ud og så på det fra Langelinie, jeg sejlede forbi dets kolossale skrog i langeliniebåde, jeg så skibet sejle ud af havnen og jeg var stolt over, at dette vældige skib var blevet samlet og bygget i Danmark.

Flere af mine onkler og fætre har arbejdet derovre, jeg har selv søgt arbejde ved skibene og mange af mine kammerater har arbejdet der, og alting fungerer på værftet endnu, selv om så meget har forandret sig. Nu bliver folk fyret fra værftet, de må forlade udsigten, jernet og lønnen. Det hele foregår på den sædvanlige stille danske måde, sådan lidt småtunge bekymrede lederansigter der siger:

– Vi har løbet Folketinget på dørene.

– Vi har talt med ministeren om statsstøtte.

– Det er jo svært at gå imod udviklingen. Og udviklingen er, at disse drømmeskibe skal være rentable, de skal give overskud til aktionærerne. Dette går fagbevægelsens ledere ind for i al stillfærdighed, det vil sige samarbejde med aktionærer og virksomhedsledere, i stedet for at fagbevægelsen overtog det hele, ikke bare B&W, men alle virksomheder og Folketinget med.

B&W har da givet et pænt overskud, underskuddet er alle de fyrede folk, eller forbrugere, på gaden, og disse mennesker har taget underskuddet pænt. De har opført sig stille og roligt, som de fleste danske

arbejdere. Nogle mavesår begynder måske at svie, der bliver måske drukket nogle flere bajere, en og anden går måske amok hjemme i al stilfærdighed, men ellers sker der ikke noget, og aktionærerne har sejret med deres elskværdige smilen.

Det er måske udviklingen i al stilfærdighed, til gavn for ejerne, for ledelsen, for alle dem i sikre stillinger, til gavn for overskuddet og nedværdigelsen af mennesker på den tiltalende stille danske måde.

Tænk på mine fætre og onkler, der kom trætte hjem fra værftet, på alle de skibe, der er blevet banket sammen af folk, på alle de morgen- og aftenhimle, jeg har set over værftet, på alle de forsvundne lyde fra nittehamre, på alt det tunge, trivielle og beskidte arbejde, der er blevet udført, for at skibe kan sejle laster over havene.

Nu er drengen faldet i søvn hos moderen, det ældre ægtepar er tavst nu, den gamle med konen, der blev slået ned, sidder og ser ned i gulvet og mumler frem for sig. – Vi venter og venter og venter.

Så kommer socialbetjenten ind og siger mit navn, jeg får en seddel i hånden, der er 305 kr. til en uge og penge til huslejen, lysregningen må vente til næste uge. Da jeg går ud på gaden, føler jeg en stor tryk fred brede sig i mig.

Sådan var det, en uforklarlig nedværdigelse af folk finder uafbrudt sted, men ingen aner, hvad de skal gøre, det er som om alle, der er trykket ned i forvejen, får et ekstra tryk ned.

Jeg tænker på Hans, han er skibsbygger og røg ud fra B&W sammen med 600 andre, han var blevet varskoet i forvejen, nu har han gået i halvandet år. I starten nød han sin frihed . . . nu sku' der læses, nu sku' han tage sig mere af



børnene, og i det hele taget var der så meget, han ville gå og rode med, og det gik godt til at begynde med, men så mistede konen også arbejdet, og hjemme i en lille lejlighed begyndte de to at gnave på hinanden. Der gik druk i ham, han kunne ikke holde ud at være hjemme, når hun var hjemme.

Efter fire måneder bliver de enige om at flytte fra hinanden, han får en lille lejlighed ude på Vesterbro, så får han vrøvl med maven, så får han muskelspændinger, han fiser frem og tilbage mellem konen og sin lejlighed. Han vil gerne tilbage til hende igen, men hun vil ikke, af praktiske og økonomiske grunde.

Flytter han tilbage, bliver der skåret ned i hendes socialhjælp.

Humor det har han, selvironi også, men psykisk er han på røven, som da jeg sidst besøgte ham og han fortalte:

– Der er sgu ikke for meget krudt i mig for tiden, jeg føler mig slap og træt. Så har jeg ondt i maven, så i hjertet, så er lortet stenhårdt, så er det tyndt som vand . . . nå, så er der en læge i fjernsynet, der anbefaler e-vitaminer, så sluger jeg e-vitaminer, så skulle plantefibre være godt, så køber jeg et glas af dem. Så hørte jeg i radioen forleden, at en læge havde fundet ud af, at smør alligevel var sundere end margarine. Før

Miljøvenlig – Miljø-sabotør

Det er længe siden, jeg har været så træt, ikke legemligt, men i hovedet. Faktisk så udkørt at jeg var betænkelig ved at sætte mig i bilen med overkommandoen og – nå ja – nu er vi her altså.

Hvor er her dog stille, det gør godt helt ind til »benet« eller i sjælen om du vil.

Hun har lavet velkomstkaffen og vi sidder bare og nyder den og stilheden.

Så siger hun stille, men med et skævt smil, »du er en helt anden når vi er her, hvad er det, der er gået dig sådan på i dag?«

Jeg sidder lidt uden at svare. Hva' pokker skal jeg nu irriteres for igen.

Men hendes blik fortæller mig, at det er venligt ment.

»Gid fanden havde den 1155«, siger jeg.

Hun siger ikke noget, men kigger skævt til mig. Jeg ved s'gu da godt det ikke siger hende ret meget.

Vi får en ny tår i koppen og nyder stilheden.

Langt ude i det fjerne kan man høre militæret holde skydeøvelser. Når man ser billeder fra disse forstår man godt den omsorg militæret udviser for soldaterne. Lydtætte hovedtelefoner med radio i. De får sikkert også musik hvis de vil have det.

Nå – ikke misundelig, du gamle. Når der er nogen der er miljøvenlige, så –.

»Vil du ha' mere kaffe,« spørger hun. »Ja, bare en halv deciliter« siger jeg, og tilføjer »DSB har s'gu givet mig 90-100 men det var i

14 sagde de omvendt. Nu er jeg gået tilbage til smør. Så læser jeg en annonce om Wolles livspille, jeg køber en pose af dem, så er der en reklame for pollen og en for en eller anden kraftpille, der skulle rette en op på kort tid. Den skulle være lavet af et vidunderstof, som bliver udvundet af bistader af en mand, der har brugt det meste af sit liv på at udvinde dette stof, så vi kan blive raske.

Jeg køber så begge slags piller, og det er forbandet dyrt. Så er der idotonikum, ølgærstabletter, druesukker og høfrø og store c-vitaminpiller. Jeg æder det hele, men jeg har det stadig skidt. Der er også en masse teer, der skulle virke rensende, teer af mange forskellige slags urter, der skulle hjælpe på blod, lever og nyrer. Det har jeg tænkt på at prøve, og nu har jeg sgu lige købt en ny pille, den hedder Longovital. En læge har opfundet den, andre læger mener, det er svindel, men jeg kan lige så godt prøve om etiketten har ret. For æder jeg Longovital, så lover de mig: At jeg hurtigt kommer til hægterne, at jeg tænker klarere og husker bedre, at jeg forlænger ungdommens livsmod og udholdenhed, at jeg styrker modstandskraften og øger vitaliteten, og selv om jeg ikke rigtig tror på det, så kan jeg jo lige så godt prøve.

Hans, før klagede han over arbejdsstress, når han så er ude af det, kan han ikke få tiden til at gå. Han er nervøs, er blevet bragt ud af en rytme og ind i en ny, han har svært ved at tilpasse sig.

Han er angst, jeg er angst, så mange er bange.

Bare sådan noget som det hus, jeg bor i, et hus fra 1900. Huslejen bliver ved med at stige, vi er bange for, at de skal lave det hele om til ejerlejligheder, så er der mange, der

må flytte. Hele tiden er det jo den og husene og varerne, der stiger i værdi . . . og så os, der falder i værdi, alle får så de ikke sulter, men det er bare som vi blot skal underholdes, mens ejerne, de rige, skovler til sig, flytter formuer til udlandet, mens de falder over folk, der får invaliderente, understøttelse.

Hvorfor markedsfører de nu en neutronbombe? Uafbrudt er der et koldt fjæs i fjernsynet, der fortæller, at de fremstiller den bombe. Hvorfor bliver de ved med at sige, at bomben skåner bygninger, men dræber mennesker efter ugelange lidelser . . . de gør os igen opmærksomme på, at vi er værdiløse . . . det er bygninger, jord, penge og maskiner, der har værdi. Hele denne raffinerede måde de prøver at få os til at æde os selv på.

Åh, til helvede med alle disse veltrimmede og velklædte folk, der knokler vin og fedt og voldtægt og kæmpehajer ned over os. Nu vil jeg daske lidt rundt, gå en tur ned ad Søndre Boulevard, dufte til den strimmel grønt, der er fra Halmtorvet og ned til Enghavevej. Der er nogle træer og lidt græs midt ned gennem gaden, der er legepladser, der er bænke og lukkede indhegninger til boldspil. Hunde bliver luftet her, gamle sidder på bænke og ser på børnene, andre ligger på bænkene og sover brandert ud, du er og spurve holder til i træerne, og på begge sider raser trafikken, tunge kølevogne fyldt med svinekroppe til Købbyen, kvinder sælger egne kroppe længere nede af gaden, larmende busser, folk jager afsted langs fortovene. Røg og larm står ind over området, hvor folk sidder. Dem der er brugt eller ikke kan bruges. Men alligevel, ind imellem kan børn lege så sprudlende glade, som var træer og græs plantet helt uden for denne køb og salgs verden.

decibel«. Hun smiler og siger så: »Glem det«.

Jeg kommer til at tænke på en tæppereklame til firmaer. Vær god ved Deres personale – læg tæpper på gulvene. Der stod også noget om at det sparede på rengøringsudgifterne. Det skal nok være rigtigt. Jeg husker at en af vores tillidsmænd engang sagde det samme, da der blev lagt tæpper på inde i Sølvgade. Det må også være med til at give et miljøvenligt klima. Det skal være dem vel undt.

Gad vide forresten om de ingeniører der nyder godt af det, har haft lokomotivmandens miljø i tankerne da den skide 1155 blev sendt ud at køre? Der må s'gu da være bare én af dem der har opdaget hvordan den larmer? Hvorfor fa'en mon han så ikke har gjort

noget, før den blev sendt ud i driften?

Jeg kan ikke rigtig falde til ro. 1154 er ikke for go'. Der er da også andre, mestre og instruktører. Er der da ikke bare en af dem der har fundet på at gøre vrøvl på vore vegne inden de forbandede støjdjævle blev sendt ud til os?

Man bli'r s'gu så modløs – ligesom taber gnisten. Det har aldrig strejft mig før, men mon man ikke har moralsk krav på et par »sygedage«. Man er jo ikke syg – så'n da – men, nå jeg ryster den tanke af mig. Det er min moral for god til.

Moral, det er s'gu til at grine af.

Vi går den sædvanlige runde, men da det er en af de korte fridage skal der økonomiseres med tiden.

Det er dejligt at få skåret noget brænde til pejsten, en rigtig hyggetur når vi er her helt alene.

Det er først nu jeg rigtig nyder naturen. Hvor er det skønt når sneen dækker det hele. Kun sporene af Morten Hare fortæller at der har været levende væsener her siden sidst.

Hun kommer om i gården og siger: »Det ville velnok ha' været dejligt, hvis du havde haft nogle dage fri nu«.

»Hva' griner du af?« spørger hun.

Jeg svarer ikke, for i det samme kører der en knallert forbi ude på vejen.

»Hvem var det,« spørger hun.

»En miljøsabotør, men han er en af de små,« siger jeg.

Tjavs

Danske Jernbaners afholdsselskab – DJA 75 år

Den 15. marts 1903 stiftedes Danske Jernbaners Afholdsselskab på Afholdshotellet, Fynsgade, i Fredericia, hvor ca. 250 jernbanefolk fra hele landet var samlet til møde. Ikke alle var tilhængere, og mange af deltagerne var direkte imod oprettelsen af en afholdsorganisation for jernbanefolk, men resultatet var, at 117 af tilstedeværende tegnede sig som medlemmer.

Indtil 1917 steg medlemstallet til 2365, der også var det tidspunkt øvrige afholdsorganisationer stod stærkest. Siden er tallet dalet gennem årene, selv om vi periodevis har haft fremgang. I dag har vi takket være sammenslutningen med Trafik-Unionen for 10 år siden kunnet videreføre arbejdet

med fælles aktiviteter på forskellig vis.

Bilmærkatets slogan »Alkoholfri Trafik – Klar Logik« har vi på nordisk plan brugt til den lille plakat, der er fordelt til alle tjenestesteder i efteråret 1977. De fire nordiske jernbanelande har i øvrigt gennem en nordisk union formidlet et snævert samarbejde siden 1946, og på internationalt plan har der i øvrigt været en god kontakt allerede fra 1907, hvor IEAV (Internationaler Eisenbahn Alkoholgegners Verband) stiftedes, og 18 landsgrupper efterhånden blev tilsluttet. I dag er der 12 landsgrupper, idet vi fortsat har store vanskeligheder med at få kontakt med det østlige Europa – nu 33 år

efter krigen, der i øvrigt hæmmede vort foreningsarbejde stærkt.

Plakaten »0,0 Promille i Tjenssten« udsendtes til disse 12 landsgrupper på samme tidspunkt, hvor man tog spørgsmålet om sikkerhed på arbejdspladsen op til behandling ved de europæiske jernbaner.

DJA har gennem årene haft eget månedssblad »Jernbane-Afholdsbladet«, senere »Alkoholfri Trafik« og nu i dag *Grønt Lys* (hveranden måned) sammen med Trafik-Unionen. Der har endvidere været afholdt kurser på eget feriehus på Sædding Strand ved Esbjerg siden 1936. Fra 1950 fortsatte disse kurser på Vesterdal Højskole indtil 1962, hvor A-be-

Folkeskolen bør være en folkets skole

16

vægelsen selv byggede Midtjysk Ungdomsskole i Ejstrupholm, der nu har en kursusfløj til rådighed.

I jubilæumsåret appellerer vi naturligvis til alle om at støtte os enten som A-medlem (40 kr. pr. år) eller som B-medlem (20 kr. pr. år) = bidragydende *uden* forpligtelse.

Vi bringer samtidig en hjertelig tak til ledelsen v/DSB og alle jernbaneorganisationer, som har støttet os fra starten i 1903 og op til dato.

K. Zederkof.

Legatuddeling

Ved den pr. 29. januar 1978 foretagne uddeling af Kong Christian IX's Understøttelsesfond, DSBs 2. Jubilæumsfonds, Trafikinspektør C. J. M. Wieth og hustrus legat og Fru Isabella Winifred Tougaards legat, hvortil var modtaget i alt 51 ansøgninger, blev uddelt 44.700,- kr. i 45 portioner med følgende fordeling:

Enker: 2 à 1.500 kr., 24 à 1000 kr., 1 à 500 kr.

Pensionister: 1 à 2.000 kr., 2 à 1.500 kr., 8 à 1.000 kr., 3 à 500 kr.

Børn: 2 à 850 kr.

Ansatte: 2 à 500 kr.

Af Stationsforstander P. W. Stybes og hustrus legater uddeltes 1.900,- kr. i 4 portioner således:

Enker efter stationsforstandere (livsvarige): 3 à 400 kr.

Enker: 1 à 700 kr.

Vkt

For at folkeskolen kan blive en folkets skole er det nødvendigt for arbejderbevægelsen at være opmærksom på at få repræsentanter ind i skolenævnene ved nævnsvalget i april måned. Vi ved, at sammensætningen af skolenævnene er meget skæv med hensyn til, hvilken økonomisk og social baggrund, medlemmerne har. Denne skæve fordeling skulle gerne rettes op, så de interesser, som er vore, også bliver tilgodeset i det daglige skolearbejde i folkeskolen. Alsidigheden bør sikres ved, at også arbejderbevægelsens medlemmer er repræsenteret i rigt mål.

Rammerne skal fyldes ud

Den nye folkeskolelov har dårligt fejret sin 2-års fødselsdag endnu. Hverken elever, lærere, forældre eller administration har lært »at leve« med loven. Og hvad er det, der kendetegner den nye folkeskolelov?

- 1) Det er på næsten alle områder en rammelov – der skal tid til at fylde rammerne ud.
- 2) Der blev etableret en bred politisk opbakning omkring vedtagelsen af folkeskoleloven.
- 3) Forældreindflydelsen på folkeskolens hverdag er foreslået styrket.
- 4) *Obligatorisk* deling af eleverne blev afskaffet.
- 5) *Frivillige* afgangsprøver på forskellige niveauer blev indført.
- 6) Folkeskolen blev ikke prøvofri denne gang, – karaktergivningen blev ikke afskaffet, men væsentligt indskrænket i forhold til tidligere lov om folkeskolen.

Dette folkeskolelovsforslag er et kompromisforslag, som er sammensat af ideer fra skiftende undervisningsministre. Dette kan selvfølgelig bringe forvirring og usikkerhed ind i billedet. Derfor må

de, der vil folkeskolen det vel, bede om lidt ro omkring skolen.

I stedet oplever vi i denne tid, at en Erhard Jakobsen benytter den usikre periode til at lægge miner ud. Han trækker den gode gamle hest ad stalden: Myten om »at børn i dag ikke lærer nok!«. For det giver stemmer. Man gad nok se de mennesker til alle tider, der ikke har ment, at deres børn lærte for lidt. Mange undersøgelser viser i øvrigt, at den samlede mængde af viden er stigende.

Hvad der bør lægges vægt på

Det er meget svært at bedømme viden, fordi vi ikke kan blive enige om, hvilken viden, der er den vigtigste. Det skal medgives, at dansk og regning er vigtigt, men sandelig også, at viden om det samfund, vi lever i, om forholdet til de mennesker, der omgiver os, og om vores egne muligheder. Det er en lige så vigtig viden.

Den nye folkeskolelov har forsøgt at lave rammer for disse områder – og selv om der er ting i loven, som ikke er tilfredsstillende, indeholder den væsentlige forbedringer. Der skal peges på 3 ting:

- 1) Muligheden for udelt skole og indskrænkning af »karakterræset«.
- 2) Større muligheder for at lære eleverne noget om deres egen situation og det omgivende samfund.
- 3) De gode muligheder, der er for at elever og forældre kan være medbestemmende om undervisningens indhold og skolens dagligdag.

Den danske folkeskole er traditionsmæssigt en god skole. Vi kan blive ved med at have en god skole i Danmark, men kun hvis vi arbejder for en skole, der følger udviklingen.

Ferieophold på Knudshoved

Tag del i skolenævnsvalgene

Den nye skolelov med sine yderligere krav om samarbejde, selvstændig tænken og personlig udvikling er et skridt ad den rigtige vej.

Her skal peges på, hvilke opgaver, der kan være af interesse for forældrene i den kommende valgperiode som skolenævnsmember at arbejde for:

- 1) Indseende med og påvirkning af arbejdets fordeling på skemaet og blandt lærerne.
- 2) Samarbejde i klassen, imellem klasserne indbyrdes.
- 3) Arbejde på en god indskolingsordning for børnehaveklasse, 1. og 2. klasse.
- 4) Samlæsning på 8.-9. klassestrin.
- 5) Støtteordninger og fritidsordninger på eller omkring skolen og på fritidshjem.

Der kunne nævnes adskillige flere opgaver, som i den kommende tid skal løses i skolen.

Der vil blive afholdt en række møder i den kommende tid, hvor forældre, nævn, lærere og repræsentanter for skolens ledelse skal drøfte samarbejdet. Og her er det vigtigt at pege på, at det er forældrene, som samtidig hermed skal finde frem til, hvem de kunne tænke sig blev opstillet som kandidater til det kommende skolenævnsvalg.

Arbejderbevægelsens medlemmer bør tage aktivt del i det kommende skolenævnsvalg. Det vil få stor indflydelse på vore børns oplevelse af folkeskolen og samfundet. – Her må vi ikke svigte den næste generation.

Forhenværende medarbejdere ved DSB – som er invaliderede eller svagelige – har sammen med ægtefællen evt. et medlem af deres nærmeste familie i sæsonen 1978 mulighed for at få et gratis rekreationsophold/ferieophold på Knudshoved feriehus.

Også nuværende medarbejdere, som er invaliderede eller svagelige, har mulighed for at komme i betragtning, hvis der er særlig trang.

Opholdet, der arrangeres af DSB i samarbejde med Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg,

finder sted fra mandag den 15. maj til lørdag den 20. maj.

Til ansøgning benyttes skemaet, der sendes til velfærdskontoret senest den 1. april 1978.

Velfærdskontorets postadresse:

DSB velfærdskontoret
Kalvebod Brygge 32, 4.
1560 København V.

Tildeling af ferieophold vil blive foretaget af DSB og JFU i fællesskab senest den 20. april. Snarest derefter vil alle ansøgere modtage besked om, hvorvidt deres ansøgning er imødekommet.

ANSØGNING

om gratis ferieophold på Knudshoved feriehus
(udfyldes af ansøgeren)

Ophold ønskes for mig selv
 min hustru, evt
 et familiemedlem

Navn :

Stilling :

Tjenestested :

Bopæl (postadr) :

Cpr nr

Telf nr

Baggrunden for ansøgningen (invaliditet - når og i hvilket omfang tilskadecommet, sygdom - nærmere beskrevet og andre forhold, som kan have betydning ved bedømmelse af ansøgningen):

Har De behov for specialhjælp? Ja Nej
i bekræftende fald hvilken hjælp og på hvilket tidspunkt:

Har De tidligere søgt gratis ferieophold?

nej ja, evt hvornår?

Har De tidligere fået tildelt gratis ferieophold?

nej ja, evt hvornår?

SENDES SENEST DEN 1.4.1978 TIL VELFÆRDSKONTORET

Feriehjemmet på Knudshoved

18

DSBs feriehem på Knudshoved modtager i sommersæsonen 1978 gæster i perioden fra lørdag den 20. maj til lørdag den 19. august.

Samtlige DSB-medarbejdere med familie (ægtefælle og hjemmевærende børn) har adgang til 1, 2 eller 3 ugers ophold på feriehemmet.

Endvidere vil der, i det omfang pladsforholdene tillader det og fortrinsvis udenfor skoleferien, blive givet adgang også for pensionister og enker.

Opholdet – også for så vidt angår pensionister og enker – må så vidt muligt tilrettelægges således, at ankomst og afrejse finder sted på lørdage.

Betalingen for opholdet udgør pr. dag og pr. person:

Voksne og børn, som er fyldt 12 år 60,00 kr.
Børn i alderen 4–11 år (inkl.) 30,00 kr.
Børn under 4 år 15,00 kr.

Til ansøgning om ophold benyttes blanket A 849, som vil kunne fås på stationer og andre ekspeditionssteder. Blanketten sendes i udfyldt stand (alle 3 dele) direkte til velfærdskontoret (lokal 3532).

Blanket A 849 bedes af stationer og andre ekspeditionssteder rekvireret i nødvendigt omfang i blankettageret.

Belægningen foretages af velfærdskontoret i den rækkefølge, hvori ansøgningerne indgår. An-

søgninger, som er modtaget inden 1. april, bliver betragtet som indgået samtidig.

For det tilfælde, at der skulle være optaget i det ønskede tidsrum, må det anbefales dem, der i så fald kunne ønske ophold i et andet tidsrum, også at angive dette i ansøgningen.

Svar på alle ansøgninger, som er modtaget inden 1. april, vil kunne forventes udsendt fra velfærdskontoret den 25. april d.å.

Såfremt opholdstilladelsen ikke benyttes fuldt ud, meddeles dette til velfærdskontoret så tidligt som muligt og senest en uge før ankomstdagen til feriehemmet, da indtegningen i modsat fald må betragtes som bindende.

Maskinbestyrer Rambusch & Hustru's legat

I april måned 1978 vil der kunne uddeles legatportioner blandt maskinpersonale, lokomotivførere, lokomotivfyrbødere, vognopsynsmænd, håndværkere og depotbetjente m.fl. med lokomotivtjeneste ved DSB på Sjælland, Falster og Lolland og ved nuværende og tidligere privatbaner indenfor dette område. Fortrinsberettigede er ansatte, som efter 10 års tjeneste er afskediget på grund af svagelighed eller anden dem utilregnelig årsag og ikke har opnået højeste pension eller på anden måde erhvervet sig økonomisk betryggende forhold. Det samme gælder sådanne enker.

Ansøgning om tildeling må inden den 31. marts 1978 indsendes til DSB, velfærdskontoret, Kalvebod Brygge 32, 4., 1560 København V, hvorfra ansøgningsblanket kan fås tilsendt (telefon: (01) 14 04 00, lokal 2824). *Vkt.*

»Olsen og Jensen« for sidste gang

Vi kan helt ekstraordinært denne gang tilbyde alle interesserede et morsomt og sjældent hefte – »OLSEN og JENSEN« med 45 dejlige tegninger af lokomotivpersonalets dagligdag og muntre oplevelser på de gamle damplokomotiver.

I 1951 udgav Dansk Lokomotivmands Forening det lille festlige hefte med de herlige tegninger af lokofører P. Schädler-Nielsen, og det har i mange år været umuligt at opdrive.

For nylig har DLF foræret Støtteforeningen Danske Dampvenner restoplaget for på denne måde at støtte vort arbejde for at bevare bl.a. gamle damplokomotiver.

Vi er DLF megen tak skyldig. Hefte, som nok har særlig inter-

esse for jernbanefolk og folk med tilknytning til jernbane eller særlig interesse for gamle dages jernbanedrift, kan nu tilbydes alle interesse-rede.

»OLSEN og JENSEN« – 25 kr. + porto.

NB: Såfremt heftet bestilles sammen med en platte løber der ikke ekstra porto på, prisen bliver da 95 kr. + 25 kr. + 10 kr., *i alt 130 kr.*

Støtteforeningen Danske
Dampvenner
Blichersvej 3, 1.
3000 Helsingør
tlf. (03) 21 81 46
Giro 8 29 47 63

Forfremmet til lokomotivfører (17. lrm.)

pr. 1.1.1978 efter ansøgning

Lokomotivfører (13. lrm.)

K. Mortensen, ddt Fa i ddt Fa

W. Hansen, ddt Es i ddt Es

Forfremmet til lokomotivfører (17. lrm.)

pr. 1.2.1978 efter ansøgning

Lokomotivfører (13. lrm.)

K. H. Jonasson, ddt Fa i ddt Fa

V. Christensen, ddt Ar i ddt Ar

Forfremmet til lokomotivfører (15. lrm.)

pr. 1.2.1978

Lokomotivfører (13. lrm.)

A. C. Dinesen, ddt Had i ddt Had

Forfremmet til lokomotivfører (18. lrm.)

pr. 1.2.1978

Lokomotivfører (17. lrm.)

H. Ørnstrøm, ddt Ar i ddt Ar

Forflyttet 1.1.1978 efter ansøgning

Lokomotivfører (17. lrm.)

E. G. Villumsen, ddt Hgl til ddt Gb

A. Peilicke, ddt Hgl til ddt Gb

Lokomotivfører (13. lrm.)

P. O. Hornbæk, ddt Hgl til ddt Gb

P. J. Jørgensen, ddt Hgl til ddt Gb

S. P. Jensen, ddt Hgl til ddt Gb

Forflyttet 1.1.1978

Lokomotivfører (13. lrm.)

N. K. Ravnborg, ddt Hgl til ddt Gb

P. Bang, ddt Hgl til ddt Gb

S. H. Hansen, ddt Hgl til ddt Gb

F. B. Andreasen, ddt Hgl til ddt Gb

E. Kvorning, ddt Hgl til ddt Gb

J. Nilsson, ddt Hgl til ddt Gb

E. A. Andresen, ddt Hgl til ddt Gb

N. T. B. Kristensen, ddt Hgl til ddt Gb

B. V. Petersen, ddt Hgl til ddt Gb

P. Riisgaard, ddt Hgl til ddt Gb

L. Frederiksen, ddt Hgl til ddt Gb

O. K. Baj, ddt Hgl til ddt Gb

K. E. Jensen, ddt Hgl til ddt Gb

E. Elberg, ddt Hgl til ddt Gb

J. E. Thomsen, ddt Hgl til ddt Gb

Lokomotivfører (15. lrm.)

J. Faxø, ddt Hgl til ddt Gb

E. A. W. Pedersen, ddt Hgl til ddt Gb

Forflyttet 1.2.1978 efter ansøgning

Lokomotivfører (17. lrm.)

L. L. D. Krusbæk, ddt Gb til ddt Hg

Forflyttet 1.3.1978 efter ansøgning

Lokomotivassistent p. (8. lrm.)

O. Ø. Boldsen, ddt Kh til ddt Hg

Lokomotivassistent (8. lrm.)

I. H. Nielsen, ddt Kh til ddt Hg

Afskediget pr. 31.3.1978 efter ansøgning

alder

Lokomotivfører (15. lrm.)

H. A. Petersen, ddt Fa

Afskediget pr. 30.4.1978 efter ansøgning

alder

Lokomotivfører (15. lrm.)

B. L. Nielsen, ddt Fa

Afskediget pr. 30.4.1978

p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (13. lrm.)

T. V. Sørensen, ddt Fa

Lokomotivfører (17. lrm.)

A. E. Stubkær, ddt Str

Lokomotivinstruktør (21. lrm.)

P. E. Hansen Lisvad, ddo Fa

Overgået til anden stilling

Elektrofører E. J. Pedersen, Kh er overgået til stillingen som kontorassistent.

Opmærksomhed frabedes

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst. Er udrejst.

Lkf. H. A. Petersen, Fa.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. P. E. Laursen, Hgl.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. E. W. Jespersen, Gb.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. C. V. Vang, Str.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. G. J. Jørgensen, Gb.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. E. B. F. Jørgensen, Ng.

Navneændring

Lokomotivfører (17. lrm.)

P. E. Havshøj-Nielsen, ddt Fa til P. E.

Havshøj

Lokomotivassistent (8. lrm.)

Allan Japie Nielsen, Kh til Allan Japie

Gerlach.

Dødsfald

Pens. lokomotivfører R. P. Ditlevsen, København, død den 27.10.1977.

Generalforsamling i Lanternen

Indkaldelse til generalforsamling

Lanternen afholder ordinær generalforsamling torsdag den 13.4. kl. 10.00, Bernstorffsgade 18 i Kantinen på Kh.

med følgende dagsorden:

1. Valg af dirigent
2. Protokol
3. Beretning
4. Regnskab
5. Forslag fra bestyrelsen
6. Indkomne forslag
7. Valg
 - a. Formand
 - b. 2 bestyrelsesmedlemmer
 - c. 2 bestyrelsessuppleanter
 - d. Revisor
 - e. Revisorsuppleant.

Forslag, der ønskes behandlet på generalforsamlingen, skal være bestyrelsen i hænde senest den 7. april og sendes til Per Brygger, Enghaven 23, Svogerslev, 4000 Roskilde. Tlf. (03) 38 31 69.

Efter generalforsamlingen vil der blive serveret 4 stk. smørrebrød, 2 øl, snaps for en pris af 30 kr.

Indtegningslister til spisning er ophængt på depoterne. Indtegning senest 9.4.

Skovtur afholdes 20.5.78.

Med venlig hilsen
Bestyrelsen

Københavns Godsbangård: Lokomotivfører R. Mortensen, Vestervej 33, Vejleby, 4050 Skibby. Tlf. (03) 32 94 40.
Kasserer: Lokomotivfører P. E. Svendsen, Vindebyvej 28, 2. tv., 2730 Herlev. Tlf. (02) 94 59 34.

Helgoland: Lokomotivfører E. C. L. Christiansen, Tværbommen 41, st. th. 2820 Gentofte. Tlf. (01) 68 26 56.
Kasserer: Lokomotivfører A. C. Quaae, Vigerslevvej 267 B, 1. th. 2500 Valby. Tlf. (01) 17 26 42.

Enghave: Lokomotivassistent Niels Kristensen, Kongshaven 6 B, 2500 Valby. Tlf. (01) 17 65 93.
Kasserer: Lokomotivassistent Finn P. Hansen, Kirsebærvangen 136, 2760 Måløv. Tlf. (02) 65 04 41.

Helsingør: Lokomotivfører M. B. Rasmussen, Margeritten 2 F, 2620 Albertslund. Tlf. (02) 64 67 33.
Kasserer: Lokomotivfører E. H. Sørensen, Blichersvej 93, 3000. Tlf. (03) 21 09 59.

Næstved: Lokomotivfører B. I. Sørensen, Elverdalen 8, 4700 Næstved. Tlf. (03) 72 80 20.
Kasserer: Lokomotivfører J. Ourø Jensen, Præstøvej 177, 4700. Tlf. (03) 72 48 45.

Gedser: Lokomotivfører J. O. Jensen, Ø. Alle 7, 4874.
Kasserer: Lokomotivfører P. O. Fischer, Langgade 8 A, 4874. Tlf. (03) 87 91 54.

Rødby Færge: Lokomotivfører H. F. Sprenger, Svanevej 53, 4970 Rødby. Tlf. (03) 90 56 40.
Kasserer: J. Hyre-Jensen, Brandstrupvej 25, 4970 Rødby. Tlf. (03) 90 83 31.

Kalundborg: Lokomotivfører E. J. V. Høtoft, Bredekildevej 77, 4400. Tlf. (03) 51 44 09.
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. Tlf. (03) 57 30 09.

Nyborg: Lokomotivfører A.K. Johansen, Egernvænget 118 Skovparken, 5800 Nyborg. Tlf. (09) 31 27 70.
Kasserer: Lokomotivfører K.B. Rasmussen, Majsvej 69, 5800 Nyborg. 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 O. H. Hansen, Danmarksgade 65, 2. 7000 Fredericia.. Tlf. (05) 92 46 36.
Kasserer: Lokomotivfører Aage Vilhelmsen, Sjællandsgade 49, 1., 7000 Fredericia. Tlf. (05) 92 46 37.

Padborg: Lokomotivfører J. A. R. Eriksen, Bøgevænget 6, 6400 Sønderborg. Tlf. (04) 42 40 39.
Kasserer: C. P. Buchwaldt, Frølevvej 67, 6330 Padborg.

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

Tønder: Lokomotivfører E. Jensen, Frilandsvej 11, 6270 Tønder. 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, Hjermevej 58, 7600. Tlf. (07) 85 06 12.
Kasserer: Lokomotivfører K. R. Christensen, Danmarksgade 50, 7600. Tlf. (07) 85 35 45.

Frederikshavn: S. A. A. Hansen, Lundevej 36, 9900. Tlf. (08) 42 62 24.
Kasserer: Lokomotivfører H. Lund, Lindegårdsvej 53 st.th. 9900.

Ålborg: Lokomotivfører Finn C. Christensen, Købkesvej 14, 9000. Tlf. (08) 12 16 91.
Kasserer: Lokomotivfører N. E. Anderson, Lyøgade 2, 9000 Ålborg. Tlf. (08) 13 61 08.

Randers: F. V. P. Hvam, Mariagervej 36A, 1. 8900 Randers.
Kasserer: A. Pedersen, Guldregnevvej 16, 8900 Randers. Tlf. (06) 42 93 72.

Århus: Lokomotivfører K. D. Christensen, Cort Adellersgade 15, 2. tv., 8200 Århus N. Tlf. (06) 16 92 52.
Kasserer: M. B. Pedersen, Kildebakken 38, 8680 Ry. Tlf. (06) 89 17 42.

Viborg: Lokomotivfører Aage Thomsen, B. S. Ingemannsvej 20², 8800 Viborg. Tlf. (06) 62 47 86.
Kasserer: Lokomotivfører C. J. Nissen, Jernbanegade 7, 8800 Viborg. Tlf. (06) 62 10 68.

Herning: Lokomotivfører Aage Lauridsen, Silkeborgvej 47, 7400. Tlf. (07) 12 44 83.
Kasserer: Lokomotivfører O. Bruno, Håkongsgade 29, 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 notiser, som ønskes optaget i medlemsbladet, skal foreligge hos redaktionen d. 15. måneden før, medlemsbladet udkommer den 10. i hver måned. Op til højtiderne må regnes med længere frist, for at optagelse kan være sikker.