



8

DANSK  
LOKOMOTIV  
TIDENDE





## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. AUGUST 1978 – 78. ÅRGANG

### 8

#### Indhold:

Leder .....	2
Færgefart mellem Øst- og Vest- danmark .....	3
Skat igen .....	4
En rimelig fordeling til fordel for de laveste og mellemste indkomster .....	5
Stilhed før stormen .....	6
Jernbaneliv i Mexiko .....	8
Udlandet i glimt .....	9
Ser verden som firkanter .....	10
Amerikas første damplokomotiv .....	12
Fyrbøderen sprængte lokomotivet i luften .....	13
Forskning om arbejderen .....	15
Studierejse til München .....	16
Den pisare, paradoksale Homo Ludens .....	17
Velfærd, miljø, sikkerhed .....	18
Personalia .....	19

#### Redaktører:

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

Redaktion og ekspedition:  
Hellerupvej 44, Hellerup.  
Telefon (01) 62 72 69.  
Kontortid 9–16.  
Lørdag lukket.

Frederiksberg Bogtrykkeri  
Howitzvej 49.

Det kan fastslås som en kendsgerning, at arbejdets udførelse ikke blot er et spørgsmål om at få betalt så og så meget for arbejdet, men at der i højeste grad er forhold af miljømæssig karakter, som spiller lige så stor rolle. I erkendelse heraf søges tilvejebragt en dybtgående undersøgelse af arbejdssituationens påvirkning af lokomotivpersonalets fysiske og psykiske forhold og derved afdække, om der er miljømæssige problemer, og i bekræftende fald hvilke og hvordan de løses. Vi mener selv, at der er en del forhold, som påvirker arbejdssituationen, og vi har ved opstarten af hele sagen ved forhandling med DSB grupperet problematikken i tre hovedgrupper: arbejdstiden, arbejdspladsen og opholds- og overnatningslokaliteter. I denne gruppering vil naturligvis ligge mange enkeltforhold, som f.eks. social-medicinske, fritidsinteresser, mulighed for mere familiemæssig samvær efter et mønster, som er almindelig for størstedelen af befolkningen. Den genetablerede miljøgruppe for lokomotivpersonalet har allerede lagt et grundigt forberedende arbejde bag sig og forventer iværksat et egentligt undersøgelsesarbejde ved hjælp af eksperter. I hele sagen er der naturligvis en mængde forhold at behandle, men det drejer sig om i første omgang at få en opdeling i forhold, der umiddelbart kan forhandles, og forhold der kan underkastes en eller anden form for forskning. Resultatet af sidstnævnte har derfor langsigtet virkning. Mange grupper eller fag har efterhånden fået deres arbejdssituation belyst af miljøundersøgelser, og man kunne således spørge, om der af disse ikke kunne drages sammenligninger, der var benyttelige for vor stillingtagen. I Sverige har man foretaget en undersøgelse af lokomotivpersonalets forhold. Den kan vi lære en del af og kan følge den umiddelbart i hovedpunkterne, men naturligvis er der visse forskelligheder i vore forhold, der gør, at vi ikke blot kan bygge på de svenske konklusioner. Der foregår her i landet en undersøgelse af buschaufførers forhold i København, Århus og Odense. De, som forestår undersøgelse, vil f.eks. gerne sammenligne med forholdene indenfor S-togsområdet. Vi ser derfor behovet for under alle omstændigheder at foretage undersøgelse for hver gruppe, selvom der i hovedsagen synes at være samme arbejdssituation. Miljøspørgsmålet bør behandles grundigt. Undersøgelsen må derfor have en vis varighed, så konklusionerne omsættes ikke med praktisk virkning lige med det samme.

# Færgesfart imellem Øst- og Vestdanmark

Generaldirektør Povl Hjelt's indlæg ved pressemøde om Kattegat den 19.5.1978

## Indledning

Som alle ved, førte den stagnerende udvikling i trafikken mellem Øst- og Vestdanmark i begyndelsen af 70'erne til en betydelig forringelse af Kattegatruternes økonomi. Alvoren i denne udvikling blev understreget af, at Jydsk Færgesfart i oktober 1977 besluttede at indstille driften på Juelsminde-Kalundborg linien.

Det var denne beslutning, der førte til, at de tre rederier Molslinien, Jydsk Færgesfart og DSB nedsatte en arbejdsgruppe, der fik til opgave at analysere rederiernes situation og komme med forslag til en fremtidig levedygtig rutestruktur.

Arbejdsgruppen har nu afsluttet sit arbejde, og jeg vil på de tre rederiers vegne give en kort orientering om de gennemførte undersøgelser og arbejdsgruppens konklusioner.

## Arbejdsgruppens arbejde

Rapporten omhandler perioden frem til åbning af en bro over Storebælt.

Arbejdsgruppen har først og fremmest analyseret den hidtidige trafikudvikling og rederiernes økonomiske situation.

Hvis vi først ser på trafikudviklingen, så skete der i de 7 år fra 1963 til 1970 en fordobling af biltrafikken mellem Øst- og Vestdanmark, men siden 1971 er personbiltrafikken kun steget ca. 5 % og lastbiltrafikken ca. 10 %. Den samme periode i 70'erne har desuden været præget af stærke olieprisstigninger og lønstigninger.

Denne uheldige udvikling kunne rederierne ikke forudse i begyndelsen af 70'erne, og de private færgerederier investerede derfor – i tillid til en fortsat trafikvækst – i store nye færges. De øgede omkostninger, den svigtende indtjening og de

store investeringer har medført, at ruternes økonomi er blevet forringet så meget, at alle tre rederiers regnskab nu udviser underskud efter renter og afskrivning.

## Trafikale og økonomiske prognoser

Gruppen har derefter på baggrund af den hidtidige trafikudvikling og de allerede eksisterende trafikprognoser vurderet den fremtidige trafikale udvikling. Man bygger på den antagelse, at *personbiltrafikken* i de kommende år, dvs frem til 1987, vil stige med lidt under 2 % pr. år, og at *lastbiltrafikken* vil stige i takt med bruttonationalproduktet svarende til 3 % p. a.

De beregninger, der herefter er foretaget af rederiernes fremtidige økonomiske situation viser, at denne stigning i efterspørgsler ikke er tilstrækkelig til at opretholde de nuværende Kattegatruter, men at mindst en rute udover Juelsminde-Kalundborg ruten må indstilles, hvis der skal opnås en tilfredsstillende rentabilitet for de resterende ruter.

Gruppens arbejde har derfor været koncentreret om at undersøge de alternative rutestrukturer, der kunne tænkes.

For at sikre tilfredsstillende forhold for den kollektive trafik har muligheden for at etablere en speciel rute mellem Kalundborg-Århus med ikke-bilførende, hurtiggående fartøjer også været inde i billedet.

## Valg af rutestruktur

Ved vurderingen af hvilken fremtidig rutestruktur, der bør foretrækkes, er der ikke alene foretaget virksomhedsøkonomiske beregninger. Også de afledte samfundsmæssige konsekvenser af at indstille en eller flere ruter er under-

søgt. Især har arbejdsgruppen koncentreret sig om at undersøge hvilke ændringer i rejsetid, kørselsafstand og rejseomkostninger, trafikantene vil blive udsat for ved indstilling af en eller flere af ruterne.

Gruppen har også i samarbejde med Vejdirektoratet foretaget vurdering vedr. eventuelle vejudbygninger ved forskellige rutestrukturer. Vejdirektoratet anser det ikke for muligt at fastslå hvilke vejudbygningsomkostninger, der knytter sig til de enkelte færgerutesituationer. For de fleste strækningers vedkommende udgør færgetrafikken en mindre procentdel af den samlede trafik, hvilket kun gør det muligt at udtale sig om, hvorvidt de foreliggende planer om vejudbygninger vil blive fremskyndet eller udskudt. Gruppen har også foretaget beregninger af energiforbruget og beskæftigelsen.

De foretagne konsekvensberegninger har ført til to forskellige resultater afhængig af om der lægges virksomhedsøkonomiske eller samfundsmæssige kriterier til grund for valg af rutestruktur.

Ud fra rent *virksomhedsøkonomiske* kriterier, vil den størst mulige koncentration af øst/vest trafikken over Kattegat være at foretrække. Denne opnås ved alene at bevare den sejlsmæssigt korteste linie Molslinien og nedlægge de længere linier Kalundborg-Århus og Grenå-Hundested idet arbejdsgruppen som omtalt i hele sit arbejde er gået ud fra, at Juelsminde-Kalundborg linien under alle omstændigheder ville blive nedlagt. Af hensyn til den kollektive passagertrafik, der i øjeblikket befordres med færgerne mellem Kalundborg-Århus og Grenå-Hundested, måtte det ved disse ruters nedlæggelse overvejes, at etablere en speciel rute mellem Kalundborg og



Århus med ikke-bilførende, hurtiggående fartøjer.

En koncentration af trafikken på Molslinien har dog flere uheldige virkninger. For det første betyder koncentrationen et øget pres på vejen til og fra de pågældende færgehavne.

For det andet viser de foretagne beregninger at bilisternes kørselsarbejde vil blive forøget ved denne koncentration, fordi de mange biler vil få en omvejskørsel. Særlig udsatte grupper, som f.eks. beboerne i Nordøstsjælland, vil typisk få kørselsforlængelser på op til 90 km pr. enkeltrejse.

Det skal dog samtidig påpeges, at serviceniveauet forbedres, idet der bliver tale om afgang hver time i stedet for som nu hver anden time.

Endvidere vil beskæftigelsen blive reduceret med ca. 290 mand. Reduktionen kan dog begrænses til 180, hvis der oprettes en rute med hurtiggående fartøjer.

Ud fra mere *samfundsmæssige* overvejelser peger arbejdsgruppens undersøgelser snarere på en løsning, hvor Kalundborg-Århus ruten og Grenå-Hundested ruten opretholdes og Molslinien nedlægges.

Til gengæld må der dog regnes med investeringer i Kalundborg og Århus havn.

### Hvad sker der nu?

Beslutningen om at indstille Juelsminde-Kalundborg ruten var den egentlige årsag til arbejdsgruppens nedsættelse. Men ruten eksisterer stadig, om end den kun besejles med en færge. Før Jydsk Færgefart har truffet endelig afgørelse om rutenes ophør, kan der ikke foretages en endelig stillingtagen til hvilken rutestruktur de tre rederier skal tilstræbe. Hertil kommer, at folketingets behandling af regeringens in-

vesteringsplan naturligvis bør afventes, før der tages endelig stilling til en tilrettelæggelse af færgetrafikken i den tid, der går, indtil det vedtagne broprojekt er gennemført.

Hvis Storebæltsbroens etablering bekræftes bliver det formentlig nødvendigt at have et tæt samarbejde mellem de rederier, der opererer på Kattegat for at undgå en ukontrolleret afvikling af Kattegat-ruterne inden broens åbning.

## Hidtil største truck i Danmark

Stigende containertrafik er baggrunden for, at DSB har anskaffet en 42 tons gaffeltruck, landets hidtil største. Den skal bruges på containerterminalen ved Vasbygade i København, hvor DSB i forvejen har kranudstyr samt en 32 tons gaffeltruck. På årsbasis passerer mere end 25.000 containere gennem terminalen.

Den nye truck er udstyret med åg, og den skal anvendes til at flytte såvel 20 fods som 40 fods containere fra jern-banevogn til lastbil og omvendt.

Udformningen af trucken afviger på flere punkter fra, hvad der hidtil har været praksis. Navnlig har man søgt at skabe bedre forhold for truckføreren, både hvad angår siddekøkomfort og varme og ventilation i førerhuset. Endvidere er der lagt vægt på det bedst mulige udsyn, og førerstolen er vendbar, hvilket vil sige, at trucken altid kan betjenes i kørselsretningen. Endelig er det lykkedes at opnå en meget effektiv støjdemping, så trucken lever op til tidens miljøkrav.

Trucken er leveret af Kalmar LMV i Sverige og har kostet ca. 1 million kroner.

Den skattereform, der har været talt om så længe, ser nu tilsyneladende ud til at være på vej. Skatte- og afgiftsministeren har fornylig i folketinget afgivet en redegørelse for regeringens påtænkte skattereform. Redegørelsen skal danne oplæg til de forslag om en skattereform, som regeringen påtænker at fremlægge i folketinget straks i begyndelsen af samlingen 1978/79.

Redegørelsen er på væsentlige områder i overensstemmelse med de forslag, der er skitseret i den betænkning og de redegørelser, der er kommet fra det i 1975 nedsatte indkomstskatteudvalg.

Ud over de meget politisk tunge spørgsmål om den skattemæssige behandling af renteindtægter og renteudgifter, om fradragsretten for renter af privat gæld, foreslår man endvidere, at en række fradrag for lønmodtagernes udgifter i forbindelse med deres arbejde i fremtiden alene bliver et forhold mellem lønmodtageren og hans arbejdsgiver og ikke vedrører skattevæsenet.

Denne ændrede fradragsordning skal i første række omfatte de udgifter, der vedrører befordring, fortæring og natophold ved rejse og udearbejde. Ordningen skal endvidere eventuelt også omfatte en række andre udgifter, der hidtil uden dokumentation for størrelsen kunne fradrages med satser, der blev fastsat af ligningsrådet.

Om lønfradragsordningen kan endvidere siges, at den skal gælde for alle lønmodtagere, også offentligt ansatte. Det betyder, at man kan ophæve de særlige regler i statskatteloven om skattefrihed for dagpenge og rejsegodtgørelser for udførelse af offentlige hverv. Den forskelsbehandling, der har været mellem offentlig og privat ansatte, kan således bringes til ophør.

# En rimelig fordeling til fordel for de laveste og mellemste indkomster

Det skal tilføjes, at man anser det for nødvendigt, at lønfradragsordningen gennemføres og indarbejdes med en mindre fast defineret kreds af udgifter, men dog således at ordningen kan udvides til at omfatte andre udgifter, som det viser sig hensigtsmæssigt at inddrage under ordningen.

Vi kan nok se i øjnene, at en række af lønmodtagernes kendte fradrag falder væk, det kan dreje sig om følgende:

Det faste lønmodtagerfradrag,  
Udgifter til arbejdsløshedsforsikring

Kontingent til faglige sammenlutninger.

Vi går ud fra, at det påtænkte højere personfradrag kompenserer disse ændringer.

Nogle vil måske stejle over de ting, som redegørelsen indeholder, men man må erkende, at for at opnå den størst mulige forenkling af selvangivelsen og dermed mulighed for en bedre og mere hensigtsmæssig ligning m.v., er det nødvendigt, at der sker en begrænsning af fradragsmulighederne.

Ingen organisation vil på forhånd være imod de hensigter, der inderst inde ligger i redegørelsen, men vi kan være bange for, at det politisk bliver meget vanskeligt at køre alle tankerne igennem.

For enhver organisation vil ændringer i skattelovgivningen være en betydningsfuld sag, og hvor konsekvenserne af ændringer meget let kan få indflydelse på medlemmernes samlede løn- og ansættelsesvilkår.

COI og COII tænker ikke på at anfægte folketingets ret til at lave ændringer i skattelovgivningen, men vi kræver, at forslagene skæbne er kendt, inden overenskomst- og aftaleforhandlingerne i 1979 påbegyndes.

*Ved at omlægge eller begrænse en lang række fradrag forenkles opgørelsen af den skattepligtige indkomst.*

*Den kommer herved i højere grad til at svare til den personlige bruttoindkomst, skriver skatte- og afgiftsminister Jens Kampmann i denne artikel, hvor han gennemgår regeringens oplæg til en skattereform.*

Regeringen fremlagde i midten af maj i Folketinget en redegørelse for den skattereform, som det er regeringens hensigt at søge gennemført fra den 1. januar 1980. Jeg vil i det følgende forsøge at give en kortfattet fremstilling af hovedpunkterne i regeringens skattereformplaner og de principielle mål, som har ligget bag regeringens overvejelser. Det er magtpåliggende for mig at fastslå, at reformplanerne er fremlagt som en helhed. Dette må derfor have i erindring ved vurderingen af de enkelte elementer, der indgår i reformen. På den anden side fremtræder reformplanen som et oplæg, som regeringen naturligvis er indstillet på at drøfte nærmere med Folketingets partier.

Et væsentligt led i skattereformen er at forenkle opgørelsen af den skattepligtige indkomst ved at omlægge eller begrænse en lang række af de gældende skattemæssige fradrag. Den skattepligtige indkomst kommer herved i højere grad end under den gældende ordning til at svare til den personlige bruttoindkomst. Efter de gældende regler medfører et skattefradrag en skatterabat på ca. 40 pct. for skatteyderen med den jævne indkomst, medens skatterabatten for skatteyderen med de højeste indkomster bliver på op mod 70 pct. af fradragbeløbet. Dette finder regeringen ikke rimeligt. Hertil kommer, at skatteyderne i de højeste ind-

komstgrupper samtidig har de største fradrag på selvangivelsen. De gældende regler underminerer således i betydelig udstrækning den progression i indkomstbeskatningen, som har til formål at de bredeste skuldre skal bære de tungeste skattebyrder.

Ved at tilnærme den skattepligtige indkomst til den personlige bruttoindkomst opnår man iøvrigt et bedre grundlag for tildeling af forskellige sociale indkomstbestemte ydelser, så som børnetilskud, boligsikring m.v.

En sanering af de skattemæssige fradrag vil betyde en aflastning af ligningsmyndighedernes mere rutineprægede kontrolopgaver, således at der kan sættes større personalemæssige ressourcer ind på de mere komplicerede lignings- og kontrolopgaver vedrørende de selvstændige erhvervsdrivendes regnskaber.

For visse lønmodtagerudgifter, herunder udgifter i forbindelse med udearbejde og rejse, vil fradragene blive givet af arbejdsgiveren i forbindelse med lønudbetalingen. Den særlige ordning kaldes lønfradragsordningen.

På renteområdet vil der blive stillet forslag om en ordning, der ændrer personers fradrag for renteudgifter af privat gæld fra fradrag i indkomsten til fradrag i selve skatten. Værdien af et givet fradrag bliver herved den samme uanset stør-



# Stilhed før Stormen

*CO-information*

6 relsen af den skattepligtige indkomst. Regeringen forudsætter, at omlægningen sker gradvis over en kortere periode, f.eks. på 5 år.

Omlægningen kan efter regeringens opfattelse gennemføres på 2 måder. Den ene mulighed er at omlægge fradragsretten for renter af privat gæld fra fradrag i indkomsten til fradrag i de beregnede skatter med en fast procentsats. Den anden mulighed er at gennemføre den såkaldte renteskatteordning. Beskatningen af renter sker her ved, at debitor kun betaler kreditor 60 pct. af rentebeløbet. Hverken renteindtægten og renteudgiften skal herefter medtages ved indkomstopgørelsen. Ved en eventuel gennemførelse af denne model bør man dog bevare almindelig indkomstskattepligt af store renteindtægter og fuldt indkomstfradrag for store erhvervsmæssige renteudgifter. Regeringen har imidlertid ikke lagt sig fast på, hvilken af de to berigningsmetoder der skal indgå i skattereformen, men er indstillet på at drøfte valget af metode, inden lovforslaget om skattereformen fremægges i Folketinget.

Også den fremtidige beskatning af ejerboliger bør efter regeringens opfattelse forenkles. Ved at ophæve det såkaldte standardfradrag og fradraget for ejendomsskatter, og ved at gennemføre mindre komplicerede regler om opgørelsen af den såkaldte lejeværdi af egen bolig, vil selvangivelsespligten for ejerne kunne forenkles ganske betydeligt i overensstemmelse med det mere generelle mål med skattereformen.

I regeringens skattereformoplæg indgår endvidere et ønske om en skærpet beskatning af den samfundsskabte værditilvækst på fast ejendom samt en væsentlig forhøjelse af afgiften ved førstegangssalg af ældre ejerlejligheder.

På selskabsskatteområdet vil der blive stillet forslag om en forhøjelse af skattesatsen, således at skatten nogenlunde kommer til at svare til de gennemsnitlige samlede statslige og kommunale personskatter på statsskatteskalaens første trin – proportionalskatten.

Endelig indgår det i planerne at søge gennemført en mere ensartet indkomstbeskatning i kommuner og amtskommuner gennem en forbedret udligning af forskelle i kommunernes udgiftsbehov og skattegrundlag. Herunder vil der blive søgt indført en fast bundgrænse for den kommunale grundskyld.

Det er mig meget magtpåliggende at få understreget, at det ikke er regeringens tanke, at skattereformen skal føre til en almindelig skærpelse af beskatningen. Det mervenu, som saneringen af de skattemæssige fradrag og de øvrige ændringer af beskatningen ville indbringe ved uændrede skattesatser, skal således fuldt ud anvendes til en forlængelse af proportional-skattestrækket og en forhøjelse af personfradraget. Over en 5-års periode skal proportionalstrækket således forlænges, så det omfatter indkomster op til 166.000 kroner, medens beløbsgrænsen efter de gældende regler kun vil udgøre 85.700 kroner i 1980. Personfradraget forhøjes med 3.700 kroner.

Det er regeringens opfattelse, at nettoeffekten af en gennemførelse af skattereformen i sin helhed vil medføre en mere rimelig fordeling af de samlede skattebyrder til fordel for de lavere og mellemste indkomstgrupper.

Folketingets medlemmer er sendt hjem på en sikkert tiltrængt sommerferie, og den politiske debat er ebbet ud i sommervarmen.

Og dog. Netop som varmedisen sænkede sig over landet, varslede statsministeren regeringsudvidelse med formentlig flere af de borgerlige oppositionspartier. Angiveligt i den hensigt at etablere en regering med et flertal bag sig. Denne begivenhed har straks sat bogstavgæsterierne i sving, og alvorstunge politikere færdes til og fra hermetisk tillukkede mødelokaler.

Det hævdes med megen vægt, at såfremt forsøget på at danne en bredere regering mislykkes, vil situationen munde ud i et efterårsvalg – som om det ville løse nogle af de store problemer, politikerne lod ligge bag sig på Christiansborg, da de tog hjem på sommerferie.

At statsministeren vil forsøge at skabe et fast flertal bag sig er ikke uforståeligt når henses til de store problemer, der skal findes en løsning på i den kommende folketingsamling. Og ikke mindst de forestående overenskomstforhandlinger må kunne give lederen af en mindretalsregering kuldegysninger – selv her i sommervarmen, og selv om overenskomstforhandlinger i princippet skulle være et spørgsmål, der afgjordes arbejdsmarkedets parter imellem uden indblanding fra regeringens side.

Men der er selvfølgelig sammenhæng imellem overenskomstforhandlingerne og en række af de store sager, som der må og skal findes en løsning på – så vidt muligt i så god tid, at parterne på arbejdsmarkedet i det mindste kan ane konturerne af, hvad der forestår f.s.v. angår skattereform, langsigtet boligløsning, efterlønsproblemet, anvendelse af de midler, der er infrosset i ATP, ØD-spørgsmålet

og sidst, men ikke mindst, den fortsat katastrofalt store arbejdsløshed og betalingsbalancen, der på trods af profetier om det modsatte ikke synes at ville rette sig væsentligt.

Synd er det i øvrigt, om den politiske debat om f.eks. skattereformen skulle fortabe sig i sommervarmen. Det var nok ellers en sag, som kunne fortjene en mere saglig diskussion i offentligheden. I øvrigt må den modtagelse, som skatteministerens redegørelse har fået fra en række oppositionspartiernes side tale imod, at der skulle være realistiske muligheder for en regeringsudvidelse.

Og sært nok egentlig. Igennem de sidste mange år har man fra alle politiske partiers side besværet sig over fradragsjunglen, der har gjort skattesystemet uoverskueligt for menigmand, og som har gjort det muligt for folk med store indtægter og med de rigtige rådgivere at lempe sig uden om at betale deres rimelige andel af den fælles samfundshusholdning.

Men ikke så snart havde skatteministerens redegørelse set dagens lys, før de samme politikere frejdigt erklærede, at det de havde forestillet sig, var »lige nøjagtigt det modsatte af det, skatteministeren omtaler i sin redegørelse«. Man skulle ellers tro, at man dog i det mindste kunne have tilsluttet sig redegørelsens målsætning (eller blot dele deraf):

- a) en mere rimelig fordeling af de samlede skattebyrder til fordel for de lavere og mellemste indkomstgrupper,
- b) et forenklet og mere overskueligt skattesystem gennem sanering af en række af de skattemæssige fradrag,
- c) en skærpet beskatning af den samfundsskabte værditilvækst på jord og fast ejendom (ved

salg og i det omfang tilvæksten overstiger den almindelige inflationsstigning),

- d) en ændret beskatning af de selvstændige erhvervsdrivende, og
- e) en mere ensartet indkomstbeskatning i kommuner og amtskommuner.

Vi ville egentlig tro, at en sådan målsætning kunne samle et stort flertal i befolkningen bag sig. Om så sagen skulle have haft en anden formulering i enkelthederne, kunne man vel forhandle sig til rette om uden de bombastiske udfald, som næsten på forhånd udelukker en rimelig afslutning.

En væsentlig ting for et heldigt forløb af de forestående overenskomstforhandlinger vil være prisudviklingen, der ser ud til at være afdæmpet noget i de seneste måneder. Men prisudviklingen på jord og fast ejendom udgør en fare for prisudviklingen generelt, idet den kraftigere inflation på jord og fast ejendom trækker andre prisstigninger med sig. Derfor er det også af denne grund væsentligt, at man finder solide løsninger på såvel skatte- som boligområdet.

Centralorganisationernes oplæg til de kommende overenskomstforhandlinger er ved at skulle tage form, og oplæggene må nødvendigvis tage hensyn til, hvad der sker på de lovgivningsområder, som på den ene eller den anden måde har tilknytning til vore medlemmers forbrugsmuligheder.

Centralorganisationerne må derfor henstille til politikerne, at man lader partikævlet ligge for en stund – og i stedet koncentrerer kræfterne om at nå frem til solide og ansvarlige løsninger på de store spørgsmål, der er nævnt foran.

En sådan ansvarlighed fra politikernes side er en nødvendig forud-

sætning for en fornuftig afvikling af overenskomstforhandlingerne.

Den nemmeste løsning for centralorganisationerne – og måske den, som medlemmerne lettest ville kunne acceptere – ville være at skrue kravene så højt op, at man havde fuld sikkerhed for, at lønfastsættelsen for den næste overenskomstperiode havnede til afgørelse i folketinget. En sådan adfærd er imidlertid ikke i overensstemmelse med centralorganisationernes politik.

Centralorganisationerne vil selvfølgelig stille sine krav – og det må først og fremmest blive en ajourføring med den skete lønudvikling på det private arbejdsmarked samt sikkerhed for fremgang af samme størrelsesorden, som opnås dér, således at det sikres, at vi ikke allerede ved overenskomstperiodens start står med et nyt efterslæb.

Centralorganisationerne ser realistisk på situationen, og når overenskomstforhandlingerne i løbet af efteråret starter op, vil vi møde frem iført arbejdstøjet.

Det må være et rimeligt krav at stille til politikerne, at de tilrettelægger tingene ud fra samme realistiske holdning og lader de egoistiske parti-interesser undertrykke af hensynet til den befolkning, de er valgt som ledere af.

## Husk!

Stof til DLT skal være redaktionen i hænde senest d. 15 i måneden forud for optagelse ønskes.



# Jernbaneliv i Mexiko

**F**

å statsbaner i verden viser så klart som Mexikos den konsekvens, politikere kan få for banernes drift.

Mexikos regering dikterer f.eks. at statsbanerne skal transportere bl.a. visse fragttyper til takster, der ligger et godt stykke under kostprisen.

Samtidig mangler der transportkapacitet på andre felter, som kunne give banerne indtægt.

Politikerne, der næsten aldrig er jernbane- eller forretningsfarne, har været skyld i, at de mexikanske statsbaner, *NdeM*, nogle gange har været ved at gå helt i stå.

»Det er konsekvensen af, at banerne bruges som politisk instrument«, siger ledelsen rent ud. At det farverige og spændende Mexiko har kørt med store tab på banerne i årevis kan i den sammenhæng ikke forbavse nogen.

Karakteristisk er tilfældet med 8.000 mexikanske godsvogne, som for fem år siden havde ophobet sig på den anden side af grænsen til U.S.A., hvor vognene i mere end én forstand ikke havde noget at gøre.

Materiellet hindrede til sidst trafikken på U.S.A.-siden så alvorligt, at amerikanerne måtte gribe til at iværksætte en embargo overfor trafik fra Mexiko – kort sagt udelukke flere godstog fra naboen.

Situationen krævede hurtig indgriben fra mexikanernes side.

*NdeM*'s ny leder, generaldirektør, *Luis Gomez*, fandt først ulykkens praktiske årsag: lokomotivmangel. Han pegede også på, at de lokoe, *NdeM* havde, var solide eksempler på manglende vedligeholdelse.

Investering i banerne har simpelthen aldrig været politikernes yndlingssag.

Og samtidig sendte Gomez en mand til U.S.A. for at forhandle sig til et par ugers henstand med embargoen (hvilket lykkedes) – og ved samme lejlighed leje nogle kraftige lokoe af amerikanerne.

En tidligere placeret ordre fra *NdeM* på 60 rangermaskiner blev også leveret på dette tidspunkt. Så med de lejede og de ny lokoe fik Mexiko omsider trukket sine 8.000 strandede godsvogne hjem før henstandsfristen udløb. Embargoen blev annulleret.

Situationen fik imidlertid mexikanske politikere til at åbne øjnene på klem for landets nationale jernbaners egne problemer, der ingenlunde bare omfatter mangel på og ringe kontrol med rullende materiel.

Umoderne, længe forsømte anlæg – så som henholdsvis morsetelegrafi i signalsektoren og enkeltsporede linjer med defekte sveller – er stadig »ømme punkter« hos *NdeM*.

Driften vanskeliggøres desuden af mange, separate administrationer, hvoraf *NdeM* (14.000 km spor), der udfører 71% af Mexikos skinnetraffic, er den næstvigtigste (2.260 km spor).

Integration af driftsledelserne med henblik på én central ledelse er derfor med i det arbejde, der nu er påbegyndt for at bringe Mexikos jernbaner på højde med moderne systemer i andre lande.

Med et par friske, internationale banklån i kassen – *de* er jo også moderne! – har Gomez og hans stab først og fremmest villet styrke *NdeM*'s svageste led, trækraften. 220 nye lokoe blev købt foreløbigt, et grundigt standardiserings- og reparationsprogram for gamle maskiner er blevet igangsat.

Nye lokoe er for det meste *General Electric* 3.600 hk dieselelektriske med adskillige konstruktionsændringer, der specielt sigter på at give længst mulig kørsel uden vedligeholdelse.

Udskiftning af mønede eller beskadigede træsveller med betonsveller samt tungere (57 kg/m) skinner er også i gang. Men det drejer sig om ca. 8 millioner defekte sveller – så Gomez skønner, at før i slutningen af 1980'erne vil det fulde udbytte af planlagte forbedringer ikke kunne vise sig i driften.

Undersøgelser af nettets nytteværdi og rentabilitet er også med i projektet med henblik på rationel ruteplanlægning fremover.

Driftsforholdene har selvfølgelig påvirket personalesiden.

Indtil for nylig var holdningen hos flertallet af *NdeM*-ansatte præget mest af »usikkerhed« og »manglende tillid«.

Effektiviteten berøres af – hyppigt – skiftende regeringers politiske ambitioner og af – hyppigt – skiftende administrationer, der bemannes med de til enhver tid magthavende politikeres yndlinge.

Der opstod dog også speciel personalemangel – navnlig på det tekniske område, for ingeniører søgte til andre, mindre nervebelastende jobs!

Blot endnu et eksempel på vilkårene i denne sammenhæng: Pludselig mangel på lokoreservedele afslørede, at en ordre var blevet afgivet i slutningen i stedet for i begyndelsen af et driftsår. Resultatet ved nytårstid det følgende år sås i en rapport fra *NdeM*'s ingeniører, der meldte, at nu var størsteparten af de mexikanske statsbaners lokoe ude af drift – på grund af reservedelmangel!

Den slags skete – men Gomez, der selv fik mange års erfaring som





Lederen af Mexikos statsbaner (NdeM), generaldirektør Luis Gomez, måtte som en af sine første handlinger sørge for at få hjemført 8,000 mexikanske godsvogne, der var strandet uvirksomme i U.S.A. – NdeM manglede lokomotiver.

jernbanemand før han i 1973 (perioden med de 8,000 »glemte« godsvogne) blev leder af NdeM, siger, at sådanne utryghedsskabende forhold er forbi. Der er nu sikre tegn på »bedre moral« hos hele NdeM-arbejdsstyrken.

Mexikos statsbaner repræsenterer med andre ord enhver statsbanes dilemma: På den ene side kræver politikere at banerne skal levere transport, hvor transporten er påkrævet, men på den anden side lukker de samme politikere øjnene for investeringsbehovet, der nødvendigvis må *tilgodeses* i alle led, hvis et moderne jernbanesystem skal kunne *fungere* i alle led.

Politikerne – også Mexikos – ser venligere til motorvejsinvestering end på skinnevejsinvestering, fordi motorveje tiltrækker flere biler – og bilen (der i øvrigt bruger energi i størrelsesordenen 1668 kilokalorier for at transportere 1 ton 1 km, hvor et tog kun bruger 217 kilokalorier for samme præstation) er et glimrende *beskatningsobjekt!*

Socialt motiveret skæv udnyttelse af skinnevejene har følgelig givet lastbilvognmænd gode tider på Mexikos motorveje!

Gomez har en kommentar, der minder lidt om ingen mindre end Abraham Lincoln:

»Hvorfor koncentrerer regeringen sig ikke om at betale for de socialt nødvendige, tabgivende linjer og lader jernbanerne drive det øvrige net som en forretning? Vi ville helst arbejde helt på kommerciel basis. Men faktisk er vi værktøj for politikeres hensigter«.

## UDLANDET I —GLIMT

- U.S.A.'s atomkraftvidenskabsmænd arbejder nu på en mulighed for, at den affaldsfri, mere effektive, ikke forurenende og tilmed billigere fusions (= smelte) metode – i stedet for den nuværende, internationalt stærkt debatterede fissions (= spalte) metode – kan være færdigudviklet om måske kun fem år. Største problem er stadig at fremstille varmegrader svarende til solens som er nødvendig for at kunne smelte atomerne. Samtidig arbejder en gruppe solenergividenskabsmænd også i U.S.A. på at indfange solens varmeenergi. Solen udsender *hver dag* 15,000 gange mere energi, end hele Jorden bruger, anfører solenergigruppen.

Bare nu den gruppe, der bliver først færdig, husker at telefonere til den anden gruppe og meddeler den sit resultat – ellers får Jorden et splinternyt problem: Energoverflod.

- SCHWEIZ' statsbaner har nedsat såvel eksport- som import- og transittaksterne 10% for at tiltrække mere fragttrafik gennem Schweiz og samtidig hjælpe svagere valutaer overfor den næsten altid stærke schweizerfranc.

Det må kunne få schweizerost-eksportører til at hulke – foruden osten – af glæde.



# Ser Verden som firkanter

Lokomotivfører B. Spiegelhauer i Taastrup er ivrigt og anerkendt kunstfotograf – Han skal nu udstille i Sverige, England, Hong Kong og Singapore

10



Børge Spiegelhauer i funktion.

– Min kone siger, at jeg altid går omkring og ser »firkanter«, og faktisk har hun ret. Jeg er bidt af fotografiering, og jeg må erkende, at jeg ser på omgivelserne på en anden måde end mennesker i almindelighed. Jeg vurderer ting billedmæssigt. Derfor er jeg heller ikke særlig spændende at gå tur sammen med. Det er igen min kones vurdering, og igen må jeg give hende ret. Jeg kan dvæle længe ved et bestemt motiv, kommer altid bagud, når vi spadserer.

Lokomotivfører B. Spiegelhauer, Cirklen E 6 i Taastrup, prøver ikke på at bortforklare sin »last« – fotografiering.

Tro nu endelig ikke, at fru Spiegelhauer, som kompensation for åndsfraværenhed under spadse-

reture eller mange timers ensomhed, medens herren i huset dyrker sin lidenskab, kan regne med album efter album med dejlige billeder af børnene eller festlige billeder fra familien Spiegelhauers udenlandsrejser. Næh, tværtimod. Spiegelhauer får sjældent børnene fotograferet og på udenlandsrejserne bliver der aldrig tid til at tage billeder a la: på dette skønne hotel boede vi – eller: se, det er mig foran det store springvand i Milano!

Sandheden er, at det aldrig bliver til »feriebilleder«, når familien er ude at rejse.

– Jeg bruger størsteparten af fritiden til at arbejde med billeder. Det bliver til fire film om ugen i gennemsnit, men så kommer mørkekammerarbejdet og diskussionen

omkring billederne. Jeg er medlem af Albertslund Fotoklub, har indimellem lavet bundne opgaver for arkitektfirmaer, er med på udstillinger og med i klubarbejdet.

Jeg har fotoudstyr for ca. 12.000 kroner og fotograferer for 75–80 kroner om måneden.

I løbet af de senere år har jeg udstillet på Albertslund rådhus, flere steder her i landet, men desuden i USA, England, Frankrig, Hongkong, Singapore og Sverige. Det er gennem Selskabet for Dansk Fotografi, jeg har fået de rigtige kontakter, og det er også i SDFs regi, jeg har vundet fx sølv på udstillinger.

Lokomotivfører B. Spiegelhauer, 36 år, udlært maskinarbejder ved DSB og lokofører siden 1963,



har lige fra sit 15. år været vild med at fotografere. Han er en mand, som vil kunne sit kram, og derfor besluttede han sig allerede som 15 årig til at lære at fotografere. Han fik undervisning hos en professionel fotograf på Amager, lærte teknik, apparatur, mørkekammerarbejde med mere fra grunden. Men aldrig har det strejft hans tanke at blive professionel fotograf – gøre det til sit job.

– Jeg har aldrig nogensinde undersøgt, hvorledes man bærer sig

ad med at blive erhvervsfotograf, siger han.

– Men du sælger billeder fx i forbindelse med udstillinger?

– Ja, det gør jeg, men det er nu kun i et omfang, som får udgifter og indtægter til at balancere. Det er for mig først og fremmest »sporten«, det drejer sig om.

Det er også arbejdet i fotoklubben, som giver mine kammerater og mig drivkraften, giver os udfordringerne. Vi stiller klubmedlemmerne og os selv opgaver hver må-

ned, og det tvinger os til at arbejde hårdt og med fantasi.

Sammen med et par kammerater har jeg et atelier, hvor vi arbejder meget fx med modeller. Modellerne er ofte kunststuderende, foto- eller filmstuderende og honoraret er alle de fotos af dem selv, de ønsker.

Selvom jeg som jernbanemand ofte har kameraet med i lokomotivet, er det sjældent, at jeg går efter jernbanemotiver.

*Et udsnit af Børge Spiegelhauers arbejder.*





# Amerikas første damplokomotiv



De første amerikanske jernbanevogne blev trukket af heste, akkurat som vogne på landevejene og kanalbådene. Med alle tre slags samfærdselsmidler kom fragten og passagererne frem i det samme mægtige tempo, nemlig 6 km i timen. Men lige fra begyndelsen var der alligevel udprægede fordele ved jernbanerne, frem for landevejene og kanalerne. På skinnerne kunne en hest trække 20–30 gange så meget som en hest, der trak på landevej. En kanalhest og en jernbanehest kunne trække omtrent den samme mængde gods. Men jernbanen kunne køre alle steder. Den var ikke bundet til det jævne terræn som kanalerne var. Desuden kostede det pr. kilometer langt mindre at drive og bygge en jernbane end en kanal. Den første amerikanske godsbane i regelmæssig drift var The Baltimore And Ohio Railroad. Aktieselskabet blev dannet i 1827 i Wheeling, Vest Virginia. Formålet var at skabe en forbindelse mellem Baltimore og sejladsen på Ohiofloden 565 km mod nordvest. I slutningen af 1828 begyndte man at bygge jernbanen. Den blev bygget på specialfremstillede træsveller. Svellerne blev lavet af snedkere.

Arbejdet skred planmæssigt frem, men først den 24. maj 1830 var de første hestetrukne jernbanevogne i stand til at nå Ellicotts Mills, og afstanden var kun 20 km. I mellemtiden var der holdt mange møder mellem jernbanedirektørerne og forretningsfolkene i Baltimo-

re, for de blev mere og mere bekymrede over, at der nord og syd for deres linie blev arbejdet på nye jernbaner og kanaler. Sådan et direktionmøde blev en dag i 1829 afbrudt af mr. Peter Cooper, en meget usædvanlig forretningsmand fra New York. Han havde anbragt mange penge i en egnsudviklingsplan i Baltimore. Nu var han blevet nervøs for sine investeringer i Baltimore, fordi egnsudviklingen var særlig afhængig af byens udvikling. Mr. Cooper sagde til direktørerne, at han var overbevist om, at det de behøvede, var et damplokomotiv. Han mente, han kunne skaffe et damplokomotiv, som man kunne prøvekøre på skinnerne.

Det første damplokomotiv i Verden blev bygget af George Stephenson i 1825. Stephenson førte selv sit lokomotiv, som bar navnet »Locomotion«, da det første gang befarede en skinnestrækning, som var anlagt til hestetrukne vogne. »Locomotion« kunne trække 29 små fire-hjulede vogne og en tender, som var lastet med vand og kul. Toget skød en fart på 13 km/tm. I begyndelsen af 1829 købte Delaware & Hudson Canal Company fire lokomotiver i England. De skulle bruges til at transportere kul fra Carbon Dale minerne i det nordøstlige Pennsylvania til kanalknudepunktet, der lå 25 km mod øst.

Men da lokomotiverne blev afleveret i Amerika viste det sig, at de vejede næsten syv tons, selv om man havde regnet med, at de skulle

veje tre tons. To af disse maskiner blev samlet i West Point støberi i New York. I august 1829 prøvekørte man et af dem, Stourbridge Lion, på Delaware & Hudsons skinner, men det viste sig, at lokomotivet var for uelastisk til at klare de skarpe kurver og ujævne skinner og yderligere var det en smule for tungt til det letbyggede jernbaneløse. Efterhånden forsvandt alle de fire lokomotiver. De øvrige tre kom åbenbart aldrig til at køre på skinner.

Men i 1905 fandt man forskellige steder kedlen og andre dele af den berømte Stourbridge Lion. De blev sendt til Smithsonian Institute i Washington. Der blev de samlet, bygget sammen med nyfremstillede dele og blev til et fuldstændigt lokomotiv.

Direktørerne for Baltimore & Ohio selskabet vidste besked med disse prøvekørsler, så de regnede med, at de havde intet at tabe ved at give mr. Cooper en chance til at bygge et lokomotiv til dem. Cooper ejede et støberi og var selv meget praktisk med at behandle værktøj. Da han var kommet tilbage til New York købte han en lille dampmaskine, som han tog med til Baltimore, hvor han desuden byggede en kedel på størrelse med en almindelig vaskekedel. Han skulle bruge nogle jernrør til kedlen men kunne ikke få noget. I stedet brugte han to gamle geværløb. På et vognmagerværksted fremstillede han sit lokomotiv, som han kaldte »Tom



Thumb« (»Tommeliden«), fordi det var så bittelille. Det kunne ikke bruges til noget, men han ville vise direktørerne det som bevis på, hvad det var muligt at gøre.

Han ville vise dem to ting: For det første, at man kunne skyde genveje i fremstillingen og for det andet, at man kunne få ting til at dreje uden at bruge en krumtap. Han forandrede maskinens funktion til en snurrende ved at bruge to gear. Cooper opfandt to fundamentale ting, som senere er blevet brugt i alle damplokomotiver: den kunstige lufttilførsel og kedlen med mange rør (tubularer). Dette opfandt han ganske uden påvirkning af englænderne. For at skaffe træk anvendte han en blæsebælg. Stephenson fandt ved et rent tilfælde den rigtige fremgangsmåde. Udblæsningen fra hans første lokomotiv forskrækkede hestene, så politiet underrettede ham om, at han ville blive arresteret, hvis han blev ved med at lave den skrækelige støj. Så ledte han udblæsningen gennem en skorsten for at dæmpe støjen og blev glædeligt overrasket ved at opdage, at han havde skabt træk. Dette princip er i brug den dag i dag. MENS Peter Coopers blæsebælg-ide igen kom til sin ret med Dieselmotorer.

Da Tommeliden var færdigt, mødte jernbaneselskabets præsident og et par bestyrelsesmedlemmer i angst og bæven for at se dampen blive sat op. Cooper steg op på Tommeliden og kørte fem km vestpå. Alle var begejstret. Tommeliden blev sat ind i sin remise og alle de tilstedeværende blev inviteret på en fornøjelsestur til Ellicotts Mills om mandagen. Dagen oprandt men hvem kan beskrive deres sorg og skuffelse ved at opdage, at en eller anden lømmel havde været på færde og stjålet alt hvad der var af kob-

ber i lokomotivet. Det tog mr. Cooper lidt mere end en uge at reparere maskinen, som i det tidsrum blev omhyggeligt bevogtet, men lørdag den 28. august 1830 kørte Tommeliden den første tur, et amerikansk lokomotiv havde præsteret. Der var seks mænd på lokomotivet og 36 passagerer i vognen, det trak. Strækningen blev gennemkørt på en time og tolv minutter.

På tilbageturen skete der noget, som ofte nævnes i jernbanernes historie. Det blev en spændende køretur. Man rundede kurverne uden at sagtne farten som var 24/tm. Det var en meget smuk dag, selskabet var i glimrende humør, og da farten var på sit højeste tog nogle af passagererne deres notesbøger og skrev hele sætninger for at bevise, at det kunne lade sig gøre. Således ankom Tommeliden med sine muntre passagerer til Relay House, hvor det lille lokomotiv skulle fyldes op. På det andet spor stod en meget smuk kraftig og grå hest forspændt en passagervogn. Hesten var leveret af den tids største stutteri, Stockton & Stokes.

Stutteriejerne var blevet forurodigt af damplokomotivernes succes, men de stolede dog stadig på, at hestene var dampkraften overlegen.

Der skulle køres om kap. Hvem var hurtigst? Hesten eller lokomotivet. Det var lokomotivet så afgjort, men der sker det forfærdelige under konkurrencen, at Tommelidens kedel brændte sammen, så hesten kom ind som en flot nr. 1 og passagerne fra damptoget måtte beskæmmet spadserere det sidste stykke vej hjem. Der gik dage inden Tommelidens kedel var repareret og så kunne vise sin overlegenhed i fart og kraft i forhold til de hestetrukne tog.

Dramatiske uheld ramte i 1830 og 1831 den nyanlagte jernbanelinie i South Carolina. Tre ingeniører, som havde haft lejlighed til at studere de fra England importerede lokomotiver, der viste sig uensigtsmæssige i drift, konstruerede på egen hånd en ny lokomotivtype. Resultatet af deres anstrengelser fik det stolte navn Best Friend of Charleston. Alle byen Charlestons indvånere var på tærne for at beundre dette nye vidunder, da det i oktober 1830 blev fremvist. Det skulle sættes i gang af The South Carolina Canel and Railroad Company.

Det nye lokomotiv var en letvægter. Det vejede mindre end fire tons og havde kun seks hestekræfter. De fire hjul var af jern, egerne af hårdt træ. Kedlen havde form som en portvinsflaske.

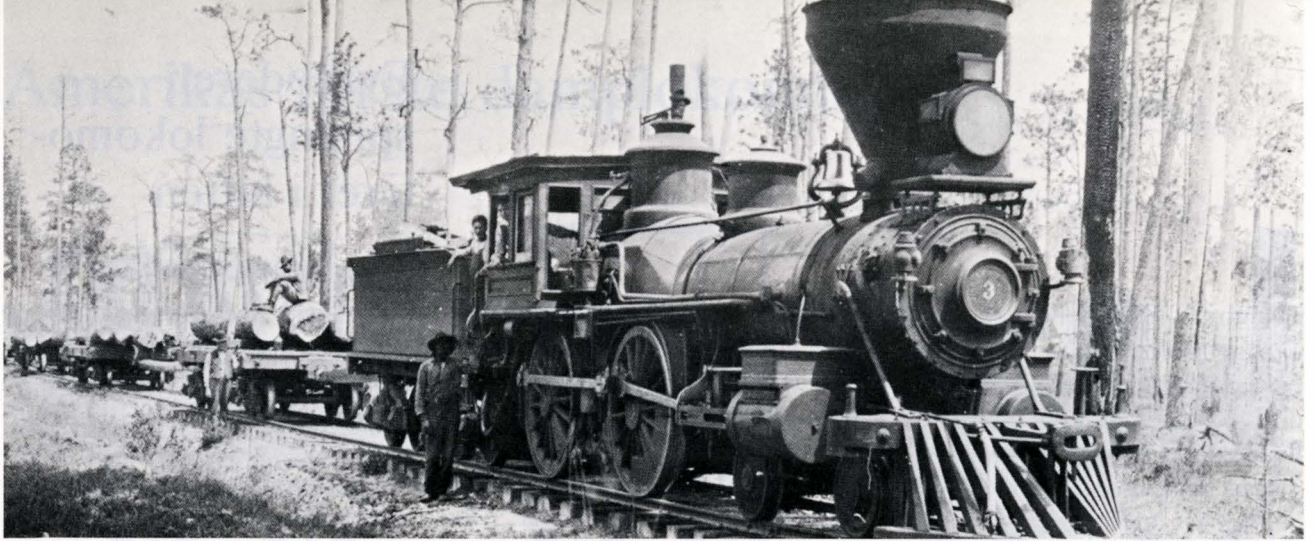
Efter nogle korte forsøgsture startede lokomotivet 2. november 1830 på sin første rigtige tur med en personvogn og passagerer. Men da toget kom ind i en kurve røg de forreste hjul af skinnerne og hele farten standsede. Lokomotivpersonalet fik lettere kvæstelser, passagererne slap uskadt.

Der gik mere end en måned med at reparere lokomotivet og forsyne det med eger af jern i stedet for af træ. I december 1830 genopstod »Charlestons bedste ven« og fuldendte en vellykket køretur med 40 passagerer. De var alle jernbanefunktionærer, og helt frivilligt havde de ikke begivet sig ud på den farefulde færd.

Ved denne lejlighed var den højeste fart 32 kilometer i timen.

Juleaftensdag i 1830 foretog dette lokomotiv sin første tur med betalende passagerer. En af dem beskrev denne oplevelse på følgende maleriske måde: Vi for afsted på vindens vinger med en fart af op til





40 kilometer i timen. Vi strøede om os med flammer og gnister til begge sider. Vi kørte over tre salte vandløb, hop op – hop ned og nåede rejsens ende før nogen af os havde fået tid til at bestemme sig til at være bekendt at være bange.

Men den 17. juni 1831 ramte et nyt uheld »Charlestons bedste ven«. På den tur blev fyrbøderen, en neger, irriteret over lyden af luften, som hvislede ud gennem ventilerne fra kedlen. Derfor stoppede han ventilerne til. Resultatet var, at kedlen sprang i luften. Ved denne eksplosion blev fyrbøderen skoldet så alvorligt, at han døde af det, og lokomotivet var ubrugeligt.

Denne ulykke førte til en ny udvikling i jernbanevæsenet. Man fandt på at koble en ekstra vogn på, imellem lokomotivet og den forreste personvogn, for at mindske risikoen for passagererne, hvis der skulle ske en eksplosion i lokomotivet, så damp eller kogende vand slap ud. I jernbanernes barndom var risikoen herfor ikke ringe.

»Charlestons bedste ven« fik sin efterfølger i lokomotivet West Point. West Point var et let lille firhjulet lokomotiv, som blev fodret med fyrretræ, der afstedkom en fed sort røg. Det var meget ubehageligt for passagererne at rejse i åbne båse i kupeer, som denne røg slog ned i.

Den 12. marts 1831 skrev avisen Charleston Courier: Lørdag eftermiddag 5. marts blev der holdt en hastighedsprøve med lokomotivet West Point. Lokomotivet trak fire

personvogne med 117 passagerer hvoraf de 50 var damer. Desuden var der ni passagerer på tenderen. Sikkerheds-spærrevognen var lastet med bomuld. Den næsten fire kilometer lange strækning til Fem Mile House blev tilbagelagt på elve minutter. Her gjorde man holdt for at smøre akslerne med olie, hvilket tog to minutter. De næste fire kilometer til Dorchester Road blev tilbagelagt på otte minutter.

Det nye lokomotiv viste sig at fungere så udmærket, at det snart blev sat ind i regelmæssig drift.

Belært af eksplosionsulykken i »Charlestons bedste ven« var sikkerhedsventilen nu anbragt således, at ingen anden end lokomotivføreren kunne komme til den.

På dette tidlige tidspunkt i jernbanernes historie skete der det meget betydningsfulde, at hjulafstanden blev standardiseret. Den engelske pioner-opfinder George Stephenson fandt ud af, at hjulafstanden lige fra de romerske væddeløbsvogne til hans egen tids engelske diligencer var efter et bestemt mål, som han nu bestemte, også skulle gælde for lokomotiver.

Nogle af de første amerikanske lokomotiver holdt ikke disse mål, men de måtte bygges om, så de svarede til dem, og det var en ret bekostelig affære – idet skinnerne også måtte lægges om. Der findes stadig i USA enkelte smalsporede jernbaner, som ikke holder standardmålene, men de er bygget for længe siden, og der kommer ikke flere.

De første jernbaner i USA levede af passagertrafik, ikke af gods-transport. Jernbanerne skabte rejse-lyst, og rejselysten førte til yderligere udvikling af jernbanerne. Et slående eksempel er samfærdslen mellem de to byer Charleston og Hamburg i South Carolina. Før jernbanen kom, klarede en eneste diligence persontrafikken. Den kørte kun tre gange om ugen og havde plads til seks passagerer.

I de første seks måneder af 1835 befordrede jernbanen 15,959 passagerer. Der var det gode ved disse begynderjernbaner, at alvorlige uheld var yderst sjældne. Det skyldes måske, at gennemsnitsfarten var så lav, og at der ikke kørte tog om natten. I de dage kendte man heller ikke til konkurrencenid eller påbud om at holde en køreplan. At indhente forsinkelser eller at overholde timeplanen var ukendte begreber. Afgangstiderne blev bekendtgjort og i det store og hele overholdt, men når toget først var sat i gang, bestemte lokomotivføreren og lokomotivet, mennesket og maskinen, farten og det gjaldt kun om at nå endestationen indenfor en nogenlunde rimelig tid.

Men selve det, at der skete så få uheld, førte til en hurtig forøgelse af hastigheden, fra begyndelsen af 1850'erne.

Så kom den, og i et tiår skete der så mange togulykker med tab af menneskeliv, at det kunne betegnes som en amerikansk tragedie – for ikke at sige en skandale.



# Forskning så arbejderne kan komme bedre gennem arbejdslivet

Edb-undersøgelse, granskning af dansk bøgeres indhold, forskning af kvindernes arbejdsmiljø, buschaufførernes forhold, rengøringspersonalets forhold, hotel- og restaurationspersonalets forhold, kortlægning af situationen omkring arbejdsløsheden med henblik på at finde nøgler til løsning af krisen.

Dette er en lille del af det, Fagbevægelsens Forskningsråd har taget op for at betrygge arbejdspladsernes folk i deres færd gennem arbejds- og samfundsliv.

Det væld af emner, Fagbevægelsens Forskningsråd har taget op eller satser på at få taget op, viser, at LO's forretningsudvalg gjorde rigtigt, da det i foråret 1975 besluttede at etablere forskningsrådet. For fagbevægelsens medlemmer er der simpelthen et hav af problematikker, der trænger til at blive forsket.

Formanden for Fagbevægelsens Forskningsråd, LO-sekretær Bent Nielsen: – Jeg synes, vi har fået godt tag i mange forhold i løbet af de tre år, forskningsrådet nu har eksisteret. Men det var ved rådets etablering også pinende nødvendigt, at der skete noget. Vi kunne således konstatere, at i perioden 1958 til 1972 blev der her i landet gennemført ialt 25.000 lægevidenskabelige forskningsprojekter, men at kun 27 – det vil sige en promille – var arbejdsmedicinske undersøgelser.

Det var sådan, at forskerne kun i meget ringe omfang – ja i mange tilfælde – overhovedet ikke havde interesse for de problemer, som fagbevægelsens medlemmer støder på i arbejdslivet og i samfundslivet.

## Til gavn for medlemmerne

– Er der så blevet ændret på det nu?

– Lad mig sige det sådan: Når vi henvender os til de forskellige

forskningsinstitutioner for at få taget projekter op, bliver vi stor set vel modtaget. Samtidig må vi konstatere, at det især er de unge forskere, som er interesseret i at gå igang med projekterne. De ældre og mere »ansete« har tilsyneladende ikke været særlige interesserede. Og her støder vi på en hurdle: Vi er ovenud tilfredse med de unge forskere – det er som om de bedre forstår arbejdspladsernes problemer, men det er for os meget svære at skaffe penge, når vi ikke kan stille ældre velmeriterede forskere.

– Hvilket grundlag har forskningsrådet at arbejde på?

– Fagbevægelsens Forskningsråd skal for det første indsamle forskningsønsker fra arbejdspladserne, fagforbundene og den øvrige fagbevægelse. Rådet skal dernæst vurdere og prioritere disse forskningsønsker og sikre, at der så bliver forsket i de relevante. Det sker ved, at vi forelægger forskningsprojekter for de eksisterende statslige forskningsråd, for universiteter, højere læreanstalter eller andre forskningsinstitutioner.

Det er også rådets opgave at vurdere eksisterende forskningsresultater og igangværende undersøgelser inden for fagbevægelsens interesseområder. Hertil kommer så det vigtige opdrag at sikre, at formidlingen af forskningsresultaterne sker på en sådan måde, at de kan udnyttes til gavn for fagbevægelsens medlemmer.

## Beskæmmende

– Hvem har sæde i Fagbevægelsens Forskningsråd?

– Der er repræsentanter for forbund under LO og institutioner med tilknytning til fagbevægelsen. I Rådet er også indvalgt repræsentanter for den naturvidenskabelige, samfundsvidenskabelige, lægevi-

denskabelige og humanistiske forskning. De repræsentanter for fagbevægelsen, som er tilknyttet de statslige forskningsråd, er automatisk observatører af Fagbevægelsens Forskningsråd.

– Er det ikke lidt af en falliterklæring fra samfundets side, at fagbevægelsen selv har måtte oprette et forskningsråd for reelt at få taget fat på de problemer, som ligger i f.eks. arbejdsmiljøet?

– Jo, man kan godt sige, at det er beskæmmende for samfundet – især når man tager i betragtning, at arbejdspladsernes folk, er dem, samfundet bygger på.

– Nu er det jo ikke sådan, at det alene er arbejdsmiljøproblemer, Fagbevægelsens Forskningsråd tager op. Vi finder det vigtigt, at der sættes ind med forskning på alle felter, hvor det kan have betydning for fagbevægelsens medlemmer. Men det er klart, at arbejdsmiljøet har en høj prioritet. For det skal gerne være sådan, at arbejderne kan gå på arbejde i forvisning om, at de ikke sætter liv og helbred til på jobbet.

## Ingen censur

– Kan man ikke mistænke Fagbevægelsens Forskningsråd for at ville bruge forskningen i politiserende øjemed?

– Vi tilskynder til, at der bliver igangsat relevant forskning på områder, hvor vi finder, det er blevet forsømt. Vi bestemmer ikke resultatet af den forskning, vi får igangsat. Når vi indgår samarbejde med forskere om at få gennemført et projekt, er det op til forskerne at finde resultaterne. Vi kører ikke med forskningscensur.

Derfor: Vil nogen beskyldte os for at politisere, må det være, fordi de har skadelige hensigter, siger Bent Nielsen.



# Fra medlemskredsen

*Landsoplysningsudvalgets studierejse  
til München 24-4-1978*

16

## Mandag 24.4.

For os førstegangsdeltagere fra vest (Fa), var det med stor forventning vi mødte op på Fa-banegård, hvor vi mødtes med resten af deltagere fra vest til afgang kl. 8.42. Under turen mod Hamburg blev der så af veteranerne berettet om tidligere ture til det sydlige, og ja så var vi i Hamburg kl. 12.29.

Jørn var på perronen for at tage imod og vise vej til restauranten »Kleine Saal«, hvor vi hilste på vennerne fra øst, der var ankommet en halv time før. Vi fik serveret en dejlig middag og et stort glas øl, og efter middagen var der lidt tid til at handle ind til turen mod München.

Afgang fra Hamburg kl. 14.00, alle var med sagde Jørn.

I nærheden af Fulda kl. ca. 18.00 blev der af Harald og Jørn serveret den kendte store Brockwurst og en øl. Vi kunne mærke jo længere vi kom sydpå, at det var mere sommer, og mange træer stod også med fuld blomstring. Præcis kl. 22.07 ank. til München Bahnhof, efter udlæsning af bagage var vi på hotel Metropol kl. ca. 22.30. Efter anvisning af værelse og udpakning var der lige tid til en lille tur i de nærmeste gader, så hjem under bruseren og i seng, så man var klar til næste dags indtryk.

## Tirsdag 25.4.

Morgenmad på hotellet mellem kl. 7-9.00. Da vi først skulle møde kl. 10.50 til busafgang, var der lejlighed til at sove længe eller en lille travetur i skønt sommervejr.

Efter ankomst til Knorr-Bremse »8000 medarbejdere«, blev vi modtaget i kantinen og efter et par taler fik vi serveret en dejlig frokost, et stort glas øl og en lille en til næsen. Derefter var der så rundvisning, vi skulle have været delt i hold gennem produktions- og forsøgsaf-

delingen. Ved en stand fik vi forevist kørsel med godstog på 150 aksler og 1500 tons mellem Bahnhof Summeran og Hausach i Schweitz, det er en strækning med et meget stærkt fald, ca. 600 meter pr. km med 32 tunneller og meget kurvet, der skulle køres med bremsset tog hele vejen ned, en tur der varede 1½ time, og efter ankomst målttes der et bremseklodsslid på 5 mm. Hele turen var blevet optaget på film og så vist på fjernsyn.

Der var også hos Knorr Brems lige taget en ny stor lagerbygning i brug, den var 60 meter lang, 23 meter høj, alt var EDB-styret, paller med reservedele blev automatisk bragt på plads og hentet igen, det var imponerende at se. Af os ukendte årsager blev vi ikke delt, så det var jo ikke altid lige let at køre og se, men ellers var det interessant og belærende. Vi fik iøvrigt kort før afgang til Knorr uddelt et hefte med beskrivelse om virksomheden (Energi im Griff) dette burde have været uddelt dagen før.

Ja, det var lidt ris, men alt kan jo ikke være til ug.

Vi var tilbage på hotellet kl. ca. 18.00, hvor vi så igen skulle mødes i foyeren kl. 18.30 til fælles spadseretur gennem fodgængerzonen til den bayerske restaurant »Platzl«, hvor der kl. 19.15 blev serveret en stor middag og så lidt til at skylle efter med. Det var en stor oplevelse at være samlet så mange på et sted, ca. 1000, og der var liv og glæde, fællessang og god underholdning. Ved midnat havde de fleste indfundet sig på hotellet igen, trætte efter en begivenhedsrig dag.

## Onsdag 26.4.

Morgenmad kl. 7-9.00, derefter samling til busafgang kl. 10.20 mod Tegernsee, efter ankomst til P-pladsen ved foden af bjerget

skulle vi med specialtransport (Jeep og landrover) befordres op til restaurant »Neureuthaus« i ca. 1230 m højde, dette er vel nok en tur mange sent vil glemme.

Vel ankommet til toppen i strålende solskin blev vi modtaget af personalet med et stort glas dejligt skummende øl, efter at have nydt øllet og den skønne udsigt og smøget ærmerne op, der var ca. 25 gr. varme, og få meter fra lå sneen endnu, blev alle sat til bords til en dejlig middag. En hyggelig eftermiddag med 12 mands orkester til underholdning. Inden afgang fra »Neureuthaus« takkede Jørn værtinde, vært og pigerne, der havde serveret for os, for en dejlig eftermiddag og uddelte erindringsgaver til værten, tolk og de herrer, der deltog fra Knorr, og til pigerne »duftevand« kaldte han det.

Efter ankomst til hotellet i München kl. ca. 21.00 var resten af tiden til fri disposition, evt. til en tur af den lange gågade.

## Torsdag 27.4

Efter morgenmad på hotellet uddelte Harald fortæringspenge, og tiden til kl. 19.00 var til egen rådighed.

Nogle tog ud for at se den tidligere koncentrationslejr Dachau, andre til Deutsche Museum, det er så enormt, at man ikke kan gå igennem på en dag, eller til den olympiske by og stadion. Kl. 19.15 mødte alle mand i restaurant »Matthausen« Bayerstrasse 1, en kæmperestaurant med plads til 8000 mennesker til middag og afslutningsaften.

## Fredag 28.4.

Tidlig op til morgenmad kl. 7.00, afgang München Bahnhof 7.55, god forplejning undervejs til Hamburg ankomst 15.54, kl. 16.15 var der

serveret en god og velkommen middag i »Kleine Saal«, Hamb. Bahnhof. Derefter farvel til vennerne fra Sjælland og lidt tid til sidste indkøb. Afgang mod København 17.40 og mod Fredericia-Århus kl. 17.45.

Det var en god og oplevelsesrig tur, vi vil gerne sige tak til alle, der har været med til dette arrangement, tak til alle kammeraterne og tak til Harald og Jørn, I er bare gode.

*Tage-Aksel-Osvald, Fa.*

## En hyldest til Lanternen

Min kone og jeg vil her i DLT takke »Lanternen« for en dejlig forårsfest.

Uden at overdrive kan vi sige »Den var toppen på »Toppen«. En særlig tak til Edmund for det smittende formidable humør du stillede med. Sent vil vi glemme din fortolkning af »Grisen«. TAK Edmund.

Vores ønske skal være: »Lanternen« gid du må bestå i mange – mange år endnu, og vise din selskabelige betydning for lokomotivpersonalet her ved DSB.

Inge og John A. Olesen

## »Den pisare, paradoksale Homo Ludens«

Oversat: Det legende menneske med tilsyneladende fornuftstridende meninger opbygget på et skævt grundlag.

Denne komplicerede paradoks er jo egentlig en udmærket definition af os som mennesker. Jeg kom til kongres med store forventninger, og en hvis indre spænding. Hovedformålet – skabelsen af en væsentlig mere hårdt arbejdende, effektiv hovedbestyrelse. Hvorfor? Hvad hjælper det at samme kongresforslag går igen og igen, hvis hovedbestyrelsen ikke formår at løse op for den »Gordiske knude«.

Overskriftens betydning: Jeg (egoet) ønsker en eller flere kollegaer, der effektivt arbejder i mine interesser, således at jeg ikke af min arbejdsgiver misbruges, anvendes som et effektivt produktionsdyr, men som en menneskelig medarbejder, med menneskelige rettig-



heder anno 1978.

Jeg erkender, at arbejdet som tillidsmand/kvinde i visse situationer kræver stor menneskelig forståelse. Enkelte har en tilbøjelighed til at anvende os som »urinater«. Men »herre gud«, hvad mennesket ikke har i hånden, har det svært at holde på. Det kan være svært at blive »fy-

ret« af sine kollegaer, særlig hvis man har haft et tillidserhverv i en del år, og synes man har forvaltet det efter bedste evner. Men ulykken er, vi er tilbøjelige til at tale over hovedet på hverandre. Jeg vil ihvertfald benytte denne lejlighed til at takke de afgående hovedbestyrelsesmedlemmer for hvad i har gjort, (selvom det ikke altid var nok) og byde de nye velkommen. Den første tid vil i få fred. Men derefter rettes der fokus på jer, og så er det resultaterne der venter. Altså effektivitet frem for alt.

Kongressens egentlige formål kulminerede, morgenen efter den pragtfulde fest. Tænk engang, alle gav hånden, tak for igår. Alt dette uden spørgsmål om »rævekagen« var tør – hård – blød. Den samhørighedsfølelse alle her gav udtryk for er jo netop midlet til løsning af de to kardinalpunkter, som har været fremme på et utal af kongresser, tjenestetids – klassificeringsregler.

Beklageligvis opstod senere på dagen et skår i glæden i den opstået samhørighedsfølelse. Set med mine øjne, er baggrunden den fortolkning af ordet loyalitet, der anvendes af de fleste tjenestemænd. Samtidig med at løse egne arbejdsmæssige og fagpolitiske problemer, prøver de »Gud hjælpe mig« også at løse etatsens og dermed arbejdsgiverens problemer.

L. J. Mdt Ar kom med et i mine øjne fremragende indlæg vedr. forslaget om 52 dobbelte fridage på årsbasis. Motivering: Ønsket om samme antal fridage som andre mennesker i dette land. Få stemte for. Resultat: forslaget blev forkastet. Motivering: Dårlig kørselsfordeling. Nu ønsker jeg af hele mit hjerte, at samtlige lkf'er – lkas'er spørger deres respektive nej stemmende kongresdelegerede: »Hvad skal jeg sige til familien, venne-



kredsen – når de udtrykker forundring over en fridagsmanko på 30–34 dage på årsbasis?« Eller de siger: »Hvad fanden er meningen, hvornår er du begyndt at løse arbejdsgeberens problemer, har du ikke nok selv?« Jeg kan selvfølgelig svare »Hvad rager det jer, eller sådan har det altid været, eller jeg kan ikke lide at være så meget sammen med jer, jeg holder mere af mit arbejde end af jer«.

Jeg kan ihvertfald ikke forestille mig, at det var generaldirektør Poul Hjelt's tale ved kaffebordet, omhandlende lidt kineseri, der var årsag til forslaget forkastelse. Ærligt sagt, jeg sad og krøllede tæer. Vi ved jo alle at tjenestemandsansatte skal være danske statsborgere, så kinesere findes som følge heraf ikke.

Jeg synes vi havde en god kongres, hvor vi unge har lært meget, der kan hvis det tillærte anvendes rigtigt, være til stor gavn for lokomotivmændenes sag. Konklusionen kan kun være, at gennem aktivtets stigninger i de forskellige afdelinger, og samtidig bedre kommunikation afdelinger indbyrdes, kan vi give den ny hovedbestyrelse de arbejdsbetingelser de har krav for at gennemføre de rettigheder lokomotivmænd har som medarbejdere i en højt udviklet transportvirksomhed ejet af et højt udviklet demokratisk samfund.

Mdt Kh  
jao lkas p

## Velfærd – miljø sikkerhed

Hvad er velfærd og hvad er ikke velfærd? At velfærd er homogent tilknyttet miljø, synes umiddelbart indlysende. Og dog, vores samfundsopbygning har lært os noget

andet, idet præmisserne har sagt »Ingen miljø uden velfærd«. Men tillod gerne »Velfærd uden miljø«. Dette kunne lade sig gøre, idet man forbandt velfærd med samfunds producerede overskudskroner. Denne basis opfattelse fremkommer ved at sammenligne, tressernes kolossale økonomiske opsving, med udviklingen af samme årtiers velfærdstakt. Miljø tanken vandt overhovedet ikke indpas. Det interessante er at først under halvfjerdsernes økonomiske nedtur, trådte de fundamentale miljø ideologier i focus. Følge virkningerne er naturlige, de samme miljø krav vi stiller til samfundet, stiller vi til forholdet arbejdsgiver– arbejdsyder.

DSB er ingen undtagelse, også her stiller medarbejderne med ønsker og krav om V – M – S. At DSB, som virksomhed at betragte, ikke har samme økonomiske forvaltningsmulighed, som den enkelte virksomhed siger sig selv. Men at DSB undskylder sin manglende evne til at løse V – M – S spørgsmål, som økonomiske rammer, er jo i sidste ende et spørgsmål om prioritering. Flertallet af danske virksomheder har jo også økonomiske rammer. Disse fastlægges af de respektive bestyrelser, igen med ansvar overfor aktionærene, istedet for folketingets finansudvalg. I den sidste ende kan DSB's ledelse, i henhold til Ordre A // 6, være avantgarde blandt danske industriledere, hvis viljen er tilstede, og medvirke til at gøre DSB til en for alle parter, attraktiv arbejdsplads.

At DSB's kunder har krav på en størst mulig sikkerhedsmæssig afvikling, er en selvfølge. Men når DSB's ledelse omtaler sikkerhed er det, som et teknologisk begreb. At Sikkerhed, så længe togfremførelse er manuelt arbejde, også er et menneskeligt begreb, anerkendes ikke

af DSB's ledelse. Denne anskuelse fremkommer ved, at de menneskelige sikkerhedsfaktorer hører til under velfærdskontoen. D.v.s. sikkerhedsopgaverne er, et år i forvejen, fastlagt i en bestemt ramme. Den menneskelige sikkerhedsfaktor kan vel defineres som »Arbejdsforhold der modvirker den fysiske og psykiske nedslidning«. Man kan ikke undlade sig at stille spørgsmålet om rimeligheden i at sætte et så alvorligt forhold i en ramme. Spørgsmålet om rimelighed og /eller urimelighed er vel dybest set et spørgsmål om en moralsk handling. Til dette siger G. E. Moore »Spørgsmålet om, hvorvidt en given handling er moralsk rigtig eller moralsk forkert, alene afhænger af, hvad slags konsekvenser den har. En handling er rigtig, når udførelsen af den er et middel til at tilvejebringe konsekvenser, der er bedre end konsekvenserne af nogen anden handling i samme situation«.

Konsekvensen, ved en adskillelse af de menneskelige sikkerhedsfaktorer, fra velfærdskontoen, ville være opdagelsen af Velfærd – Miljø – Sikkerhed = Trivsel = den så tit søgte efterlevelse af Ordre A's // 6. Hvilket igen vil sige, en DSB hensyntagen til lokomotivmændenes stressede tilværelse, i kraft af de skiftende arbejdstider samt togafgangens tidspres, desuden en forståelse og accept af den samfundsførte boligpolitik, der af både økonomiske og miljømæssige årsager ofte umuliggør en boligform nær arbejdsstedet.

Men også andre bør tænke på minoritetsgrupper som lokomotivmændene, når de generelle arbejdstidsbestemmelser skal behandles.

Lkas. p. mdt Kh  
J. A. Olesen

# PERSONALIA

## Forfremmet til lokomotivfører (17. lrm.) pr. 1.5.1978

Lokomotivfører (13. lrm.)  
J. Østerberg, mdt Gb i mdt Gb

## Forfremmet til lokomotivfører (17. lrm.) pr. 1.6.1978

Lokomotivfører (15. lrm.)  
K. B. Rasmussen, mdt Ng i mdt Ng  
Lokomotivfører (13. lrm.)  
B. Hyllegaard, mdt Gb i mdt Kø

## Forfremmet til lokomotivfører (18. lrm.) pr. 1.6.1978

Lokomotivfører (17. lrm.)  
P. F. Mikkelsen, mdt Ar i mdt Ar  
J. P. Mølgaard, mdt Ar i mdt Ar

## Omklassificeret til 17. lrm. pr. 1.10.1977

Lokomotivfører (13. lrm.)  
E. A. Sturm, mdt Pa i mdt Pa  
H. C. Ballhorn, mdt Pa i mdt Pa  
L. Lorenzen, mdt Pa i mdt Pa  
C. A. R. Kludt, mdt Pa i mdt Pa  
H. O. Buus, mdt Pa i mdt Pa  
J. C. Jensen, mdt Es i mdt Es  
B. N. Sørensen, mdt Es i mdt Es  
B. R. Christensen, mdt Es i mdt Es  
K. P. Sørensen, mdt Es i mdt Es  
C. V. Sørensen, mdt Es i mdt Es  
S. I. Abrahamsen, mdt Kb i mdt Kb  
S. A. Østerill, mdt Kb i mdt Kb  
E. J. Mortensen, mdt Kb i mdt Kb  
S. S. Nielsen, mdt Kb i mdt Kb

Lokomotivfører (15. lrm.)  
K. Jensen, mdt Es i mdt Es

Lokomotivfører (17. lrm.)  
C. V. Jensen, mdt Kb i mdt Kb  
K. O. Jensen, mdt Kb i mdt Kb  
W. Hansen, mdt Es i mdt Es

## Omklassificeret til 9. lrm. pr. 1.10.1977

Lokomotivassistent (8. lrm.)  
H. S. Hansen, mdt Kh i mdt Kh  
T. Andersen, mdt Kh i mdt Kh

## Overgået til anden stilling efter ansøgning 1.6.1978

Lokomotivfører (13. lrm.) til lokomotivfører (L-afl.) 13. lrm.)  
K. E. Jensen, mdt Gb i mdt Hgl

## Overgået til anden stilling p.g.a. helbred 1.7.1978

Lokomotivfører (17. lrm.) til lokomotivfører (15. lrm.)  
S. A. P. Greffel, mdt Ar i mdt Ar

Lokomotivfører (15. lrm.) til portør (3. lrm.)  
H. P. Kjær Hansen, mdt Ge i Ge

## Forflyttet 1.5.1978 efter ansøgning

Lokomotivfører (L-afl.) (13. lrm.)  
A. Larsen, mdt Gb til mdt Hgl

## Forflyttet 1.6.1978 efter ansøgning

Lokomotivfører (17. lrm.)  
K. P. Hvam, mdt Ar til mdt Fa

## Afskediget pr. 31.7.1978 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (17. lrm.)  
A. Peilicke, mdt Gb

## Forfremmet til lokomotivfører (17. lrm.) pr. 1.6.1978 efter ansøgning

Lokomotivfører (L-afl.) (13. lrm.)  
F. Rasmussen, mdt Hgl i mdt Hgl

## Forfremmet til lokomotivfører (17. lrm.) pr. 1.7.1978 efter ansøgning

Lokomotivfører (13. lrm.)  
K. H. Petersen, mdt Fa i mdt Fa  
J. P. Jensen, mdt Str i mdt Str  
E. J. R. Nielsen, mdt Str i mdt Str  
A. Skovgaard, mdt Ng i mdt Ng  
S. Højgaard, mdt Gb i mdt Gb  
B. Z. Nielsen, mdt Gb i mdt Gb

## Forfremmet til lokomotivfører (K) (19. lrm.) pr. 1.7.1978 efter ansøgning

Lokomotivfører (17. lrm.)  
P. E. Svendsen, mdt Gb i mdt Gb  
I. H. Deleuran, mdt Gb i mdt Gb  
A. C. Quaade, mdt Hgl i mdt Hgl  
K. G. Eliassen, mdt Hgl i mdt Hgl  
B. F. Christoffersen, mdt Gb i mdt Gb

## Forfremmet til lokomotivfører (15. lrm.) pr. 1.7.1978

Lokomotivfører (13. lrm.)  
P. O. Fischer, mdt Ge i mdt Ge  
P. E. Pedersen (Meinertsen), mdt Kø i mdt Kø  
K. E. Jørgensen, mdt Od i mdt Od

## Forfremmet til lokomotivfører (18. lrm.) pr. 1.7.1978

Lokomotivfører (17. lrm.)  
K. A. Hansen, mdt Gb i mdt Gb

## Omklassificeret til 9. lrm. pr. 1.10.1977

Lokomotivassistent (8. lrm.)  
P. G. Bjerneboe, mdt Gb i mdt Gb

## Overgået til anden stilling efter ansøgning 1.7.1978

Lokomotivfører (13. lrm.) til lokomotivfører (L-afl.) (13. lrm.)  
T. B. Jensen, mdt Gb i mdt Hgl

## Forflyttet efter ansøgning 1.7.1978

Lokomotivassistent (9. lrm.)  
F. Baadsmand, mdt Kh til mdt Ar

## Afskediget pr. 31.7.1978 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (18. lrm.)  
E. T. V. Holm, mdt Gb

## Afskedediget pr. 30.9.1978 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (18. lrm.)  
G. C. Knudsen, mdt Ar  
H. Vedel, mdt Gb  
F. C. Jensen, mdt Str

Lokomotivfører (13. lrm.)

J. Bastholm, mdt Gb

## Afskediget pr. 31.8.1978 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (15. lrm.)  
J. B. H. Leving, mdt Pa (Sdb)  
J. E. J. Lomholdt, mdt Fa  
R. Johansen, mdt Hr

Lokomotivfører (18. lrm.)

P. T. Kokholm, mdt Ar

Lokomotivfører (17. lrm.)

P. Jensen (Haugaard), mdt Ar

## Opmærksomhed frabedes

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. I. H. Deleuran, Gb.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. K. L. Kristensen, Es.

## Dødsfald

Pens. lokomotivfører Viggo Nielsen, Tønder, død den 5.6.1978.

Pens. lokomotivfører Carl B. S. Nielsen, Rødby, død den 20.4.1978.

Pens. lokomotivfører L. K. Markvardsen, Kalundborg, død den 11.6.1978.

Pens. lokomotivfører A. Andersen, Korsør, død den 9.6.1978.

Pens. lokomotivfører J. F. Nielsen, København, død den 8.3.1978.

Pens. lokomotivfører J. A. Hansen, Struer, død den 20.5.1978.

Pens. lokomotivfører H. Nørreby Jensen, København, død den 3.7.1978.





Den 23. juli slukkes fyret for sidste gang under DSBs sidste køreklare 2-cylindrede iltogsløkomotiv litra R 946. Støtteforeningen Danske Dampvenner har ønsket at mindes disse prægtige damplokomotiver ved udsendelse af platte nr. 2 i serien DANSKE STATS-BANER.

– Vi håber endvidere at R946 må finde sin rette plads på Jernbanemuseet som et af vore største og stolteste damplokomotiver.

Motivet er som på Danske Dampvenners øvrige platter tegnet af vor dygtige kunstnerinde Bertina Kærager. Platten er udført i hvidt porcelæn med mo-

tivet i sort streg (gengivet i fuld størrelse på bagsiden). På plattens bagside findes fyldige oplysninger om lokomotivets tekniske data og historie.

Da vi planlægger et afskedsarrangement med R 946 tør vi ikke den gang fastsætte en endeligt antal fremstillede platter, men beder alle interesserede senest d. 20/8 bestille den/de ønskede platter på nedenstående bestillingskupon. Der vil kun blive fremstillet det antal platter der er indgivet bestilling på inden fristens udløb, og samtlige platter vil som hidtil være individuelt nummererede.

Undertegnede:

Navn \_\_\_\_\_

Adr. \_\_\_\_\_ Postnr. \_\_\_\_\_

bestiller herved antal \_\_\_\_\_ stk. porcelænsplatter med lok. R 946. forventet klar midt i august. Prisen pr. platte er 95 kr. + 10 kr. i forsendelsesomkostninger, såfremt beløbet indbetales pr. giro eller med check. 105 kr.

Ved forsendelse pr. postoprævning er prisen 110 kr.

Sidste frist for bestilling er 20/8 – 1978 til Støtteforeningen Danske Dampvenner,  
Blichersvej 3, 3000 Helsingør.  
Giro 8 29 47 63.