



2

DANSK  
LOKOMOTIV  
TIDENDE



## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. FEBRUAR 1979 – 79. ÅRGANG

### 2

#### Indhold:

Man siger forandring fryder .....	2
Rangerradio .....	3
Vejlekassen giver atter større ydelser .	7
Støtteforeningen Danske Dampvenner .	7
Repræsentantskabsmøder i Forsikrings- agenturföreningen og Vejlekassen .....	8
Jernbanemændenes Kooperative Forsikringsforenings Fond .....	10
Svar til CO I fra statsskattedirektoratet vedr. beskatning af køre- og sejlpenge .	11
Svævetog i Vesttyskland .....	11
Når jernbaner sælger .....	12
Udlandet i glimt .....	13
Portneren .....	14
Efterløn .....	18
Den smalle vej blev til en gangsti .....	18
Personalía .....	19
FIATC – indbyder til fotokonkurrence	20

#### 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.

Et fællestræk i debatten på en del af de nyligt afholdte generalforsamlinger i vore lokale afdelinger er usikkerheden overfor ændringer i personalestyrken ved det enkelte maskindepot. Denne usikkerhed udtrykkes i ængstelse for indskrænkning af ture, hvorved et traditionelt arbejdsmonster skifter karakter og fører til, at mangeårig tjeneste ved strækningskørsel f.eks. bliver rangertjeneste i stedet, fordi man ønsker at blive boende på sit hjemsted og ikke ønsker en evt. forflyttelse, der kan ødelægge den tilværelse, man har bygget op; men der rokkes tillige ved avancementssystemet og omfanget i dette.

Det hører fuldt så meget til som tidligere, at det hidtidige arbejdsmonster er en forudsætning for familiens tarv i de faser, den gennemløber. Er der virkelig grund til ængstelse? Uafviseligt er det ikke. Der er et stadigt pres for i et hvert forhold af spare eller rationalisere. I dette sigte rummes meget lidt plads for hensynet til medarbejderen. Han kommer i anden række. Det er utilfredsstillende, hvorfor organisationen finder det bydende nødvendigt, at dette tages op til en hurtig vurdering. Ganske vist har vi en miljøgruppe i virksomhed, og hvor problemerne kunne behandles, men en afklaring vil tage for lang tid, her hvor tingene behandles med langsigtede virkninger. En direkte forhandling må derfor etableres mellem styrelsen og DLF inden utilfredsheden forstærkes. Selvkært skal driften være rationel, men ændringer bør ikke finde sted, fordi der måske er en ide om, at personalekoncentration giver bedre be-(ud)nyttelse af personalet. Der skal være rimeligt forhold i tingene. Og en besparelse skal være reel. Opstår der ikke en sådan besparelse ved ændringen, bør den ikke foretages, fordi hensynet til mennesket, dets dagligdag og hele tilværelse bør spille ind. Er der virkelig en alvorlig tendens i denne sag, hvad der umiddelbart synes at kunne være, må vi modvirke den med mulige midler.

Det kan gøres med forskellig grad. Vi er ikke fremmed for en, der udelukker samarbejde mellem virksomheden DSB og lokomotivmændene. Vi kan være langmodige – og er ikke uimodtagelige for fornuftige foranstaltninger – men lad det stå som slutning for dette! Jo før vi får disse problemer behandlet, jo større er chancen for, at vi undgår det stærkere udspil.

# Rangerradio

Af trafikkontrollør Søren Traun  
Sikkerhedssektionen

## Nuværende rangerradio

I begyndelsen af 70-erne indledtes etablering af ny type rangerradio ved DSB. Forsøgene med den nye rangerradio blev afholdt på Korsør station, og det var også denne station, der først blev udstyret med den nye radio. Siden har de fleste større stationer fået rangerradio af denne type.

Rangerradiationen består af

- radioanlæg i kommandopost (basisanlæg)
- radioanlæg i lokomotiver (mobile anlæg). Disse anlæg er først og fremmest monteret i MH-lokomotiver
- radioanlæg til brug for rangerledere, maskinledsagere m.v. (bærbare anlæg).

Som bekendt etableres der i øjeblikket strækningsradio, og alle mobile anlæg til dette system er »født« med en rangerradiodel, der svarer til den, der findes i MH-lokomotiverne.

Samtale over radioen kan inddeles i to forskellige kategorier, nemlig »almindelig« samtale og samtale ved rangerbevægelser.

Ved almindelig samtale forstås samtale, der ikke er af sikkerhedsmæssig karakter, f.eks. samtale mellem rangerformand og kommandopost. Disse samtaler foregår på kanal(er), der er fælles for flere brugere. Der anvendes ikke kontroltone.

Samtale mellem lokomotivfører og rangerledere ved rangerbevægelser er naturligvis sikkerhedsmæssige samtaler, og der tildeles derfor én kanal til hver eneste forbindelse, hvilket medfører et stort forbrug af kanaler. Da det er meget vanskeligt at få tildelt kanaler til rangerbrug, har dette bl.a. medført, at flere stationer, f.eks. Københavns Godsbanegård, endnu ikke

har fået rangerradio i fuldt omfang. Da sikkerheden er baseret på, at der er en stabil forbindelse mellem rangerleder og lokomotivfører, skal der anvendes kontroltone, jf. det efterfølgende.

### Kontroltone

For at rangeringen skal kunne foregå på fuldt betryggende måde, er det nødvendigt, at lokomotivføreren hele tiden er i kontakt med rangerlederen. På det tidspunkt, hvor man udviklede rangerradiosystemet var den eneste tekniske mulighed for hele tiden at have kontrol med forbindelsen til rangerlederen, at radioen blev udstyret med en hørbar kontroltone.

Et af de forhold, der begrænsede mulighederne var kravet om, at det bærbare anlæg fik en rimelig vægt og størrelse, ligesom batteriets levetid også spillede ind.

De bærbare anlæg blev indrettet så kontroltonen blev udsendt af en lille højttaler på anlægget og derefter opfanget af mikrofonen på det bærbare anlæg. Tonen gennemløb således nøjagtig samme »vej« som rangerlederens tale og da radioens frekvensområde er ret begrænset, var den nød til at ligge i det hørbare område. I den forbindelse kan det nævnes, at der er konstateret tilfælde, hvor kontroltonen har kunnet høres af lokomotivføreren, uden at det er muligt at høre rangerlederens tale. Dette skyldes, at batteriet i det bærbare anlæg er ved at være opbrugt, hvorfor åbning af anlægget i de korte perioder hvor der sendes kontroltone er mulig, hvorimod konstant sending ikke er mulig. Det betyder dog, at så snart rangerlederen forsøger at sende en melding (f.eks. »stop«) vil kontroltonen falde ud, og sikkerheden er således stadig i orden.

Kontroltonen er ofte blevet kriti-

seret af lokomotivpersonalet. Denne kritik, anses for fuldt berettiget, idet tonen – og ikke mindst den »støj-hale«, der opstår, når hver tonestød slutter – er meget ubehagelig at høre på. Desuden har de vedvarende tonestød en meget ubehagelig virkning på lokomotivføreren, hvilket bl.a. kommer til udtryk ved, at flere lokomotivførere har kunnet høre kontroltonen efter at der rent faktisk var slukket. Heri ligger desuden et fænomen, der kan give sikkerhedsmæssige betænkeligheder.

Der har derfor tid efter anden været forslag og overvejelser omkring kontroltoneproblematikken. Af disse fremhæves følgende:

- Kontroltonen fjernes fra det hørbare område ved hjælp af et filter. Denne mulighed har ikke vist sig anvendelig. De oprindelige krav til tonen var, at den blot skulle ligge inden for radioanlæggenes begrænsede frekvensområde, og derimod var der ikke store krav til en frekvensmæssig stabil placering inden for dette område, hvorfor tonen – selv om den er tilstræbt placeret omkring 800 Hz – ofte flytter sig, f.eks. på grund af temperaturændringer eller fald i batterispænding. Desuden er der ikke tale om en ren tone, der lader sig bortfiltrere, men derimod om en tone, der består af et større antal produkter (overtoner) over det meste af det hørbare område.
- Der rangeres uden kontroltone og rangerlederen taler hele tiden. Denne løsning er ikke anvendelig, bl.a. fordi strømforbruget ved konstant tale er så stort, at der skal skiftes batteri med ca. 1 times mellemrum – i koldt vejr med endnu kortere mellemrum.
- Kontroltonen forbedres. Der er

forsøgsvis foretaget ændringer i enkelte anlæg, så kontroltonen bliver mindre ubehagelig at høre på. Disse forsøg har ført til det senere omtalte »alternativ 1«. Da kontroltonen stadig kan høres er problemerne ikke løst i fuldt omfang. Løsningen anses kun at være anvendelig i en kortere overgangsperiode.

#### Alternativ 1

Dette alternativ er baseret på de nuværende radioanlæg. Der foretages følgende ændringer:

- kontroltonens niveau sænkes i forhold til talen, så tonen stadig høres, men så den er svagere end talen
- den generende »støjhale«, som opstår, når hver tonestød i kontroltonen slutter, dæmpes ved at der foretages ændringer i de mobile anlæg.

Denne løsning betragtes som en midlertidig løsning, fordi den har hørbar kontroltone. Da den imidlertid er hurtig og relativ billig at etablere vil den blive anvendt i en overgangsperiode indtil alternativ 2 og 3 kan etableres.

#### Alternativ 2

Dette alternativ indebærer udvikling af en ny type bærbare anlæg samt en ændring af de mobile anlæg.

Dette alternativ adskiller sig først og fremmest fra det nuværende rangerradioudstyr ved, at kontroltonen ikke er hørbar. Almindelig samtale foregår som i dag. Under rangering indkobler rangerlederen en kontrolfunktion, der får en grøn lampe til at lyse i lokomotivet, såfremt forbindelsen er i orden. Afbrydes forbindelsen i utide skifter lampen til rødt, og der høres en alarmtone.

#### Fremtidig rangerradio

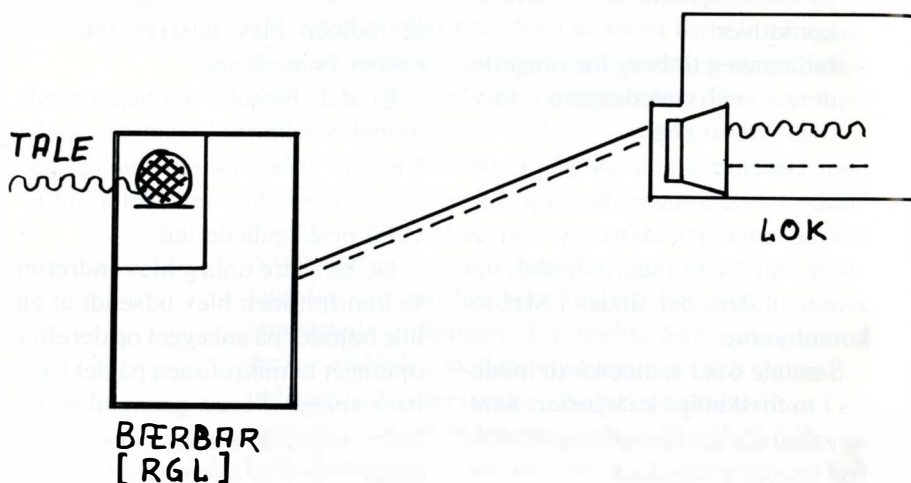
Erfaringerne med de nuværende radioanlæg har som nævnt medført overvejelser om ændringer, men det har vist sig, at den bedst mulige løsning kun kan nås gennem udvikling af helt nye anlæg.

Det har især været følgende forhold, der har været med til at fremtvinge en nyudvikling:

- kontroltoneproblematikken
- for få kanaler til rangerbrug – især på større stationer
- vanskeligheder med placering af de bærbare anlæg i forbindelse med for høj vægt
- fremkomst af ny og bedre (mindre) teknik.

Gennem udviklingsarbejdet er man nået frem til tre løsninger, i det efterfølgende kaldet alternativ 1, 2 og 3.

#### ALTERNATIV 1



- HØRBAR KONTROLTONE → NIVEAU SÆNKES  
→ FORBEDRES
- NØDLØSNING
- HURTIG AT ETABLERE } NUVÆRENDE ANLÆG
- BILLIG    - -    - - }

Denne løsning betragtes som en slutløsning, og den skal anvendes på alle stationer, hvor rangeringen skal foregå med radio. Den vil i et vist omfang blive erstattet af eller suppleret med »alternativ 3« på stationer med behov for mange rangerkanaler.

### Alternativ 3

Dette alternativ adskiller sig på væsentlige punkter fra det nuværende rangerradioudstyr. Der er til gengæld visse lighedspunkter med strækningsradioen.

Det bærbare anlæg indrettes med taleudstyr samt med tastatur til brug ved rangering.

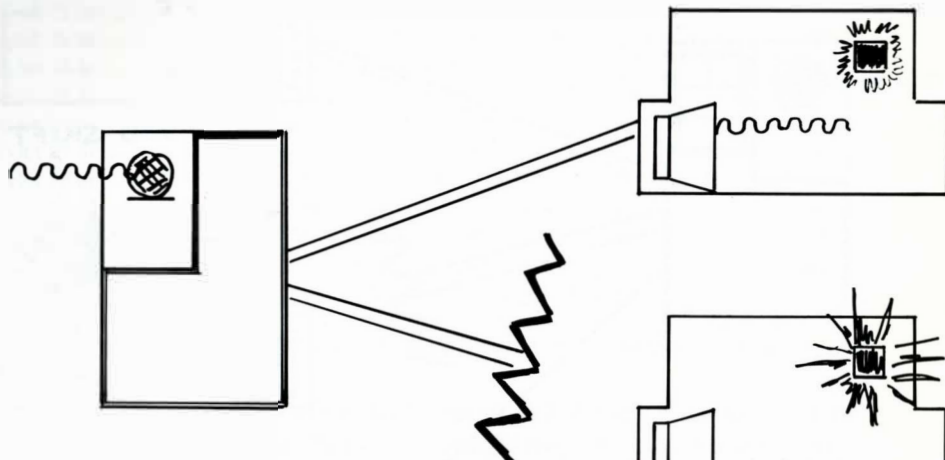
Det nuværende mobile anlæg udbygges bl.a. med et specielt lampepanel.

Almindelig samtale foregår som i dag. Forbindelsen mellem rangerleder og lokomotivfører under rangering vil derimod ikke blive etableret som en samtaleforbindelse. Den vil blive baseret på faste meldinger i stil med dem der findes på strækningsradioen. Det betyder, at en rangermelding – f.eks. »frem«, – gives ved at rangerlederen indtrykker en knap mærket »frem«, hvorved en lampe mærket »frem« lyser i lokomotivet samtidig med, at der høres en kort opmærksomhedstone. Der vil ikke være nogen hørbar kontroltone, men hvis forbindelsen afbrydes i utide vil der – ligesom i alternativ 2 – tænde en rød lampe og der høres en alarmltone.

Anlæggene forventes som et minimum udstyret med følgende faste meldinger:

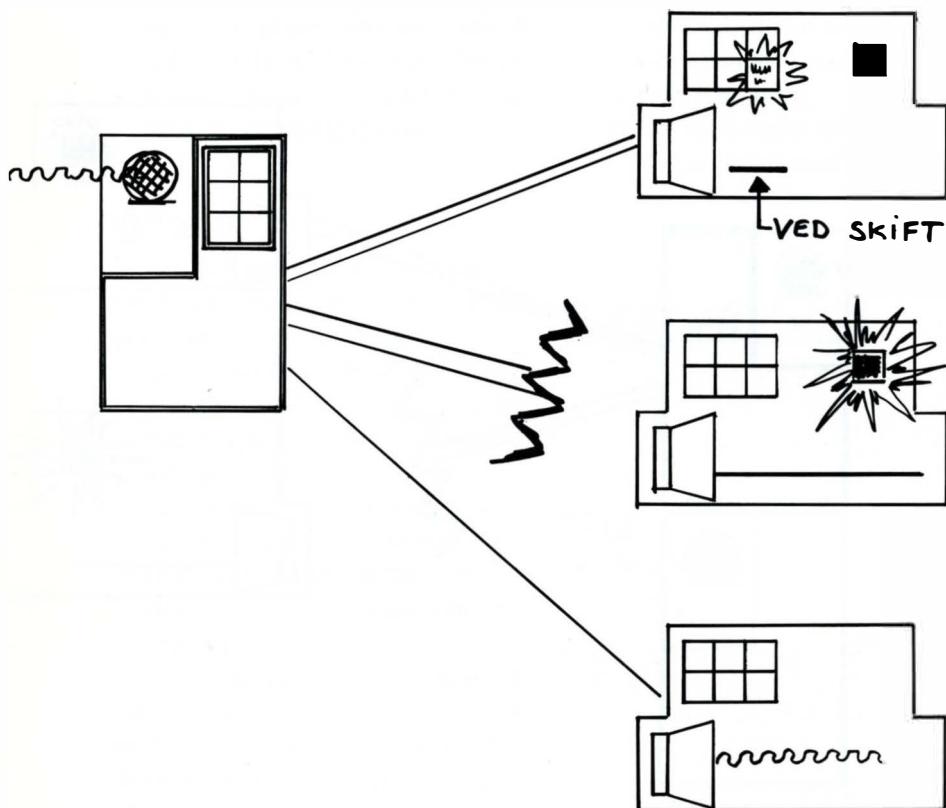
- frem
- tilbage
- langsomt
- stop
- stød
- skift til talekanal

## ALTERNATIV 2



- IKKE HØRBAR KONTROLTONE
- SLUTLØSNING
- UDVIKLINGSTID
- NY TYPE BÆRBARE ANLÆG
- ÆNDRINGER I LOK

## ALTERNATIV 3



- IKKE HØRBAR KONTROLTONE
- SLUTLØSNING
- STORE STATIONER [10 PÅ ÉN KANAL]
- UDVIKLINGSTID
- NY TYPE BÆRBARE ANLÆG
- TILBYGNING I LOK

Der er plads til at udvide antallet af meldinger.

Da der i princippet er tale om en form for dataoverførsel mellem rangerleder og lokomotivfører er alle meldinger forsynet med en »adresse«, og det er derfor muligt – uden risiko for overhøring – at oprette indtil 10 forbindelser på samme radiofrekvens.

Denne løsning betragtes som en slutløsning, og den skal anvendes ved rangering med rangerlokomotiv på større stationer, hvor der er behov for mange rangerkanaler.

### Overgang til de fremtidige forhold

Det haster meget med at få forbedret forholdene omkring rangering med radio, og der satses derfor hårdt på at nå hurtig frem til slutløsningerne (alternativerne 2 og 3).

Da udviklingsarbejdet endnu ikke er helt færdig er man i slutningen af 1978 gået i gang med at udføre alternativ 1, som en såkaldt nødløsning.

For så vidt angår alternativ 2 er udviklingen så langt fremme, at der forventes afgivet bestilling på bærbare anlæg i løbet af marts måned i år, således at levering og ibrugtagning af de første anlæg kan finde sted inden udgangen af 1979.

Udvikling af alternativ 3 er i fuld gang i en arbejdsgruppe, hvor bl.a. DLF er repræsenteret, og der forventes afgivet ordre i slutningen af 1979, således at levering og ibrugtagning af de første anlæg kan finde sted inden udgangen af 1980.

Søren Traun

# Vejlekassen giver atter større ydelser

Takket være det høje renteniveau har VEJLEKASSEN atter fået mulighed for at forhøje begravelseshjælpen. På et repræsentantskabsmøde den 16. november 1978 blev de nødvendige vedtægtsændringer besluttet, og da Forsikringsrådet også har accepteret ændringerne, gives der – for dødsfald indtruffet efter 1. januar 1979 – en væsentlig større begravelseshjælp, alt efter medlemmets alder på indmeldelsestidspunktet. På den vedføjede oversigt kan man aflæse de nye ydelser (sidste kolonne).

Er du medlem af VEJLEKASSEN? – Er din ægtefælle?

Det kan lade sig gøre endnu, blot man er fast ansat ved DSB og ikke er fyldt 40 år (ægtefæller 50 år).

Kontingentet er fortsat kun kr. 2,00 pr. måned pr. medlemsskab, og betales ved fradrag i løn eller

Udviklingen i begravelseshjælpens størrelse

Alder ved indmeldelsen	kontingent 2 kroner						
	1. jan. 1960 kr.	1. jan. 1962 kr.	1. juli 1967 kr.	1. jan. 1971 kr.	1. jan. 1975 kr.	1. jan. 1977 kr.	1. jan. 1979 kr.
under 20 år	1850	2050	2400	2600	3200	3700	4600
fyldt 20 år	1800	1990	2330	2525	3100	3575	4440
fyldt 21 år	1750	1930	2260	2450	3000	3450	4280
fyldt 22 år	1700	1870	2190	2375	2900	3325	4120
fyldt 23 år	1650	1810	2120	2300	2800	3200	3960
fyldt 24 år	1600	1750	2050	2225	2700	3075	3800
fyldt 25 år	1550	1690	1980	2150	2600	2950	3640
fyldt 26 år	1500	1630	1910	2075	2500	2825	3480
fyldt 27 år	1450	1570	1840	2000	2400	2700	3320
fyldt 28 år	1400	1510	1770	1925	2300	2575	3160
fyldt 29 år	1350	1450	1700	1850	2200	2450	3000
fyldt 30-34 år	1200	1270	1490	1625	1900	2075	2520
fyldt 35 år	950	970	1140	1250	1600	1700	2040

(For de medlemmer som i 1960 foretrak kontingentet 1 kr. pr. måned, er ydelserne ca. det halve af ovennævnte)

pension, indtil udgangen af det kalenderår hvori man fylder 70 år.

Tal med den nærmeste tillids-

mand, eller med kassens kontor, Parallelvej 17, 2800 Lyngby. Tlf. (02) 87 30 21.

## Støtteforeningen Danske Dampvenner

Støtteforeningen Danske Dampvenner udsender i november årets sidste lokomotivplatte, den første i serien lokomotiver fra *De Jysk-Fynske Jernbaner*. Motivet, et af de berømte »CANADA«-lokomotiver.

Som sædvanlig er det kunstnerinden Bertina Kærager der står for den kunstneriske udførelse. Platten er som vore øvrige lokomotivplatter udført i hvidt porcelæn med motivet i sort streg. På plattens bagside findes oplysninger om Canada-lokomotivernes historie, ligesom plattens nummer findes her.

Som vore øvrige platter er også disse nummererede og der fremstilles af denne kun 250 stk.

Ønsker De at være med beder vi Dem snarest udfylde nedenstående

bestillingskort.

Er De i forvejen abonnent beder vi Dem blot tilsende os check eller giroindbetalingskort med abonnementsnummer (det letter ekspeditionen).

NB: Vi vil helst ikke sende pr. op-

krævning og det fordyrer forsendelsen med 5 kr.

NB: Bogen »Lokomotivkjørsel« genoptryk fra 1878, kan bestilles på samme kupon. Pris 46 kr. + 4 kt. i forsendelse ved forudbetaling.

Undertegnede:

Navn \_\_\_\_\_

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

bestiller herved antal \_\_\_\_\_ stk. porcelænsplatter med CANADA-lokomotiv

Såvidt muligt ønskes platte nummer: \_\_\_\_\_

NB: Jeg ønsker også at bestille \_\_\_\_\_ stk. af bogen *Lokomotivkjørsel*.

Prisen pr. platte er 95 kr. + 10 kr. i forsendelsesomkostninger, såfremt beløbet indbetales forud pr. giro eller check – 105 kr.

Ved forsendelse pr. postopkrævning forhøjes prisen – 110 kr. og disse forsendelser nødsages vi til at afsende sidst.

NB: Der kan sendes 3 platter for samme porto.

# Repræsentantskabsmøder i Forsikringsagenturforeningen og Vejlekassen

8

FORSIKRINGSAGENTURFORENINGEN FOR TJENESTEMÆND afholdt ordinært repræsentantskabsmøde, torsdag den 16. november 1978 kl. 16.30 i Tryg Forsikrings bygning, Parallelvej 17, Lyngby, med følgende dagsorden:

1. Valg af ordstyrer
2. Valg af protokolfører
3. Protokollen fra sidste repræsentantskabsmøde
4. Beretning
  - a) Foreningsvirksomheden 1976–1977
  - b) Forsikringsvirksomheden 1976–1977
5. Regnskaber
  - a) Foreningsregnskabet 1976–1977
  - b) Forsikringsregnskabet 1976–1977
6. Valg
  - a) Formand
  - b) Næstformand
  - c) Kasserer
  - d) 2 medlemmer af forretningsudvalget
  - e) 2 revisorer og 2 revisor-suppleanter
  - f) statsaut. revision (Foreningsregnskabet)
7. Indkomne forslag.
8. Fastsættelse af honorarer.

Formanden Børge Aanæs bød de fremmødte repræsentanter velkommen, og rettede en særlig velkomst til gæsterne (Tryg Forsikrings direktion, samarbejdende organisationsrepræsentanter, fagblade og revision).

*ad punkt 1.*

Til ordstyrer valgtes Hans E. Jensen, der konstaterede mødets lovlige indvarsel, og at det var beslutningsdygtigt, idet det ved navneopråb blev klargjort, at samtlige repræsentanter var mødt, undtagen Åge Andersen og Chr. Rasmussen (begge Dansk Postforbund) der havde meldt lovligt forfald.

*ad punkt 2.*

Til protokolfører valgtes E. Greve Petersen.

*ad punkt 3.*

Protokollen fra sidste repræsentantskabsmøde – der var udsendt i personlige eksemplarer til medlemmerne af repræsentantskabet, og tillige optrykt i fagpressen – blev enstemmigt godkendt.

*ad punkt 4.a.*

Formanden indledte med at udtale mindeord om de siden sidste møde afdøde medlemmer af repræsentantskabet, N.J. Olsen, A.J. Ludvigsen, E.G. Appel og J.C. Leth, samt foreningens tillidsmand Jørgen Christensen og Nyborgs borgmester Børge Jensen.

Formanden konstaterede at nu ialt 7 tjenstemandsorganisationer er med i repræsentantskabet, og udtrykte håbet og forventningen om, at de to sidste grupper – Dansk Post- og Telegraforening og Dansk Toldtjenestemandes Forbund – til næste møde vil være repræsenteret.

Videre udtalte Børge Aanæs:

En af de største opgaver bestyrelsen har haft i de seneste år, er sagen mod Københavns Skatteråd. Som bekendt var skattemyndighederne af den opfattelse, at Agenturforeningen skulle beskattes af den indtægt, der fremkommer som overskudsandele fra forsikringsvirksomheden. Vi var selv af den modsatte opfattelse, idet vi fremførte at det syntes urimeligt, at Agenturforeningen skulle være skattepligtig af sådanne overskudsandele, som – hvis de var blevet i selve forsikringsvirksomheden – ikke ville være blevet beskattet efter den gældende lovgivning. Sagen har verseret i 7–8 år, men fandt sin endelige løsning da landsskatte retten den 15. februar 1978, afsagde

en kendelse, der gav vore synspunkter medhold i et og alt, og vi kan derfor nu frit disponere over vor kapital, sådan som det er Agenturforeningens formål.

Om samarbejdet med Tryg forsikring udtalte formanden, at det var blevet forstærket i den forløbne periode, og at den nye overenskomst som blev vedtaget i 1976 har været en administrativ lettelse for begge parter. Selv om der af og til må træffes mindre behagelige beslutninger, som f.eks. ekstraordinære præmieforhøjelser så har der været forståelse for, at en præmieforhøjelse kun bør gennemføres når det er absolut nødvendigt, og kun i det omfang, som en sund økonomi tilsiger.

Antallet af skadesager til behandling i bestyrelsen har været faldende, selv om de administrativt behandlede sager efterhånden er i størrelsesordenen 15–16.000 om året. Når der alligevel har været færre sager til forelæggelse for bestyrelsen, har det bl.a. sin forklaring i at dansk forsikringsvirksomhed – både på eget initiativ og i samarbejde med forbrugerorganisationer – har oprettet forskellige instanser, som f.eks. Forsikringsoplysningen og Ankenævnet for Forsikring, som alt sammen medvirker til en bedre orientering af forsikringstagerne om problemer.

Formanden sluttede sin beretning med at takke for godt samarbejde til alle sider, og med en særlig tak til Hans Jensen, som ved dette møde – på grund af alder – ønskede at trække sig tilbage fra forretningsudvalget.

Beretningen blev enstemmigt godkendt.

*ad punkt 4.b.*

Thyge Meldgård aflagde beret-



ning om forsikringsvirksomheden og sagde bl.a. at de to år rent regnskabsmæssigt, havde været mindre tilfredsstillende, idet 1976 kun havde vist et beskedent overskud på ca. 30.000 kr. og 1977 sluttede med et underskud på ca. 1/4 mill. Årsagerne har været mangeartede, som f.eks. forbedrede forsikringsbetingelser med større og mere omfattende dækning, et meget uheldigt skadesforløb og en stigende skadesfrekvens.

Som eksempler omtales tyveriskader, der er meget belastende, og de voldsomme storme i november og december 1977. Også sager der har været indbragt for Ankenævnet for Forsikring blev omtalt, og Meldgård kunne glæde med, at man endnu ikke har haft nogen sager i dette nævn, hvor afgørelsen er gået os imod.

Stigningen i skadeudgifterne har været større end den automatiske indeksregulering af præmierne har kunnet hamle op med. Det har derfor været nødvendigt med ekstraordinære stigninger, som f.eks. på indboforsikringerne fra 1. januar 1978, ligesom der forestår en ekstraordinær stigning på motorforsikringer når den gældende pristoplov udløber i slutningen af februar 1979.

Medlemstilgangen i perioden har været på godt 100 hver måned, og det samlede medlemstal er nu over 25.000, og en tilsvarende tilgang forventes også i tiden fremover.

Meldgård sluttede sin beretning med en tak til tillidsmænd, kontorets personale og bestyrelsen for godt samarbejde.

Beretningen blev enstemmigt godkendt.

#### *ad punkt 5.a.*

Foreningens kasserer E. Greve Petersen, gennemgik de i forvejen

udsendte regnskaber, for årene 1976 og 1977.

Regnskaberne blev enstemmigt godkendt.

#### *ad punkt 5.b.*

Preben Hecht forelagde forsikringsregnskaberne for 1976 og 1977, der ligeledes blev enstemmigt godkendt.

#### *ad punkt 6.*

Valg:

- a) Formand: Børge Aanæs genvalgtes
- b) Næstformand: Keld K. Jensen genvalgtes
- c) Kasserer: E. Greve Petersen genvalgtes
- d) Poul J. Larsen genvalgtes og Leif Lantow genvalgtes.
- e) revisorer: Ejv. Madsen og Holger M. Hjort genvalgtes og som suppleanter nyvalgtes: Henning Rasmussen og P.M. Olsen.
- f) Revisions- og Forvaltningsinstitutionen A/S genvalgtes.

Sammen med mødeindkaldelsen havde forretningsudvalget fremsendt forslag om, at der:

»af foreningens midler overføres et beløb på ikke over 1 mill. kr., som gave til Jernbanemændenes Kooperative Forsikringsforeningers Fond, i forbindelse med opførelsen af byggeriet JERNBANEBO i Nyborg«.

Forslaget – som var en konsekvens af en vedtagelse på repræsentantskabsmødet den 1.11.1971 – blev motiveret nærmere af formanden, og derefter vedtaget med alle stemmer for og ingen imod.

#### *ad punkt 8.*

Honorarerne blev fastsat uændret.

Herefter sluttede mødet kl. 17.40.

*E. Greve Petersen.*

VEJLEKASSEN afholdt ordinært repræsentantskabsmøde torsdag den 16. november 1978 kl. 17.40 i Tryg Forsikrings bygning, Parallevej, Lyngby, med følgende dagsorden:

1. Valg af ordstyrer
2. Valg af protokolfører
3. Beretning 1976–1977
4. Regnskab for årene 1976–1977
5. Indkomne forslag
6. Valg
  - a) formand
  - b) næstformand
  - c) 3 medlemmer af styrelsen
  - d) 2 revisorer og 2 revisorsuppleanter
  - e) statsautoriseret revision.

Formanden Børge Aanæs bød repræsentanter og gæster velkommen.

#### *ad punkt 1.*

Hans E. Jensen valgtes som ordstyrer og konstaterede mødets lovlige indvarsel, samt at alle repræsentanter var mødt, således at mødet var beslutningsdygtigt.

#### *ad punkt 2.*

E. Greve Petersen valgtes som protokolfører.

#### *ad punkt 3.*

Formanden oplyste i sin beretning, at der i 2-årsperioden (1976–1977) havde været anmeldt ialt 750 dødsfald, mod 730 i den foregående 2-års-periode, og selv om bonusbeløbene var blevet forhøjet fra 1. januar 1977, var der alligevel tale om et stort overskud i begge årene, takket være det høje renteniveau, således at der var mulighed for større udbetalinger af begravelseshjælp fra 1. januar 1979. Dette spørgsmål behandles under dagsordenens punkt 5.

Udover dødsfaldene har der været en afgang på 103 medlemmer i

perioden, på grund af afsked uden pension, skilsmisse o.lign. Selv om der også har været en tilgang på 256 nye medlemmer i perioden, er det samlede medlemstal faldet til 26.947 pr. 1. januar 1978, og det har også haft en nedadgående virkning på den årlige indtægt af kontingenter, men til gengæld har som nævnt renteindtægten været stærkt stigende.

Formanden sluttede sin beretning med en tak for godt samarbejde til alle sider, og med en særlig tak til Hans Jensen, som – på grund af alder – har ønsket at trække sig tilbage fra styrelsen, samt til aktuaren K.E. Lomholt, der også har ønsket at trække sig tilbage på grund af alder. Beretningen godkendtes enstemmigt.

*ad punkt 4.*

Thyge Meldgård forelagde regnskaberne for årene 1976–1977.

Regnskaberne godkendtes enstemmigt.

*ad punkt 5.*

Sammen med indkaldelsen til mødet var udsendt 2 forslag fra styrelsen.

- 1) om overførsel af kr. 10.000 til »Den humanitære Fond« og
- 2) om ændringer i de hidtidige vedtægter af 1.1.1975.

Formanden gennemgik forslagene – der for vedtægtsændringernes vedkommende, hovedsageligt drejede sig om en væsentlig forhøjelse af begravelseshjælpen, samt nogle rent parktiske og redaktionelle ændringer – og motiverede

de enkelte ændringer. Samtlige forslag blev godkendt med alle stemmer for og ingen imod.

Der var ikke indkommet andre forslag.

*ad punkt 6.*

Valg:

- a) Børge Aanæs blev valgt
  - b) Keld K. Jensen blev valgt
  - c) E. Greve Petersen og Poul J. Larsen blev valgt, og Leif Lantow blev nyvalgt.
  - d) Ejv. Madsen og Holger M. Hjort blev valgt som revisorer, medens Henning Rasmussen og P.M. Olsen blev nyvalgt som suppleanter.
  - e) Revisions- og Forvaltningsinstituttet A/S blev valgt.
- Mødet slut kl. 18.10.

*E. Greve Petersen.*

## Jerbanemændenes Kooperative Forsikringsforenings Fond

Protokol fra repræsentantskabsmøde i Lyngby den 16.11. 1978 kl 18.00

Dagsorden

1. Valg af ordstyrer
2. Valg af protokolfører
3. Beretning 1976 og 1977
4. Regnskab 1976 og 1977
5. Meddelelse om valg af regnskabsfører

*Ad 1.* Hans Jensen blev valgt til ordstyrer.

*Ad 2.* E. Greve Petersen blev valgt til protokolfører.

*Ad 3.* Formanden, Børge Aanæs, aflagde følgende beretning:

På repræsentantskabsmødet i 1976 kunne jeg oplyse, at planerne med opførelse af et plejehjem med tilhørende 10 beskyttede boliger

var så langt fremme, at arkitekterne kunne gå i gang med detailprojektering, og at vi havde dannet en selvejende institution, hvis bestyrelse består af 4 medlemmer fra Jerbanemændenes kooperative Forsikringsforenings Fond, 2 fra kommunalbestyrelsen i Nyborg og 1 medlem valgt blandt centrets personale. Vi havde også navngivet det kommende byggeri: Plejecentret Jernbanebo.

Og det er ud fra dette stadium, jeg vil aflægge beretning for 1976 og 1977.

Efter at en række formaliteter med diverse godkendelser fra offentlige myndigheder, herunder kommunegaranti, forhandlinger om fredningsbestemmelser og til-

pasning af prisoverslag til de ministerielt fastsatte byggeomkostninger, kunne vi stikke spaden i jorden den 14. juni 1977 med et forventet færdiggørelsestidspunkt, der efter tidsplanen skulle være oktober 1978.

Den godkendte opførelsessum var på 13.368.000 kr., og da fonden ved byggeriets påbegyndelse havde en egenkapital på over 1,4 millioner + værdien af den grund, der var stillet til rådighed af Nyborg kommune, må det siges, at økonomien er i orden.

Gennem Laane- og Sparekassen for offentlige ansatte blev der oprettet et byggelån i Bikuben, og det har hidtil ikke været nødvendigt at angribe fondens kapital, der stadig

# Svar til CO I fra statsskattedirektoratet vedr. beskatning af køre- og sejlpenge

vokser støt. Der vil imidlertid blive brug for pengene i en meget nær fremtid. Dels skal vi jo udrede 10% af opførelsessummen, og dels er der i den omtalte byggesum ikke medregnet beløb til inventar.

Fonden har gennem Helsefonden fået bevilget et tilskud på ialt 450.000 kr. til byggeriet. Heraf er halvdelen allerede udbetalt, mens resten vil blive udbetalt, når endeligt byggeregnskab foreligger.

Vi har endvidere ansøgt Helsefonden om tilskud til inventar, og vi håber på et positivt resultat, når Helsefondens repræsentantskab i december måned skal fordele de midler, der er til rådighed.

Den 14. februar 1978 havde vi rejsegilde, og siden er byggeriet skredet planmæssigt frem således, at de første plejehjemsbeboere flyttede ind i oktober i år, og indflytning vil herefter ske kontinuerligt, indtil alle pladser er belagt. De 10 beskyttede boliger er alle taget i brug. Den officielle indvielse er foreløbig fastsat til den 19. januar 1979.

Vi kan hermed konstatere, at vi nu er nået et langt skridt frem i forhold til de tanker, der blev lagt for dagen ved fondens start i 1963, og der er vel god grund til at udtrykke en tak til alle, der på positiv måde har bidraget til, at plejecentret Jernbanebo i dag kan betragtes som en realitet.

Formandens beretning enstemmigt godkendt.

*Ad 4.* E.W. Hauge forelagde regnskabet, der blev enstemmigt godkendt.

*Ad 5.* Formanden meddelte, at Gunnar Larsen er valgt til regnskabsfører.

Formanden takkede den afgående regnskabsfører for mange års veludført arbejde.

Ligningsrådet har på sit møde den 28. november 1978 besluttet at rette henvendelse til ministeren for skatter og afgifter om den skattemæssige behandling af køre- og sejlpenge samt natpenge til tjenestemænd og andre offentligt ansatte.

Ligningsrådet er af den opfattelse, at der ikke er baggrund for at yde skattefri godtgørelser i alle de situationer, hvor disse ydelser kommer til udbetaling.

Ligningsrådet har derfor den 22. december 1978 anmodet ministeren for skatter og afgifter om at tage initiativ til, at de nuværende regler ændres, ligesom rådet har gjort fi-

nansministeriet, lønnings- og pensionsdepartementet bekendt med sin opfattelse.

Som følge heraf har ligningsrådet besluttet ikke at gennemføre beskatning af køre- og sejlpenge og heller ikke at ændre beskatningen af natpenge med virkning fra 1. januar 1979.

Ligningsrådet har tidligere fastsat fradrag for natarbejde til 12 kr. pr. nat for indkomståret 1978. For skatteydere, der har natarbejde som fast erhverv, eller fast udfører deres erhverv som natarbejde, kan der dog uden dokumentation kun gives et fradrag på 1.300 kr. årligt.



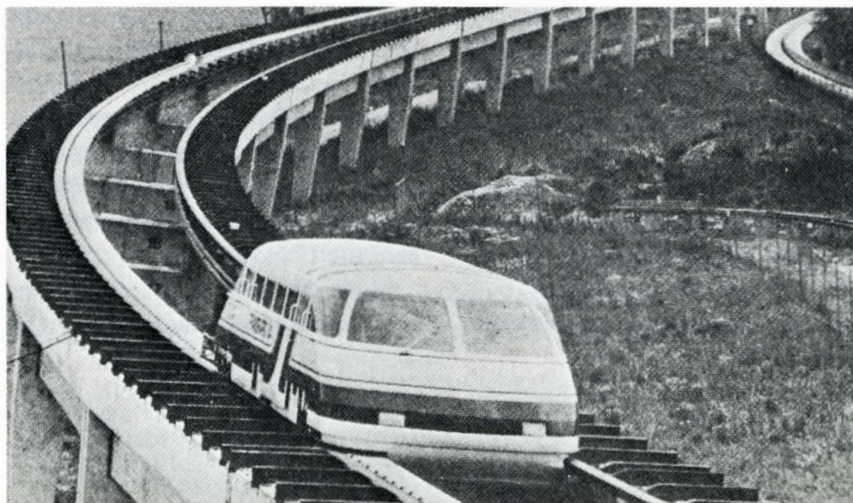
## Svævetog i Vest-tyskland

Jernbaneplanlægger over hele verden har opmærksomheden rettet mod prøvekøringen som i disse dage foregår i Ingolstadt i Vest-Tyskland. Det drejer sig om et statslig projekt (Ministeriet for forskning og teknik) for at udvikle en svævebane. Parallelt har man udviklet et system baseret på elektromagnetisme, og et på elektrodynamik, og bestemt sig for at fortsætte med det første.

Projektet har fået navnet »Transrapid 04« og rapporterne fortæller, at man foreløbig er tilfreds med forsøgene. Det er ellers japanerne, der er kommet langt i udviklingen af svævende tog. Nu ser det ud til, at

man også i Europa øjner mulighederne. I forbindelse med svævende tog har man en række tekniske problemer, som man dog regner med at løse. Det drejer sig blandt andet om strømleveringen til elektromagnetterne på toget, og at man har været nødt til at bringe så mange tunge og store batterier med, at der ikke har været plads til passagerer. Og et forholdsvis højt energiforbrug har været et problem.

Man regner med at svævebanetog i ordinær trafik skal kunne opnå 350-400 km pr. time. Hvornår svævetog kommer i trafikken er der ingen som tør antyde.



# Når jernbaner sælger

D

er er en særlig udfordring i at markedsføre de fleste jernbaner: Her er en praktisk »vare«, der påtvinges upraktiske markedsbetingelser.

Politiske/lovmæssige bestemmelser påvirker konkurrenceforhold for skinne- og vejtrafik således, at vejtrafikken som regel favoriseres og dermed skærper kravene yderst specielt til jernbanernes markedsarbejde (engelsk: *marketing*) – reelt til arbejdets kreative forløb.

Et enkelt eksempel kan illustrere.

I en af DSB's nyere plakatsier, der fortræffeligt bruger farvefotografiet, ses bl.a. plakaten, der sigter på at få bilisten til at lade bilen blive hjemme eller i det mindste parkere sin populære »spændetrøje« ved nærmeste station og – *ta' toget*.

I plakaten skuer man fra bilens indre ud igennem en meget regnsløret rude, der giver de(n) kørende alt andet end et betryggende klart billede af vejbane og medtrafikanter – en vinduesvisker er dog ikke glemt i billedet.

Gode kræfter spiller sammen i plakaten: Layoutmand/fotograf/reprofolk/trykker. Det er bare uheldigt, at betydningen af to grafiske elementer, *tekst* og »firma«-mærke, er blevet forvekslet.

Teksten, »ta' toget«, øverst til venstre i plakaten er i beskeden størrelse i forhold til mærket, DSB, nederst til venstre i plakaten.

Budskabet – d.v.s. fordelene ved at tage toget – kommer derved til at virke sekundært i forhold til »firmaets« navn.

DSB er imidlertid så ene på jernbanemarkedet, at det ikke bare er unødvendigt at slå navnet stort op. Det har yderligere tendens til at henlede publikums opmærksom-

hed på det salgsmæssigt »forkerte« element/budskab.

Det omvendte størrelsesforhold – et forholdsvist dominerende *ta' toget* og et mindre DSB, sidstnævnte tillige i plakats nederste højre hjørne – ville have set bedre ud og have virket bedre. For teksten ville derved have givet kraftigere støtte til fotografiets idé og det skrå linjefald ville have fremhævet associationen om bevægelse i billedet i modsætning til den anvendte lodrette, »faste forkant«. Bedst ville billedet have stået alene – blot med »ta' toget« i nederste højre hjørne.

En anden detalje i den kreative proces er, om plakater på stationer, som det altså forudsættes, at bilisten IKKE kommer på (!) overhovedet er et velvalgt middel til at søge at nå netop den menneskegruppe?

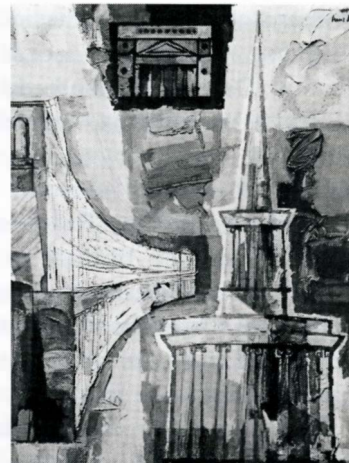
Annonceplads i motortidsskrifter og/eller på bilsider i dag- og distriktsblade samt ikke mindst i »levende« form i biografernes (navnlig bilbioerne) filmstrips er mere velegnede. Dette er et rent *medie-spørgsmål* – i sig selv et særdeles vigtigt speciale, en videnskab, kalder reklamefolk det.

Plakateksemplet bruges altså her som »pegepind« på betydningen af de *kreativt gennemtænkte detaljer* i marketingarbejdet.

Plakaten fra *London Transport* (LT) med beredne gardister foran *Buckingham Palace*, her i grafikerens *R. Taveners* opfattelse (billedet øverst til højre), er lærerigt i denne henseende.

Først og fremmest opfattes billedets motiv – en af Londons traditionelle seværdigheder – øjeblikkeligt. Det »sælger« straks tanken om eventuelt besøg.

Motiverne skal være øjeblikkeligt opfattedelige/genkendelige. Jo



John Nash, den ene af 16- og 1700-tallets to dominerende London-arkitekter (den anden var Wren), skabte bl.a. Øvre Regent Street's gadebue. Grafikerens, Hans Unger, bruger den til blikfang i sin plakat for LT (her over). Kvarterets t-banestationer: Piccadilly Circus og Oxford Circus.

vagere motivet er, des mindre bliver chancen for, at hurtigt forbipasserende mennesker med meget andet i tankerne (eller slet intet!) skal føle sig ansporet til at huske/følge opfordringen – og dermed blive rejsekunder. Fri kunst kræver i varierende grad modtagelsesevne af beskueren, plakatkunst (merkantil kunst) må ikke.

Nederst til højre i plakaten ses det uovertrufne LT-mærke, *cirklen* (for byen) gennemskåret af *den rette linje* (for t-banen... oprindeligt de første London-bussers bomærke) samt i plakats bund et par tekstlinjer, der oplyser, hvor publikum kan få direkte kontakt med LT's public relations-afdeling og alt at vide om ruter, tidspunkter, priser plus foldere om seværdighederne.

Samme kreative omhu spiller ind i plakaten på det andet billede med nogle af datidens London-arkitekt, *John Nashs*, kendte bygningsværker i en nutidig kunstners – *Hans Unger* – gengivelse.



Hestegardister »foran« Buckingham Palace (St. James' Park ligger imellem slot og eksercerplads), kendt londonsk seværdighed. R. Taveners plakat for LT »serverer« udflugtsideen (her over) – Strand, Trafalgar Square og Westminster er bydelens t-banestationer.

Det er mest *Regent Streets* karakterfulde kurve, der straks fanger øjet, samt bygninger i nabolaget. Igen er LT-symbolet blot et diskret element (i dag har London jo kun én t-baneorganisation), her som midtstillet delvis baggrund for teksten. Ja, bomærket kunne helt undværes – bortset fra de dekorative/grafiske hensigter – for en LT-plakat kendes nu på sin *layoutstil* på lang afstand.

Plakaternes helhedsplan (layout) varieres nemlig så godt som aldrig. Derved har LT opnået i tidens løb at markere sit ansigt (*image*) yderligere stærkt.

Inden for layoutets og budskabets »ramme« har kunstnerne selvfølgelig altid »frit slag«.

Kaster vi blikket over Kanalen til Frankrig, kunne der hentes andre eksempler på kreativt gennemført markedsføringsarbejde, som har resulteret i nogle af de franske statsbaners (SNCF) største salgssuccesser.

Ingen omtale af statsbanemarketing er som bekendt dækkende

uden at medtage banernes specielle, givne betingelser – altså de sociale krav, der jo også i Frankrig medfører dilemmaet at tilgodese befolkningsmæssigt svagt udviklede egne og alligevel få årsregnskaber til at ligne vellykkede balanceakter.

Franskmænd er lige så karske som mange andre jernbaneledere, når de nævner fundamentale årsager til »utilfredsstillende regnskabsresultater«. Chefen for SNCF, *Paul Gentil*, har udtalt: »Kun hvis staten ikke lægger sig hindrende i vejen for os med umulige sociale og økonomiske ordninger, kan vi drive virksomheden på finansielt sund, kommerciel basis«.

Men netop fordi ingen moderne jernbaneledelse ville lade tyndt befolkede landsdele i stikken transportmæssigt – og Mexikos jernbanechef, *Gomez'*, ord, »Hvorfor koncentrerer regeringen« (Mexikos) »sig ikke om at betale for de socialt nødvendige, tabgivende linjer og lader jernbanerne drive det øvrige net som en forretning«? (DLT, aug. '78) forbliver som et råb i Mexikos sollyse luft – stiller marketingarbejde for statsbaner ekstraordinære krav. Kort sagt, der er ikke råd til at overse blot én kreativ detalje.

Vi har ikke plads her til at vise eksempler også på SNCF's reklamemidler. Men vi kan supplere de to viste LT-plakater med et interviewcitater, der også skyldes Paul Gentil – citatet er nemlig en lille grundlov for al marketingarbejde. Gentil:

»Vi begyndte med at undersøge vort markeds muligheder og definere kravene til det, vi kunne tilbyde. Derefter kunne vi forbedre vor passagerservice og var så klar til at starte en energisk reklamekampagne«.

Gentil fortsatte: »I de sidste ti år er vor passagertrafik som følge deraf steget 30% – det er vist rekord på den vestlige halvkugle. Årsagen til væksten er bedre marketing og moderne teknik«.

Den lille grundlov er iøjnefaldende i LT-plakaterne: Markedets muligheder = Londons seværdigheder, (enkelt serveret for) dets menneskestrømme, såvel indbyggere som gæster, plus den alle steder i byområdet parate t-bane-/bus-tjeneste.

Næste: Om detaljer i rullende materiel.

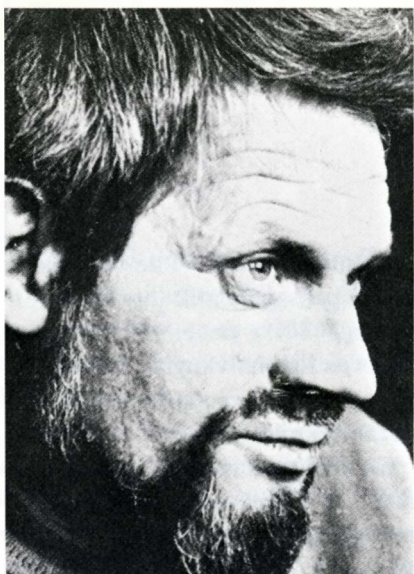
## UDLANDET I —GLIMT

- U.S.A.'s *Amtrak* passagertransportsselskab indfører nu de svenske *Rc 4* el-lokoer, der vejer under halvdelen af tilsvarende amerikanskbyggede lokoer.

Uanset om føreren er stor eller lille.

- JAPAN's *Tokio – Osaka* rute (»shinkansen«-linjen) har overstået en række nødvendige halvdagslukninger, så skader kunne repareres efter mere end ti års højhastighedsstrafik: Slidte 53 kg/m skinner, revner i svejsninger og »forstøvet« ballast, der havde blandet sig med jord til blokke, gjorde kørsel ubehagelig. Meget medtagne skinner blev udskiftet med 60 kg/m.

Ellers går det godt.



*Preben Nielsen, maskinarbejder, med i Røde Kors' arbejde i Norge lige efter krigen, en overgang ansat i Jysk Telefon. Senere fulgte år med svær sygdom. I den sidste tid her Preben Nielsen fået sine mange erfaringer fra arbejdspladserne ned på papiret i noveller og skitser. Har bl.a. skrevet i Aktuelt. Er en af de tyve forfattere af »Arbejdsliv«, der udkom i sommer.*

*Har udgivet romanen »Afdeling 31«, der foregår på statshospitalet Risskov.*



*Han giver os rugbrød, har kritikeren Bertel Engelstoft skrevet om Per Bågøe. Men poesi kan også have rugbrødstyngde. Og at Bågøe er et poetisk gemyt, skel man ikke se længe på hans billeder for at forstå. I sin kunst møder han menneskene på det indre plan, hvor det meste af vores liv nok foregår, når det kommer til stykket. Robusthed, følsomhed og humor er forenet i Bågøes raderinger.*

*Per Bågøe har illustreret Adam Oehlenschläger. Frank Jæger og Hans Reusch.*

*For tiden er Per Bågøe jord- og betonarbejder. Han graver fjernvarmetunneler i København.*

## Portneren

*Novelle af Preben Nielsen*

*Radering af Per Bågøe*

Margarinefabrikken lå nær centrum i den anselige provinsby. Engang en af stedets store arbejdspladser. Summende af liv, således lå den.

Man havde det fint, med arbejdsforholdene. Borgmesteren (som selv i sin ungdom en tid var beskæftiget bag den kromgule mur) udtalte en gang, at fabrikken var – byens bedste arbejdsplads.

Nu lå de store haller øde hen. Man sa'e, det var urentabelt at køre produktet videre der i byen; og koncentrerede sit landskendte fabrikat – varemærke: to palmer – på satellitfabrikken i København.

Et sted var der stadig, hvorfra man i aftentimer så lys falde over gitterport og gade. Fra den sekskantede portkiosk. Og herinde sad – hveranden aften – Carl Emil. Han var sidste mand på jobbet. Stred så længe han orkede. Man han vidste det. Det var – uigenkaldelig – sidste aften!

Adskillige kolleger var flyttet med til storbyen. Også Carl Emil havde man tilbudt arbejde! Ville betale flytningen. Han havde jo været på fabrikken i mere end 25 år. Gode år – ikke noget at drøfte om den ting. Det havde vist sig, at fik en mand først foden indenfor, var det sjældent, han søgte andetsteds hen. Men Carl Emil følte sig for gammel til at blive plantet om. Endvidere var der dette med børnebørnene. De to rollinger som Henny og han nødigt ville være borte fra gennem længere tid.

Men – fabrikken var slagtet. På landets ældste virksomhed indenfor margarineproduktionen var hjulene holdt op med at fungere. Transportbåndet gået uhjælpelig i stå. Lagerrampen, hvor tidligere op mod tyve lastbiler rokerede i den travleste tid, lå nu øde hen.

Det blev fortalt, at maskinmesteren drejede om på hælen og gik

hjem, da man løsnede den første bolt i transportøren. Han havde gennem mange år udvidet båndet, udført forbedringer på det. Nu pillede man hans livsværk fra hinanden og overlod produkthandleren valser og vanger. Tilmed fortaltes, at mester sjældent gik ud efter den dag, han vendte den standsede fabriks ryggen.

Portneren så på sit ur. Tiden var inde til sidste runde. Kontroluret, hvor man tidligere stemplede sig ud og ind var sat i stå, samtidig med man standsede transportbåndet.

Men det stod stadig for portneren som noget af en gåde, hvorfor moderfabrikken skulle slagtes. Så sent som blot tre år tilbage, var millionbeløb ofret på modernisering af kærnehallen. Man stod godt rustet til fremtiden. Her var noget som ikke stemte. Carl Emil husede visse tanker om den ting. Virksomheden fik blot et år tilbage ny direktør. En mand som tilmed sad i bestyrelsen for det ret betydningsfulde stormagasinet, hvis grund grænsede op til fabrikken.

Carl Emil tog den stærktlysende lygte ned fra sin plads; koblede nøgleknippet til karabinhagen i bæltet og startede runden.

Som han gik over gården, hørte han en puslen i den bunke brædder, han havde beregnet til svigersønnens sommerhus. En rotte brød gennem lyskeglen og forsvandt ind gennem et kældervindue, som stod på klem. Tidligere ville en rotte være utænkkelig på arealet. Skrubbet rent som der altid blev, både oppe og nede.

Han låste sig ind i kærnehallen, og lod lyskeglen feje over væggenes flisebeklædning. Skridtene gav genklang i det tomme rum, hvor fundamentboltene stadig sad i betongulvet, ligesom indrammende de felter, hvor maskinerne tidligere

stod. Og portneren huskede hvorledes det gik en kærnemester, som havde været med fra fabrikkens start, og takkede af ved 70-årsalderen. En god afskedsfrokost havde han givet; og kammeraterne ønskede den fratrådte et godt otium. Knap et år senere stod de ved hans grav. Han tålte helt enkelt ikke den bratte overgang.

Dette plus et par paralleltfælde bevirkede, at pensionsalderen satte til 65. Men Carl Emil var blot 55. Havde således ti gode arbejdsår at se frem til. Men – nu var det sidste nat på den fabrik, hvor han kendte hver krog.

Han låsede sig ind i pakkeriet. Her traf han – 25 år tilbage – Henny, som han siden delte avis og seng med. Hun var så fiks på fingrene – Henny. Åbnede en systue for pigerne fra fabrikken. Hvad hun evnede at få ud af en tre-alens-trevl var forbavsende.

De skillinger som faldt fra symaskinen, blev brugt på udenlandsrejser. Joh – de havde gået godt i spænd sammen. Men Carl Emil anede ikke – som han trådte ind i salttrummet – at hjulets summen i symaskinen en måneds tid senere ville jage ham fra hjemmet på formålsløse ture byen rundt.

Her – i saltet – var portneren tidligere beskæftiget gennem ti år med afvejning af de saltmængder som – via transportøren – gled ned i kærnehallen. Kun tre måneder tilbage overtog han pladsen efter den oprindelige portner, der havde forskaffet sig et job som vicevært i et stort, nyopført boligkompleks.

Fra salttrummet førte en trappe op til sækkeloftet; medens han gik op over de stejle trin, faldt hans tanker på en episode, som lå langt tilbage i tid.

De var dengang to mand på loftet. Som kammeraten en dag skulle



på lokum, fandt Carl Emil en stump tovværk, hvis ene ende han gjorde fast i et hanebånd. Liggende på et bundt tomsække, og med den anden rebende slynget om halsen, markerede han: – Hængt mand . . . Øjnene fordrejede . . . Tungen halvsende langt ud.

Kammeraten opløftede et sandt skrig af rædsel, ved synet af hovedet udover karmen. Tumlende nedover trinnene, råbende: – Mester Mester . . . Carl Emil har hængt sig på sækkeloftet!

Men som mester og kammeraten vendte tilbage, stod Carl Emil ved sækkestablen, som om intet var hændt . . .

Nej . . . Han havde ikke rørt sig fra stedet den sidste time, . . . Hængt sig?! – det kunne aldrig falde ham ind.

Tvivlrådigheden i kammeratens øjne: – Ja men lige før?

– Gu' har jeg ikke hængt udover den karm . . . Dette havde nok væ-

ret en af de grovere. Men så godt som hver krog vakte minder, om de puds man spillede hinanden, arbejdsdagen lang.

Han kom tilbage til porten. Hængte lygte og nøgleknappe på plads. Tændte pipen.

Nu var der blot at afvente afløsningen. Som han strøg tændstikken, skælvede hans fingre en smule; en skælven Carl Emil ikke tidligere havde bemærket.

De første fjorten dage som arbejdsløs gik tåleligt. Han hjalp svigersønnen med at banke en ny skillevæg op af de tilsidelagte brædder. Søgte osse nye job; men lagde ikke større vægt på, om han blev afvist. Mente der givetvis ville vise sig nye muligheder forude.

Men – dagene gik; og der begyndte at komme noget stundesløst over Carl Emil; noget – ligesom loppebidt. Han holdt ikke af at opholde sig på samme sted gennem længere tid.

Det var i den lyse junimåned, hvor gyldenris og bonderoser afløste de afblomstrede tulipaner i dat-terens have. Besøgene her blev of-tere; og glimt af spontan glæde strømmede gennem ham, når de to smårollinger løb ham i møde, rå-bende: – Bedstefar! Bedstefar!

De legede så den kendte gem-meleg med godteposen, som de små skulle finde i en lomme.

En tid lang kunne han sidde på terrassen og se ud over den velple-jede . . . Men – han mærkede det – samtaleemnerne udtømmes hurtigt. Der var på sin akavede måde blevet noget tvunget over besøget; noget de ikke evnede at afhjælpe. Det skete ofte, han pludselig tog afsked: gik til bussen og gennemkørte de gammelkendte gader; steg af et par stoppesteder før den nedlagte fa-brik, og smuttede hjem ad en om-vej.

Men hjemme forfulgte uroen ham. Det var som sang omdrejn-ingerne i Hennys trædemaskine an-klagende, uden han var sig nogen utroskab bevidst. Han havde dog holdt ud til det sidste i porten. Men – han havde læst det i diverse værkeres blik (hvor han søgte arbejde) – gå hjem og se på din dåbsattest!

Tilmed kom det let til mundhug-geri, Henny og ham imellem, som han gik med ledige hænder i den to-og-enhalv værelses lejlighed, af-ventende avisens bump fra brev-sprækken.

Nu vel . . . Der var mange ledige. Men tanken om at se sig selv som færdig med at udrette et og andet, viste han fra sig. Det kunne sim-pelthen ikke være rigtigt, at han var reduceret til overkomplet.

Dertil kom en ny vane – eller om man vil – uvane i hans dagligdag. Det skete, når han havde været til kontrol, at han dryssede ind på en

havnebeværtning og fik sig et par bajere.

Som dreng og halv voksen havde Carl Emil haft budplads ved et sy-maskinefirma. Kørte dengang to ture ugentlig til havnen for at hente forsendelser fra hovedlageret i Kø-benhavn.

Nu var der noget befriende ved (som arbejdsløs) at sidde bag en kaférude og se livet på havnen ud-folde sig.

Vist var havnen blevet en anden i de mellemliggende fyrretyve år. Men grundtonen var uændret. Her drejede stadig de høje vippekraner, det larmede fra lossespil. Osende lokomotiver satte godsvogne i glid henover sporarealer. Mænd fór omkring med blaffende fragtbreve.

Det kom sig efterhånden således, at Carl Emil fik sig et yndlingsvært-shus, hvor en gruppe tidligere lag-er- og pakhusarbejdere kom. Mændene var vel i snit en halvs nes år ældre end portneren. De havde dannet et lille broderskab: »Motorfærgens venner«, og mød-tes dagligt over en bajer afventende det tidspunkt da færgen – tungt tu-dende – meldte sin ankomst. Vap-pede så i flok og følge over til fær-gelejet, hvor de iagttog færgens manøvrer. Efter endt ekspedition gik de tilbage og fik sig et slag kort i baglokalet.

Med et stænk af misundelse be-tragtede Carl Emil dette sjak, som tilsyneladende i deres otium havde bevaret en munterhed, et fælles holdepunkt i disse daglige besøg ved deres gamle arbejdsplads.

Og han tænkte på: – Kærne Ras – Otto P. – Børstenbinderen – og de andre gutter som nu arbejdede sammen i København. Videre gik tanken til Henny. Måske havde de gjort bedst i at følge med over bæ-ltet.

Han havde oplevet dette, at være



milefjernt fra sin datter, selvom hun blot sad to meter borte. Og han havde oplevet dette, at føle sig nær de gamle kammerater, skønt han var milefjernt fra dem.

En septemberdag to han bussen helt frem til sin gamle arbejdsplads. Her var man i færd med at bryde bagmuren ned. En mobilkran havde en tung stålkugle ophængt i wi-ren. Ved nu at svinge udliggerar-men ud, sattes kuglen i pendul-svingninger, og kvasede således den kromgule mur. I slag efter slag hamrede man det solide murværk i stumper og stykker, forvandlede det til brokker, som blev fragtet bort på lastvognslad.

Under en pause i arbejdet, fik Carl Emil fat i kranføreren. Spurg-te, om han vidste, hvad der skulle bygges i stedet?

– Joh, kranføreren pegede: – Stormagasinet skulle udvide. Der skulle indrettes afdelinger for fritid og hobby. Man skulle – når udvi-delsen var færdig – kunne købe alt fra blåsøm til speedbåde.

Portneren nikkede frem for sig. Her så man altså den egentlige grund til slagtingen af margarine-fabrikken. Stormagasinet havde





Som et led i at forbedre beskæftigelsessituationen har folketinget nu vedtaget loven om efterløn, der primært skal ses som en arbejdsmarkedspolitisk foranstaltning.

Loven sigter mod en omfordeling af arbejdet, der giver ældre arbejdstagere mulighed for at trække sig tilbage fra et måske både fysisk og psykisk krævende arbejde uden på en gang at skulle lide den store lønnedgang. Derved gives mulighed for at bringe unge arbejdsløse i beskæftigelse.

Efterlønsordningen er en udbygning af den eksisterende arbejdsløshedsforsikring, og administrationen af ordningen henlægges til arbejdsløshedskasserne.

Hvem er så berettiget eller omfattet af reglerne vedrørende efterløn? Ordningen indskrænker sig til at omfatte 60-66-årige medlemmer af anerkendte arbejdsløshedskasser som inden for de sidste 10 år før det fyldte 60. år sammenlagt har været medlem i mindst 5 år, og som ved overgangen til efterløn opfylder betingelserne for ret til dagpenge. Endvidere skal medlemmet have bopæl i Danmark (Færøerne og Grønland undtaget).

Efterlønnens størrelse:

For at sikre, at arbejdstagere, der ikke længere ønsker at stå til rådighed for arbejdsmarkedet, ikke af økonomiske grunde undlader at overgå til efterløn, får den pågældende, der går på efterløn, i de første 2½ år et beløb, der svarer til højeste dagpengesats for den pågældende.

De næste 2 år ydes der 80% og derefter 60% af højeste dagpengesats indtil det fyldte 67. år, hvor ordningen afløses af loven om folkepension.

På denne baggrund er det nærliggende at foretage en sammenligning med tjenestemændenes bestem-

melser om førtidspension. Som bekendt har tjenestemænd i almindelighed mulighed for at søge afsked fra det fyldte 60. år mod et fradrag i pensionen. Dette fradrag udgør 1,2 hhv 3% pr. år, tjenestemanden går før det 67. år alt afhængig af, om han har en pensionsalder på over 35 år, mellem 30 og 35 år hhv under 30 år. Det vil heraf kunne ses, at det i ugunstige situationer kan blive en bekostelig affære at gå på førtidspension. Man risikerer at miste helt op til 21% af sin pension.

Centralorganisationerne har helt naturligt løbende fulgt udviklingen i folketinget om arbejdsministerens efterlønsforslag. Da det var så langt fremme i behandlingen, at en gennemførelse kunne forudses, gjorde



## Den smalle vej blev til en gangsti.

### LO-kommentar ved årsskiftet

– LO-kongressens forudsigelser i 1975 om, at lønmodtagerne de kommende år måtte betræde »den smalle vej« på grund af den økonomiske- og beskæftigelsesmæssige krise, har kun alt for godt holdt stik, hedder det i den ledende artikel i LO-Bladets nytårsnummer.

– Ved et tilbageblik på det forløbne år må det endog konstateres, at der ikke engang har kunnet tales om en smal vej, men at de efterhånden kun er tale om en »gangsti«, hvor lønmodtagerne tilmed må gå alene.

– Udviklingen har simpelt hen været den, at lønmodtagerne alene har måttet bære krisens byrder i form af en stadig stigende ledighed

TFU finansministeren klart, at en lignende beskæftigelsesmæssig effekt, som opnås med efterlønsforslaget, kunne opnås inden for statstjenestemandsområdet.

TFU foreslog derfor, at man indgik en aftale om bortfald af procentafkortningen.

Forslaget har været drøftet flere gange med finansministeren.

Der har i drøftelserne været nævnt forskellige væsentlige lavere fradragssatser, ligesom et totalt bortfald indgår i overvejelserne. Finansministeren har en positiv indstilling til sagen, og TFU forventer, at den finder sin tilfredsstillende løsning i begyndelsen af det nye år.

og et stadig fald i reallønnen, medens andre indkomstgrupper har pæne indtægtsfremgange i disse år.

– Dette er den reelle baggrund for fagbevægelsens krav til arbejdsgiverne i forbindelse med den kommende overenskomstfornyelse. Men det er samtidig baggrunden for den stærke skuffelse, som fagbevægelsen føler – og har givet så kraftigt udtryk for – i forbindelse med det grundlag, som SV-regeringen er dannet på.

– Fagbevægelsen kan fortsat ikke acceptere, at det er lønmodtagerne, der skal bære byrderne, at der ikke fra regeringens side lægges op til en lovgivning, der effektivt griber ind over for de største samfundsmang-

## PERSONALIA

### Forfremmet til lokomotivfører (K) (16. Irm.)

pr. 1.1.79 efter ansøgning

Lokomotivfører (13. Irm.)

G. M. Brenøe Mdt Gb i Mdt Kh

### Forfremmet til lokomotivfører (18. Irm.) pr.

1.1.79

Lokomotivfører (17. Irm.)

M B.C. Johansen Mdt Fa i Mdt Fa

### Forfremmet til lokomotivfører (18. Irm.) pr.

1.1.79

Lokomotivfører (17. Irm.)

J. V. R. Jørgensen Mdt Es i Mdt Es

### Forfremmet til lokomotivfører (15. Irm.) pr.

1.1.79

Lokomotivfører (13. Irm.)

N. B. Jakobsen Mdt Ar i Mdt Ar

### Overgået til anden stilling pr. 1.1.79 efter ansøgning

Lokomotivfører (13. Irm.) til lkf (L-afl)

(13. Irm.)

J. Sindahl Jensen Mdt Gb i Mdt Hgl

A. O. H. Frederiksen Mdt Hg i Mdt Hgl

### Ansæt som lokomotivassistent p pr. 1.1.79

K. N. Jørgensen, Mdt Kh

T. Knudsen, Mdt Kh

B. H. Jensen, Mdt Kh

J. A. M. Andersen, Mdt Fa

P. Jepsen, Mdt Fa

P. E. E. Simonsen, Mdt Fa

E. M. Kristoffersen, Mdt Fa

L. L. Madsen, Mdt Ar

J. C. Nygaard, Mdt Ar

L. Vindum, Mdt Ar

V. L. Rasmussen, Mdt Ar

T. L. Pedersen, Mdt Kh

T. R. N. Knudsen, Mdt Kh

L. K. Larsen, Mdt Kh

F. Christensen, Mdt Kh

F. R. Jensen, Mdt Kh

F. Pedersen, Mdt Kh

B. H. Madsen, Mdt Kh

P. Bjørngaard, Mdt Kh

P. M. Walus, Mdt Kh

P. Thøgersen, Mdt Ar

B. S. Fosdal, Mdt Ar

F. B. Olsen, Mdt Fa

H. R. Ludvigsen, Mdt Kh

J. C. Christensen, Mdt Kh

B. O. Nielsen, Mdt Kh

P. B. M. Rasmussen, Mdt Kh

S. E. Hansen, Mdt Kh

### Forflyttet 1.2.79 efter ansøgning

Lokomotivassistent S. E. Warrer Mdt Kh til Mdt Hg

R. E. Christensen Mdt Kh til Mdt Hg

Lokomotivfører (17. Irm.) pr. 1.1.79

E. Brund Mdt Fa til Mdt Ar

V. V. B. Møller Mdt Fa til Mdt Ab

### Navneændring

Lokomotivassistent (10. Irm.) pr. 8.12.78

P. A. Hansen Mdt Gb til P. Aagaard Hansen

Lokomotivassistent (9. Irm.) pr. 18.12.78

O. A. Petersen Mdt Kh til O. Agergaard Petersen

### Afskediget pr. 31.12.78 efter ansøgning

Lokomotivassistent (9. Irm.)

I. Hinz Mdt Kh

### Afskediget p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (18. Irm.) pr. 31.3.79

C. M. C. Clausen, Mdt Es

Lokomotivfører (17. Irm.) pr. 31.3.79

E. M. Pedersen, Mdt Str.

Lokomotivfører (17. Irm.) pr. 30.4.79

C. B. M. Revald, Mdt Ab

### Dødsfald

Elektrofører (10. Irm.)

J. V. Mikkelsen, Mdt Kh, død den 27.12.78

Pens. lokomotivfører N. V. H. Haakonsen,

Esbjerg, død den 13.12.78

### Tak

Min hjerteligste tak for venlig deltagelse ved min kære mand elektrofører Jens V. Mikkelsens pludselige død.

*Birgith Mikkelsen*

### Opmærksomhed frabedes

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. L. P. E. Jensen, Kø.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. E. B. Andersen, Gb.

ler i dag: Behovet for en effektiv lovgivning mod spekulationen i jord og fast ejendom og behovet for en ØD-reform, der sikrer lønmodtagerne en effektiv medbestemmelse og andel i den samfundsskabte kapitaltilvækst.

– Fagbevægelsens pres for at få disse væsentlige reformer gennemført og sikre medlemskredsen en rimelig ajourføring af løn- og arbejdsvilkår, vil blive forstærket den kommende tid.

– Det hårde pres, lønmodtagerne selv har været ude for i den forløbne tid, har nemlig bidraget til at fremme sammenholdet inden for fagbevægelsens egne rækker i en væsentlig grad.

– Det giver de faglige organisationer øget styrke til både at gøre »dagens arbejde« og arbejde på lidt længere sigt, som det bl.a. vil fremgå af LO-kongressen i oktober 1979.

– På den baggrund er det alligevel muligt at ønske fagbevægelsens medlemmer et godt nytår! slutter LO-Bladets nytårskommentar.

## Lommebogen for 1979

DLF's lommebog kan bestilles ved henvendelse til forningens kontor

Pris kr. 20,-

# FIATC – indbyder til fotokonkurrence om den bedste rejserapportage i 1979

Under protektion af den internationale jernbanunion (UIC) indbyder den internationale organisation for turisme for jernbanemænd (FIATC) til internationale fotokonkurrence i året 1979.

Den danske afdeling af FIATC – Danske Jernbanemænds Turistorganisation (DJT) – opfordrer herved alle interesserede til at deltage i konkurrencen.

Hver konkurrencedeltager må fremstille og forevise en billedserie med en interessant fremstilling af sine oplevelser og indtryk fra en ferierejse til udlandet.

Ved udvælgelsen af de bedste billedserier vil de fotografisk-tekniske bedste billeder IKKE blive foretrukket fremfor de billeder, der viser reportagens menneskelige, sociale og økonomiske aspekter m.m.

*Følgende konkurrenceregler er gældende:*

## **DELTAGERE –**

alle aktive og pensionerede jernbanefolk samt familiemedlemmer med rabatrejsemulighed.

## *Tilladte fotos –*

Både sort/hvide og farve i et antal af mindst 4 og højst 12 fotos.

## *Billestørrelse –*

Kun 13 × 18 cm er tilladt og *uden* kant, ligesom billederne skal være opklæbet på pap.

## *Mærkning af billederne –*

- På bagsiden anføres
- deltagerens efternavn og fornavne
- ATC-Danmark
- DSB eller anden jernbaneforkortelse
- tjenestested
- billedtitel
- sted og dato for optagelsen
- billedrækkefølgen 1–

Som bilag til billederne medsendes en kort beskrivelse af billedernes fortællende indhold.

## *Indsendelse –*

senest 31. januar 1980 til Danske Jernbanemænds Turistorganisation (DJT) DSB rejsebureau Hovedbanegården

Banegårdspladsen  
1570 København V

Billedserien, der godkendes til den internationale konkurrencedeltagelse, vil ikke blive tilbagesendt, og andre billedserier kun på anfordring.

## *Præmier –*

Af de indsendte billedserier udvælger en dansk jury de tre bedste, som DJT belønner med følgende præmier:

1. præmie 300 kr., 2. præmie 200 kr., 3. præmie 100 kr.

Kun den bedste billedserie deltager i den internationale konkurrence.

*FIATC* belønner den af en international jury i Paris godkendte, bedste fotoreportage med en vandrepæmie bestående af et smukt kunstværk.

Kunstværket forsynes med vinderens navn.

DJT håber at se mange billedserier for 1979, og vi ønsker hermed alle en god fornøjelse og en god fotojagt.

*Frits*