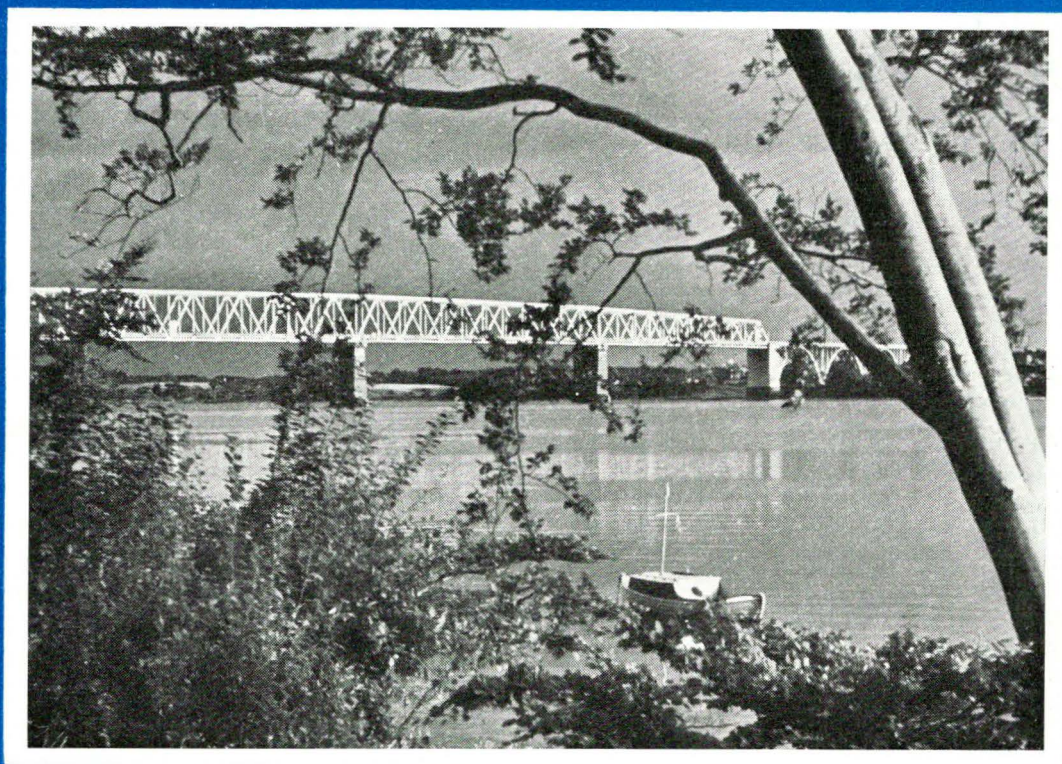
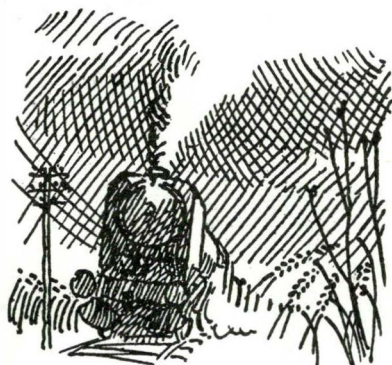


DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING



Nummer 17 — 5. september 1965 — 65. årgang



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

20. SEPTEMBER 1965 — 65. ÅRGANG

17

Indhold:

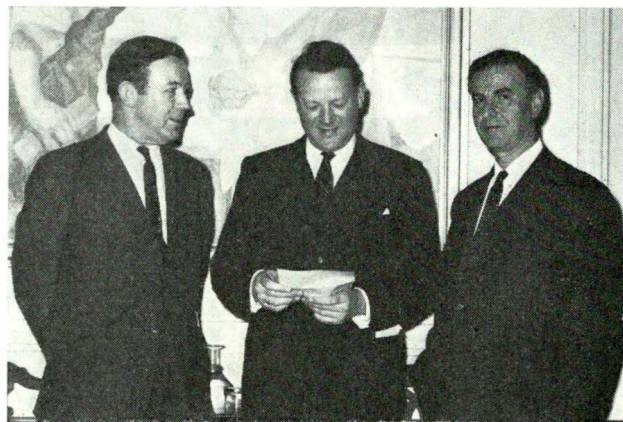
For stor arbejdsbyrde	2
Lønninger m.v. fra 1. oktober 1965 ..	3
S-tog i 2 etager	4
Erhvervslivet og forbrugeren	6
Alweg-jernbanens ene skinne klarer ikke konkurrencen	9
Prisudvikling og dyrtidsregulering ..	10
To slags mønt	11
Lokomotivpersonalets Hjælpesfond ..	12
Lokomotivfører A. Henriksen og hustrus legat	12
Focus på tjenestemanden	14
Personalia	15
Emolumenter og funktionsvederlag ..	15
Damernes Dag	16

Redaktører:

E. Greve Petersen
(ansvarshavende)
K. B. Knudsen.

Redaktion og ekspedition:
Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon: Hell. 7269.
Kontortid 9-16.
Lørdag 9-12.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.



Det er ikke få finansministre, der de senere år på grund af helbredsmæssige årsager har måttet forlade jobbet. Nu senest Poul Hansen. Den kolossale arbejdsbyrde der lægges på en finansministers skuldre har hans fysiske tilstand ikke kunnet stå mål med. Vi må beklage, at det går sådan først og fremmest for Poul Hansen selv, men også fordi vi havde fuld tillid til ham. Ikke mindst dette er vigtigt for en minister, der skal varetage statens pengekasse og således også de lønmæssige forhold for statens tjenestemænd. I den forbindelse vil vi også huske ham, fordi han vedgik statens forpligtelse til at stille tjenestemændene på linie med landet øvrige lønmodtagere. Overenskomsten om lønefterslæbet er det fulgyldige bevis herfor. Poul Hansen er een af de få tilbageværende – desværre – af den kreds af unge socialdemokratiske politikere, som løftede arven efter Stauning. En mand af folket som helt har levet med i og forstået dettes krav og ønsker. Med hans tilbagetræden tager akademikerlinien atter et stik hjem, og der bør sættes et meget stort spørgsmål ved, hvor langt man skal følge denne udvikling op. Det er meget godt med en masse teoretisk viden og politisk tæft, men det er ind imellem også nødvendigt med lidt jordbundethed.

For det finansministerielle område må man imidlertid ønske, at arbejdsbyrden fremtidig må blive af en karakter, der tillader den ansvarlige minister at bevare liv og helbred. Dette har man også i regeringen erkendt nødvendigheden af og kort tid før Poul Hansen trådte tilbage, havde man overflyttet lønnings- og pensionsdepartementet til økonomiministeriet, hvis chef da var Henry Grünbaum. Han har jo imidlertid overtaget finansministerposten efter Poul Hansen. Og det bliver nu Grünbaums efterfølger, Ivar Nørgaard, der skal være den umiddelbare ansvarlige for

Lønninger m. v. fra 1. oktober 1965

Med pristallets stigning til 112 points kommer 2 dyrtidsportioner til udbetaling fra 1. oktober d.å. Dette omfatter både tjenestemænd, aspiranter og pensionister. Stigningen betyder en forhøjelse af dyrtidstillægget fra 7 pct. til 13 pct. Procentsatsen for honorarberegning stiger 14,4 pct. og udgør derefter 171,2 pct. medens tillægget på 34 pct. til grundbeløbet er uforandret.	Løn-kl.	Grundløn + alders-tillæg 1	tillæg 1. april 1963 2	106 portio- ner over- enskomst- tillæg 3	Dyrtidstil- læg 13% af 1+2+3 4	Bruttoløn (1+2+3+4) 5	4 % pensions- bidrag af bruttoløn 6	Nettoløn 7	Ferie- gørelse 8
	7.	12 120	1 728	5 088	2 461,68	21 397,68	855,91	20 541,77	205,42
		12 480	1 728	5 088	2 508,48	21 804,48	872,18	20 932,30	209,32
		12 840	1 872	5 088	2 574,00	22 374,00	894,96	21 479,04	214,79
		13 200	1 872	5 088	2 620,83	22 780,80	911,23	21 869,57	218,70
		13 560	2 016	5 088	2 686,32	23 350,32	934,01	22 416,31	224,16
		13 920	2 016	5 088	2 733,12	23 757,12	950,28	22 806,84	228,07
	10.	13 200	1 872	5 088	2 620,80	22 780,80	911,23	21 869,57	218,70
		13 560	2 016	5 088	2 686,32	23 350,32	934,01	22 416,31	224,16
		13 920	2 016	5 088	2 733,12	23 757,12	950,28	22 806,84	228,07
		14 520	2 160	5 088	2 829,84	24 597,84	983,91	23 613,93	236,14
		15 120	2 160	5 088	2 907,84	25 275,84	1 011,03	24 264,81	242,65
<i>Beregning af lønnen</i>	12.	13 680	2 016	5 088	2 701,92	23 485,92	939,44	22 546,48	225,46
		14 280	2 016	5 088	2 779,92	24 163,92	966,56	23 197,36	231,97
Eksempel: 12. lkl. slutløn årligt		14 880	2 160	5 088	2 876,64	25 004,64	1 000,19	24 004,45	240,04
Grundløn + alders-		15 480	2 160	6 360	3 120,00	27 120,00	1 084,80	26 035,20	260,35
tillæg 16 080,00		16 080	2 304	6 360	3 216,72	27 960,72	1 118,43	26 842,29	268,42
Dyrtidstillæg pr. 1.	15.	14 940	2 160	5 088	2 884,44	25 072,44	1 002,90	24 069,54	240,70
april 1963 2 304,00		16 020	2 304	6 360	3 208,92	27 892,92	1 115,71	26 777,21	267,77
106 portioner over-		17 100	2 448	6 360	3 368,04	29 276,04	1 171,04	28 104,00	281,04
enskomstillæg 6 360,00		18 180	2 592	6 360	3 523,26	30 659,16	1 226,37	29 432,79	294,33
Dyrtidstillæg efter 1.	18.	17 820	2 592	6 360	3 480,36	30 252,36	1 210,09	29 042,25	290,42
april 1963 (13 pct.		19 260	2 736	7 632	3 851,64	33 479,64	1 339,19	32 140,45	321,40
af foranstående 3		20 700	3 024	7 632	4 076,28	35 432,28	1 417,29	34 014,99	340,15
summer) 3 216,72									
		27 960,72							
Stedstillæg a (Kbhv.)		1 356,00							
		29 316,72							
÷ 4 pct. pens.		1 118,43							
Nettoløn		28 198,29							

Pension efter slutløn i 12. og 15. lkl.

Til lønningerne skal lægges stedstillæg efter den sats den enkelte by er placeret i:

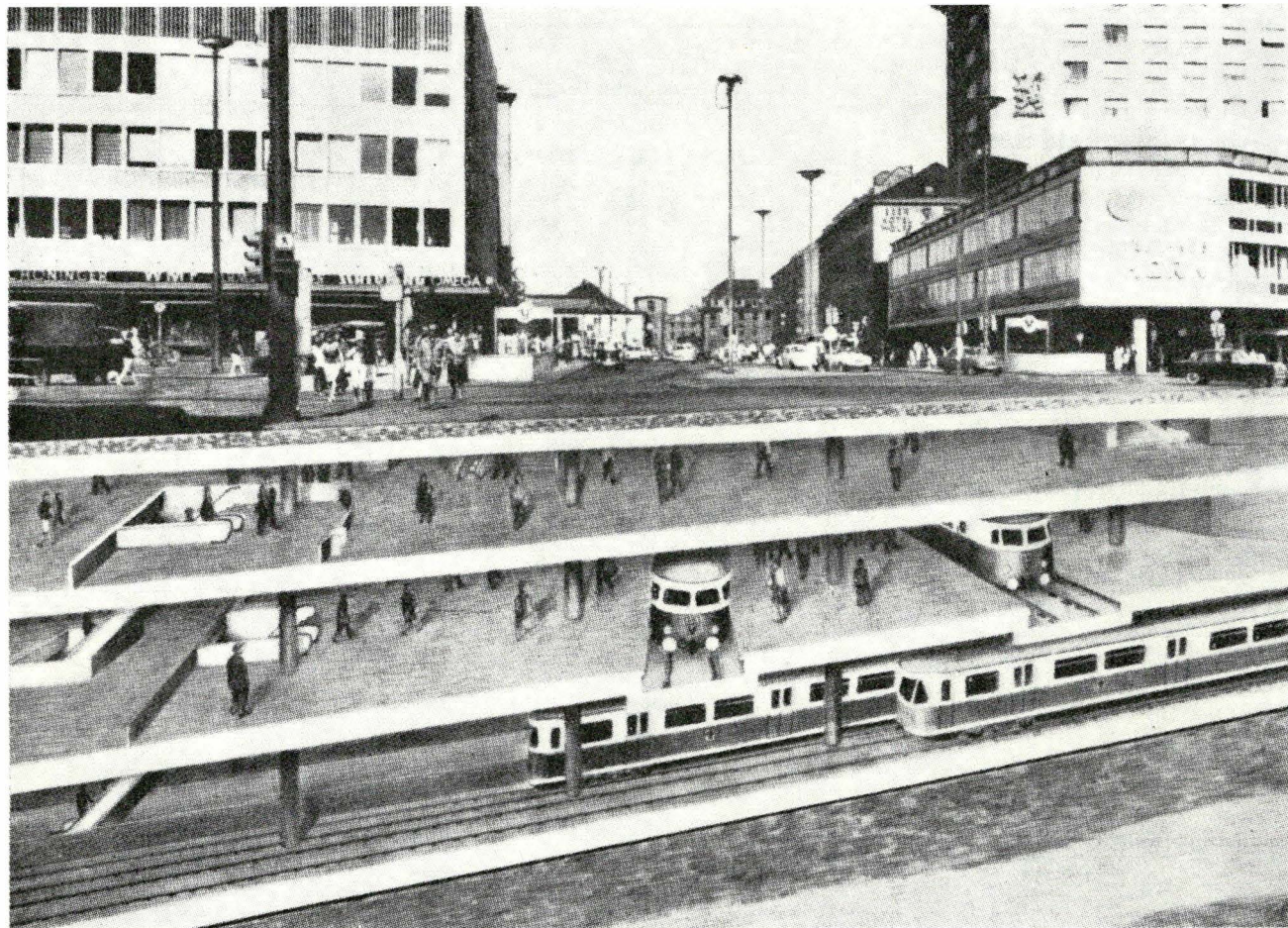
Efter lkl.	Grund-pension 1	Dyrtids-tillæg pr. 1. april 1963 2	106 portioner overenskomst-tillæg 3	Dyrtids-tillæg 13% af 1+2+3 4	Brutto-pension 5	sats a	kr. 1 356
12.	10 692,00	1 584	3 816	2 091,96	18 183,96	» b »	924
15.	11 794,50	1 728	3 816	2 254,01	19 592,51	» c »	708
						» d »	540
						» e »	240

tjenestemændenes lønnings- og pensionsdepartement. Der er vel næppe tvivl om, at han fagligt kan tumle de problemer, der kunne opstå i den forbindelse. Som cand. polit. har han en uddannelse, som gør ham rustet til at se bag om tallene i økonomien, men der er sandelig også brug for en god portion menneskelig forståelse til at varetage hvervet på posten som arbejdsgiver for de mange tusinde tjenestemænd, som med megen agtpågivenhed stadigt må holde øje med relationerne til samfundsudviklingen, for ikke at falde bag af vognen i lønmæssig henseende. Det var derfor også af den grund med stor beklagelse, vi erfarede Poul Hansens afgang.

På den anden side tror vi dog ikke, at personskiftet er udtryk for nogen svækkelse, som visse kredse har anført. Den ny finansminister er ud af fagbevægelsen, og det må vi tage os til indtægt, når der fortsat skal påregnes forståelse for vore problemer. For ikke

ligefrem at betragte det som en uartighed, er det antydnet fra borgerlig side, at tilknytningen til fagbevægelsen skulle være en belastning for regeringen, men vi spørger som finansministeren hvori forskellen ligger fra de borgerlige politikere som repræsenterer erhvervs- og brancheorganisationer, ja, hvad med landbrugsorganisationerne? Det turde vist stadigt være sådan, at den der råber højst og mest fortsat har chance for at få nogle til at tro på rigtigheden af det, der råbes om, men med lidt realitetssans i behold kan man også lade den slags ligge, for der er da heldigvis en del, som ved hvem og hvad sagen drejer sig om. Og som tjenestemænd tror vi den hidtidige linie for behandling af vore spørgsmål vil blive objektiv og menneskelig behandling til del. Det »liberale mellem spil« en radikal minister for nogle år tilbage gav os, opleves forhåbentligt ikke mere.

S-tog i 2 etager under jorden i München



Her ser man pladsen ved Münchens hovedbanegård og den første, underjordiske etage, hvorfra fodgængere kan tage de rullende trapper til næste etage. Her kører forbundsbanernes forbindelseslinie vest-øst. Ruller man ned i underste etage, kører her byens tværgående U-bane nord-syd.

Storbyens kommende trafiknet fra centrum ud til forstæderne bliver et af verdens mest moderne og teknisk fremragende.

München – Bayerns hovedstad – har trukket folk til sig som en magnet. Fra 1871 til den anden verdenskrig voksede byens indbyggerantal fra 167.000 til 824.000. Krigen gjorde et dybt indhug, men allerede i 1950 havde München nået førkrigstidens tal igen, i 1957 nåede den millionen, og ved folketællingen i maj sidste år var der 1.182.000 indbyggere.

Den årlige tilvækst er i gennemsnit 26.000 mennesker eller mere end i nogen anden tysk by. München er ikke alene hovedstad for et stort, tysk landområde, men også centrum for kultur, handel, industri og sidst, men ikke mindst er den blevet Tysklands betydeligste turistby med det største antal overnatninger af fremmede turister.

I dag findes i selve München ca. 1,2 mill. mennesker

og i dens nærmeste omegn ca. 300.000. Prognoser fortæller, at i året 1975 vil tallene være henholdsvis 1,5 million og 500.000, sådan at der i hele byområdet bor 2 mill. mennesker. Man har forsøgt at lave både en byudviklings- og en generaltrafikplan for München indtil år 1990, og opererer da med et indbyggerantal på 2,4 millioner. Efterhånden som arbejdsstederne flytter længere ind mod bykernen i München, rykker befolkningens boliger længere ud i periferien.

Det har givet en vældig nærtrafik. Tyske forbundsbaner driver denne, f.eks. mellem hovedbanegården og forstaden Pasing, hvor der er 29 stationer og holdepladser på linien. I året 1975 regner man med, at ca. 230.000 mennesker skal transporteres til og fra deres arbejde, og i 1985 menes tallet at være nået op på 265.000. Antallet af rejser, enten med sporvogn, bus eller S-tog stiger med befolkningstilvæksten fra år til år.

I 1962 var der i München indregistreret ca. 250.000

biler, og hertil kommer der daglig ca. 50.000 andre ude fra. Om en snes år regner man med, at hver tredje af Münchens indbyggere har bil, det vil sige, at der da er ca. 500.000 vogne i byen, fremgår det af dens byudviklingsplan.

Byens vise fædre stod efter denne plans fuldførelse over for problemet: Skal München blive et offer for trafikken, eller skal trafikken tjene byen? Man valgte det sidste og har nu udarbejdet en by- og trafikplan, der må siges at være enestående.

For tiden er der et samlet sporvejsnet på 125 km, omnibusser i byen og omegnen forlænger strækningen til ca. 285 km, og man har årligt 320 mill. passagerer, hvilket vil sige, at hver indbygger foretager ca. 300 rejser.

Tyske forbundsbaner har i og omkring München 14 banelinier på ialt 407 km og med 128 stationer og holdepladser. En trediedel af dem betegnes som rene forstadsbaner. Inden for bygrænsen er der 115 km baner med 29 stationer. Der rejser med banerne ca. 200.000 mennesker daglig med spidsbelastning på ca. 25 pct. kl. 7–8.

System af nye U-baner

For at holde trit med byens udvikling trafikalt har bystyret besluttet, at der skal bygges et system af nye U-baner i forbindelse med et projekt, som er udarbejdet af tyske forbundsbaner. Sidstnævnte går ud på, at der bygges en underjordisk forbindelsesbane fra Münchens hovedbanegård til Østbanegården, således at byens vestlige og østlige del bliver forbundet med forstæderne gennem denne bane.

Samtidig skal selve München by lade bygge en U-bane, i retning nord-syd, som kommer til at krydse forbundsbanernes under byens gamle centrum, Karlsplatz.

Endnu en vedtagelse er kommet til. Man laver også en forbindelsesbane i nord-syd retning under Marienplatz, således at der bliver de kendte krydsnings- og omstigningssteder: Hovedbanegården, Karlsplatz og Marienplatz. Billet- og takstsystem vil blive koordineret, så den samme omstigningsbillet kan bruges både til U-bane og sporvogn inden for byområdet.

Gennem en ny 4,2 km lang underjordisk bane fra hovedbanegården under Marienplatz til Østbanegården vil de 9 vestlige forstadsbaner til München blive forbundet med de 5 østlige. Togene skal køre fra vest til øst gennem byen i stiv køreplan og med mindre end 2 minutters interval. Ved stationerne holdes kun i 30 sekunder.

Man har planlagt et nyt signalsystem, der tillader et interval på 90 sekunder mellem togene. Herved bliver der mulighed for at ekspedere 40 tog med 1100 pladser i hvert, altså 44.000 mennesker i timen.

Vælger man et interval i toggangen på 2 minutter, vil der kunne ekspederes 27 tog med ca. 30.000 rejsende i timen. Baneanlægget vil omfatte en radius på 40 km fra Münchens centrum, dækkende et område på 500–1600 kv.km, som vil kunne nås inden for en time.

Man regner med en byggetid for det vældige U-baneprojekt på 6–7 år, og man er allerede godt i gang, takket være et enestående samarbejde mellem byens myndigheder og forbundsbanerne, som indså, at det var en bydende nødvendighed at komme i gang så hurtigt som muligt, hvis ikke alt i München skulle ende i kaos.



Fra sommerkøreplanens ikrafttræden har Stockholm med regelmæssige mellemrum besøg af en sovjetisk sovevogn, der er indsat i en direkte forbindelse mellem den svenske hovedstad og Moskva.

Den fremmedartede sovevogn er forholdsvis tung, vejer 52 ton mod de nye svenske sovevognes 46 ton. Sengene er noget kortere og smallere, end man er vant til i Vesteuropa. Der er meget lidt plads til rejsegods i kupeerne. Vognen opvarmes gennem vandledning i tilslutning til en koks-kamin.

I alle kupeer findes højttalere, hvori sovevognskonduktøren giver meddelelser. Vognen er selvfølgelig udstyret med en elektrisk samovar til den uundværlige the, og i alle kupeer findes et skab med en boks, der kan aflåses af de rejsende, så de kan opbevare deres værdisager her. Nøglen fås hos konduktøren.



Nylig kunne de franske statsbaner afslutte driftsregnskabet for det sidste år. Det viste et underskud på ikke mindre end 1103 millioner francs eller en stigning på næsten 500 millioner mod året forud. Den franske stats tilskud til driften androg kun 410 mill. francs, og forholdet er ikke det samme som herhjemme, hvor et driftsunderskud dækkes helt af statsmidler, men der ydes banerne betydelige lån for at de klare situationen.

Den højeste udgiftsstigning i det sidste år faldt på maskinafdelingen og var mere end 300 mill. francs større end året forud. Beløbet gik til vedligeholdelse og fornyelse af rullende materiel.

Erhvervslivet og forbrugeren

Af handelsminister Lars P. Jensen

– I de senere år har Danmark i lighed med en række andre vesteuropæiske lande gennemgået en økonomisk udvikling bl.a. karakteriseret ved en stærkere stigning i indkomsterne end i produktionen. Vanskelighederne ved at sikre en rimelig balance har fremkaldt et efterspørgselspres, som trods stærk stigning i importen har givet anledning til prisstigninger, delvis af indenlandsk oprindelse.

Den økonomiske baggrund for en lovgivning om prisdannelsen er ønsket om også på denne måde at bidrage til en samfundsøkonomisk balance mellem stigninger i indkomster og stigninger i produktion. Der kan næppe være tvivl om, at konkurrencen er det bedste middel til at tilvejebringe denne balance.

Monopolloven. Monopolloven blev vedtaget énstemmigt i Folketinget i 1955 med sigte på at skabe de bedst mulige forudsætninger for fri konkurrence og fri erhvervsudøvelse. Lovens formål er gennem offentligt tilsyn at forhindre urimelige priser og forretningsbetingelser og at sikre de bedst mulige vilkår for den frie erhvervsudøvelse. Lovens område er den del af erhvervslivet, hvor konkurrencen er begrænset som følge af aftaler eller store virksomheders dominerende indflydelse på markedet.

Monopolloven er således et udtryk for, at samfundet ønsker at føre tilsyn med private begrænsninger i konkurrencen, og de midler, der bruges, er dels gennem offentligheden at sprede oplysning om konkurrencebegrænsninger, dels at foretage indgreb i tilfælde, hvor konkurrencebegrænsningerne viser sig at have skadelige virkninger i form af urimelige priser og forretningsbetingelser, urimelig indskrænkning i den frie erhvervsudøvelse eller urimelig ulighed i vilkårene for erhvervslivet.

Indseende med priser. Lovgivningen om indseende med priser går tilbage til 1956, men fik sin nuværende udformning under Helhedsløsningen i 1963. Efter lovens udformning skulle forslaget til revision frem i Folketinget inden 1. april 1965.

Denne revisionsbestemmelse skyldes, at loven om indseende med priser indeholder en bestemmelse, hvorefter lønomkostninger ikke må medregnes i priserne med større beløb end dem, der var gældende 25. februar 1963 (med tillæg af dyrtidsreguleringer) og de tillæg, der var en følge af loven af 13. marts 1963 om forlængelse af kollektive overenskomster.

Denne begrænsning i adgangen til at indregne lønstigninger i priserne kom også til at gælde på de mo-

nopolprisbestemte områder, da indseendeloven fastslår, at reglerne for omkostningsberegningen i indseendeloven skulle finde tilsvarende anvendelse ved monopoltilsynets fastsættelse og godkendelse i henhold til monopolloven.

Disse særlige bestemmelser om omkostningsberegningen er foreslået ændret, og i stedet foreslås monopollovens regler om omkostningernes indregning i priserne anvendt i loven om indseende med priser.

Anvendelsen af monopollovens regler for omkostningsberegningen indebærer ikke, at enhver løn- og omkostningsstigning skal godkendes af monopoltilsynet. Der må som hidtil tages hensyn til, at effektivitetsforbedringer medfører besparelser i produktionen og forhandlingen af varerne.

De øvrige bestemmelser i lov om indseende med priser er med visse ændringer foreslået opretholdt, det gælder bestemmelserne om iværksættelse af offentlige prisundersøgelser og adgangen til fastsættelse af pristop og højestepriser. Disse direkte indgreb i prisdannelsen har i begrænset omfang været anvendt. Da ændringer i forbrugsafgifter tidligere har givet anledning til særlig lovgivning om prisberegningen, foreslås det nu at give monopoltilsynet hjemmel til at fastsætte priser og avancer i tilfælde, hvor der foretages ændringer af told- og forbrugsafgifter.

Afbetalingsalg. Af de øvrige ændringer til den nu gældende lov, som findes i lovforslaget, er der grund til at fremhæve forslaget om at give monopoltilsynet hjemmel til – i forbindelse med fastsættelse af bestemmelser om prisskiltning – at give regler for prisangivelsen ved annoncering af afbetalings- og ratesalg. Det er ikke meningen, at monopoltilsynet i almindelighed skal blande sig i prisannonceringen, men når det drejer sig om afbetalings- og ratesalg, hvor der er bred tilslutning – også inden for erhvervslivet – til gennemførelse af en sanering af skiltningen med afbetalingsvilkårene, er det nødvendigt, at reglerne herom følges op af bestemmelser om prisangivelsen ved annoncering.

Der er først adgang til direkte indgreb i prisdannelsen, hvis udviklingen har vist tendenser til en urimelig pris- og avanceberegning. Offentlighed om prisdannelsen giver den erhvervsdrivende et bredere kendskab til markedsforholdene og kan derved medvirke til fremme af konkurrencen, og fra forbrugerside lægges der særlig vægt på den orientering om prisforhold, som kommer til udtryk i de offentliggjorte prisundersøgelser.

På områder, hvor konkurrencen er begrænset af dominerende enkeltvirksomheder eller aftaler, giver monopolloven hjemmel til at gribe ind over for urimelig pris- og avanceberegning.

Manglende konkurrence. Uden for de egentlige »monopolområder« findes der varer og ydelser, hvor konkurrencen ikke slår tilstrækkeligt igennem til sikring af rimelige priser og avancer. Indseendeloven, der lægger hovedvægten på konkurrencefremmende foranstaltninger og offentlighed omkring prisdannelsen, giver på dette område en mulighed for, at prisdannelsen får et større præg af konkurrence.

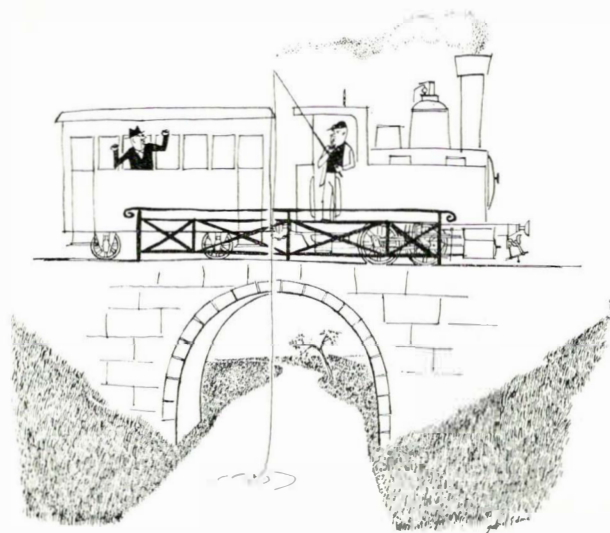
Tandlægers honorarer. I henhold til loven om indsende med priser har der efter anmodning fra De samvirkende Centralforeninger af Sygekasser i Danmark været foretaget en undersøgelse af tandlægenes honorarberegning. Tilsynet afstod fra at fastsætte maksimalpriser og accepterede et forslag fra Dansk Tandlægeforening til en ordning, hvorefter honorarniveauet for en række almindelige ydelser skulle tilbageføres, så de udgjorde de beregnede honorarer på den enkelte klinik i april 1962 over for klinikkens privatpatienter. Tilsynets tiltrædelse af dette forslag er af sygekasserne blevet indbragt for monopolankenævnet. Tilsynet viderefører undersøgelsen af tandlægenes indkomstforhold for 1963.

Brød, frugt og grøntsager. En undersøgelse, tilsynet har foretaget af prisforholdene for brød og kager, førte til fastsættelse af højestepriser for rugbrød gældende for Storkøbenhavn og Nordsjælland med virkning fra den 20. januar 1964. Der blev endvidere for at fremme konkurrencen indført prisskiltningens pligt i hele landet for brød og kager, gældende fra den 1. marts 1964.

Efter anmodning fra Danske Husmødres Forbrugerråd er der gennemført en undersøgelse af priser og avancer for æbler og pærer med særligt henblik på virkningen af de nye sorteringsregler, indført af landbrugministeriet 1. januar 1963. Undersøgelsen omfattede tillige pris- og avanceudviklingen for kartofler og gulerødder.

Autoreparationer. Ligeledes efter anmodning fra Danske Husmødres Forbrugerråd har tilsynet gennemført en undersøgelse af pris- og avanceforholdene for autoreparation.

Under tilsynets forhandlinger med organisationerne fremsatte branchen forslag om i løbet af nogle mæne-



der at oprette et klagenævn, så forbrugerne i givet fald kunne indgive klage over konkrete reparationer, hvorefter nævnet ville foretage en undersøgelse og vurdering af reparationen.

Branchen har endvidere forpligtet sig til at arbejde for, at værkstederne i videst muligt omfang vil fakturere efter præstation og sådan, at forbrugerne på værkstederne får adgang til at gøre sig bekendt med priserne for en række almindelige reparationer.

Forbrugerorganisationerne har principielt tilsluttet sig disse forslag, og tilsynet har derfor besluttet at udsætte overvejelserne om direkte indgreb i prisdannelsen.

Hoteller, fisk og kød. Tilsynet har endvidere foretaget en undersøgelse af priserne for hotelværelser, herunder priserne for hoteller med standard morgencomplet, og af omfanget af prisskiltningen for disse ydelser.

Undersøgelsen resulterede i, at der med virkning fra den 1. juli 1963 fastsattes bestemmelser om pligt til ophængning af prislister og prisskilte på hoteller.

Ud over disse undersøgelser har tilsynet undersøgt pris- og avanceforholdene for fisk og fiskeprodukter og på eget initiativ påbegyndt undersøgelser af pris- og avanceforholdene for kød, flæsk og pålægsvarer, øst og æg.

Inspiration fra England og Sverige. Både i England og Sverige har de respektive regeringer foretaget visse undersøgelser om prisdannelsen, og regeringen har nu besluttet at foretage en lignende undersøgelse herhjemme. Monopoltilsynets direktorat vil i samarbejde med de interesserede ministerier foretage en analyse af prisudviklingen igennem de seneste år. Analysen foretages på grundlag af foreliggende officielt statistisk materiale og de prisoplysninger, monopoltilsynet ligger inde med, eventuelt suppleret med erhvervenes normaltalsundersøgelser og lignende. Derimod er det ikke hensigten, at der i almindelighed skal foretages indsamlinger af oplysninger direkte hos de erhvervsdrivende.

Denne analyse skal tage sigte på at klarlægge dels

omkostningsudviklingens indflydelse på priserne, dels de konkurrencemæssige virkninger af strukturændringer inden for handel og industri og ændrede vilkår i handelen med udlandet samt virkningerne af indenlandske prisordninger og afgifter.

Omkostningsudviklingen. Omkostningsudviklingen må søges belyst ved en gennemgang af de forskellige prisbestemmende omkostningsfaktorer, herunder råvarepriser, lønudvikling, indirekte omkostninger og avance. I forbindelse med den omkostningsmæssige indflydelse på priserne bør analysen i så vid udstrækning som muligt tage sigte på at belyse den konkurrencemæssige virkning af effektivitetsfremskridt inden for de enkelte erhverv, ændringer i produktionens og handelens struktur samt toldafviklingen og liberaliseringen, herunder den udenlandske prisudviklings betydning.

Det er med andre ord meningen, at denne analyse skal undersøge, om f.eks. de vejledende priser er med til at stifte konkurrencen, og om f.eks. engros-omsen slår stærkere igennem end den procent, der er fastsat i loven. Endvidere er det tanken, at det skal undersøges, om den liberalisering af handelen, der har fundet sted, slår igennem til forbrugerne, og det samme er tilfældet med den toldnedsættelse, der har fundet sted i EFTA.

Samarbejde med erhvervene. Tilrettelæggelsen af analysen vil blive drøftet med de interesserede erhvervsorganisationer, som vil få forelagt resultatet, så materialet sammen med erhvervenes kommentarer vil kunne inddrages under de fortsatte forhandlinger om en lovgivning, der tilsigter at skabe offentlighed om prisdannelsen og fremme af konkurrencen i øvrigt.

Den nugældende lov om indseende med priser skal selvfølgelig gælde, indtil den ny lov kan sættes i stedet, og det er der enighed om i prislovsudvalget i Folketinget. Da der endvidere i andre udvalg drøftes problemer, som har forbindelse med konkurrencen og offentligheden omkring prisdannelsen, bl.a. konkurrenceloven, som indeholder udsalgsbestemmelser, spørgsmålet om tilgift ved varekøb og spørgsmål om lotterier i forbindelse med varesalg, og da der i andre udvalg drøftes spørgsmål om standardisering, varedeklaration, kvalitetsmærkning, og ligeledes i et andet udvalg drøftes spørgsmålet om forbrugeroplysning i radio og fjernsyn, vil disse foranstaltninger være af betydning for en kommende diskussion om en ny prislov, og det er tanken, når prisanalysen foreligger, at

tilvejebringe en redegørelse om nævnte forhold, så også disse kan gå ind i redegørelsen.

Industrien. I forbindelse med industriens udvikling har der fundet en spredning af industrien sted. I henhold til egnsudviklingsloven er der bevilget 221 tilsagn med en samlet statsgaranti på 220 mill. kr., som har resulteret i skabelsen af 7000 nye arbejdspladser. Udvidelsen af egnsudviklingsloven ved sidste ændring har medført, at der har kunnet gives 29 tilsagn om lån til industrihuse til et samlet beløb af ca. 18 mill. kr., hvilket bl.a. har bevirket, at 14 virksomheder med 1250 beskæftigede er flyttet fra hovedstadsområdet til provinsen.

Af håndværkerlån er der i 1964/65 bevilget 9,9 mill. kr. Når den økonomiske situation tillader det, skal der sikkert skabes hjemmel for flere penge til denne lovgivning.

I september 1963 nedsatte regeringen håndværkerkommissionen, som skal analysere håndværkernes placering i morgendagens samfund.

Erhvervsfondsloven er ændret og udvidet og énstemmigt vedtaget i Folketinget, og de samlede eksportgarantier er nu oppe på 2300 mill. kr. Af denne lov ydes der årligt 6 mill. kr. til eksportfremme og 3½ mill. kr. til produktivitetsfremmende foranstaltninger.

Ordningen med belåning af skibsfinansieringsinstituttobligationer er forlænget for 2 år og dermed beskæftigelse og eksport fra danske værfter sikret nogle år frem i tiden.

Forsikringselskaber og aktieselskaber. I november 1961 nedsatte handelsministeriet en kommission til undersøgelse af forsikringsvirksomheden her i landet. Kommissionen skulle undersøge, om forsikringsvæsenet virker formålstjenligt og uden unødvendige omkostninger, herunder om der findes omkostningsfordyrende konkurrenceformer, og hvorledes disse i så fald kan modvirkes.

Aktieselskabslovkommissionen har afgivet betænkning, der indeholder forslag til en ny aktieselskabslov, bl.a. nye regler om mindretalsbeskyttelse og om regnskabsaflæggelsen. Ifølge forslaget skal alle aktieselskabers regnskaber være offentligt tilgængelige i modsætning til de nuværende regler, hvor selskaber med et aktionærantal under 10 kan kræve regnskaberne hemmeligholdt. Forslag til ny aktieselskabslov kan efter disse linier forelægges i den kommende folketingsamling.

Alweg-jernbanens ene skinne klarer ikke konkurrencen

Amerikanske teknikere kan efter forsøg ikke anbefale den som afløser for den klassiske to-skinne jernbane

Jernbaneteknikere i en lang række lande har beskæftiget sig med værdien af den en-skinne Alweg-bane som transportmiddel, og særligt med henblik på anlægsudgifter og kapacitet. I de seneste år har således tyve storbyer i USA besluttet sig til at anlægge S-baner, dels under og dels over jorden, fordi det er betydeligt billigere end at nedbryde tæt bebyggede kvarterer for at skaffe plads til tilstrækkeligt brede autobaner og vejanlæg.

Men Alweg-banen, som vesttyske teknikere ved starten spåede en stor fremtid, synes ikke rigtig at have vundet terræn. I hele verden er der hidtil kun bygget ganske få af den slags baner, og de har endda i nogle tilfælde kun været på forsøgsbasis. I Disneyland, den store tegners forlystelsespark i Californien, findes en 4,5 km lang Alweg-bane, på verdensudstillingens område i Seattle en bane på et par kilometer, i Turino i Norditalien holdtes i 1961 en verdensudstilling, og en Alweg-bane i forbindelse hermed lod man blive stående, men denne bane er dog kun i drift i weekenden.

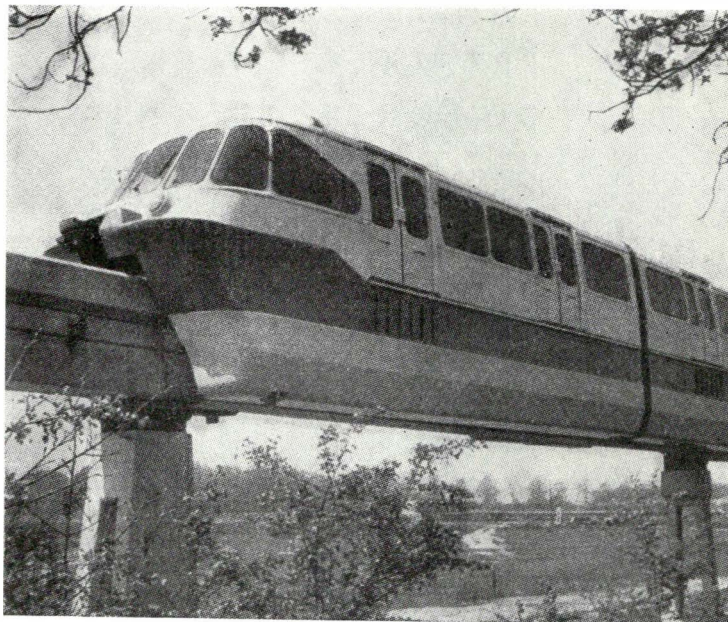
Endelig byggede man i Japan den 13,2 km lange strækning fra Tokios lufthavn og til byens centrum, som blev taget i brug samtidig med olympiaden i fjor.

Amerika er dog det land udenfor Tyskland, hvor man mest har beskæftiget sig med Alweg-jernbanens nytte og værdi, fordi man har så store trafikproblemer at løse. Den 2 km lange bane i Seattle kostede således 4,2 mill. dollar.

Generaldirektøren for Chicago Transit Authority og præsidenten i Institute for Rapid Transit, mr. Mac Carters, har offentliggjort sine erfaringer efter forskningen af den en-skinne jernbane. Efter hans opfattelse har den tre positive ting.

Banen kan med fordel anlægges som hurtigt befordringsmiddel ved en verdensudstilling, i en stor forlystelsespark eller lignende steder. – For det andet kan den niveaufri kørebane konstrueres sådan, at den ikke griber forstyrrende ind i sine omgivelser eller naturen. Endelig for det tredje præsterede banen i Seattle en usædvanlig rolig kørsel.

Over for disse ting stillede MacCarters dog en række tungtvejende betragtninger, der absolut ikke taler til Alweg-banens fordel. Banen kan under ingen omstændigheder koordineres med almindelige bestående baner i nærtrafik. Hvis en Alweg-bane i afsnit skal lægges under jorden, bliver byggeomkostningerne større end til normal to-skinne jernbane.



Påstanden om, at en Alweg-bane er hurtigere end en normal jernbane, er diskutabel, efter at der i det ydre New York nu køres med en togfart på over 110 km/t, i Tyskland på enkelte strækninger op til 200 km/t, og på den berømte, japanske Tokaido-bane er man endog nået op på 240 km i timen. I øvrigt vil de ofte ret korte afstande mellem stationerne på en Alweg-bane være bestemmende for farten.

Endelig, siger mr. MacCarters, er vigespor på en Alweg-bane et uløseligt problem. Her ligger den langt tilbage for de fordele, der er ved den klassiske to-skinne jernbane, fastslår han.

150 SÆRTOG OM UGEN

I Lausanne i Schweiz er blevet åbnet en landsudstilling af meget stort format, som varer til sidst i oktober. Man regner med 16 millioner besøgende fra ind- og udland, og det stiller de schweiziske forbundsbaner en vældig transportopgave, idet ca. 25 pct. af det nævnte antal rejser til Lausanne med jernbane.

Hver uge så længe udstillingen varer, er blevet indsat ca. 150 særtog til Lausanne. Det vil få en meget væsentlig betydning for banernes driftsregnskab.

For øvrigt er de ved at få effektueret en større ordre på nyt personvogsmateriel, hvis program strækker sig til sommeren 1967, hvor man skal have modtaget ialt 198 vogne. Derefter kan driftens togtæthed sættes op til 77 tog om dagen, hvilket betegnes som verdensrekord i forhold til landets størrelse.

Prisudvikling og dyrtidsregulering

● LANDBRUGET PRISTALLET OG FORBRUGERNE

– Vi har været gennem en sommer med tårnhøje kartoffelpriser, der sammen med andre fødevarerpriser har givet en ekstra stigning i pristallet. Samtidig med stigende flæskepriser har vi forbrugere med stigende undren hørt og læst meget om overproduktion af kød og flæsk – »svinepuklen«. Man lægger svinene i kølehuse – og må endda lede efter kølehuse i udlandet for at få plads nok – fordi svinene ikke kan sælges. Men i Kødbyen hævder slagterne, at der er tale om en bevidst underforsyning af markedet for at presse priserne op.

Sekretær, *Karen Dahlerup*, har på et AOF forbrugerkursus sagt:

– I hele dette uforståelige spil om priser og forsyning sidder forbrugerne og samfundet tilbage med smerten og lommemesmerterne. Men hvad med den anden side af problemet – producenterne? Vi har hørt meget om landbrugets problemer og vanskeligheder og om, hvordan landbrugsorganisationernes egne folk er indbyrdes uenige om, hvordan problemerne skal løses. Vor undren bliver ikke mindre, når vi i denne tid hører en af landbrugets ledende folk, præsidenten for Landbrugsrådet, venstre-folketingsmanden Anders Andersen, komme med den ene udtalelse efter den anden om, hvordan han mener, at andre befolkningsgrupper bør løse deres problemer. Man skal blot afskaffe pristalsreguleringen! Må det være tilladt at spørge liberalisten Anders Andersen, *hvem* der skal bestemme dette, hvem der skal gribe ind over for en frivillig aftale? Og hvad skal der sættes i stedet? Er det meningen, at arbejdere, funktionærer og tjenestemænd helt skal overlades til, hvad f.eks. landbrugets fasttømrede organisationer kan fastsætte af priser og andre vilkår for fødevarerne?

Senest har landbrugets organisationer stillet krav til Monopoltilsynet om en række prisforhøjelser på flæsk, smør, æg og fjerkræ. Man motiverer det med de kommende lønstigninger – men hvordan ligger det med landbrugets samlede lønudgifter? Trods lønstigninger til den enkelte beskæftigede, har landbrugets samlede lønudgifter været næsten uforandret i mange år. Man har dækket sig ind gennem produktivitetstigning, og det er kun godt, men man kan ikke samtidig stille krav om højere indtægter med denne motivering.

Pristalsreguleringen for arbejdere, funktionærer og tjenestemænd skal disse befolkningsgrupper nok selv ordne – lad os se Anders Andersen ordne sit landbrugs problemer – eller blot stille forslag om denne løsning, forslag som landbruget kan stå samlet om. Evindelige krav om højere priser, støtteordninger o.s.v. til landbruget lyder ikke særligt overbevisende, når forbrugere bliver dobbelt sorteper i det spil – højere priser uden pristalsregulering.

● INFLATIONSSKABENDE TENDENSER

Sekretær i LO, *Svend Bache Vognbjerg*, har i den aktuelle debat om pristallet sagt:

– Mon alle er klar over den værdi, der ligger i, at Landsorganisationen ved sidste overenskomstsituation tilbageviste Arbejdsgiverforeningens krav om bortfald af den automatiske dyrtidsregulering? Ganske vist ønskede arbejdsgiverne en halvautomatisk regulering, hvilket skulle forstås på den måde, at der – så snart pristallet var offentliggjort – skulle forhandles, og hvis man ikke kunne blive enige, måtte en opmand træde ind i billedet. Alt dette skulle ske med tilbørlig hensyntagen til den samfundsmæssige økonomi. For så vidt det var lykkedes arbejdsgiverne at få presset dette igennem, havde vi i dag intet bolværk haft til at dæmme op for den prisbølge, som vi ved altid sætter ind umiddelbart efter en overenskomstsituation. Så er der nemlig ingen, der holder sig tilbage. Kendsgerningerne er jo, at den automatiske dyrtidsregulering kommer haltende bagefter og kun giver arbejdere og funktionærer delvis dækning for de prisstigninger, som *har* fundet sted. Bevarelsen af den automatiske dyrtidsregulering var jo i øvrigt også en del af det forlig, der blev indgået i forbindelse med overenskomstsituationen og som LO's medlemmer har stemt for. Altså må der ikke pilles ved pristallet.

– Vor dyrtidsreguleringsmetode har ikke betydet, at lønningerne herhjemme er steget urimeligt i forhold til andre landes lønninger. Skulle vi fra vor side tænke os noget i stedet for denne automatiske regulering, måtte det være f.eks. halvårlige eller 1-årige overenskomster, eller andre ventiler sat ind – men mon arbejdsgiverne trods alt ville være interesseret i noget sådant? I udlandet misunder mange arbejdsgivere os vort system, der giver arbejdsro for en 2 års periode.

To slags mønt

Den onde mur i Berlin repræsenterer i alle henseender noget vanvittigt. En absurd ide synes at ligge til grund for denne fuldstændige deling af en verdensby i to dele. Måske er byens to møntsystemer og forholdet dem imellem, noget af det mest kuriøse, der møder en under et besøg i denne den mærkeligste af alle europæiske storbyer.

De to slags pengesedler, de vesttyske, man bruger i Vestberlin, og de østtyske, man anvender i Østberlin, er ikke så forskellige. Stilen er den samme, og tyske digtere og stormænd præger sedlerne såvel i øst som i vest. Hammer og sejl symbolet er naturligvis noget specielt for de østtyske sedler. Hvad mønterne angår, virker de vesttyske mere gedigne – og de østtyske mere billige som en slags nødpenge.

Om benævnelsen er der strid. I Vestberlin og i Vesttyskland skelner man skarpt mellem D Mark og Østmark og i Østberlin kalder man også egne mark for D Mark og betragter vestmarken som udenlandsk valuta.

Det er en kendsgerning, at det i dag ikke lader sig gøre at anvende vestmark i Østberlin og østmark i Vestberlin. Hvad det sidste angår, findes der ikke noget direkte forbud mod anvendelse af østmarkene, men ingen i Vestberlin vil have dem, og ofte kan det ikke engang lade sig gøre at få dem vekslet i bankerne til den ugunstige kurs af 27 pfennig for en østmark. I Østberlin ville alle sådan set med glæde modtage vestmarkene, men af valutariske grunde, fører myndighederne en så streng kontrol med al udenlandsk valuta, at det dårligt lader sig gøre at bruge vestmarkene uden at få vrøvl ved udrejsen.

Vestmarken er her den meget stærke valuta ved siden af østmarken. Hvad købekraften angår, ja, så er det for mange af det daglige livs små fornødenheders vedkommende billigere i Østberlin, og et restaurationsbesøg koster langt fra, hvad det ville koste i Vestberlin. Alligevel noteres en østmark i de vestberlinske banker kun til 27 pfennig. Grunden er vel først og fremmest den, at Vesttyskland ikke anerkender hverken Østtyskland eller dets valuta. Desuden var østmarken for år tilbage meget lidt værd, men nu da dens købekraft er betydeligt forbedret, er efterspørgslen sunket til næsten ingenting for kun udlændinge, vesttyskere på besøg og vestberlinere med særlig tilladelse kan besøge Østberlin, og ingen kan uden at smugle medtage østmark købt for billige penge.

Fristelsen kan være stor for den rejsende til Østberlin, der på banegården: Bahnhof am Zoo eller andre steder kan købe østmarken til ca. 30 pfennig og under-

hånden endnu billigere af mennesker, der ikke kan få deres østmark solgt, fordi de vestberlinske banker en tid har lukket for al køb af østmark.

Men det er strengt forbudt at indføre disse mark til Østberlin. De vestberlinske bankfolk undlader heller ikke at gøre opmærksom på, at transaktionen er forbudt, men de giver gerne gode råd med hensyn til smuglingsmetoden. Det er ikke tilrådeligt for udlændinge at forsøge at omgå de strenge østtyske valutabestemmelser, men man har en fornemmelse af, at der ses igennem fingrene med valutasmuglende vestberlinere på jule- eller påskebesøg. Sådanne besøgende kan glæde venner og bekendte med valutaforstærkning, men selv har de kun lidt glæde af østmarkene, om de vil ud at more sig. De østberlinske tjenere må ikke servere for vestberlinerne og er instrueret om at skulle se papirer hos gæster, der på en eller anden måde dufter af Vestberlin eller som ser ud til at have meget store pengesummer på sig.

De vestberlinske banker ligger inde med meget store summer i østmark, det er derfor ikke så underligt, at de ikke altid er så ivrige efter at købe. Man hvor stammer alle disse penge fra? De fleste er nok ankommet tillige med de mange flygtninge, der før bygning af muren hver dag kom til Vestberlin. Andre flyder til ad sælsomme kilder.

Der findes stadig berlinere, der bor i Vestberlin, men arbejder for østberlinske eller østtyske foretænder. Der er således 15.000 jernbanefunktionærer, der er ansat ved Deutsches Reichsbahn, for Bundesbahn når jo ikke til Berlin. Såvel fjerntogene, som løber gennem Østtyskland som S-banen tilhører dette østtyske selskab, og funktionærerne har man ikke kunnet tvinge til at tage bolig i Østberlin, hvorfor de må aflønnes af østtyskerne.

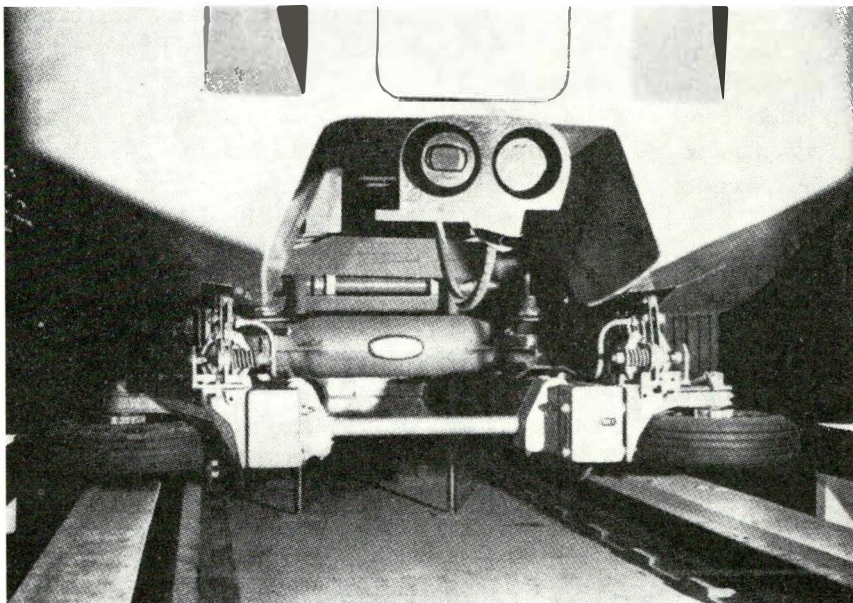
For nogle år siden bestemte de østtyske myndigheder, at disse jernbanefolk kun kunne få 40 pct. af deres løn udbetalt i vestmark. Resten blev udbetalt i de i Vestberlin så værdiløse østmark. Det havde været lidt af en katastrofe for jernbanefolkene, hvis ikke de vestberlinske myndigheder var trådt hjælpende til og i dette nærliggende tilfælde vekslede jernbanefunktionærernes penge lige over i vestmark, men østmarkene bunkede sig op i bankernes kældre. Nu er jernbaneselskabet atter faldet til føje, men de mange østmark er ikke sådan at blive af med.

Valutaproblemet er kun en af de mange vanskeligheder den delte by kan berede sine borgere. Det er uden tvivl et af de mest kuriøse.

Chris Parø.

En by bygger selv sin U-bane

Montreal i Canada har taget trafikproblemet i sin egen hånd



Montreals nye S-bane får vogne på gummihjul og med vandret liggende styrehjul.

Montreal, med 2,1 mill. indbyggere, havde så store trafikproblemer, at bystyret sammen med de teknikere og embedsmænd, der lavede byudviklingsplanen, lod udarbejde projekt til en under-

grundsbane. Det skete med teknisk bistand fra præsidenten for »Autonome des Transports Parisiens«, der sammen med franske ingeniører deltog i detailprojektering og udbydelsen af arbejdet i licitation.

Allerede i maj 1962 kunne man tage fat på første del af arbejdet i Berri-Street.

Det gik så hurtigt fremad, at man i oktober 1963 kunne tage over 5 km tunnelstrækning på den ene linie og over 350 m på den anden linie i brug. Nu er man i gang med en 10 km lang strækning og fire stationer.

Den allerede bestående 18,7 km lange forstadsbane, der drives af Canadian National Railways, skal indgå som den tredje linie i Montreals U-bane. Den forbinder hovedbanegården i byens centrum, hvor de store forretningskvarterer er beliggende, med boligområderne Cartierville og Popineau i periferien.

Der skal opføres ialt 27 stationer, 9 på U-banelinie nr. 1, 15 på linie 2 og tre på linie 4. Stationen Berri-de-Montigny vil blive det vigtigste omstigningssted for disse tre linier. Det er overdraget ingeniør- og arkitektfirmaer i Montreal at projekttere og bygge stationerne.

I 1966 vil Montreal-metroen kunne åbnes. Canadian Vickers har fået overdraget at bygge 369 vogne efter modeller, der er blevet udarbejdet af byens forvaltning. Den nye U-banes vogne skal køre på Michelin-gummihjul og får små, vandret liggende ekstra gummihjul, som løber på betonsveller ved siderne, hvorved kørslen stabiliseres og bliver roligere.

På vort billede ser man undervognen med dens gummihjul.

* * * * *

Lokomotivpersonalets Hjælpefond

I henhold til hjælpefondens vedtægter uddeles i december understøttelser på 50-100 kr., der kan søges:

1. Af medlemmer.
2. Af pensionerede lokomotivmænd.
3. Af enker efter lokomotivmænd.
4. Af forældreløse børn under 18 år af de under 1, 2 og 3 nævnte.

Ansøgningsskemaet kan fås på foreningens kontor og må senest den 1. december være tilbagesendt til Lokomotivpersonalets Hjælpefond, Hellerupvej 44, Hellerup.

Ansøgere, hvem understøttelse bevilges, vil modtage underretning herom i december.

Lokomotivfører A. Henriksen og Hustrus Legat

Renterne af legatkapitalen uddeles efter ansøgning til trængende lokomotivmænd, som er eller ved deres afsked var stationeret ved Fredericia maskindepot, eller trængende enker efter sådanne.

Der uddeles indtil 3 portioner à 50 kr. årligt af renterne fra ca. 3000,- kr., legatkapitalen andrager, og ansøgning herom indsendes til Dansk Lokomotivmands Forening, Hellerupvej 44, Hellerup, senest den 1. december.

* * * * *

Jernbanehistorisk Selskab

Jernbanehistorisk Selskab, der med sine 27 år er landets ældste forening for jernbaneinteresserede, har til formål at udvide kendskabet til og interessen for jernbaner, sporveje og modeljernbane.

Formålet fremmes ved afholdelse af møder, foredrag og udflugter. Man indsamler og bearbejder jernbanehistorisk materiale og oplysninger og i selskabets lokaler på Nørrebro Station i København har man arkiver, samlinger af tegninger og fotos, bibliotek og modelanlæg.

Selskabet udgiver jernbanetidsskriftet SIGNALPOSTEN og har i årenes løb etableret et snævert samarbejde med en række offentlige institutioner til gensidig gavn.

Som den senest tilkomne side af selskabets virke bør nævnes erhvervelsen af historisk jernbanemateriel, som istandsættes på et sporareal, stillet til rådighed af Statsbanerne på Charlottenlund Station. Ikke mindst indenfor dette område ventes der i den nærmeste fremtid en betydelig udvidelse af selskabets arbejde.

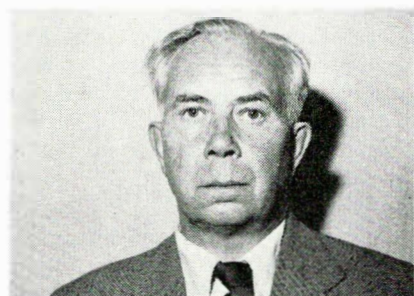
Nye bøger

FFB starter sæsonen med en bog som 100.000 har længtes efter at læse!

Fremads Folkebibliotek er netop gået ind i sin fjortende runde – og det tør siges, at farten holdes. Startromanen er en bog, som titusinder uden tvivl har længtes efter, og som alle FFB-venner vil kaste sig over, nemlig en fritstående fortsættelse af FFB's største bestseller »Lev stærkt – dø ung«. I den nye roman, »Ingen skal skrive min Gravskrift«, fortæller den amerikanske forfatter Willard Motley om den skæbne, der blev »Smukke Romanos« pige, Nellie, og hendes lille søn, Nick, til del, da faderen havde lidt døden i den elektriske stol. Igen bringer Motley os ind i hjertet af Chicagos slum, hvor »den sorte panter« lurer omkring hvert gadehjørne. Nellie formår ikke at bære savnet af Nick Romano, og selv kærligheden til sønnen holder hende ikke fri af narkotikasælgerne – ubønhørligt synker hun dybere og dybere, mens barnet vokser op, også han truet af »panteren«. Bogens klimaks er kampen om den unge Nicks fremtid mellem banderne og en flok behjertede mænd, selv mærkede af storby-slum'en. En ny rystende, men menneskeligt varm bog om et liv i stadig kamp for eksistensen i »Guds eget land«.

En svensk »Ditte Menneskebarn«

Sæsonens anden dobbeltbinds-roman er Ivar Lo-Johanssons store epos om kvin-



den, »Rya-Rya« – et enestående værk i nordisk litteratur, ofte sammenlignet med »Ditte Menneskebarn«, som den overgår, for aldrig har nogen forfatter trængt så dybt ind i kvindesindet, som det sker her.

»Katinkas« digter skriver vikingeroman

Nyhavns gudbenådede sanger, Sigfred Pedersen, kommer nu i FFB med sin legendariske »Viking«, hvor vore gæve forfædre drager på langfart, drikker, slås, røver og elsker deres kvinder i den helt store stil.



Da 338.000 reddedes fra den sikre død

Sæsonens krigsbog hører til de bedste, der er kommet om 2. verdenskrig, nemlig Elleston Trevors store reportageroman »Miraklet ved Dunkerque«, hvor forfatteren var mellem de 338.000 allierede soldater, der blev reddet fra Hitlerstukas'ernes frygtelige bombardement af den blodige strandbred.

Blandt seriens mest spændende er kriminalromanen »Fremmed for mig selv« af Seymour Shubin – som rigsombudsmanden professor Stephan Hurwitz roser til skyerne, og desuden byder FFB på tre værdifulde danske romaner med Henning Ipsens »Midt i September« i spidsen. En moderne trekantroman fra et »soveby«-miljø, der ætsende belyser vor tids rod-løshed.

Hilmar Wulffs dramatiske »Ondt Vejr« om en stormflodskatastrofe på Lolland og Peder Jensen Kjærgaards bidske, men herligt lunefyldte »Jens Pengemand« om en alle tiders bluffmager, slutter serien, der synes at være en ny toppræstation blandt alle FFB's fremgangsrige årgange, der hidtil er trykt i ikke mindre end 5¼ million bind.

Et smukt bogbind for 2,75!

Medvirkende til FFB's succes har det været, at serien kan prale af at være det bedste bogtilbud i forhold til udstyret,

som er at opdrive: igen leverer FFB sine trofaste venner et smukt bogbind for kun 2,75 mere end den yderst billige heftede udgave. Hvem kan stå for den slags tilbud i en tid, hvor alle priser stiger og stiger? Uden tvivl vil nye tusinder strømme til FFB's bogombud på arbejdspladserne og skaffe sig læsning til en lang vinter for rekord-små penge.

Skagensbanen 75 år

Den 25. juli d.å. fejrede Skagensbanen sit 75 års jubilæum og i tilslutning hertil har Jernbanehistorisk Selskab udgivet et jubilæumsskrift med en grundig gennemgang af banens historie. Banen blev i 1890 anlagt med 1 m sporvidde, men ombyggedes i 1934 til normalspor. Dette godt gennemarbejdede jubilæumsskrift koster 7,00 kr. portofrit tilsendt ved henvendelse til

Jernbanetidsskriftet »Signalposten«,
ekspeditionen,
LEJRE.

30 års gasturbinelokomotiver

Gasturbinelokomotivet er allerede 30 år gammelt. I 1933 begyndte udviklingen på dette område med en turbine, som kunne yde nogle få hundrede hestekræfter. I dag har det stærkeste lokomotiv med gasturbine en ydelse på 8500 hk. Vil man vide mere om emnet, kan man for 10 Dmark købe bogen »30 års gasturbinelokomotiver« ved at skrive til

Ing. Wolfgang Stoffels,
89 Augsburg,
Schillstrasse 204,
Deutschland.

Bogen er på 150 sider med 77 afbildninger og 4 tabeller. Format 6 × 9".



Som det vil være de fleste bekendt, havde AOF sidste vinter en faglig kampagne med titlen »Møde med fagforeningen« og som blev en stor succes. På grund af vore specielle forhold var det ikke med større udbytte vore medlemmer kunne deltage i denne studiekreds-række, dertil tog stoffet i grundbogen for lidt sigte på tjenestemandens område. Det er blevet sagt til AOF og man har taget konsekvensen heraf og starter denne vinter med en lignende kampagne med titlen »Focus på Tjenestemanden«, hvortil redaktør Erik Hansen har skrevet en grundbog, som vil danne grundlaget for de ti afteners emner. AOF har samtidig afsat week-end-kurser til uddannelse af gruppeledere, således at grupperne vil komme til at arbejde efter de mest moderne metoder for voksenundervisning. Landoplysningsudvalget vil underrette AOF's hovedkontor om, hvem der ude omkring i afdelingerne står som repræsentant for det lokale oplysningsarbejde. Man vil herefter forsøge at tilrettelægge nogle kontaktmøder i de forskellige områder, og det er udvalgets håb, at vore repræsentanter vil give møde og være med til at gøre denne kampagne til alle tiders succes. Vi er klar over, at der vil være byer, hvor muligheden for at tilrettelægge egne kredse, på grund af medlemstal, vil være meget små. Vi henstiller derfor, at man søger kontakt med andre tjenestemandsgupper og laver fællesgrupper. Dette bør være en fællessag for alle tjenestemænd, og det er af uvurderlig betydning, at ingen tillidsmand svigter men er med fra starten.

Fra kontoret vil der blive sendt ma-

teriale til opslag samt tilmeldingskort, som vi venligst beder de lokale tillidsmænd omdele i medlemmernes brevkasser, ligesom der senere vil blive fremsendt mere detaljerede oplysninger. Startskuddet for kampagnen lød den 13. august ved et møde tilrettelagt af AOF – nu er det vor pligt at følge sagen op og få så mange kredse igang i oktober måned.

God fornøjelse

Landoplysningsudvalget.

Hvorfor Esperanto?

Den moderne tidsalder har gjort det let for os at foretage ferierejser til udlandet og få kontakt med folk fra andre lande, også med folk fra fjerntbeliggende lande, folk med helt andre kulturer og skikke end vore. Men for at få del i disse store oplevelser er det nødvendigt at lære sprog, derfor lærer de fleste af os jo også sprog enten i aftenskolen eller på private kurser, for at vi på vor udenlandsrejser kan få kontakt med »den lokale befolkning – manden på gaden« dette så eftertragtede kriterium. – Men kommer vi så i kontakt med indbyggerne i det fremmede land vi besøger? Eller nøjes vi med blot at holde os til de andre turister og høre på en tilfældig førers forklaring om de forskellige seværdigheder og se hvad vedkommende land ønsker at vise sine turister? – Det sidste er vel nok det almindeligste. Men det er en forkert måde at besøge et land på, for det er ved den personlige kontakt med den lokale befolkning, at man får det fulde udbytte af en udenlandsrejse. Ved den personlige kontakt får man virkelige oplysninger om den by og egn man besøger, ligesom man har mulighed for at høre om levevilkår og -forhold i vedkommende land. Sådanne kontakter er kun mulige, hvis man i lang tid har studeret det pågældende lands sprog, og man er da i fremtiden tvunget til kun at besøge vedkommende land, hvis man ikke har lyst til endnu engang at kaste sig ud i et nyt sprogstudium. – Vi jernbanemænd kan vist godt være enige om, at det ikke er let at få tid til at lære flere sprog til fuldkommenhed. Og her er vi ved selve kernepunktet i denne lille artikel, det er nemlig mulig at få disse ting opfyldt ved hjælp af kun et eneste sprog, – nemlig ESPERANTO. Esperanto er betydelig lettere at lære end et hvilket som helst andet sprog. Og når man først har lært Esperanto, har man

den fordel, at man kan komme i kontakt med andre Esperantister over hele verden.

»Ja, det er godt«, siger man måske så, men alle mennesker taler jo ikke Esperanto«. Nej, desværre, men der findes Esperantister i alle lande, og disse Esperantister er samlet i verdensforbund og hjælper gensidig hinanden uanset race, religion eller politisk overbevisning. Så på denne måde er det virkelig mulig at få personlige kontakter i hvilket som helst land man måtte ønske. Dette kan ikke lade sig gøre hverken ved hjælp af engelsk eller et andet nationalt sprog. – På turismens område har flere og flere lande set værdien af sproget Esperanto, og derfor udgiver mange lande turistbrochurer og andre oplysninger på Esperanto.

Jernbanemændene har deres egen internationale Esperanto-organisation, som hvert år afholder kongres i et af medlemslandene, her er der rig lejlighed til at møde og tale med jernbanemænd fra vidt forskellige lande. Det vil føre for vidt her at fortælle om alle Esperantos fordele, så jeg vil slutte med at sige: Lær Esperanto, og gør det nu til vinter. – Esperanto kan læres på aftenskole, idet såvel AOF som FOF har Esperanto på deres kursusplan.

De interesserede, som bor i en mindre by, og ligeledes de, som af tjenstlige årsager har vanskeligt ved at følge et aftenkursus, kan let lære Esperanto ved hjælp af et korrespondance-kursus gennem Danske Jernbanemænds Esperanto Forbund. Korrespondance-kursuset er efter naturmetoden, anlagt efter en fornuftig, pædagogisk plan, samtidig med, at forfatteren i højeste grad har forstået at gøre det interessant – til tider endda spændende.

I øvrigt kan yderligere oplysninger om Esperanto og kursus fås hos: Danske Jernbanemænds Esperanto Forbund, (DEFA) v/ Niels A. Antonsen, Vestre Kongevej 81, Viby J.

*

Det østrigske trafikministerium har givet tilladelse til, at jernbanerne i de næste fem år lader bygge 9.000 nye godsvogne til ca. 2 mill. østrigske schilling. Forbundsbanerne vil herefter råde over 32.000 godsvogne, men over 11.500 af dem er mere end 40 år gamle. Man mangler godsvogne, og i 1964 måtte Østrig således leje fremmede vogne til et beløb af 270 mill. schilling.

PERSONALIA

Forfremmelse til lokomotivførere (12. lkl.) pr. 1/9-65.

Lokomotivfyrbøderne:

T. Madsen, Viborg, i Ålborg.
E. F. Dalgaard, Århus H, i Århus H.
I. B. Jørgensen, Viborg, i Århus H.
S. E. Kristiansen, Randers, i Århus H.
K. S. Jensen, Esbjerg, i Esbjerg.
B. Kristiansen, Kbhvn. Gb., i Kbhvn. Gb.
G. Jensen (Riisberg), Esbjerg, i Esbjerg.
B. E. Østerill, Kalundborg, i Kalundborg.
H. E. Holst, Kbhvn. Gb., i Kbhvn. Gb.
F. Asring, Kbhvn. Gb., i Kbhvn. Gb.
P. R. Sørensen, Esbjerg, i Esbjerg.
I. J. Mortensen, Kbhv. Gb., i Kbhv. Gb.
H. C. F. Schmidt, Korsør, i Korsør.
K. E. B. Hansen, Rødby F., i Rødby F.
P. R. Christensen, Kbh. Gb., i Kbh. Gb.
P. I. Randlev, Kbh. Gb., i Kbh. Gb.
N. K. Jensen (Lykken), K. Gb., i K. Gb.
B. Wichmann Nielsen, Fredericia, i Esbj.
J. U. Jessing, Esbjerg, i Esbjerg.

H. J. Nielsen (Sjøn), Kb. Gb., i Kb. Gb.
M. B. Pedersen, Herning, i Roskilde.
K. L. Flink, Kbh. Gb., i Kbh. Gb.
B. B. Andersen, Korsør, i Korsør.
N. K. Kristiansen, Kbh. Gb., i Kbh. Gb.
J. Nielsen (Rasch), Kbh. Gb., i Kbh. Gb.
F. E. Horn, Kbh. Gb., i Kbh. Gb.
K. A. Nielsen (Aabyhøj), K.Gb., i K.Gb.
H. S. P. H. Jensen, Kalundb., i Kalundb.
E. V. Andersen, Kbh. Gb., i Kbh. Gb.
H. Nielsen, Tønder H, i Næstved.
B. Sørensen, Kbh. Gb., i Kbh. Gb.
F. R. Hasmussen, Kbh. Gb., i Kbh. Gb.
C. O. Søder, Kbh. Gb., i Kbh. Gb.
V. Andersen, Kbh. Gb., i Kbh. Gb.
C. G. Madsen, Kbh. Gb., i Kbh. Gb.

Forflytninger efter ansøgning pr. 1/9-65.

Lokomotivførerne (12. lkl.):

B. N. Kristensen, Fredericia, til Århus H.
J. R. Jensen, Korsør, til Fredericia.
A. P. Mikkelsen, Korsør, til Fredericia.
K. L. Kristensen, Kbhv. Gb., til Esbjerg.
B. L. Jensen, Roskilde, til Esbjerg.
E. D. Isaksen, Århus H., til Struer.
H. Sahl, Slagelse, til Struer.

Lokomotivmedhjælperne:

B. Hyllegaard, Kbhvn. Gb., til Korsør.
O. Andersen, Næstved, til Korsør.

Ansæt som lokomotivmedhjælper pr. 1/9-65.

Lokomotivmedhjælperaspirant:

B. K. Jensen, Kbhvn. Gb., i Kbhvn. Gb.

Trådt uden for nummer efter ansøgning fra 1/1-66 til 31/12-66.

Lokomotivfyrbøder:

B. H. Nielsen, Esbjerg.

Afsked.

Lokomotivførerne (15. lkl.):

C. M. R. S. Clausen, Århus, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30/11-65).
E. A. Pedersen, Helgoland, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30/11-65).

Lokomotivførere (12. lkl.):

A. E. Sørensen, Esbjerg, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31/10-65).

Overgået som ekstraordinært medlem pr. 1/7-65.

Pensioneret lokomotivfører K. S. Hansen, Svanedamsgade 3, 2., Nyborg.
Pensioneret lokomotivfører Emil Olsen, Angelgade 15, 3., København V.
Pensioneret lokomotivfører Martin Chr. Vestergaard, Klintevej 17, Brønshøj.
Pensioneret lokomotivfører Bjarne O. K. Liljekrans, Offenbachsvej 25, 1., København SV.

Overgået som ekstraordinært medlem pr. 1/9-65.

Pensioneret lokomotivfører Arne Hansen, Fabersvej 34 A, 3. th., Randers.

Emolumenter og funktionsvederlag

Fra 1. oktober 1965 sker som følge af prisløstigningen ændringer af ydelserne i emolumenter og funktionsvederlag. Disse ændringer fremgår af hosstående retselsblade til foreningens lommebog side 14 og 15.

Ydelsens art	Lokomotivpersonale				
	18. lkl.	15. lkl.	12. lkl.	10. lkl.	7. lkl.
Time- og dagp.					
Timepenge	1,27	1,27	1,17	1,17	1,17
Fulde dagpenge	23,85	23,85	21,85	21,85	21,85
Hertil nattillæg	29,30	29,30	25,65	25,65	25,65
Tillæg for 1.—4. dag	10,65	10,65	8,45	8,45	8,45
Nedsatte dagpenge	16,75	16,75	16,05	16,05	16,05
Hertil nattillæg	10,75	10,75	9,10	9,10	9,10
Kørepenge	1,07	1,07	0,89	0,89	0,89
Rangergodtgørelse	—	0,53,5	0,44,5	0,44,5	0,44,5
Overarbejdspenge	—	18,50	16,78	15,86	14,90
Godtgørelse for mistede fridage	—	148,00	134,00	126,00	119,00
Betaling for ekstraordinær tjenestefrihed	1/30 af nettomånedslønnen inkl. stedtillæg pr. dag				
Natpenge	Kl. 18—21	0,92	0,92	0,92	0,92
	Kl. 21—6	1,84	1,84	1,84	1,84
Søn- og helligdagstjeneste	Kl. 6—18	1,54	1,54	1,54	1,54
	Kl. 18—21	0,92	0,92	0,92	0,92
For mere end 3-delt tjeneste...	1,94	1,94	1,94	1,94	1,94
For delt tjeneste udov. 12. time	0,92	0,92	0,92	0,92	0,92

Funktion udført af	Funktion udført i		
	15. lkl.	18. lkl.	21. lkl.
12. lkl. grundløn	434.663 ø.	1853.819 ø.	2949.764 ø.
12. « 1. tillæg	248.910 ø.	1668.066 ø.	2674.011 ø.
12. « 2. «	164.384 ø.	1437.732 ø.	2533.677 ø.
12. « 3. «	211.759 ø.	858.181 ø.	1954.126 ø.
12. « 4. «	360.362 ø.	627.847 ø.	1723.792 ø.
15. « grundløn	—	1419.156 ø.	2515.101 ø.
15. « 1. tillæg	—	646.422 ø.	1742.367 ø.
15. « 2. «	—	295.890 ø.	1363.430 ø.
15. « 3. «	—	772.734 ø.	984.493 ø.

DAMERNE DAG



En pjaskvåd juli, efterfulgt af en drøgende varm august. Hvad kan det ikke blive til i september? Lidt af hvert og i alle tilfælde bliver det noget med kølige, korte aftener. September er måneden, der følger sommeren til dørs, enten vi kan li' tanken eller ej.

Men det er også måneden, hvor der atter kommer liv i kludene og det bliver værd at leve, rent tøjmæssigt set.

Hvem er ikke blevet inderlig træt af udsalgsvinduerne, der – efterhånden som dagene gik – mere og mere kom til at ligne lossepladser for kasserede beklædningsgenstande. Hvad de i grunden også var.

Nu er det nye tøj her. De kan kigge billeder i aviser og ugeblade og bor De i byen, kan De også kigge vinduer. I mange forretninger kan De ovenikøbet også gå ind og tage tøjet nærmere i øjsyn uden købetvang.

Der er bare det, at glemmer man et øjeblik at se afvisende ud, når en ekspeditrice tilbyder en prøvning eller mumler sit »tak, jeg kigger bare« lidt utydeligt, ender det med at man sidder i saksen og føler sig både købt og solgt, og det er en rigtig væmmelig situation.

Når man nu bare var en smule nysgerrig sådan i al almindelighed. Det er en ganske ærlig sag, når man er af hun-køn og emnet er tøj.

Hvad med at gå til mannequin-opvisning gerne i selskab med en datter, mor eller en veninde?

Det er ikke i alle egne af landet, der afholdes mannequin-opvisninger, men det er nu en foreteelse, der er ved at brede

sig. Det er ikke byens størrelse, der er afgørende, snarere den enkelte forretning. Samt den pågældende forretningsførers mod og initiativ.

De kunne jo prøve at forelægge ham spørgsmålet og se, hvad der sker. Er De medlem af en husmoderforening eller lignende, kan De ovenikøbet love ham et interesseret publikum.

Ganske vist eksisterer der hos mange visse fordomme mod mannequin-opvisninger.

De tror, det er noget frygteligt fornemt noget, hvad det aldeles ikke er, medmindre man går på en modalsalon eller deltager i gallaaften på byens fornemste restaurant.

De tror, det er noget pjat, beregnet på dem, der »kun har tøj i hovedet«, men hånden på hjertet! Kigger De virkelig aldrig på vinduer, hvis De har mulighed for det? Jamen – det er præcis det samme, der foregår ved en opvisning. Bortset fra at nu sidder De i ro og mag og lader tøjet vandre hen til Dem. En konferencier fortæller om forarbejdning, kvalitet og i de fleste tilfælde også om prisen.

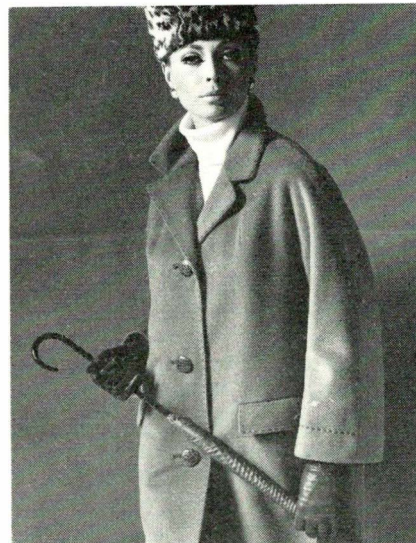
Eller *de tror*, det er en ganske lille smule latterligt at vise så megen interesse for mode, at man ligefrem ofrer et par timer på at gå til opvisning. Man vil ikke rigtig være det bekendt overfor sine omgivelser. Lidt på samme måde som at man fortier, at man får farvet hår eller får syet korsetter efter mål.

På en eller anden måde forlanger man mere af en mannequin-opvisning end af en biograftur eller kaffekomsammen med seks slags kager til. Og det er i grunden ganske uretfærdigt.

Mange lader sig skræmme eller i det mindste irritere af de åleslanke mannequin'er. De ser lidt for perfekte ud eller krukker lidt rigeligt, når de tilstræbt nonchalant skrider ned af podiet. Men det er simpelthen deres job at se godt ud og at få det tøj, de bærer, til at tage sig fordelagtigt ud. Deres tillukkede ansigter kan skyldes, at man ikke skal kigge på dem, men på modellen, de bærer.

Endelig er der det dejlige ved en opvisning, at ingen venter, De skal købe noget som helst. I hvert fald ikke på stedet. Om De senere vender tilbage for at erhverve Dem et eller andet, er helt og holdent Deres egen sag . . .

* * * * *



Set på det svenske konfektionsfirma Zober's opvisning i København: En dejlig kamelhårsfrakke i ulsterfacon med smukt rundede skuldre. Læg mærke til sadelmagerstikningerne og knapperne i firben. Små fikse detaljer, der netop sætter prikken over i'et og rykker prisen lidt op! Den er ca. kr. 600.



Fra samme firma vistes denne noble dragt med brede stikninger og nutria-besættning på krave og ærmer. Også her er skulderlinjen smal og rund. Jakkens længde er forskellig fra firma til firma i år. Både lange og helt korte ses. Her er den modereret til netop at hvile på hoften. Prisen er ca. kr. 720.

* * * * *