

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING



Nummer 23 – 5. december 1965 – 65. årgang



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

5. DECEMBER 1965 — 65. ÅRGANG

23

Indhold:

Arbejdstidsændring	2
Rationaliseringens guldalder	3
Skal biltrafikken gå på skinner	4
El-tog med 10 km i timen	6
Hvad er EFTA	8
Fra medlemskredsen — Det økonomiske råd	10
ATP	11
FN's børnefond	12
Personalia	13
Damernes Dag	14
Nyt bogfremstød	15

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.

Med en let omskrivning kan arbejdet i det nedsatte tjenestetidsudvalg udtrykkes ved, at sjældent har man hørt så lidt om så vigtige ting et udvalg arbejder med som i dette tilfælde generel arbejdstidsnedsættelse fra 45 timer ugentlig til 44 og for skifteholdsarbejde til 42 timer ugentlig. Det bliver tilmed interessant at se, om udvalget kan tilendebringe sit arbejde som forudsat så betids, at ændringerne kan iværksættes for tjenestemændene samtidig med det private arbejdsmarkeds til foråret 1966. Efterhånden er det dog bekendt, at der blandt nogle udvalgsmedlemmer hersker den opfattelse, at begrebet skifteholdsarbejde kun har relation til kl. 6–14, kl. 14–22 og kl. 22–6 i regelmæssig ugeturnus. For en lokomotivmand forekommer denne udlægning mærkværdig. Han opfatter helt enkelt sin tjeneste som skifteholdsarbejde. De samme i udvalget mener ikke, at det kørende personale ved DSB hører under begrebet skifteholdsarbejde. Juridisk affabelt bider de sig fast i et ords betydning. Omend man forsøger sig med juridiske spidsfindigheder, bør der ikke opstå tvivl om, at det kørende personale ved DSB skal have adgang til disse 42 timers arbejdsuge. Arbejdstiden er for dem ikke mindre ubekvem end for den der på en fabrik møder til 3-holdsskift — snarere tværtimod. Tjenestetiden beregnes for os på basis af en månedsnorm, og vi er meget vel klar over, at der blandt kørselsfordelingerne findes nogle som ikke fuldt opfylder denne norm, men det skyldes bl.a. den strukturmæssige opstilling og den margin, der skal være til at tage tjenestetidsforlængelse på grund af tilfældige togforsinkelser. Ellers er kørselsfordelingerne i øvrigt opstillet så tæt på månedsnormen som de nævnte hensyn tillader. En generel arbejdstidsnedsættelse bør imidlertid, for at kunne mærkes som en lettelse kompenseres med frihed samlet til hele fridage. I overvejelserne med disse arbejdstidsændringer bør man også have opmærksomheden rettet mod begrebet weekend og natteberegning som kompensationsmuligheder. Weekendbegrebet bør omsættes til, at en fridag påbegyndes senest kl. 14 dagen før fridagen, og betalingen for søn- og helligdagsarbejde gælder fra samme tidspunkt. En natte sættes = 1¼ time. Disse spørgsmål er ikke opstået i forbindelse med det nedsatte udvalgs arbejde, men har været fremme med mellemrum i debatten inden for foreningen, hvor det ofte er påpeget, at de særlige arbejdsvilkår for det kørende personale må kompenseres ved lempelser i forhold til generelle bestemmelser.

Rationaliseringens guldalder

Rationaliseringen af den statslige administration

– Jeg vil gerne pege på den effektivisering af rationaliseringsarbejdet i den statslige administration, der nu er iværksat. Til afløsning af den spredte og alt for beskedne indsats, der blev gjort af henholdsvis forvaltningsnævnet, administrationsudvalget, datacentralen m.v., er der i september nedsat et administrationsråd til at tilrettelægge og gennemføre en samlet kritisk gennemgang af effektiviteten på alle områder inden for den offentlige forvaltning. Rådet er sammensat dels af administrative chefer, dels af eksperter ude fra. I spidsen for rådet har vi fået en mand med et overordentligt intimt kendskab til offentlig administration, nemlig Viggo Kampmann.

– Rådet er allerede i fuld gang inden for mit eget område med en undersøgelse af det statistiske departement og andre statistiske institutioner, og man er til lige i gang med at undersøge administrationsomkostningerne for de forskellige forvaltningsområder, således at man kan forberede rationaliseringsundersøgelser af de områder, der kan formodes at give størst gevinst.

– Administrationsrådet er endvidere i gang med at tilrettelægge et intimt samarbejde med det personalepolitiske udvalg. Til sin assistance har rådet overtaget forvaltningsnævnets sekretariat og økonomiministeriets databehandlingskonsulent, og der arbejdes på en hensigtsmæssig udbygning af denne specialstab.

– Det er også besluttet at foretage en fuldstændig opgørelse af det personale, som er beskæftiget af staten, eller hvis lønninger helt eller delvis betales af staten. Vi vil herigennem få en samlet oversigt over, hvor mange der er lønnet efter tilsvarende regler som statens tjenestemænd, efter økonomiministeriets overenskomster med faglige organisationer, efter overenskomster af samme type som der indgås mellem organisationer under LO og arbejdsgiverforeningen og efter mere eller mindre individuelle arbejdsaftaler o.s.v. Ved hjælp af disse oplysninger vil det blive muligt at skønne mere sikkert over merudgifter ved lønændringer i fremtiden, at få materiale til overvejelse i forbindelse med rationaliseringsbestrebelse og at danne sig et overblik over omfanget af en række af de spørgsmål, som kan melde sig under arbejdet i den kommende tjenestemandskommission.

– Bl.a. for at spare tid og arbejdskraft vil bearbejdelsen af det store materiale blive gennemført af datacentralen. Af de 200.000 kr. som finansudvalget har

DSB's jernbanenet skal dække transit- og fjerntrafik

Folketingsmand *Svend Horn* har talt for Dansk Jernbaneforbunds stationspersonale i DSB's 2. distrikt om »DSB i fremtidens trafik«. Herunder sagde Svend Horn bl.a.:

– DSB må gradvis afvikle sidelinjerne og begrænse sit jernbanenet til at dække transit- og fjerntrafik, hvad der også er antydnet fra regeringen.

– Det behøver ikke at svække DSB's økonomi, hvis man dækker de baneløse områder ind med busser og lastbiler, som giver en større effektivitet og bedre kundeservice, hvilket betyder en større omsætning. Og vi må forudsætte, at amtstrafikudvalgene vil have øje for at støtte dette system ud fra borgernes ønske om at opnå den størst mulige nyttevirkning af de takster, de betaler, om hvad de må betale over skattebilletten, for at erhvervslivet kan være konkurrencedygtigt.

– DSB har allerede et betydeligt regionsberedskab af lastbiler, som fra centrale stationer inddækker et regionalt område. Men der kan ikke være tvivl om, at dette system må udvides til den såkaldte fra dør til dør transport. De nyinvesteringer dette vil kræve kan forrente sig, og systemet kan bygge på samarbejdet med private vognmænd, som det allerede sker, måske udvidet også til postvæsenet.

Om rationaliseringen sagde Svend Horn:

– Rationaliseringen må fortsætte, og de nødvendige midler hertil bevilges. Men vi må kræve, at den ikke blot sigter nedad, som det fortrinsvis er sket hidtil. Jeg tror, der må kunne opnås besparelser og større effektivitet, hvis man i højere grad lægger afgørelser og ansvar ud i regionerne (større stationsområder). Man bør overveje, om ikke 1. distrikts centralledelse kan nedlægges, og dets opgaver lægges ind under generaldirektoratet.

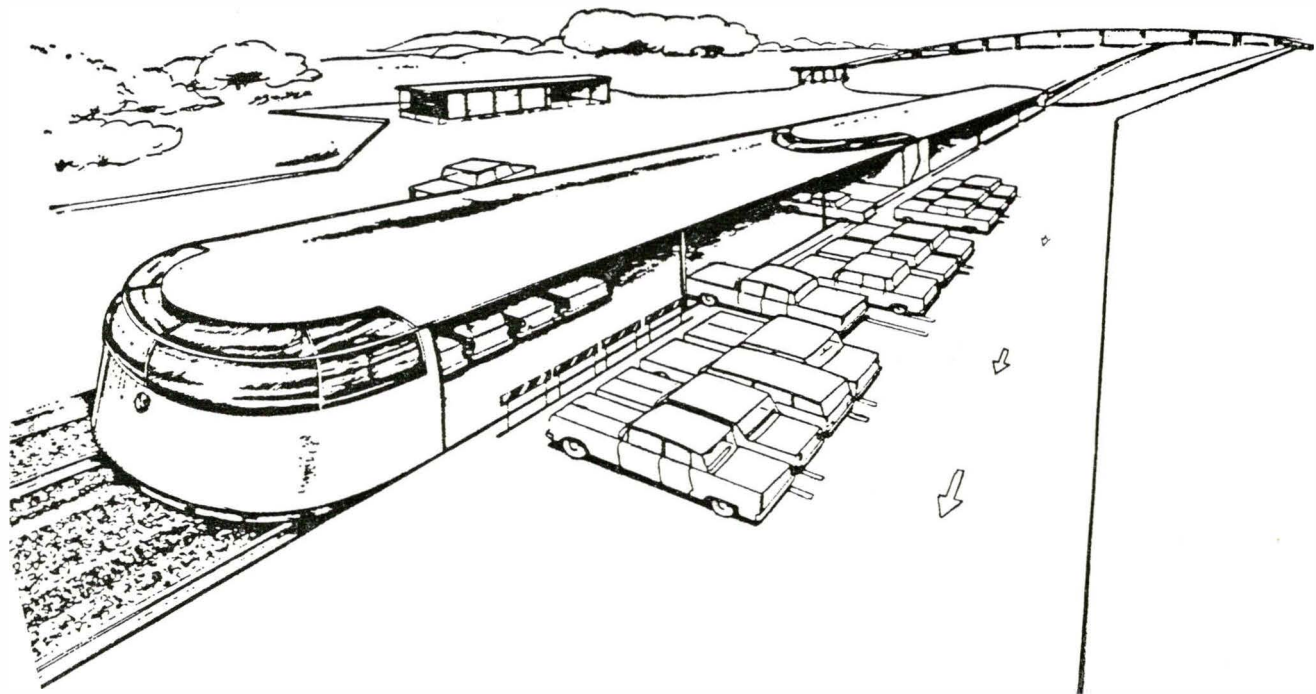
– På nordisk plan må vi have undersøgt, om ikke vore lande med fordel kan bygge det rullende materiel i fællesskab ved en arbejdsdeling. Fælles nordisk arbejdsmarked behøver nødvendigvis ikke at være, at man flytter arbejdskraften. Man kan også flytte arbejdsopgaverne som VOLVO-fabrikkerne og andre gør det, sluttede Svend Horn.

* * * * *

bevilget til registreringsarbejdet, vil den største del gå til finansiering af denne elektroniske databehandling, sluttede Ivar Nørgaard.

Skal biltrafikken gå på skinner?

Af Viggo Jensen



Skitse af et rollaway-tog som ved en station får indlæsset biler.

Alt imedens man rundt om i verdens store byer kæmper med løsning af store trafikale problemer, der for den altovervejende dels vedkommende søges løst ved udbygning af eksisterende undergrundsbaner og bybaner på overfladen, fordi man derigennem får den største og hurtigst mulige afvikling af trafikmængderne til og fra de centrale bydele, har en motororganisation herhjemme »kasseret« de hjemlige planer for et tunnelbaneanlæg. Helt på tværs af de undersøgelser og erfaringer, der i rigt mål er tilgængelige fra andres mangeårige virke med disse problemer, fremlægger man en betænkning, der halter noget med udviklingen. Den ligner mistænkeligt nærsynethed, der ikke tillader videre udsyn end motorhjelmen på de motor-køretøjer, som man i egen magtfuldkommenhed mener bør have førsteprioritet. Her følger omtale af et ultraditionelt forslag til større kapacitet i trafikafvikling.

Red.

Opsigtsvækkende amerikansk projekt om rollways – »rullende garager«, der kører med indtil 240 km's fart

Den reelle gennemsnitshastighed på de amerikanske motorveje (*highways*) er nu faldende i en sådan grad, at det vækker uro ikke alene hos de amerikanske myndigheder, men også hos de store automobilfabrikkers ledere. Formindskelsen i hastighed synes at være proportional med stigningen i trafiktæthed, hvilket naturligvis ikke kan undre nogen. Men det, der har forbav-

set de amerikanske sagkyndige, er at gennemsnitshastigheden er gået tilbage i langt højere grad end forudset.

Det har i mange år set ud til, at den private automobilisme var en alvorlig trussel mod jernbanetraffikkens hele eksistens. Den gav folket frihed til at bevæge sig uafhængigt og individuelt, som det nu passede den enkelte (og hans familie) bedst. Demokratisk frihed til at færdes, med andre ord.

Men trafikeksperter i alle velstandslande, på begge sider af Atlanten, er efterhånden begyndt at tvivle på, at man kan opretholde denne demokratiske transportfrihed. Såvel teori som praksis synes nu i færd med at bevise, at det snart vil blive umuligt at skaffe plads og veje til de millioner, der kører rundt i egne biler.

En konference i Detroit

Lederne af *General Motors*, verdens største industriforetagende, indbød for nogen tid siden til et symposium i Detroit, hvor færdselsteknikere og -teoretikere fra hele Nordamerika og fra nogle europæiske lande samledes for at diskutere trafikens fremtid. Mange undersøgelsesresultater, fremlagte af deltagere i denne konference, viste tydeligt – støttet til elektroniske beregninger og modeldemonstrationer – hvorledes *autostrada*'ernes trafikafviklings-kapacitet står i kontrast til hastigheden på disse dyre veje. Når køreha-

stigheden stiger, vokser også den indbyrdes afstand, bilerne af hensyn til den krævede bremseformåen må holde indbyrdes, og hermed forringes færdselens *koncentrering*.

På den nævnte konference talte teoretikerne om et *optimum* (d.v.s. det højeste opnåelige) i forholdet mellem hastighed og færdselskoncentrering. Dette forhold er bestemmende for det trafikvolumen, en motorvej kan afvikle. Erfaringer, man har gjort i de sidste måneder vedrørende de mest trafikerede amerikanske motorveje (f.eks. *Boston-Washington*) viser, at det, amerikanerne kalder den *kommercielle hastighed* (gennemsnitshastighed for brugskøretøjer), der for få år siden beregnedes til 80 km i timen, nu er gået ned i nærheden af 65 km/timen. Når mængden af køretøjer forøges, falder den kommercielle hastighed, og logisk set må man kunne nå til en sådan koncentringsgrad i færdselen, at denne faktisk ingen hastighed har. Det er en situation, der dagligt erfares i enhver færdselsmættet storby i myldretiden: man sidder stille i længere tid, end man kører. Og her holder den individuelle færdselsfrihed op med at eksistere.

Og her begynder færdselsteknikerne igen at tænke på jernbaner eller andre former for fastlænket trafik.

Man har i Amerika og i Italien diskuteret muligheden for at samle bilerne i konvojer og lade dem styre automatisk via en elektrisk ledning nedgravet under vejbanen. Ingeniører i Detroit har i længere tid beskæftiget sig med muligheden af at konstruere amfibiebiler, der kan køre på veje, når der er plads, og på skinner, hvor en sådan mulighed skulle komme til at foreligge.

Sporbredde på ca. 6 meter

Det mest interessante projekt til afhjælpning af trafikmiséren er imidlertid en amerikansk plan om at skabe et system af *rollways*. Navnet er kombineret af to engelske ord: *tollway* – en autostrada, man befarer mod betaling og *railway* – jernbane. Så vidt man forstår, stammer den nye idé fra en for tilfældet dannet gruppe, bestående af *General Motors* og en stor, amerikansk lokomotiv- og wagonfabrik.

Planen forudsætter anlæg af særlige banelegemer, så vidt muligt retliniede eller med meget langstrakte kurver og med en sporbredde på 5,48 meter. På dette brede spor skal indsættes elektrisk drevne vogne, der kan løbe enkeltvis eller i konvojer, med en tophastighed af 240 km/timen og en beregnet gennemsnitsfart af 190 km/timen. Hver vogn er 40 meter lang og 6,90 meter bred og er faktisk en rullende garage – den er *indrettet til at transportere biler*. Begge wagon-sider

består af en sidestillet serie af rulleporte, hvorigennem bilerne kan køre ombord og køre ud igen, uden at føreren behøver at bakke – bilerne anbringes *med siden* til togets kørselsretning. De brede wagons kan tage biler med op til 5,80 meters længde, og længere biler ses ikke i dag.

De *rollway*-vogne, der er forsynet med motor, styres automatisk, efter samme system, japanerne anvender på deres lyntog mellem Tokio og Osaka. Det forudsættes, at kun meget lange strækninger betjenes, og der er få stationer langs linjerne. Stationerne består væsentligt af lange betonramper, der niveaumæssigt korresponderer med vognbunden i de nye tog. Men tidsafstanden mellem disse fremtidens *roll*-tog er ringe – fem eller ti minutter. Togene vil blive udstyrede med wagons, hvori der indrettes restaurant, bar, fjernsyn, hvilekabiner, telefonanlæg o.s.v.

Projektets skabere har beregnet, at et ca. 18 meter bredt *rollway*-banelegeme under maksimal toghyppighed kan besørge en trafikafvikling, der svarer til, hvad en autostrada med 30 kørebaner ville kunne præstere.

Det vil naturligvis være umuligt at føre sådanne *rollways* helt ind til byerne. De skal anlægges mere eller mindre efter motorvejs-princippet – med på- og afkørselsstationer udenfor de storbyer, der passeres af banen, og med start- og endestation ligeledes anbragt *udenfor* en storby.

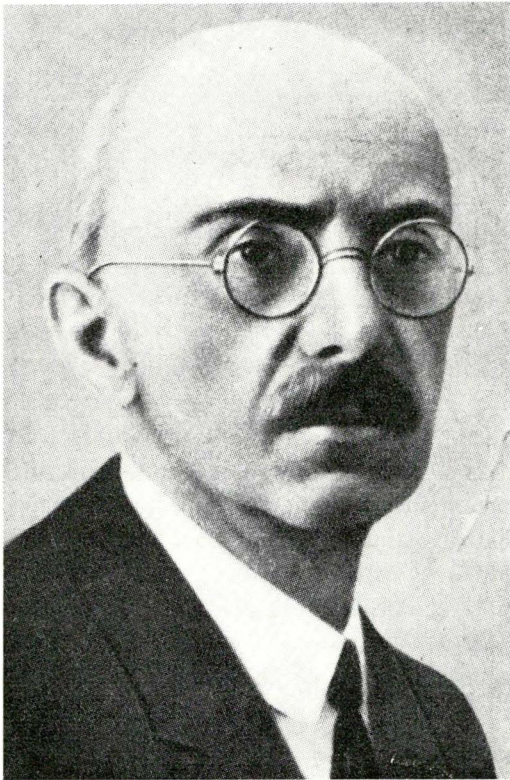
Italienske, franske og tyske jernbane- og færdselsteknikere deltager for tiden i drøftelserne af det opsigtsvækkende amerikanske projekt. I Italien, der måske har Europas vanskeligste trafikproblemer at slås med, erklærede en af de italienske statsbaners eksperter for nogle dage siden i en kronik, at man måske om 30 år ville se biler, der kørte med 240 km's hastighed – ombord i et tog.

Hollandske bilister betaler autobanerne

Den hollandske regering har foretaget en kraftig forhøjelse af motorskatten med henblik på finansiering af landets motorveje. Man siger, at når bilisterne har fordelen af de gode veje, må de også betale for dem.

Bilskatten er derfor blevet forhøjet til ikke mindre end 65 pct. for de kommende femten år. Pengene vil blive anvendt til at udbygge motorvejene med 1500 km, og man regner med i året 1970 at være nået op på ialt 2.000 km motorveje i Holland. Trafikministeriet skal administrere vejmillionerne. Den forhøjede motorafgift vil årligt indbringe ca. 600 mill. gylden.

El-tog med 10 km i timen



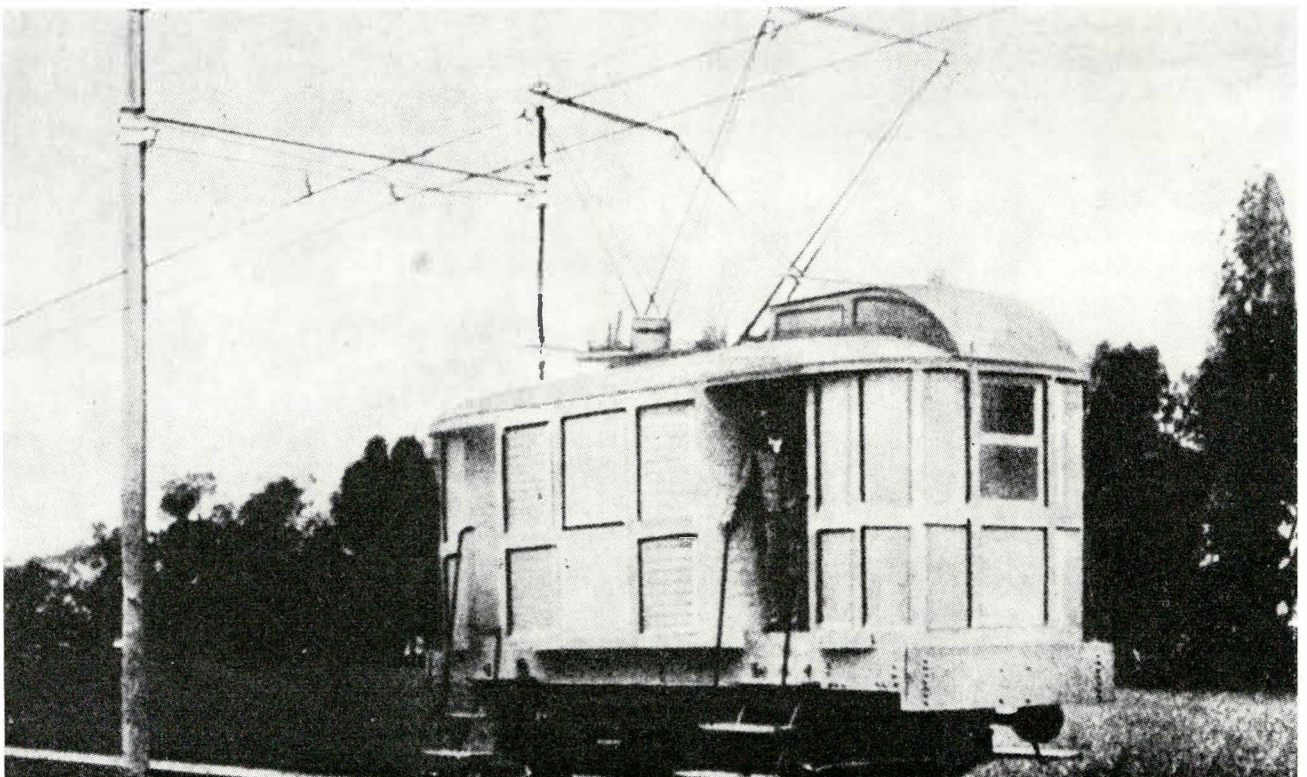
I 1897 indtraf tre tilfælde af alvorlig røgforgiftning på jernbanen langs Como-søen i Norditalien. Når togene kørte gennem de talrige tunneler, blev disse fyldt af lok-røgen, som forgiftede lokførerne. Spørgsmålet blev taget op af direktionen for de norditalienske jernbaner, og en af dens unge ingeniører, som havde studeret hos fysikprofessoren Calileo Ferraris i Turino, fortalte, at professoren havde besøgt en ungarsk ingeniør Kalman Kandó, som beskæftigede sig med elektroteknik på fabrikken Ganz i Budapest. Kandó havde i et årstid gjort forsøg med et el-lokomotiv. Han blev banebrydende på dette område og var den egentlige opfinder af det elektrisk drevne lok.

Sensationen kom i sommeren 1898. Selskabet, der drev det kendte kursted Evian les Bains ved Genevesøen, havde ladet bygget en jernbanelinie på kun 300 meters længde. Den førte kurgæsterne fra hotel Splendide, der lå tyve meter højere, ned til Avenue des Sources, hvor de helbredende kilder fandtes. Togets motorvogn der blev leveret fra fabrikken Ganz i Budapest, var konstrueret af Kalman Kandó og blev verdens første el-lok.

Det sensationelle tog kom kun til at køre med en

1. Kalman Kandó

2. Det første elektriske lokomotiv på en 300 m lang bane i Schweiz



var sensation i 1898

fart af 10 km i timen, men en ny æra var indledt på trækraftområdet.

Bedriften var dog kun et lille intermezzo i hans liv. Han var allerede i gang med en plan for de norditalienske jernbaner om at elektrificere den 106 km lange Valtellina-bane. 40 pct. af den bestod af tunneler, og på 50 pct. af strækningen var der kurver. Kalman Kandó var dengang 30 år, og det var en kolossal opgave for ham at konstruere det første højspændingsanlæg til en jernbane og dens første lokomotiv.

Han var en genial elektro-tekniker, konstruerede selv alle enkeltheder og førte planerne ud i livet. For første gang i teknikens historie anvendte han til togdriften højspænding på 3.000 volt vekselstrøm på Valtellina-banen, der åbnedes den 4. september 1902 og gjorde ham verdenskendt.

Han var en meget beskeden mand. Det kom til udtryk ved en banket, der fandt sted i byen Sondrio umiddelbart efter banens åbning og det første el-togs ankomst. Den italienske handelsminister hyldede Kalman Kandó. Han hørte det imidlertid ikke, for han var gået ind i remisen for at afprøve lok'et efter dets første tur.

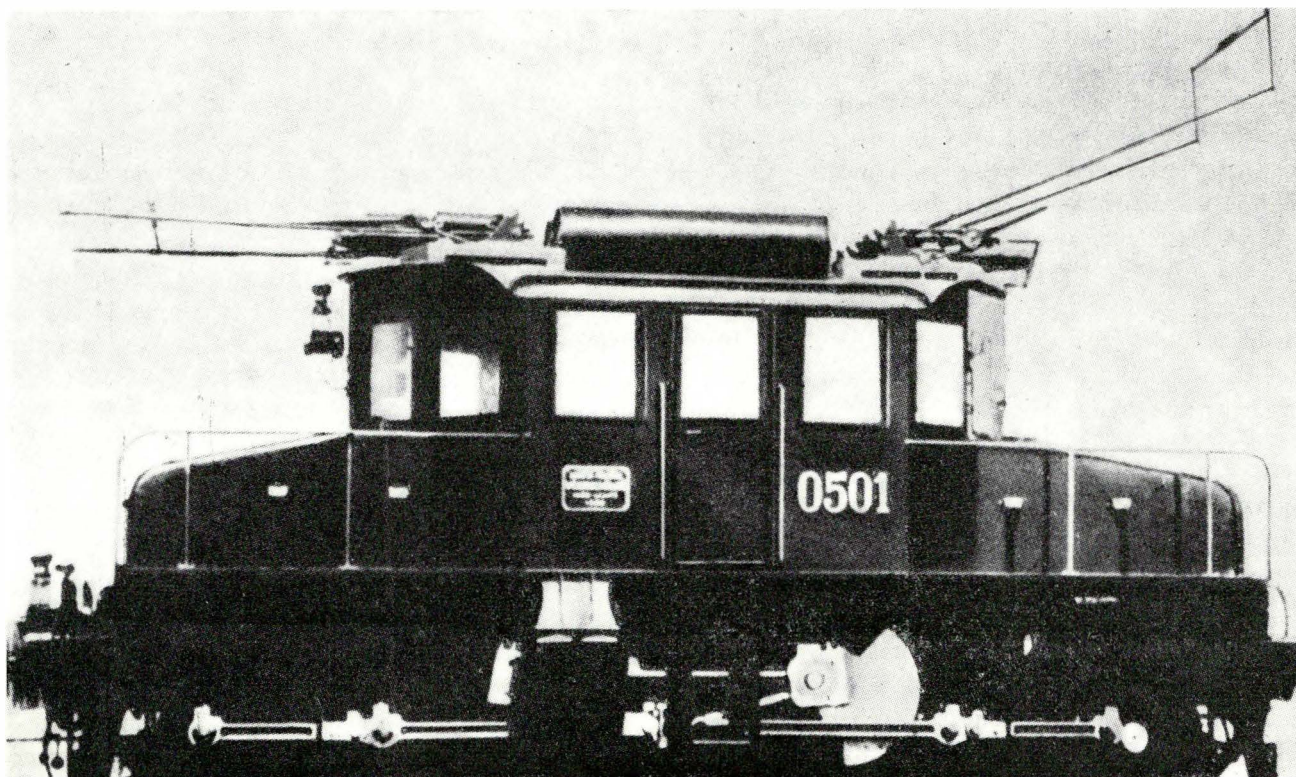
Under og efter den første verdenskrig udviklede han stadig sine el-lok. Han var ganske overbevist om, at el-strøm som energikilde ville få større betydning end kul. Det lykkedes ham også at finde et omformersystem, der blev grundlaget for den teknik, der i dag er udviklet, sådan at el-lok kan omstilles til at køre på forskellige strømstyrker og -former.

Den 31. oktober 1923 fuldførte han nemlig sin geniale opfindelse af et omformer-lok, som kom på prøvekørsel ved Alag i Ungarn, fulgt med interesse af teknikere verden rundt. Det nye Kandó-lok løb på enkeltfase-vekselstrøm uden nogen specielt omformerstation. Strømmen gik gennem lok'ets omformer og blev forvandlet til jævnstrøm. Jernbane- og industri-folk fra mange lande kom til Ungarn og studerede systemet, som var ganske revolutionerende.

I oktober 1934 blev Kandós el-tog sat ind på den 200 km lange strækning mellem Budapest og Hegyeshalom. Skønt teknikere i mange andre lande også arbejdede på at indføre el-drift på jernbanerne, kom Ungarn, takket være Kalman Kandós indsats, forud med flere årtier.

BBS

3. Kalman Kandó elektriske lokomotiv til den norditalienske Valtellina-bane i 1902. Det døbttes »Giovi« og var på 2000 hk.



Hvad er EFTA?

Et længe savnet ønske om en populær fremstilling af EFTA, og hvad frihandelssammenslutningen indebærer, er blevet opfyldt, idet Dansk EFTA-Aktionskomité har ladet udarbejde en pjece om emnet. I denne artikel fortæller fuldmægtig i Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, cand. oecon. *Preben Nielsen*, først om komitéen og derefter om pjecen og dens indhold.

EFTA's Aktionskomité

EFTA's Aktionskomité har fællessekretariat med Europabevægelsen, og dens medlemmer er foruden lederne af Europabevægelsen, repræsentanter fra de store erhvervsorganisationer og organisationerne på arbejdsmarkedet. Medlem er tillige den tværpolitiske bestyrelse for Europabevægelsens parlamentarikergruppe. EFTA-Aktionskomitéen har således et bredere tilsnit af interesser bag sig end selve Europabevægelsen.

Komitéen har bl.a. til opgave at søge interessen for EFTA's arbejde stimuleret i den danske offentlighed, herunder at udbrede kendskabet til de muligheder EFTA indebærer for medlemslandenes erhvervsliv. Det første egentlige større forsøg herpå er denne 18 siders pjece, som udgives i 50.000 eksemplarer.

Toldunioner og frihandelsområder

Den egentlige målsætning var og er et stort fælles europæisk marked; de Gaulles afvisning af Storbritanniens optagelse i Fællesmarkedet medførte imidlertid, at man koncentrerede sig om at effektivisere EFTA-samarbejdet for, som udenrigsminister Per Hækkerup skriver i forordet: Vi skal også leve i den tid, der går, indtil et forenet Europa kan skabes.

I den mere tekniske afdeling fortælles på en let tilgængelig måde om forskellen mellem en toldunion og et frihandelsområde. At de enkelte lande under et frihandelsområde, i modsætning til hvad der er tilfældet i toldunioner som Fællesmarkedet, beholder egne toldsatser over for tredielande, betyder naturligvis, at varer, der skal ind i frihandelsområdet, må underkastes en særlig kontrol. Hvis ikke ville varerne komme ind i området gennem det land, der havde de laveste toldsatser for den pågældende vare.

Forsendelsesregler og oprindelsesregler er nogle af disse kontrolloranstaltninger. Tænker man sig indført f.eks. en nordisk toldunion, som foreslået fra svensk side til det kommende møde i Nordisk Råd, ville man kunne afskaffe disse administrative besværligheder mellem de nordiske lande. I så fald skal man etablere



en fælles ydertold for de nordiske lande. Hvis man her anvender et gennemsnit af eksisterende toldsatser, vil det imidlertid betyde toldforhøjelser for en række råvarer og halvfabrikata, som importeres til Danmark. Herved vil bl.a. dansk industri blive stillet dårligere i konkurrencen, hvad der naturligvis må vække betænkelighed fra dansk side.

Men problemstillingen forenkles naturligvis, hvis man kan enes om 0-toldsatser på de vigtigste råvarer og halvfabrikata.

Som bekendt omfatter EFTA-traktatens bestemmelser om afvikling af told og andre handelsrestriktioner kun industrivarer, og i den retning kunne man fra dansk side nok tænke sig traktaten udvidet til at omfatte landbrugsvarer. Som det også fremgår af den glimrende statistik i pjecen, har det danske landbrug dog fået betydelige fordele i EFTA. Dels omfatter industrivarerbegrebet en række forarbejdede landbrugsvarer, og dels har det danske landbrug opnået en række fordele på tosidet basis.

EFTA og Fællesmarkedet i verdenshandelen

Samhandelsstatistikken er vel nok det interessanteste afsnit i pjecen, EFTA's placering i verdenshandelsstatistikken er af overraskende betydning. F.eks. er Fællesmarkedets eksport til EFTA ca. 3 gange så stor som Fællesmarkedets eksport til USA og Canada, og EFTA-landenes 100 mill. indbyggere importerer

næsten lige så meget fra udviklingslandene som USA og Canadas 200 mill. og ca. 80 pct. af, hvad Fællesmarkedets 180 mill. indbyggere importerer.

Endelig ser man, at Fællesmarkedet har et handelsoverskud over for EFTA på mere end 16 milliarder kr. i 1964. EFTA's forhandlingsposition over for Fællesmarkedet synes således større, end hvad der ofte fremgår af den offentlige debat.

For Danmarks vedkommende er handelsunderskuddet over for Fællesmarkedet vokset fra 1.100 mill. kr. i 1959 til 2.300 mill. kr. i 1964.

For Danmark som for de øvrige skandinaviske lande giver denne forvriddning i samhandelsmønstreret anledning til alvorlige overvejelser. Det voksende un-

Over en fjerdedel af industrieksporten og en sjettedel af den samlede eksport går til Norge og Sverige. Sverige er dansk industris største kunde og aftog f.eks. i 1964 14,8 pct. af den samlede maskineksport mod 12,1 pct. i 1959. Under forudsætning af, at landbrugs-eksporten kunne nå industrieksportens niveau, ville landbrugets afsætningsproblemer være en saga blot.

Forstærkede afsætningsmuligheder til de nordiske lande vil imidlertid kræve en hurtigere omstilling af landbrugsbefolkningen i disse lande til anden produktion, og et vigtigt incitament hertil vil være, om de øvrige nordiske lande på længere sigt får muligheder for at overtage væsentlige dele af Fællesmarkedets afsætning til det danske marked.

Mill. kr.
1959
1964
Stign. i afs. til EFTA 1959-64, pct.
Stign. i afs. til Fællesm. 1959-64, pct.

Landbrugs- varer	Konserves	Industriv. og fiskeprod.	Andre varer	Ialt
2.153	201	1.366	52	3.772
2.917	283	3.175	93	6.468
35	40	132	79	71
-:5	6	99	103	31

derskud skal kompenseres ved en væsentlig forøgelse af afsætningen bl.a. inden for EFTA området. En sådan forøgelse af afsætningen kan næppe fortsat finde sted uden, at de øvrige EFTA-landes industri får konkurrencefordele på fællesmarkedslandenes bekostning f.eks. gennem forhøjede todsatser (Biltold etc.).

I nedenstående tabel er vist eksporten af de forskellige varekategorier til EFTA i 1959 og 1964, samt den procentvise stigning til henholdsvis EFTA og Fællesmarkedet.

Norden i markedsudviklingen

EFTA's andel af den danske eksport udgjorde i 1964 45,0 pct. af den samlede eksport mod Fællesmarkedets 28,0 pct. De tilsvarende tal for 1959 var henholdsvis 39,7 og 32,3 pct.

Handelen mellem de nordiske lande er i perioden 1959 til 1964 vokset med 109 pct. Betydningen af det norske og svenske marked fremgår af opstillingen, der viser disse to landes andel af den samlede danske eksport.

Pct.	Landbrugs- varer	Konserves	Industriv. og fiskepr.	Andre varer	Ialt
1959	3,0	0,9	23,7	12,7	11,9
1964	4,8	1,4	28,4	8,9	17,4

Når man i pjecen søger at besvare spørgsmålet, hvorfor Danmark er medlem af EFTA, giver handelsstatistikken allerede det afgørende svar, selvom andre forhold naturligvis er af betydning. Og selvom man kan være enig med pjecens forfattere i, at skabelsen af et europæisk marked er den eneste fuldt tilfredsstillende løsning på de danske afsætningsproblemer, står det fast, at indflydelsen på Fællesmarkedets dispositioner er beskeden. Herefter må den danske politik fastlægges. Brobygningstanken er et første forsøg på at parallellisere udviklingen i de to markedsområder for ikke at skabe unødigt spænding, indtil der er bedre politiske forudsætninger for en tilnærmelse.

Uanset den uønskede ændring i handelsmønstrer i Europa fortsætter den økonomiske vækst imidlertid med betydelig styrke i de enkelte lande. OECD's generalsekretær, Thorkil Kristensen, har beregnet de hidtidige virkninger af forvriddningen i handelsmønstrer til at være minimale for væksttempoet i de to markedsgrupper.

På denne baggrund kan man måske nok indvende, at der i pjecen er en lidt for kraftig understregning af virkningerne af handelsforvriddningen, men herved opnår man naturligvis til gengæld en kraftigere understregning af det europæiskes betydning.

Preben Nielsen.

Det økonomiske råd

Den 5. september 1962 dukkede en ny komet op på den politiske himmel. Den blev navngivet Det økonomiske Råd. I halen lyste nye betegnelser som indkomspolitik og samordning op i mørket. Organisationerne fulgte dens himmelflugt med levende interesse. Men efterhånden led denne komet samme skæbne som alle tidligere. Den blev vanskeligere og vanskeligere at følge, og nu befinder den sig i en position, hvor organisationernes observationsmateriale kun formår at opfatte dens bevægelse som et falmet skær.

Forbundsformand Hans Rasmussen var den første, der henledte offentlighedens opmærksomhed herpå, da han i en tale i Helsingør den 28. maj rejste spørgsmålet, om fagbevægelsen i det hele taget var interesseret i at opretholde Det økonomiske Råd som fødselshjælper til fornyelse af overenskomster, idet han bl. a. sagde:

»Det forekommer os, at man for ensidigt i Det økonomiske Råd drøfter samfundøkonomiske problemer ud fra lønmodtagernes forhold, mens man ikke har den samme interesse i at drøfte ikke-lønmodtagers lige så vigtige indkomspolitiske stilling. Skal man inden for Det økonomiske Råd fortsætte sine drøftelser og vurderinger på basis af den økonomiske og produktionsmæssige udvikling, må fagbevægelsen simpel hen forlange, at vi får gennemarbejdede statistikker over, hvad de ikke-lønmodtagende grupper er i stand til at tage ud af nationalproduktet.«

Stærkere kan det vist ikke siges. Den dom, Hans Rasmussen fælder over Det økonomiske Råd, viser, at den indkomspolitik og samordning af den økonomiske udvikling, som var hensigten med oprettelsen af rådet, har haft betænkelig slagside. Hans Rasmussens udtalelse er da også blevet approberet af hele den samlede fagbevægelse, og på møde efter møde er dette spørgsmål diskuteret.

Vi kan også bifalde de synspunkter, der her er fremført. Men vi må udvide kritikken til at omfatte formandskabets usaglige behandling af tjenestemændene den ene gang efter den anden.

Formandskabet

Da Det økonomiske Råd blev oprettet var det kun naturligt, at man gav rådet et formandskab af økonomiske sagkyndige, der kunne lægge op til den hen-

sigtsmæssige indkomspolitik og samordning, som var målet.

Dette formandskab kom til at bestå af tre mænd, som fik visdommen hæftet på sig, idet de i daglig tale blev omtalt som »de vise mænd«.

Apollons orakel i Delfi dukkede op i deres erindring, og de begyndte analog med det gamle Grækenlands »syv vise mænd« at prædike mådehold og beskedenhed. Fra Apollons tempel hentede de endvidere alle de fyndord, som i sin tid havde givet oraklet anelse og magt over menneskene. Men det delfiske orakels efterladenskaber lod sig bare ikke omplante til danske forhold. De danske vismænd havde derfor ikke samme held med betydningsfulde afgørelser som oraklet i Delfi.

I al sin visdom

Det viste sig første gang i 1963, da Det økonomiske Råds formandskab efter opfordring fra statsministeren havde udarbejdet en redegørelse over indkomst-udviklingen for de vigtigste befolkningsgrupper. I denne redegørelse kom formandskabet i al sin visdom til det resultat, at tjenestemændene siden 1955 havde opnået nøjagtig samme lønfremgang som andre befolkningsgrupper. Denne manipulering med årstal vakte oprigtig harme inden for tjenestemandorganisationerne, fordi udgangspunktet 1955 nødvendigvis måtte give et fortegnat billede af tjenestemændenes lønudvikling. I 1955 var tjenestemændene nemlig også bagefter i lønmæssig henseende. Der var derfor nedsat en lønningskommission i 1954, hvis opgave det var at fremkomme med forslag til lønmæssig placering af de forskellige tjenestemandsklasser.

Ved behandling af lønningskommissionens betænkning i 1958 i folketinget blev det fra politisk side tilkendegivet, at justeringen af tjenestemandslønningerne ville være at betragte som en ajourføring med lønnen på det private arbejdsmarked.

Protester

Under henvisning hertil protesterede tjenestemandorganisationerne mod »de vise mænds« redegørelse, og ved fremlæggelse af statistisk materiale og saglig dokumentation og argumentation fik tjenestemandorganisationerne politisk tilslutning til, at 1958 måtte danne basis for sammenligningen.

Det blev derfor pålagt Det økonomiske Råd at fremkomme med en redegørelse på basis af 1958. Den forelå i november 1964; og nu kom »de vise mænd« ganske naturligt til samme konklusion, som tjenestemandorganisationerne forfægtede, idet de udtalte, at der i rådet var enighed om, at tjenestemandslønningerne ikke var steget i samme takt som de øvrige samfundsgrupper, hvilket i den foreliggende situation motiverede en efterslæbsjustering.

Selv om »de vise mænd« med denne udtalelse klart tilkendegav, at tjenestemændene havde et lønefterslæbsproblem, stod den ene af vismændene, nationalbankdirektør Erik Hoffmeyer, et par måneder senere frem og fortalte den øvrige befolkning, at det var tjenestemændenes »efterslæbsmani«, der havde bragt indkomspolitikken og den økonomiske balance i uorden. Tjenestemændene skulle altså stilles i gabestokken, så hele befolkningen kunne se, hvor samfundsskadelige tjenestemændene er.

Denne indstilling følger »de vise mænd« op i den nye redegørelse, idet de fremfører, at det er ajourføringen af tjenestemandslønningerne ved årets begyndelse, der har skabt grundlaget for forstærket lønkrav på andre områder, og dermed ødelagt forsøget på at føre indkomspolitik. Det er sandelig et tungt åg, tjenestemændene må bære, når ansvaret for de økonomiske vanskeligheder bliver lagt på deres skuldre. Når tingene sådan vendes på hovedet, er det da vist ikke uberettiget at spørge, om det virkelig er meningen med talen om indkomspolitik og samordning, at der skal føres økonomisk politik i dette land over tjenestemændenes lønninger.

Hvor længe skal tjenestemændene blive ved med at finde sig i at blive hængt ud for urent trav den ene gang efter den anden? Hvis »de vise mænd« skulle leve op til deres visdom, burde de rette bebrejdelserne mod staten, som er hovedansvarlig for, at sådan noget som tjenestemandslønefterslæb overhovedet opstår, fordi den ikke på de rigtige tidspunkter vil overholde sin del af aftalen i den nye lønningslov.

Tjenestemandorganisationerne må vist snart formulere en lige så skarp adresse til Det økonomiske Råds formandskab, som den Hans Rasmussen formulerede i Helsingør den 28. maj.

S. Juul Madsen

★

Arbejdsmarkedets tillægspension

Arbejdsmarkedets Tillægspension blev oprettet ved *lov nr. 46 af 7. marts 1964* med det formål at udbetale tillægspension til lønmodtagere m. fl.

Tillægspensionsordningen trådte i kraft pr. 1. april 1964, idet de nærmere regler i forbindelse hermed blev fastsat af arbejdsministeriet i bekendtgørelse af 7. marts 1964. Disse regler drejede sig hovedsageligt om registreringen af såvel lønmodtagere som arbejdsgivere samt om beregning og tilbageholdelse af pensionsbidrag.

ATP fik ved ordningens ikrafttræden midlertidige lokaler i Forligsinstitutionens bygning, Sct. Annæ Plads nr. 5, København. 1. august 1964 flyttede administrationen til Hillerød, hvor man inden årets udgang kunne afslutte indflytningen i nyetablerede kontorlokaler.

Registreringen af arbejdsgivere og lønmodtagere påbegyndtes straks efter tillægspensionsordningens ikrafttræden den 1. april 1964. Ved bekendtgørelse af 13. maj 1964 fastsatte arbejdsministeriet frister for registreringen. Pr. 31. marts 1965 var der i ATP registreret ca. 1,3 mill. lønmodtagere og 135.000 arbejdsgivere.

Efter indstilling fra ATP's bestyrelse fastsatte arbejdsministeriet ved bekendtgørelse af 2. september 1964 de nærmere regler for *indbetaling af bidrag*.

Indbetaling finder sted enten gennem banker og sparekasser eller til ATP's postkonto. Samtidig med indbetalingen af bidraget påhviler det arbejdsgiveren at specificere de indbetalte bidrag for hver lønmodtager på indbetalingslister.

Den første indbetalingstermin fastsattes til 1. oktober 1964 med den 14. oktober som sidste rettidige indbetalingsdag og omfattede bidrag for de to kvartaler i perioden 1. april – 30. september 1964.

For perioden 1. april 1964 – 31. marts 1965 er der herefter pr. 30. juni 1965 indbetalt bidrag med ca. 290 mill. kr.

Ved lov nr. 180 af 26. maj 1965 optoges tjenestemænd m. fl. i tillægspensionsordningen med tilbagevirkende kraft fra 1. april 1964. De nærmere regler herom er fastsat i arbejdsministeriets bekendtgørelse af 1. juni 1965. I medfør heraf er der for perioden 1. april 1964–31. marts 1965 ligeledes pr. 30. juni 1965 à conto indbetalt 34 mill. kr. for disse grupper.

De samlede bidrag for regnskabsåret udgør ca. 324 mill. kr.: heraf er 217 mill. kr. indbetalt inden den 1. april 1965.

Medlemmerne af tillægspensionsordningen kan, hvis de iverdigt opfylder betingelserne herfor, få udbetalt tillægspension fra deres fyldte 67. år, dog tidligst fra 1. april 1965. *Udbetalingen af pension* sker efter begæring, og der er til dette brug udarbejdet blanketter, der udleveres fra banker, sparekasser og kommunkontorer. I tiden indtil 1. april 1965 har ATP modtaget ialt 228 begæring om udbetaling af tillægspension.

I februar 1965 har ATP udgivet en vejledning »Hvad får jeg i tillægspension?«, som giver medlemmerne af tillægspensionsordningen mulighed for selv at beregne størrelsen af den tillægspension, som de kan blive berettiget til fra det fyldte 67. år. Pjecen kan købes i boghandelen for en pris af 2 kr.

Ifølge loven om Arbejdsmarkedets Tillægspension påhviler det ATP's ledelse at udarbejde en *forsikringsplan*, som skal indeholde oplysninger om ordningens forsikringstekniske beregningsgrundlag.

Loven forudsætter, at forsikringsplanen – og eventuelle ændringer – godkendes aktuariemæssigt af forsikringsrådet og første gang forelægges forsikringsrådet senest den 1. januar 1965.

Den udarbejdede forsikringsplan blev forelagt forsikringsrådet i december 1964, og godkendt af dette i marts 1965.

I henhold til loven om Arbejdsmarkedets Tillægspension skal bestyrelsen forvalte *fondsmidlerne* således, at de bliver til størst mulig gavn for tillægspensionsordningen. Ved midlernes placering skal herved tilstræbes en betryggende sikkerhed, en opretholdelse af midlernes realværdi samt højst mulig forrentning. Denne målsætning suppleres i loven med nærmere retningslinier for midlernes anbringelse.

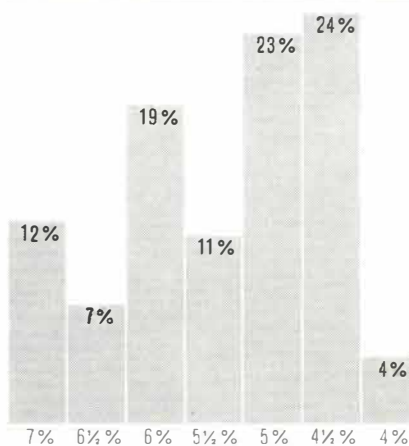
I overensstemmelse hermed er de disponible fondsmidler blevet løbende placeret således, at ATP er gledet stilfærdigt ind på kapitalmarkedet.

I tiden indtil 31. marts 1965 er der for de indtil da indbetalte bidrag – 217 mill. kr. med fradrag af administrationsudgifter ca. 6 mill. kr., rest ca. 211 mill. kr. – ialt indkøbt nom. 296 mill. kr. obligationer til en pris (incl. kurtage) af 208 mill. kr. Endvidere er der indkøbt nom. 1 mill. kr. aktier for en pris af 2,3 mill. kr.

Om de indkøbte papirers fordeling efter udstedere, rentefod, løbetid m.v. henvises til de grafiske fremstillinger på denne side.



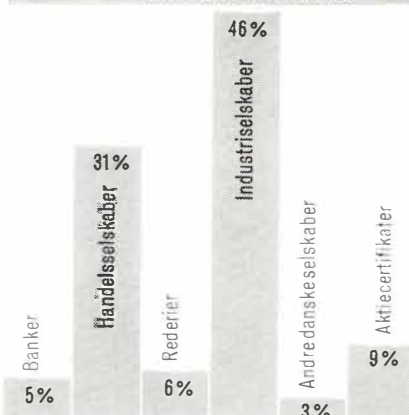
Obligationsbeholdningens fordeling efter udstedere.



Obligationsbeholdningens fordeling efter rentefod.



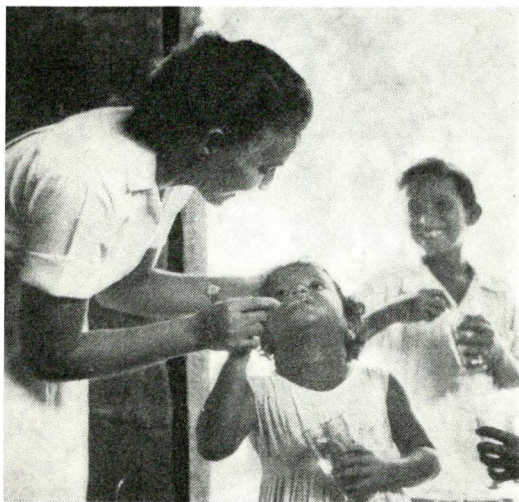
Obligationsbeholdningens fordeling efter løbetid.



Aktiebeholdningens fordeling efter hovedgrupper.

UNICEF – FN's børnefond

taler på alverdens børns vegne



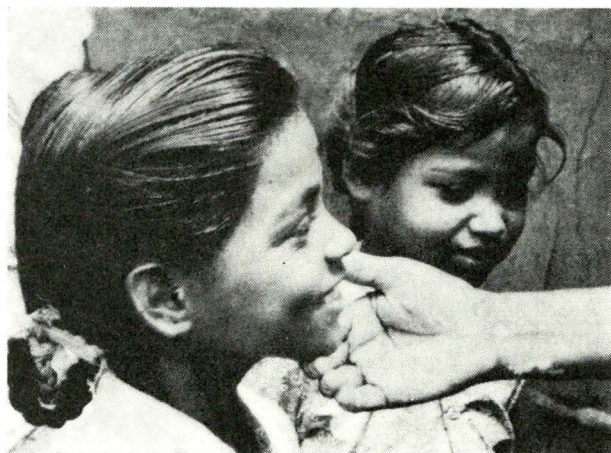
I UNICEF samles erfaringer, penge og kunnen fra 118 lande – en enestående indsats, der sikrer, at børnene ikke bliver glemt, når der lægges planer for fremtidens samfund.

Ethvert barn må have ret til at spise sig mæt, leve under sunde forhold, og til at få en uddannelse som forberedelse til tilværelsen som voksen.

Men UNICEF taler for det flertal af verdens børn, der er født i samfund, hvor disse enkle rettigheder knapt nok kendes. Gennem 500 projekter i 100 lande hjælper UNICEF nu millioner af børn, men mange hundrede millioner er stadig uden hjælp.

Hvad gør UNICEF?

UNICEF-hjælp er aldrig tilfældig velgø-



De kan selv være med i dette store arbejde, blot ved at bruge UNICEFs kort ved enhver lejlighed.

De penge, der kommer ind ved salget af UNICEF-kortene, er en vigtig del af UNICEFs midler. Mindst halvdelen af, hvad De betaler for et kort, går som en direkte hjælp til børn et sted i verden.

Købte De UNICEF-kort for ti år siden, så tænk på – at det barn, der dengang blev helbredt for yaws, nu er en teenager, der står klar til en indsats i samfundet i stedet for at leve et håbløst liv som krøbling – at det barn, der dengang blev reddet fra underernæring af UNICEF-mælk, nu er sundt og rask og skal til at gå i skole

– men de børn har stadig brug for hjælp ...

de kort, De køber i år, kan være med til at skaffe lærerkrafter til skolen eller skolebøger

eller udruste et sundhedscenter, som vil få betydning for landet langt ud i fremtiden

eller ophjælpe en faglig uddannelse, så de unge kan yde et værdifuldt bidrag til produktionen.

Hvis ikke De har brugt UNICEF-kort før, skulle De sende bare nogle af Deres hilsener i år på et UNICEF-kort

– for der er stadig spedalske børn, der skal helbredes

– der er stadig børn, der skal beskyttes mod malaria

– der er stadig børn, der ingen skole har at gå i

– det er børnene, der skal være borgere i morgendagens samfund – men det er os, der kan være med til at ruste dem til deres gerning.

De kan hjælpe

Ved at købe UNICEF-kort bruge dem ved enhver lejlighed bruge UNICEF-kortene som gave fortælle Deres venner og bekendte om UNICEF-kortene sælge UNICEF-kort sende et bidrag, hvis De ikke har brug for kort.

UNICEF-kortene sælges udelukkende af frivillige hjælpere i skoler, foreninger eller af private.

Skriv eller ring til:

*Dansk UNICEF komité,
Billedvej 8, Frihavnen,
København Ø.
Telefon (01) 29 51 11.*

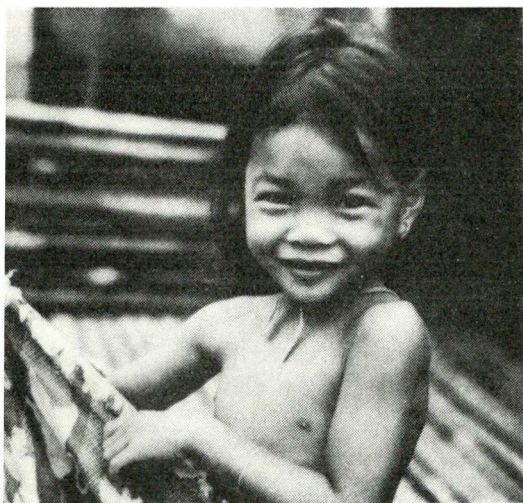
renhed. Det er en opgave, der løses i fællesskab af UNICEF og det land, der modtager hjælpen.

Ethvert modtager-land må selv yde mindst lige så meget, som UNICEF giver til arbejdet.

UNICEF-hjælpen bygger altid på erfaringer fra landet selv og fra de internationale særorganisationer under FN. Derfor er alle projekter nøje planlagt ud fra netop de lokale hensyn, der gør arbejdet mest effektivt.

Mange af de lande, der får hjælp fra UNICEF, yder selv bidrag til organisationen af deres knappe midler – det viser den tillid, de har til UNICEF.

STØT UNICEF
BRUG UNICEF-KORT



PERSONALIA

Pensioneret lokomotivfører Hans Chr. Soele, Ansgarsvej 18, Fredericia, født d. 28/3-1879, er afgået ved døden d. 14/4-65.

Pensioneret lokomotivfører Laur. P. C. Gellert, Finsensvej 77, 4. København F., født d. 17/9-1881, er afgået ved døden d. 8/6-65.

Pensioneret lokomotivfører Kay Petersen, Kongensgade 106, 2. tv. Fredericia, født d. 1/3-1895, er afgået ved døden d. 4/9-65.

Pensioneret lokomotivfører Chr. Heine-meier Hansen, Suhrsvej 21, 2. Korsør, født d. 28/11-1885, er afgået ved døden d. 5/9-65.

Pensioneret lokomotivfører Har. Chr. Rosendahl Jensen, Kaj Munksvej 40, st. th., Århus C, er afgået ved døden d. 12/10-65.

Pensioneret lokomotivfører Har. Møl-ler Jensen, Irisvej 6, Rosenvænget, Århus C, født d. 20/7-1899, er afgået ved døden d. 19/10-65.

Overgået som ekstraordinært medlem pr. 1/12-65.

Pensioneret lokomotivfører C. M. R. S. Clausen, Stadion Allé 10, Århus C.

Opmærksomhed frabedes.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum den 6-1-1966 frabedes venligst.

B. L. Nielsen,
lokomotivfører, Fredericia.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Harry Pedersen (Elbo)
lokomotivfører, Fredericia.

Al evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

H. T. H. Jensen,
lokomotivfører, Fredericia.

Opmærksomhed i anledning af mit jubili-æum frabedes venligst.

N. H. B. Madsen, Fredericia.

Lommebog 1966.

Det er endnu muligt at erhverve et eksemplar af foreningens lommebog 1966. Henvendelse herom rettes til foreningens kontor, Hellerupvej 44, Hellerup. Prisen er kr. 10,00.

Juletræsfester.

København.

De københavnske afdelinger afholder juletræsfest onsdag den 29. december 1965 kl. 16,30-24,00 i forsamlingsbygningen Rømersgade 22.

Børnene samles kl. 16,15 til indmarch, som finder sted kl. 16,30. Herefter vil der være underholdning af nissefamilien Kagans med julebal, film og andet skæg, samt godteposer, is og sodavand.

Der vil blive julebal for de voksne fra ca. kl. 21,00-24,00.

Billetter kan købes følgende steder eller i afdeling.

Gravgård, København Gb. Mdt.

Lkf. P. K. Kristensen

Gb. Telf. 94 75 46

Lkf. N. V. Jensen

Hgl. Telf. Taga 7122x

Lkf. E. G. Nielsen

Av. Vester 7285

Salget af billetter slutter den 26/12-65. Pensionister, enker efter lokomotivmænd, lokomotivmedhjælpere og aspiranter er alle velkomne til at deltage.

Billetpriserne bliver for egne børn 3,00 kr. for fremmede 5,00 kr. og 3 kr. for voksne incl. baltegn.

Se iøvrigt opslagene og indtegnings-listerne på maskindepoterne.

Festudvalget

Århus afdeling

afholder juletræsfest fredag den 7. januar 1966 kl. 17.45 i Håndværkerforeningen, Klostergade. Pensionister og enker efter disse indbydes venligst. Tegnings-listen fremlagt på reservestuen.

P. U. V.

H. A. Laursen.

Byttelejlighed.

Århus-København.

Haves: 2½ værelse moderne lejlighed, månedlig leje 480 kr. incl. varme, indskud 3800 kr.

Ønskes: Tilsvarende i København eller omegn.

Henvendelse: Lokomotivmedhjælper P. L. Johansen, Finsensgade 57. 3., Århus N.

Indbinding DLT.

De, der ønsker årgang 65 af Dansk Lokomotiv Tidende indbundet, bedes fremsende bestilling senest d. 15. januar 1966 til foreningens kontor, Hellerupvej 44, Hellerup. Prisen er 20,00 kr.

PÅ SPORET

De vesttyske forbundsbaner havde i årets første kvartal 374,5 millioner rejsende eller 4,5 millioner flere end i samme kvartal sidste år.

De italienske statsbaner er i gang med at bygge en ny jernbane mellem Cosenza og Paola, 27 km, udgift 12 milliarder lire. Linien bliver snorlige og giver en bedre forbindelse mellem de tyrrenske og joniske hav. I projektet indgår en 15,4 km lang tunnel, som altså bliver en af de længste i verden.

Schweiz er i efteråret gået over til el-drift på den 40 km lange bane, der forbinder Konstanz og Kreuzlingen ved den vesttyske grænse med byerne Weinfelden og Wil. Banen giver den korteste forbindelse mellem områderne ved Bodensøen og Zürich. Der er nu kun fem ikke-elektrificerede jernbanelinjer i Schweiz, men de er alle korte.

KVINDER ER BEDRE END MÆND



DAMERNES DAG

Det er svært at spå – især om vejret

Den sne, der faldt sidst på sæsonen dette år vil blive husket af en del bitre have-ejere. Nogle nåede end ikke at få taget et enkelt spadestik, før det var for sent. Andre havde til gode at fjerne blade og den sidste nedfaldsfrugt.

Nu er vinteren kommet så godt i gang, at man sagtens kan spå en streng vinter, men det var nu blevet lovet os forinden af folk, der har forstand på de dele.

Nemlig af dem, der havde set de mange silkehaler.

Det er et varsel, der til alle tider, selv i vor tid, har betydet at vinteren var godt på vej. Fuglene er stukket af fra Sverige, hvor der vel er endnu mere vinter end på denne breddegrad.

Men – det kan godt nå at blive dansk jul alligevel med alt, hvad dertil hører med regn, søle og sjap . .

Sagt rent merkantilt

Hurra for det stormagasin, der sidst i november måned havde mod til at sætte annoncer i morgenavisen med følgende tekst: Kom ind og se Dem om i alle vore afdelinger. Vi har endnu ikke pyntet til jul!

Uden videre sammenhæng iøvrigt skal også nævnes en urmagerforretning, der i lang tid havde et skilt i vinduet med denne ordlyd: Nyt ur? Kom ind og gør et fordelagtigt køb – og smid selv Deres gamle ur væk! Sådant noget er ikke til at stå for, og det er heller ikke meningen . .

Ti tommelfingre for meget

Julekalendere er blevet skabt af en eller anden engel i et vrissent øjeblik. De fleste er af den indviklede type, der skal sættes sammen efter ti-fingersystemet.

Man klistrer og klipper, låner tape og elastikker, uden at hverken en vindelbro eller et damplokomotiv dukker op af virvaret.

I børnenes øjne er man forlængst blevet reduceret til nul og nix og var det ikke for at genskabe tilliden og oprette et godt forhold til disse poder, røg hele molevitten ad papirkurven til.

Nu får mekanikken en tand til og endelig ser rebus'en ud til at ville lykkes.

Men – næste år skal der købes kalenderlys . .

Lidt vinterbotanik

Har lige fået en lille, flittigt blomstrende »Brændende Kærlighed« ind ad døren. Grønt papir om potten, mos over jorden. Nydeligt.

Men mos ikke alene holder på fugtigheden. Det suger egoistisk al væde til sig indenfor passende omkreds, og hvem går det ud over andet end planten? Derfor væk med mosset eller ekstra vanding.

Det er tid at tænke på tulipanløg i glas. Det er allerhyggeligst ved juletid at løfte de små spidse papirhatte af og sige goddag til en velduftende og smukt udseende hyacint.

De har vel fået advenskransen op og et lys tændt? Hvis ikke, kan De – med et undskyldende blik til Vorherre – nok lige nå det.

Den allerpæneste krans får man ved at sikre sig en upyntet blomsterkrans af strå hos blomsterhandleren, stikke små fyrre-kviste i og omvikle den i kryds med røde silkebånd. Mere skal der ikke til. Efter jul tages pynten af kransen og den gemmes et år. Vandes og tages atter i brug.

Moder er i køkkenet

Der er endnu god tid til at tilrettelægge slaget i køkkenet før den søde jul, men om en halv snes dage kan De godt begynde at tænke på småkager og rødkål, hvis De selv skal lave det – og det skal De da! Bare lidt. Hvis De har mulighed for at overkomme det uden at synke besvimet sammen under andestegen.

Rødkål smager herligt, men fordøjelseslet af mange maver. Det er vist en kendt sag, at man kan koge rødkålen i lidt vand, der hældes fra, inden man vender den i fedtstof. Men den røde farve forsvinder.

Den kan genskabes noget ved anvendelse af en smuk rød ribssaft og/eller et styrtdyk af en flaske rød frugtfarve.

Et fintsnittet æble blandet i kålen virker også udglattende på kålens bivirkninger.

Et gammelt ord siger, at gæs og grønkål skal have frost. Det kan være svært at holde ord, men i år skal det nok gå i opfyldelse.

Men gæs er ikke rigtig på mode. Efterspørgslen til mortensaften var ringe, og mange serverer hellere to ænder end en gås til julemiddagen. Lidt synd, for

en gås kan være noget af det lækreste. Men jeg har også oplevet en gås så sej, at den skulle stege til Helligtrekonger, før den var mør. Næsten da!

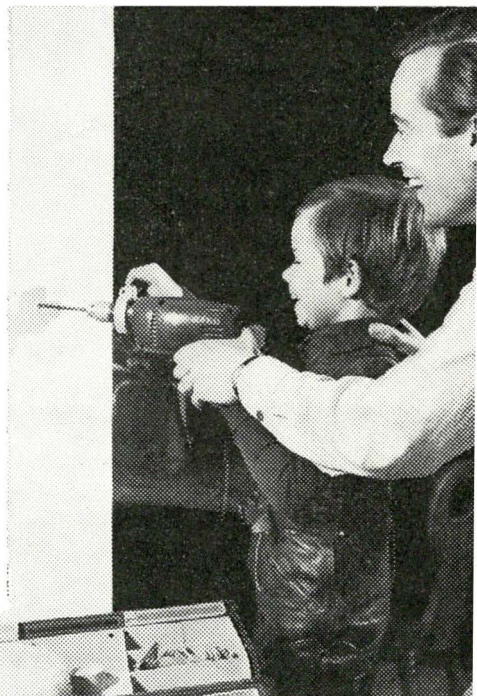
Vil De have skindet sprødt, skal De ikke dryppe alt for flittigt under stegningen. Ekstra varme de sidste tyve minutter kan nok udrette en del, men da hverken and eller gås er magre dyr, skulle de nok selv kunne klare et ophold i ovnen uden bestandig drypning.

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

Mandens hobby – Kære lokmands-frue! Den glade juletid nærmer sig, og Deres største barn, ægtemanden, glæder sig over al måde til at få at se, hvad hans kone har fundet på i julegave til ham! Hvis De rigtig vil forkæle ham, så er her et forslag til en gave, alle mandfolk med lyst til at håndtere værktøj, vil komme i den syvende himmel over.

Det er et hobby-værktøjssæt og med nytte-værktøj, man kan have brug for til småreparationer i ethvert hjem. I denne værktøjssætsboks, som er fremstillet af AEG, findes bl. a. en el-slagboremaskine, som er meget let at betjene og kun vejer 1300 gram, og der er diverse file, spændenøgler, skruetrækkere, sav for metal og træ, hammer, skruevinge og flere andre ting. Der er slibe-, pudse- og polerskiver, så man f. eks. kan polere møbler eller andet indbo, rense radiatorer for gammel maling etc.

Synes De, det er for stor en gave til familiens overhoved? Så kunne De jo for eks. også forære ham en ny kjole, der kan passe Dem!



Nyt bogfremstød



Fredsforkæmperen og socialisten
Jean Jaurès.

Fremad viser nyt initiativ ved at gennembyde prismuren for helt nye romaner, idet man udsender seks af dem i så store oplag, at prisen reduceres til under halvdelen af, hvad sådanne bøger ellers ville koste. Med »Fremads gyldne Bibliotek« beviser Fremad, at man fortsat er forrest, når det gælder om at sikre læserne gode bøger til usansynligt lave priser. Gå til boghandleren og se disse seks nyheder, der også fås smukt indbundet til små priser.

Mellem de 6 nyheder bemærker man sig især den jugoslaviske forfatter Igor Senijur's »En strøm som ej standser« og James Clavell's »Rottekongen« – begge romaner, hvis handling går læseren til marv og ben. Et nyt internationalt topnavn er Gavin Lyall, hvis »Himlens Vrangside« er noget af det mest spændende, man har læst. Også Robert F. Mirvish's roman om en russisk drengs sortbørs-trafik ved Murmansk under krigen, »Den sidste Kapitalist« vil fastholde læseren til sidste linie.

Tre nye romaner af danske forfattere står på programmet: Henning Ipsens store »Orinoco« om en ung mands udviklingshistorie, Knud Riisgård's debutroman »Skrot« om et miljø, hvor man lever livet uden at kende ansvarets krav til den enkelte og endelig Hilmar Wulffs spændende beretning om livet på Danmarks eneste flod, »Pramdragerne på Gudenåen« – en ægte Wulff-bog, der vil glæde alle hans læsere.

FREMAD GØR NYE BØGER BILLIGERE

Mellem Fremads kolossale stabel på 80 nyheder, bemærker man med særlig glæde den første store biografi på dansk om Jean Jaurès, fredsforkæmperen, der myrdedes aftenen før 1. verdenskrigs udbrud. Det samme gælder den store bog om Hitlers angreb på Sovjetunionen i 1941, Paul Carell's »Operation Barbarossa«, hvor felttoget skildres til vendepunktet i Stalingrad – en rystende bog, der viser hvorfor Hitler led samme skæbne som Napoleon: »Kong Vinter« er uovervindelig!

Danmarks største skuespillerinde, Boddil Ipsen, sættes et smukt minde i en statelig bog med et væld af illustrationer og bidrag af mange kendte kunstnere – det bliver årets gavebog for alle venner af fru Thalia.

Anders Enevig udsender en bog om »Tatere og Rejsende«, der nok skal finde mange læsere ligesom hans to foregående bøger om mennesker, der er kommet lidt uden for den alfarvej, de fleste af os vandrer på.

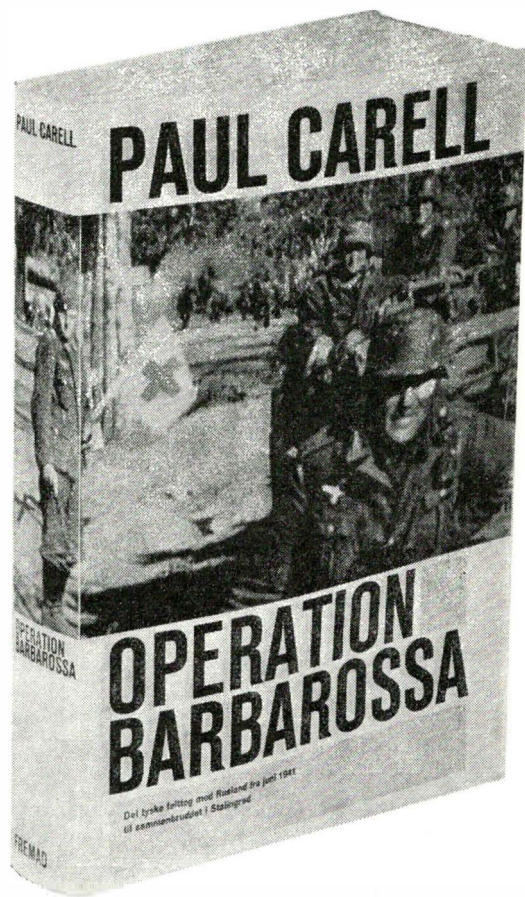
Igen en ny serie af Fremads succesrige rejsebogsserie med fire bind i efteråret, og to til foråret, heraf to danske nyheder, Palle Johnsens »Nord for Zambesi« og Sten Kjerulff Nielsens »Bøj dig for Shiva«. Stadig til rekordlave priser trods det smukke udstyr med de mange billeder.

En lang række nye billedværker – en af Fremads mange specialiteter – indledes med en stor flot bog om »Månen

og Planeterne«, hvor Lupplau Janssen står for teksten, og hvor et fantastisk billedmateriale letter sløret for hvad der venter os ude i rummet. »Kemiens vidunderlige Verden« er fyldt med anvisninger på spændende eksperimenter og »Fremads Akvariehåndbog« vil blive en succes blandt de mange, der interesserer sig for guldfisk o.s.v. Prisen for bogen – 12,75 – er lige så beskedene som de små væsener, den handler om!

Som et apropos til den voldsomme kunstdebat i foråret kommer et billedværk »Se og forstå Kunst«, der med et væld af billeder i farver hjælper ukundige til at forstå, hvor kunstnerne vil hen med deres arbejde. En nyttig bog såvist som det er godt, at mange får mere viden om netop disse felter.

Når hertil lægges, at Fremads børnebogsprogram i år omfatter ikke mindre end 30 nyheder med guldbøger, pudsigsbøger og panoramabøger for de mindste og spændende børnebøger, rigt illustrerede for de læsemodne børn, vil man forstå, at Fremad lever op til sit forpligtende navn også i dette efterår.



Adressefortegnelse

5

Københavns Godsbanegård: Lokomotivfører P. J. J. Busk, Bremensgade 64, st. København S. Tlf. Asta 3093.
Kasserer: Lokomotivfører P. K. Kristensen, Banefløjen 8² tv., Brh. Tlf. 94 75 46.

Helgoland: Lokomotivfører E. C. L. Christiansen, Tværbommen 41, st. th., Gentofte. Tlf. GE 5659 v.
Kasserer: Lokomotivfører N. V. Ø. Jensen, Lundtoftegade 86² tv., København N. Tlf. Taga 7122 x.

Enghave: Elektrofører N. O. A. Dinesen, Charlotte Muncksvej 30⁴, København NV. Tlf. ÆG 9744.
Kasserer: Elektrofører E. G. Nielsen, Dannevirkegade 13¹ th., København V. Tlf. VE 7285.

Roskilde: Lokomotivfører Kaj Juul Rasmussen, Holbækvej 10. Tlf. (03) 35 76 20.
Kasserer: Lokomotivfører E. W. Pedersen, Ringparken 31¹ tv.

Helsingør: Lokomotivfører J. Maymann Hansen, Sct. Knudsvej 6.
Kasserer: Lokomotivfører J. A. Nielsen, Pontsøvej 31¹.

Næstved: Lokomotivfører O. E. Søltoft, Rosenvej 3 st. Tlf. (03) 72 09 56.
Kasserer: Lokomotivfører J. Ourø Jensen, Præstøvej 177.

Gedser: Lokomotivfører H. P. Kjær Hansen, Langgade 8 c.
Kasserer: Lokomotivfører J. H. M. Hansen, Danmarksgade 11.

Nykøbing F.: Lokomotivfører A. Jacobsgaard, Nørrevænge 29.

Rødby Færge: Lokomotivfører E. R. Rasmussen, Langgade 30, Gedser.
Kasserer: Lokomotivfører H. Bahne Larsen, Lærkevej 9, Rødby havn.

Kalundborg: Lokomotivfører T. G. B. Olsen, Røsnæsvej 28.
Kasserer: Lokomotivfører P. A. Jensen, Stationsvej 3 B.

Slagelse: Lokomotivfører E. Meng, Klokestøbergade 15¹ th.
Kasserer: Lokomotivfører H. Klørup Kristensen, Valbyvej 40.

Korsør: Lokomotivfører S. Juul Madsen, Thiesens Allé 29¹. Tlf. (03) 57 24 74.
Kasserer: Lokomotivfører H. E. Jørgensen, Fasanstien 1¹ th.

Nyborg: Lokomotivfører Å. Tarpø, Aldershvilevej 25. Tlf. 1728.
Kasserer: Lokomotivfører Knud Falkenberg, Vester Voldgade 16¹.

Odense: Lokomotivfører P. A. L. Jørgensen, Poul Møllersvej 13. Tlf. 1159 09.
Kasserer: Lokomotivfører N. E. K. Larsen, Prs. Benediktes Allé 4, Fruens Bøge.

Svendborg: Lokomotivfører E. Larsen, Tvedvej 62.

Fredericia: Lokomotivfører N. P. Junker, Ørnevej 11¹ th. Tlf. 2 46 36.
Kasserer: Lokomotivfører A. Vilhelmsen, Sjællandsgade 49, st. Tlf. 2 46 37.

Kolding: Lokomotivfører P. F. Pedersen, DSB maskindepot.

Padborg: Lokomotivfører H. Winther Jensen, Sønderhav pr. Kollund, Sdj. Tlf. (046) 7 87 94.
Kasserer: Lokomotivfører H. O. Buus Jensen, Pilevej 12.

Haderslev: Lokomotivfører A. C. Dinesen, Vestergade 42¹.

Åbenrå: Lokomotivfører P. V. Dam, Villa »Marina«, Hostrup skov pr. Åbenrå.

Sønderborg: Lokomotivfører A. J. Jørgensen, Åbenrå Landevej 26.
Kasserer: Lokomotivfører P. A. Overgård, C. W. Eckersbergsvej 12.

Tønder: Lokomotivfører P. F. Behr, Horupsgade 41. Tlf. 2 16 72.
Kasserer: Lokomotivfører J. L. J. Christensen, Widdingerredsgade 4.

Esbjerg: Lokomotivfører V. Dorner, N. J. Poulsensvej 4. Tlf. (051) 2 49 56.
Kasserer: Lokomotivfører H. M. Barlo, Strandbygade 58³ th. Tlf. (051) 2 90 58.

Struer: Lokomotivfører R. Lynggaard Olesen, Rosenvænget 50. Tlf. 5 06 12.
Kasserer: Lokomotivfører K. R. Christensen, Nygade 12.

Thisted: Lokomotivfører I. A. Asmussen, Kirkegårdsvej 4.

Frederikshavn: Lokomotivfører A. T. Larsen, Vinkelvej 7. Tlf. 2 03 48.
Kasserer: Lokomotivfører H. N. W. Hansen, Rosevej 13.

Ålborg: Lokomotivfører N. P. Røgilds, Teglværks Allé 7² th. Tlf. 2 00 77.
Kasserer: Lokomotivfører B. C. V. Kruse, Hesseløgade 10, ³. th.

Randers: Lokomotivfører N. Larsen, Rindsvej 31.
Kasserer: Lokomotivfører P. S. Henriksen, Rosenborg Allé 9.

Langå: Lokomotivfører N. R. Johansen, DSB maskindepot.

Århus: Lokomotivfører Erik Kristensen, Kaserneboulevarden 21⁴, Århus C. Tlf. 2 95 46.
Kasserer: Lokomotivfører E. A. Lønneqvist, Rosenvangs Allé 20. Århus C.

Viborg: Lokomotivfører E. E. Jensen, Frihedsvej 1.
Kasserer: Lokomotivfører E. Mortensen, Danmarksvej 34.

Brande: Lokomotivfører K. Poulsen, N. J. Fjords Allé 3.
Kasserer: Lokomotivfører J. E. Pedersen, Herningvej 20¹.

Herning: Lokomotivfører Aage Lauridsen, Godthåbsvej 68.
Kasserer: Lokomotivfører O. Bruno, Museumsgade 50.

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

Flytning

Husk i god tid at melde flytning til postvæsenet. Hvis medlemsbladet udebliver, meld det da til postvæsenet. Hjælper dette ikke, skriv så til bladets ekspedition.

Artiklers indsendelse

Artikler eller notiser, som ønskes optaget i medlemsbladet, skal foreligge hos redaktionen senest 14 dage før, medlemsbladet udkommer den 5. og 20. i hver måned. Op til højtiderne må påregnes længere frist, for at optagelse kan være sikker.

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○