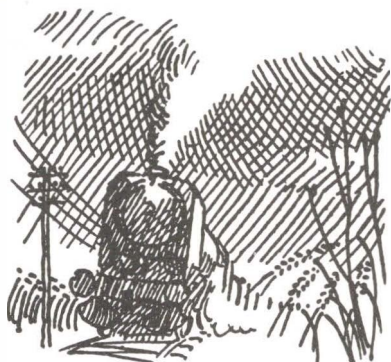




2

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. FEBRUAR 1969 — 69. ÅRGANG

2

Indhold:

Stress på færgerne	2
Vi skaber selv en del af kapitalen ..	3
Fagbevægelsen og omsorgsarbejdet ..	5
Nyt billetkontrol-system	8
Bedre trafikforbindelser mellem øst- og vestdanmark	9
Vejlekassen	14
Arbejdernes Fællesbageri	15
VKR's lånte fjer	16
Glimt udefra	17
Politisk økonomisk orientering	18
Personalialia	19
Rejse til München	19
Damernes Dag	20

Redaktører:

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

Redaktion og ekspedition:
Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hell. (01 43) 7269.
Kontortid 9-16.
Lørdag lukket.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Det må forventes, at slutningen på seksti-årene bliver begyndelsen til endelig beslutning om gennemførelsen af en række store trafikale projekter, som f.eks. broprojekterne over sund og bælt. Disse udgør et væsentligt grundlag for den fremtidige trafikale og erhvervsmæssige udvikling på den ene side mellem landsdelene i vort land og på den anden med vore nabolande i nord og syd. Planerne om disse projekters gennemførelse har beskæftiget offentligheden i større eller mindre grad gennem årtier, men nu ligger de endelig, hvor det ikke længere skal blive ved snakken. En fast Storebæltsforbindelse har statsbanernes største interesse, hvad man ikke kan fortænke dens ledelse i, fordi der således bliver mulighed for en langt hurtigere og mere rationel jernbanedrift mellem landsdelene. Denne opfattelse kan vi enigt slutte os til. Og det er formentlig et stort flertal blandt alle befolkningskredse, som også ser hen til den dag, hvor Fyn og Sjælland forbindes med hinanden. Selvfølgelig vil der altid være nogle med modsat opfattelse. De kan have mere eller mindre mærkbar indflydelse på projekternes gennemførelse eller slet ingen. Imidlertid kan man præsenteres for tanker om den hidtidige trafikafvikling på sunde og bælt som synes at være ude af trit med udviklingens tarv, idet en konservativ folketingsmand med sædvanlig forfattermæssig verve har kastet sig over, hvad han kalder »Stress på færgerne«. Det er lige ved at blive en kærligheds-erklæring til færgefarten, som han mener har været en af Danmarks virkelige attraktioner, hvor man tidligere i ro og mag, f.eks. på Østersøen, kunne få klaret sine toldfrie køb samt en bid brød med en lille een til under overfarten. Det skal ikke fragås, at det kunne være hyggeligt. Nu er det kun jag for at få spist, købt ind og betalt. Derfra og til sammenligningen med den stressede tilværelse ombord i dag er naturligvis blot en romantisk forestilling i behold og heller ikke vor folketingsmand er formentlig uenig i, at hurtige og rationelle trafikforbindelser er nødvendige. Skal man koble fra dagligdagens jag, må man nok finde andre steder end de færger og skibe som forbinder vore trafikveje over »salten vove«. For jernbanerne ligger der i en fast forbindelse over vand, at man i togene får langt bedre mulighed for at give den rejsende en udstrakt komfort undervejs, samtidig med en betydelig nedsættelse af rejsetiden. Og det er vel ikke helt forkert, at antage, at det er det, der fra så mange ses hen til. Der er ikke noget tåbeligt i denne fartmani.

Vi skaber selv en del af kapitalen

Vi må derfor gøre en indsats for at øve indflydelse på, hvordan vor del anvendes, siger LO's formand, Thomas Nielsen, der også er formand for Arbejderbevægelsens kooperative Finansieringsfond

De erhvervmæssige investeringer dirigeres stadig af de private kapital-interesser. Det beror på en overleveret sandhed om, at dette skulle sikre den bedste udnyttelse af kapitalen. Den sidste tids omdiskuterede »affærer« har jo nok bragt os lidt i tvivl om, hvorvidt denne »sandhed« stadig gælder. Vi skaber selv en del af kapitalen i dag, og vi må gøre en indsats for at øve indflydelse på, hvorledes vor del anvendes.

Sådan siger LO's formand, Thomas Nielsen, der i den sidste tid har lagt op til en diskussion om arbejderbevægelsens forhold til kapitaldannelsen og rådigheden derover.

– Hvordan skal kapitaltilførslen fremmes?

– Vi må gøre os klart, at der i de kommende år skal bruges mange penge inden for Kooperationen og arbejderbevægelsen. De kan tilvejebringes på forskellig måde, bl.a. må vi nok påny overveje, hvordan vi åbner adgang for Kooperationen til nogle af de eksisterende store kapitaldannelser. Jeg tænker ikke mindst på ATP-fonden.

Vi skaffer ikke ny kapital ved at flytte om på de midler, vi i forvejen råder over i arbejderbevægelsen.

Vi må gå nye veje, men spørgsmålet kan jo bedømmes fra mange forskellige sider.

Fremtidens virksomheder

– Skal vi fortsætte den traditionelle investeringspolitik?

– Jeg tror ikke på, at Arbejderbevægelsens kooperative Finansieringsfond skal sprede kræfterne i et forsøg på at fastholde en række traditionelle virksomheder. Fonden bør koncentrere sig om de virksomheder og virksomhedsformer, der må antages at have fremtiden for sig, siger Thomas Nielsen.

Traditionelt er vi stærkt interesseret i den egentlige byggekooperation og i de specielle fabrikker, som er opført i tilslutning hertil. Vi har engageret os i »Kooperativ Byggeindustri« og »Byggeselskabet af 9. marts 1968«, og vi forventer næste år at skulle gå ind i det byggeselskab, som den jyske byggekooperation påtænker at oprette.

En af fondens opgaver i denne forbindelse bliver at bidrage til, at der skabes den videst mulige kontakt og erfaringsudveksling mellem de deltagende virksomheder, således at vi kan få arbejdsformerne afprøvet og få en drøftelse af, om der kan opnås yderligere fordele ved projekteringsamarbejde, produktionssamarbejde, fællesindkøb o.s.v.

Dette må skabe baggrund for vor fremtidige stillingtagen til fortsatte investeringer i mange virksomheder i bygge- og boligområdet, hvor vi er direkte økonomisk engageret.

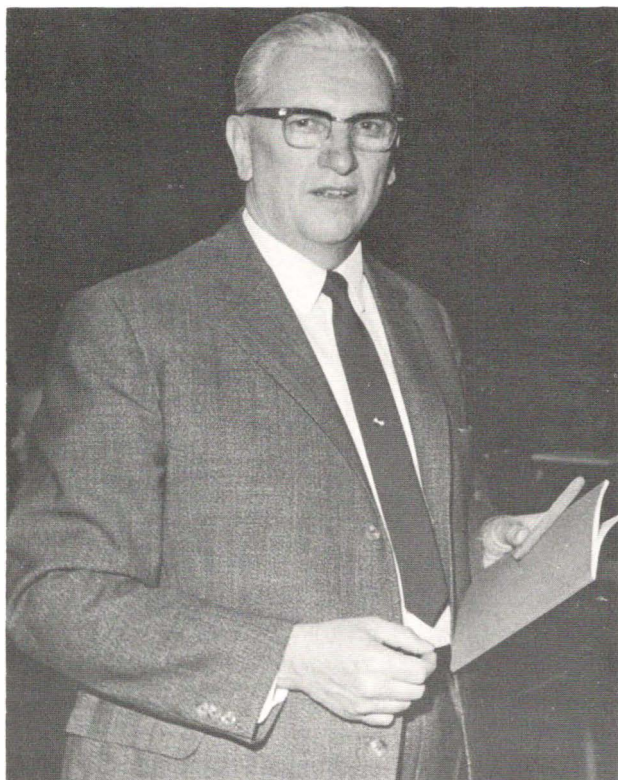
Bort med tradition og prestige

– Er udbyttepolitikken tidssvarende?

– Bestemmelserne om andelsselskabernes udbyttebetaling må nok siges at være forældede, og standardvedtægten er nok lidt gammeldags. Der er vist almindelig enighed om, at vi kommer til at ligge på linie med obligationsrenten, men siden 1960 er der opstået et svælg mellem obligationsrenten og den korte rente og f.eks. bankernes indlånsrente.

Vi er indstillet på i nogen grad at yde langvarige, afdragsfri lån i stedet for aktie- og andelskapital, og vi forlanger her en noget højere rente. Virksomhederne bør tage disse spørgsmål op til drøftelse.

Hverken Kooperationen eller finansieringsfonden kan i længden basere sin virksomhed på, at der tilvejebringes begrænset kapital, som af mere eller mindre følelsesmæssige, traditionelle eller sociale hensyn stilles til rådighed til en lav rente. Hvis vi ikke i koope-



rationen kan sikre kapitalen en forrentning på linie med, hvad der opnås ved anden tilsvarende placering, vil det kunne fortolkes sådan, at vi ikke forvalter kapitalen tilstrækkeligt effektivt, og i hvert fald vil vi sakke agterud i konkurrencen.

Vi vil ikke bidrage til, at man af tradition, prestige eller sociale hensyn opretholder virksomheder, som ikke er levedygtige, eller som har overlevet sig selv. Dertil er kapitalen for knap og konkurrencen for hård. Det tjener ikke forbrugernes sag, og på længere sigt hverken prestige eller de sociale hensyn at bevare virksomheder, der ikke kan klare sig.

Lønmodtagerens nye rolle

– Hvor står lønmodtageren i forhold til kapitaldannelsen?

– Ja, baggrunden er jo den dobbelte, at samfundets fortsatte udvikling på alle områder stiller krav om kapital samtidig med, at den almindelige lønmodtager i dag bidrager til dannelsen af denne kapital. Det gør han, fordi han har fået del i velstanden og i den sociale sikkerhed.

Til sikring af den sidste er der opbygget store kapitaler, og rådigheden over disse er overordentlig betydningsfuld for den, som vil øve indflydelse på samfundets videre udvikling.

Samtidig er lønmodtageren begyndt at gøre sig gældende som en betydningsfuld faktor i den individuelle, personlige placering. Det er ikke alene spørgsmålet om den langsigtede opsparring, men også den midlertidige, som i et vist omfang af pengeinstitutterne kan udnyttes til finansiering f.eks. lønkonti.

Som kapitalmarkedet i dag er bygget op, er det en begrænset kreds af privatkapitalister og banker, der råder over så godt som al kapital. Opbygningssystemet har sikret denne begrænsede kreds en meget stærk indflydelse.

I ældre tid havde dette mindre betydning, fordi landbruget som hovederhverv havde fået standardiseret sit kapitalbehov via kreditforeningerne, ligesom der for boligbyggeriet, som var den anden store efterspørger på lånemarkedet, gjorde sig en lignende standardisering gældende. Med udviklingen af industrien og servicefagene er kapitalbehovet nu langt mindre standardiseret end dengang.

Gjort regning uden vært

De traditionelle kapitalister vil naturligvis søge at fastholde deres stilling, men de har gjort regning uden

vært, fordi kapital i stigende grad tilvejebringes af lønmodtagerne. – Det er for mig derfor helt indlysende, at vi må gøre en indsats for at øve indflydelse på, hvorledes vor del af den tilvejebragte kapital anvendes.

Denne nye udvikling står mange i arbejderbevægelsen fremmed overfor, og det er vi nok i høj grad selv skyld i, for vi har forsømt at gøre os fortrolig med den. Vi har indtil nu forsømt at gøre vor indflydelse gældende, således at vi kan sikre os, at systemet bruges rigtigt. Det er imidlertid en opgave, som skal tages op.

Jeg tror på det økonomiske demokrati gennem en udbygning af vor kooperative bevægelse, ikke mindst fordi den i sin ideologi – i sit udspring – er virkeliggørelsen af økonomisk demokrati.

To sider af »medansvar«

Hvilken sammenhæng er der mellem LO's betænkning om »Demokrati på Arbejdspladsen« og tankerne om »økonomisk demokrati«?

– LO har jo lagt forslaget om Demokrati på Arbejdspladsen frem til drøftelse. Principielt ligger der i forslaget en adskillelse af begreberne »Demokrati på Arbejdspladsen« og »økonomisk demokrati«.

Skulle man kort forsøge at karakterisere begrebet Demokrati på Arbejdspladsen, så indebærer dette jo som bekendt ønskerne om medindflydelse og medbestemmelse på de afgørelser, der træffes i virksomheden i spørgsmålet om ledelsesformer. Der er også her tale om, at vi påtager os et ansvar. – Det er moralsk ansvar over for dem og de, vi repræsenterer, og det betyder, at vi er medansvarlige for, at de trufne beslutninger gennemføres.

Et økonomisk medansvar eksisterer i henhold til den indsats, der igennem virksomhedsnævnene skal ydes for at medvirke til skabelse af tryghed i beskæftigelsen, og herigennem også til virksomhedens beståen. Det økonomiske medansvar eksisterer i nogen grad også i henhold til bonus-ordninger, akkorder o.l., hvor man tager virksomhedens produktivitet som udgangspunkt.

Vi skal nu søge at udmønte Demokrati på Arbejdspladsen i praksis gennem den aftale, der er indgået herom med Det kooperative Fællesforbund, og så vil fremtiden jo vise, hvordan de private arbejdsgivere stiller sig til forslaget. Aftalen kan opsiges og/eller forhandles i 1970.

– Hvad vil man med det økonomiske demokrati?

Fagbevægelsen og omsorgsarbejdet

Af Kristian Albertsen, MF

– Sigtet med demokrati i det hele taget er jo at opbygge et demokratisk samfund, der fungerer med det enkelte menneske som centrum – hvor hver enkelt bliver et meningsfyldt led i en sammenhæng, og ikke en brik i et mønster!

Vi tror ikke selv, at vi har patent på sandheden om det demokratiske samfund, og at det kun kan opstå efter denne udlægning, men vi tror, at dette er det vigtigste skridt på vejen mod gennemdemokratisering af samfundet. – Først når det økonomiske demokrati også er gennemført, kan man tale om en demokratisering af hele samfundslivet.

Det vil kræve en stor indsats at realisere dette, og nogle har påstået, at vi ikke kan få et sådant samfund til at fungere. Til dem vil jeg blot sige, at jeg ikke tror, at det samfund, vi vil nå frem til, hvis demokratiseringsprocessen lykkes, bliver væsentlig bedre end det, vi kender i dag, men det vil skabe en situation, hvor lønmodtagerne på demokratisk vis får en rimelig andel af deres egen indsats, såvel i erhvervslivet som på den økonomiske front. Vi vil blive medejere af samfundet.

Vi må styrke egne kanaler

– Skal fagbevægelsen opkøbe aktier?

– Jeg er flere gange blevet skudt i skoene, at fagbevægelsen skulle sikre det økonomiske demokrati gennem opkøb af aktier! Det har jeg ikke sagt. Reel medindflydelse i relation til Demokrati på Arbejdspladsen opnås ikke ved køb af aktier, men ved egne fondsdannelser samt ved at styrke Kooperationen ved hjælp af kapitaltilførsel.

Jeg tror heller ikke på muligheden af at opnå medindflydelse gennem investering af ATP-fondens midler i virksomhederne. De anbringes i henhold til de regler, der er nedfældet i loven om Arbejdsmarkedets Tillægspension, og disse lukker i sig selv af for vejen til at opnå medindflydelse – i hvert fald i den udformning, de nu har. Men vi kan få andel i disse midler ved at etablere et »Kooperationens Finansieringsinstitut«.

Nu må vi imidlertid afvente en undersøgelse af de nøjere omstændigheder vedrørende begrebet »økonomisk demokrati«, hvor LO jo har besluttet at ned sætte et udvalg, som blandt andet skal svare på spørgsmålene om: hvad er økonomisk demokrati og hvad indebærer gennemførelsen af økonomisk demokrati. Først når vi har fået disse i sig selv så vanskelige spørgsmål grundigt belyst, kan vi vurdere samtlige aspekter i problematikken vedrørende økonomisk demokrati.

MORGENDAGENS
PENSIONIST –
DAGENS LØN-
MODTAGER – VIL
STILLE KRAV OM
1. KLASSES OMSORG



DERFOR bør
fagbevægelsen gå
ind i omsorgsarbejdet på
landsplan

– For den lønmodtager, der har bil, sommerhus, årlig udenlandsrejse, TV m.m. og kun har kendt fuld beskæftigelse – bortset fra VKR-parantesen – vil pensionistårene ikke blive trivselsprægede eller indholdsrigtige med en skovtur, en julefest eller det årlige kaffebord, skriver den socialdemokratiske folketingsmand Kristian Albertsen, formand for Ældre Klubbernes Samvirke.

– Medlidenhed og nedvurdering af de ældre vil ikke eksistere, grænserne mellem de forskellige pensionistgrupper vil være udvisket, og levestandarden for pensionisterne vil ikke ligge på 50 pct. af det almindelige lønniveau – men på 70–80 pct!

Fagbevægelsen bør gå ind i omsorgsarbejde på landsplan

Det er velkendt, at antallet af pensionister øges stærkt overalt. Den stigende hygiejne, bedre levestandard og videnskabens fremskridt har medført en højere gennemsnitsalder – for Danmarks vedkommende fra 54 år i 1900 til 75 år i 1968. Tallene gælder for kvinder og er lidt lavere for mænd – 71,5 år. Antallet af pensionister er, når alle kategorier medregnes, 600.000, altså mere end 12 pct. af den samlede befolkning.



Skyggen fra 30'erne

Pensionisten af i dag er mere rask, frisk og veloplagt end tidligere generationers pensionister. Hertil kommer, at selv om de fleste pensionister får under 50 pct. af indtægterne fra de aktive år, er der i de seneste år gennemført store økonomiske forbedringer for denne samfundsgruppe.

Det, der karakteriserer pensionisterne af i dag, er imidlertid, at de allesammen har haft år med arbejdsløshed og krise, der er brændt ind i deres hukommelse. Disse indtryk kaster lange skygger, og derfor er dagens pensionister taknemmelige og glade for fremskridt, som de yngre regner for selvfølgelige.

Pensionistrejser

Den, der aldrig har været uden for landets grænser før de 70 år, vil vurdere en udenlandsrejse i et ganske særligt lys. Således de 15.000 pensionister, der i det sidste par år gennem »Pensionistrejser« har oplevet Middelhavet, Italien, Jugoslavien eller andre solrige lande. Mange har endda talt om den største oplevelse i deres liv.

Tankegangen bag »Pensionistrejser« var den nærliggende, men hidtil upågtede, at ikke solgte flypladser på charterrejser skulle stilles billigt til rådighed for pensionister, der med kort varsel kunne rykke ud.

Forudsætningen for at få aftalen herom i stand var, at danske rejsebureauer og trafikselskaber ville stille sig positive over for dette initiativ, som fhv. forbundsformand Peter Madsen, overbetjent Albert Olsen og denne artikels forfatter i fællesskab tog for nogle år siden.

Humørsygen og livsangsten mindskes

På mange andre områder har den tredje alder fået muligheder, som tidligere var lukket land for pensionister, og som for en generation siden var forbeholdt et lille mindretal. Her skal nævnes højskolekurser, ugentlige biografbesøg, deltagelse i koncerter, udflugter, teaterabonnement, klubarbejde m.v.

Det er heller ikke ualmindeligt, at mange ældre i kraft af den længere fritid fristes til at gå i gang med at dyrke en eller anden hobby: amatør-maleri, benskærearbejde, formning eller andet. Samfundets interesse i at udvikle aktiviteter hos ældre medborgere er ganske åbenbar – des større engagement og aktivitet, des mindre vil de opståede helbredsmæssige skavanker genere. Desuden vil kontaktmulighederne med omverdenen gennem de forskellige aktiviteter blive rigere, hvorved isolationen og ensomhedens følgesvende – humørsyge og livsangst – mindskes.

Det forebyggende omsorgsarbejde

Det er en ubestridelig kendsgerning, at vore sanser svækkes, efterhånden som vi bliver ældre. Men det er lige så ubestrideligt fastslået, at de kræfter og evner, man har i behold, bevares evt. udvikles bedst, hvis de benyttes.

Mulighederne for at få indhold og oplevelser og dermed en god menneskelig trivsel ind i pensionisternes hverdag er ikke alene til gavn og glæde for den enkelte pensionist, men betyder lige så meget for dennes omgivelser, familie, naboer og venner. Tillige vil ethvert initiativ, der kan fastholde de ældre i deres eget hjem, betyde store besparelser for samfundet. Det kan ikke være noget mål i sig selv at søge etableret flest mulige plejehjemspladser eller hospitalsafdelinger for ældre. Omkostningerne ved sådanne institutioner er så store såvel i drift som i investering, at man med tilsvarende midler anvendt i det forebyggende omsorgsarbejde kunne skabe mirakler.

Samarbejde på landsplan

Loven om omsorg og pleje giver muligheder for at understøtte bestræbelserne for at bistå de ældre til at forblive i deres eget hjem, ligesom der gennem loven gives adgang til at støtte omsorgsarbejdet gennem tilskud til lokaleleje, ansættelse af omsorgsleder, ergoterapeuter, tilskud til administration af omsorgsarbejde o.a.

Denne lovgivning, der kun har få år på bagen, har i høj grad bidraget til en vældig udvikling inden for omsorgsarbejdet – hvert sogn eller bydel med respekt

for sig selv har nu sin ældreklub. Viljen til at lave dette arbejde for ældre er alle steder hos de engagerede kræfter den allerbedste. Det må imidlertid erkendes, at endnu er meget af arbejdet for de ældre traditionelt og lokalpræget. Forståelsen for at samarbejde på landsplan mangler i udpræget grad, ligesom erkendelsen af, at et moderne omsorgsarbejde må baseres på et samspil mellem ældre og yngre.

De faglige organisationer

Det nuværende omsorgsarbejde er alt for opsplittet og tilfældigt. Selvfølgelig skal der være plads til, at kræfter med vidt forskellige opfattelser og synspunkter kan udfolde omsorgsinitiativ på lokalt plan. Sådanne muligheder vil naturligvis ikke blive forskertset, selv om der foregik et praktisk og realistisk samarbejde på landsplan. Man kan nu engang ikke skabe landsinstitutioner som eksempelvis pensionisthøjskoler, aktiveringscentre eller pensionistrejser, uden at der er forståelse for at yde noget sådant. Erkendelsen af, at et sådant omfattende landsdækkende initiativ koster penge, har svært ved at trænge ind mange steder.

Enkelte faglige organisationer udfolder forskellige separate initiativer over for deres ældre medlemmer til stor glæde for alle parter. Noget sådant bør imidlertid på ingen måde mindske forståelsen for at understøtte det landsomfattende omsorgsarbejde, der trods skepsis er i hastig udvikling.

Omsorgsarbejdet er allerede nu ved at blive et specialarbejde, der kræver penge, organisation, fantasi og perspektiv i tilrettelæggelsen, og derfor kan det ikke klares som venstrehåndsarbejde. Det må nødvendigvis baseres på en selvstændig udfarende kraft, der er i besiddelse af det nødvendige administrationsapparat, som råder over de nødvendige økonomiske ressourcer og har anerkendelse af myndigheder, organisationer og den offentlige opinion.

Moderne omsorgsarbejde

Igennem nogle års opbygning er det lykkedes at skabe et sådant apparat: Ældre Klubbernes Samvirke, der i dag har ca. 50–60 medlemsklubber med ca. 30.000 medlemmer. Samvirket ejer Danmarks eneste pensionisthøjskole, Kaj Bundvad-skolen, Tisvildeleje. Den har året rundt 35 pensionister på skolebænken på 12 dages kurser. Skolen, der netop er fyldt et år, har i den forløbne tid haft over 700 deltagere i alderen fra 62 til 91 år.

Samvirket udgiver i samarbejde med AOF og Forlaget Sabroe A/S »God Tid«. Det er et moderne må-

nedsmagasin på 32 sider med firefarvet tryk og et oplag på 26.000 eksemplarer.

Alle disse tendenser til en nyorientering på omsorgsfeltet bort fra kaffebord og skovtursmentalitet og frem til accentueret, effektivt og moderne omsorgsarbejde vil i de kommende år nødvendiggøre en samling af de interesserede kræfter. Tilfredshed med at have 37 ældre med i foredragsrækken »Mange gode år« eller en lille lokalklub med 75 deltagere til kaffe og kortspil i byer med flere tusinde pensionister er kortsynet og gammeldags.

Første klasse

De ansvarlige i fagbevægelsen må huske på, at hvis man i dag kan glæde sig over megen tilfredshed hos de ældre over deres oplevelser i den lille lokale klub eller ved deltagelse i en udflugt, så vil morgendagens pensionist – altså hende eller ham, der i dag er i fuldt sving – stille helt andre krav som pensionist, når den dag indtræder.

For den lønmodtager, der har bil, sommerhus, årlig udenlandsrejse, TV, radio m.v. og kun har kendt fuld beskæftigelse – bortset fra VKR-parantesen – vil pensionistårene ikke blive trivselsprægede eller indholdsrige ved afspisning af skovtur, julefest eller ved beskedne klublokaler og kaffeborde.

Morgendagens pensionist – dagens lønmodtager – vil stille krav om smagfulde og hyggelige, men moderne 1. kl.s klubrammer. Morgendagens pensionister vil gerne rejse, men til 1. kl.s steder med komfort og kvalitet. Pensionisthøjskoler og kursuscentre skal være fuldt på højde med pensionisternes levestandard, helst lidt over.

70–80 pct. af lønniveauet

Medlidenhed og nedvurdering af de ældre vil ikke eksistere, grænserne mellem de forskellige pensionistgrupper vil være udvisket, og levestandarden for pensionisterne vil ikke ligge på 50 pct. af det almindelige lønniveau, men på 70–80 pct.

De kræfter og organisationer, der kan sætte ind over for den gruppe medborgere og gøre pensionistårene til rige og lykkelige år, har mægtige muligheder. Mon ikke fagbevægelsen i tide skulle sætte kræfter og styrke ind. I mange lande forberedes dette arbejde, ja, fungerer med gode resultater.

Grunden er lagt. Endnu er mulighederne for at skabe de helt rigtige rammer til stede. Hvad venter man på?

Nyt billetkontrol-system på de Københavnske S-baner

Statsbanerne ophævede fra og med søndag d. 19. januar billetkontrollen på stationerne på de elektrificerede jernbanelinjer i Københavns nærtrafik og på Nordbanen til Hillerød. Samtidig skærpede kontrollen i togene. Denne rationalisering af billetkontrollen giver statsbanerne mulighed for besparelser på 6-7 mill. kr. om året, når ordningen er fuldt udbygget.

Alle rejsende med billetter skal fra og med den 19. januar for at have gyldig rejsehjemmel selv stemple deres billet med dato og klokkeslet før rejsens påbegyndelse i særlige tidsstemplingsmaskiner anbragt ved indgangen til perronerne. Stemplingen skal foretages, selv om billetten er købt lige før afrejsen. Billetten, der sælges udateret, har et iøjnefaldende påtryk om, at den først bliver gyldig til rejse efter stempling i maskinerne. Derimod skal abonnementskort ikke stemples.

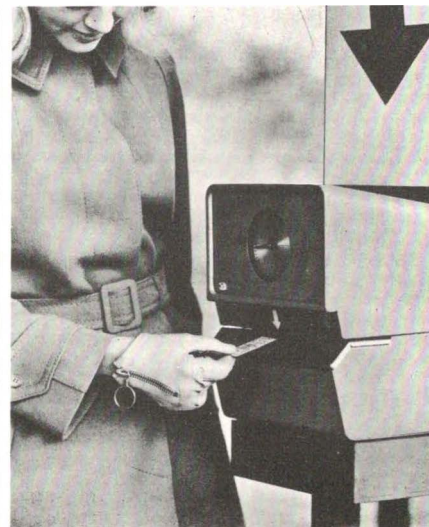
Bybanebilletter som timebilletter

På Københavns bybane lokalt bevares det hidtil kendte billet- og abonnementskortsystem i det store og hele. Mekaniseringen af billetkontrollen med tidsstempling af billetterne medfører fordele for passagererne. Bybanebilletter, som hidtil har været gyldige til en enkelt uafbrudt rejse, vil for fremtiden gælde for et ubestemt antal rejser inden for en time fra tidspunktet for rejsens påbegyndelse. Denne udvidelse af bybanebilletens gyldighed sker helt uden prisforhøjelse. Til gengæld bortfalder de dyrere timebilletter. Bybanerabatbilletter, der hidtil er solgt som seks sammenhængende bybanebilletter for 4,50 kr. og den enkelte rabat får også gyldighed i en time.

Eventuelle tidligere i forsalg købte bybanebilletter og bybanerabatbilletter kan ikke benyttes til rejser efter den 18. januar 1969.

Også inden for det øvrige elektrificerede område må alle andre rejsehjemler end kort – der ikke berøres af nyordningen – stemples i tidsstemplingsmaskinerne for at være gyldige som rejsehjemmel. Rejsehjemler til hen- og tilbagerejse skal også stemples, inden tilbagerejsen. Den på billetterne ved udstedelsen stemplede datoangivelse angiver salgsdagen, og rejsen på billetterne vil kunne ske når som helst indtil 2 måneder efter salgsdagen. Dobbeltbilletternes gyldighed regnes fra og med den dag, da henrejsen finder sted.

Til rejser fra stationer inden for det elektrificerede område til stationer uden



for dette udstedes billetter efter samme regler som hidtil, men de skal tidsstemples ved perronindgangen. Også fra stationer uden for det elektrificerede område til stationer inden for eller via dette, sker billetudstedelsen som hidtil, men for at gøre det muligt at fastslå, hvornår en rejsende til en station inden for det elektrificerede område (eller via dette) har påbegyndt sin rejse med elektrisk tog, vil billetterne på strækningerne i umiddelbar tilslutning til de elektrificerede strækninger af togpersonalet blive mærket med særlige datotænger. Også billetter, der ønskes benyttet til tilbagerejse fra en station inden for det elektrificerede område til en station uden for, skal tidsstemples ved perronindgangen. Billetter, der har været benyttet til rejseafbrydelse, skal også tidsstemples inden rejsen fortsættes.

Skærpet kontrol i tog

Statsbanerne har til brug for denne nyordning af billetkontrollen anskaffet 210 engelske tidsstemplingsmaskiner, der arbejder elektrisk ved direkte tilslutning til offentlig strømkilde. Dato og klokkeslet skiftes af indbygget synkronur. Maskinerne vil blive anbragt så hensigtsmæssigt og i et så stort antal på hver station, at det ikke vil komme til at volde de rejsende ulejlighed at skulle stemple deres billetter.

Nogle ville måske mene, at det havde været lettere at forsyne billetterne med klokkeslet ved salget så den rejsende blev fri for at stemple lige efter købet. En sådan ordning har været overvejet, men er foreløbig opgivet, fordi den udeluk-

ker forsalg, med mindre den rejsende ved billetkøbet er i stand til at opgave nøjagtigt afrejetidspunkt, ligesom det også vil være gene for de rejsende vil sinke billetsalget betydeligt med stadige omstillinger af tidsmekanismen.

For at sikre, at de rejsende har gyldig rejsehjemmel, vil der efter nyordningens gennemførelse blive betydeligt hyppigere eftersyn af rejsehjemler i de elektriske tog. Statsbanerne har i henhold til statsbaneloven mulighed for at afkræve en rejsende uden gyldig rejsehjemmel dobbelt billetpris, mindst 25 kroner. Dette gælder både ugyldige billetter og ugyldige abonnementskort og rejsende som benytter 2. kl. billetter i 1. kl. på Nordbanen.

For kortene kan der yderligere blive tale om et økonomisk efterspil eller i grovere tilfælde (dokumentfalsk) om politianmeldelse. Statsbaneloven giver også mulighed for yderligere skærpede i behandlingen af misbrug, selv om det forhåbentlig ikke bliver nødvendigt at gå så hårdt til værks som i andre storbyer. I London gives der således bøder på 25 pund sterling svarende til ca. 450 kr., når rejsende benytter undergrundstogene uden gyldig rejsehjemmel. I gentagelsestilfælde kan der endog blive tale om fængselsstraffe på indtil 3 måneder. Statsbanerne appellerer imidlertid nu til de rejsende om at hjælpe med ved gennemførelsen af nyordningen, så den kommer til at virke efter sin hensigt, d.v.s. til fordel for begge parter.

I den første tid vil der i videst muligt omfang være stationspersonale på perronerne for at vise de rejsende til rette.

Bedre trafikforbindelser mellem øst- og vestdanmark

– Særlig de aktuelle faste forbindelser over eller under Storebælt

Af cand. mag. C. E. Andersen

Tunnelprojekterne

Foruden de omtalte skitser til kombinerede jernbane- og vejbroer over Storebælt, såvel over Østre Rende som Vestre Rende, er der udarbejdet flere skitser til tunneler under Storebælt, ligeledes både under Østre og Vestre Rende.

Det drejer sig dels om kombinerede jernbane- og vej-tunneler, dels om jernbanetunneler med et ekstra sporpar for tunnelfærger, d.v.s. specielt konstruerede jernbanetog for transport af biler, både personbiler og lastbiler, og dels om rene jernbanetunneler, i dette ords sædvanlige betydning.

Da tunneler med et enkelt sporpar, som helt og holdent skal bruges til fjern-togtrafikken, ikke kan tjene biltrafikken, må de suppleres med broer for vejtrafik. Derfor er der også udarbejdet skitser til rene vejbroer over Østre Rende og Vestre Rende.

De tunnelanlæg, der skal tjene både jernbane- og vejtrafik, kan opfattes som alternativer til broprojekterne. Men tunnel- og broprojekterne kan også komplementere hinanden. Eksempelvis kan der bygges en tunnel under Østre Rende i samspil med en bro over Vestre Rende.

Tunnelerne er hovedsagelig motiveret ved vanskelighederne ved at etablere en broforbindelse over Østre Rende, navnlig vanskelighederne ved at lave tilstrækkeligt lange spænd for rimelige omkostninger og ved at fundere hovedpillerne på vanddybder, der ikke er så store, at der melder sig tekniske vanskeligheder.

Samtlige tunneler, der behandles, er sænkertunneler, d.v.s. færdigstøbte rørelementer af jernbeton, som bygges på land og bugseres til søs, hvor de nedsænkes på havbunden eller i en udgravet grøft i bunden, hvorefter de forbindes indbyrdes og dækkes eller beskyttes på siderne og overfladen af stenkastninger.

Tunnelerne har naturligvis forskellige tværprofiler, alt efter, om de skal tjene jernbane- og vejtrafik eller jernbane og tunnelfærgetrafik eller kun egentlig jernbanetraffic. Tunnelstøbningerne har i alle tilfælde rektangulære profiler; dog anvises også et alternativt forslag til et cirkulært profil for den rene jernbanetunnel.

Tunnelerne under Østre Rende og Vestre Rende udføres ens, så vidt tunnel-elementerne, ventilationsanlæggene, m.m. angår.

Tunnelforbindelserne under Østre Rende tænkes udført i en lidt buet linie omtrent en km nord for broforbindelserne. Formålet hermed er, at der her er jævne skråninger af havbunden, og at maksimaldybden ikke er helt så stor, nemlig 52 m mod 57 m i brolinien.

Tunnelen under Vestre Rende tænkes fremført i en svagt buet linie omtrent en halv km syd for linien for jernbane- og vejbroen. Det er ligeledes for at opnå jævne skråninger. I denne linie er den største vanddybde 28 m.

Tunnelen under Østre Rende skal på størstedelen af strækningen ligge dybt under havbunden, endda et sted med overkanten 13 m under havbunden. Men midt i strømløbet må tunnelen på en strækning af næsten 1 km ligge med overkanten over havbunden. Og på de centrale 300 m må selv underkanten ligge over havbunden. Tunnelen må derfor lægges på eller rettere sagt inde i en dæmning på bunden. Dennes højde under tunnelstøbningen bliver 2–5 m, lidt forskelligt for de forskellige tunnelprofiler.

Østre Rendes gennemstrømningsprofil vil blive reduceret med ca. 25 % af tunnelen og dæmningerne i dybet og nær ved kysterne. Derimod vil en broforbindelse kun reducere profilet med ca. 10%.

Tunnelen under Vestre Rende skal fremføres i sådan dybde, at dens overkant stort set kommer til at flugte med havbunden. Niveauforskellen overstiger kun sjældent 5 m.

Tunnelforbindelserne via Østre Rende bliver 8,50 km mellem Halskovs og Sprogøskyster. Tunnelforbindelserne via Vestre Rende bliver ca. 8,40 km mellem kystlinierne – dog ifølge nogle af tegningerne kun ca. 8,30 til 8,20 km.

Strækningerne nærmest kysterne udføres imidlertid som dæmning. Nær disses yderender føres jernbanerne og vejene i dæmningernes midte nedad til tunnelstrækningerne. Tunnelerne indsluttes i nogle tilfælde i dæmningerne. I andre tilfælde begynder de først ved dæmningernes ender. Tunnelernes længde bliver da meget nær lige så kort som strømløbets bredde mellem dæmningerne.

Den kombinerede jernbane- og vej-tunnel

Tunnelerne for jernbane- og vejtrafik udføres med rektangulært tværprofil, dog med afkantede hjørner. Disse tunnelstøb-

ninger bliver udvendig 43,20 m brede og 12,20 m høje, hvortil kommer en ca. 0,25 m tyk beskyttelseskappe af jernbeton på oversiden og om på siderne. Bortset herfra er tunnelens ydre vægge både oven-til, nedentil og til siderne 1,60 m.

Tunnelstykkerne har tre indre kanaler. Den midterste er 10,00 m bred og 5,80 m høj i en øvre etage, som skal udnyttes til en tosporet jernbane, medens der nedenunder er en friskluftkanal og to ingeniørgange. I hver side er der en 14,00 m bred kanal for tre vognbaner for kørende biler og en fjerde for holdende biler samt en smal gangsti, medens der ovenover er to kanaler med stort profil for frisk luft og forurenede luft.

Forbindelsen via Østre Rende er for jernbaneanlæggene 7,43 km lang, målt mellem 4,50 m koterne, d.v.s. dæmningens krone. Tunnelstrækningens længde er 6,22 km. Heraf er knap 0,5 km på hver side overdækkede strækninger i dæmningerne. Dæmningerne føres ud til 9 m dybde på Halskovsiden og 6 m dybde på Sprogøskysten. Længden af tunnelstrækningen under vand bliver 5,28 km.

Tunnelens og rampernes stigningsgradient bliver overalt 14 ‰. Afrundingskurvens radius bliver 10.000 m.

Vanddybden over tunnelen eller rettere sagt stenkastningen over den bliver i midten af den dybe rende 37,20 m. Underkanten af tunnelstykkerne går ned til 50,62 m under vandoverfladen. Skinnehøjden går her ned til 45,48 m under havfladen.

Så vidt jernbaneanlæggene.

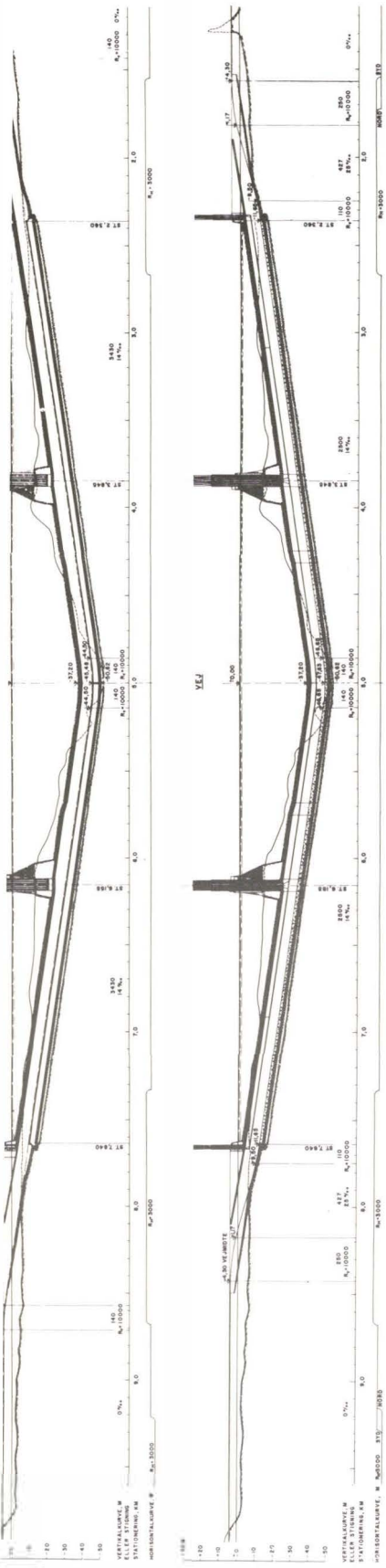
Vejanlæggenes længde mellem 4,30 m koterne bliver 6,86 km. Rampestrækningerne er på en længde af 425 m på hver side overdækket med tremmer, som bevirker jævn overgang mellem belysningen uden for og inde i tunnelen. Vej-tunnelstrækningens længde bliver 5,35 km.

Vejbanens dybeste punkt kommer til at ligge 47,63 m under havfladen.

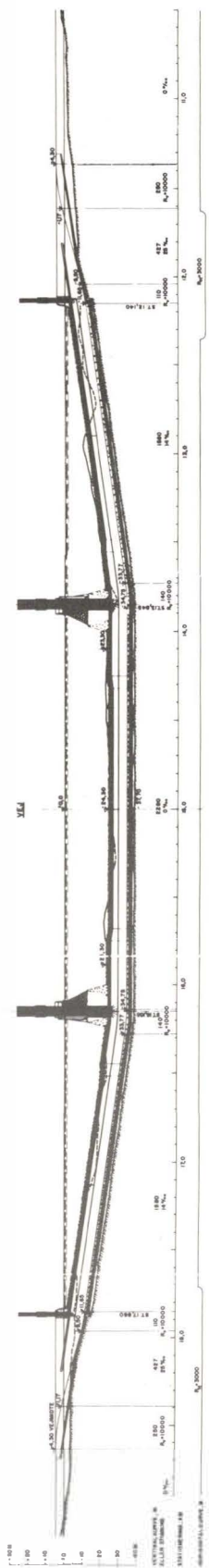
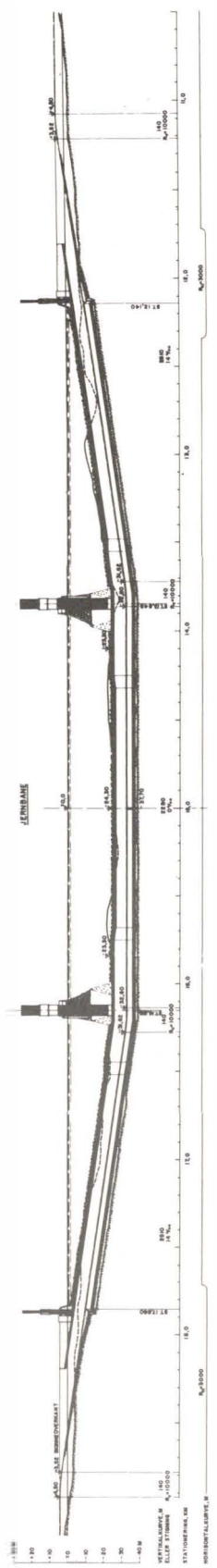
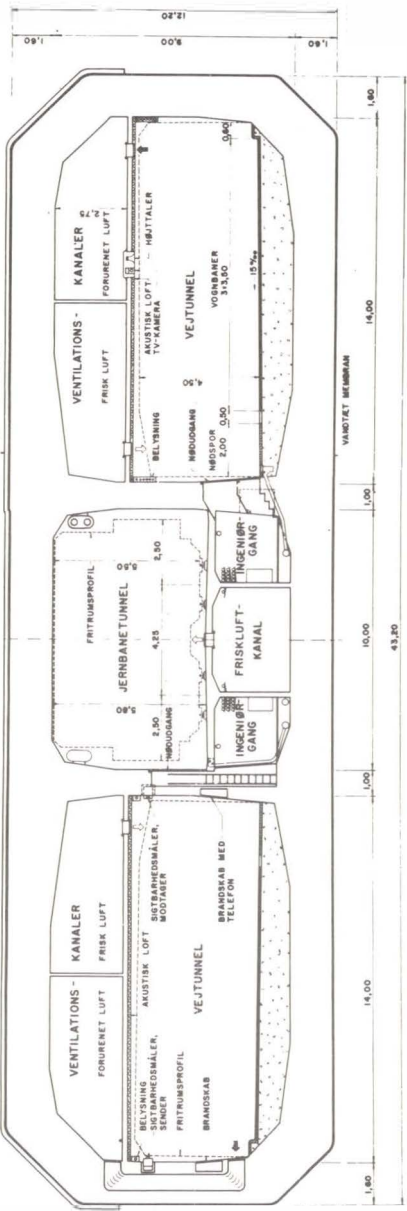
Stigningsgradienten bliver 14 ‰ i tunnelen og 25 ‰ på ramperne.

Tunnelen ventileres fra to tårne umiddelbart ved enderne af dæmningerne samt to tårne til søs, 2,31 km fra hinanden, regnet mellem tårnenes midte.

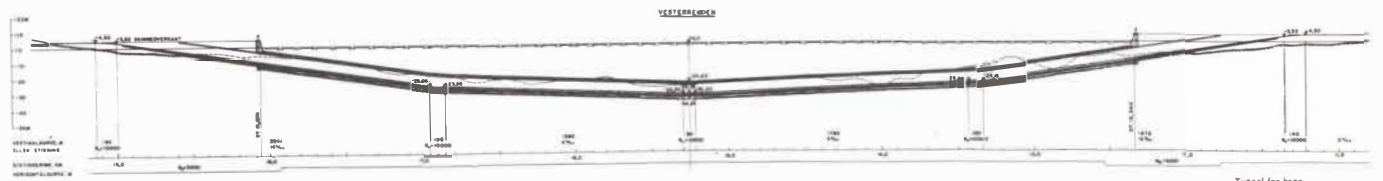
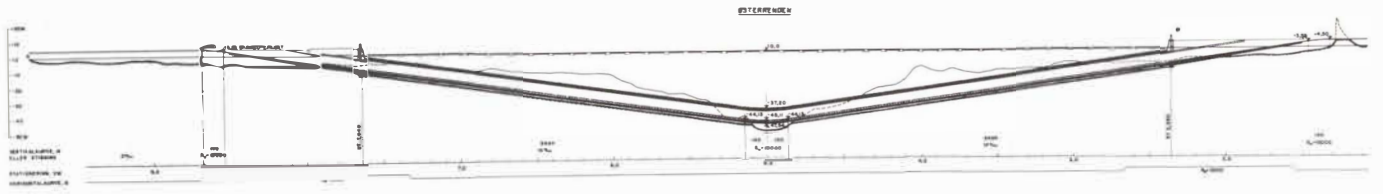
Jernbaneforbindelsen via Vestre Rende bliver 7,86 km lang, regnet mellem 4,50 m koterne. Tunnelstrækningens længde



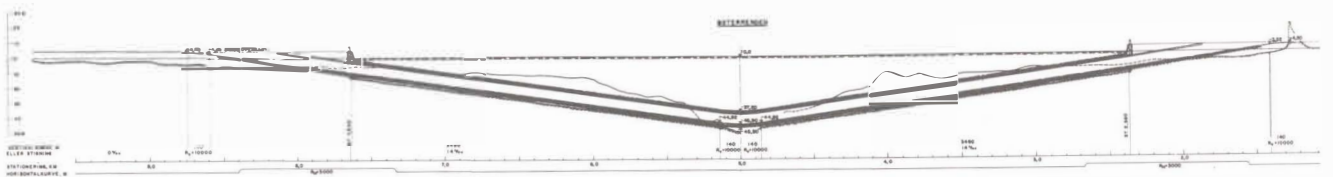
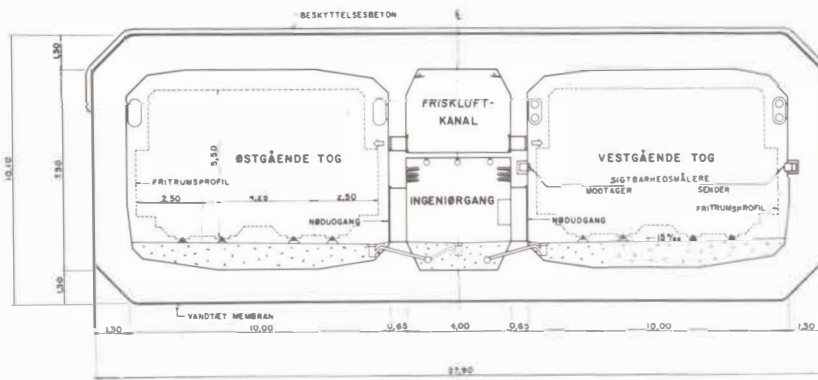
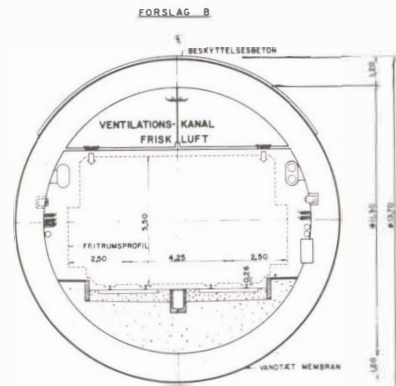
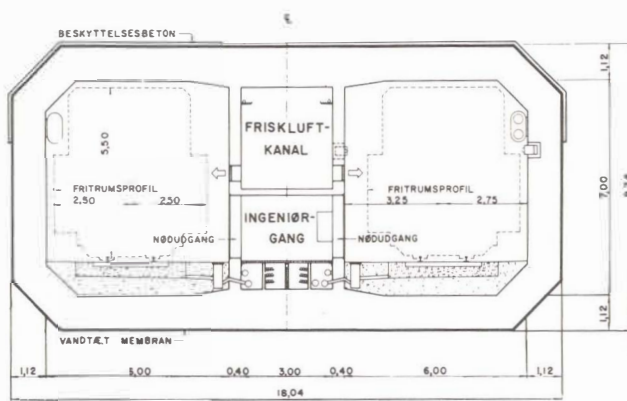
Tunnel for vej og bane
Længdeprofiler



Tunnel for vej og bane
Længdeprofiler



Tunnel for bane
Længdeprofil Forslag A



Tunnel for gænge
Længdeprofil

bliver 6,39 km. Dæmningerne føres ud til 9 m vanddybde på Sprogøside og 6 m dybde på Knudshovedside. Under-vandstunnelstrækningen bliver 5,72 km.

Vanddybden over tunnelen bliver 24,30 m på den midterste trediedel, der ligger vandret. Tunnelens underkant ligger her i 37,70 m dybde. Skinnehøjden bliver 32,60 m under vandfladen. Gradienten bliver overalt 14 ‰.

Vejanlæggenes længde bliver 7,28 km mellem 4,30 m koterne. Vejramperne i dæmningernes midte bliver åbne næsten til dæmningsenderne, omend på strækningerne nærmest tunnelen overdækket af tremmer, som varierer belysningen. Vejbanens laveste niveau bliver 34,75 m under vandfladen. Gradienten bliver 14 ‰ i tunnelen, men 25 ‰ på de åbne ramper.

Tunnelen ventileres fra fire tårne, de to ved dæmningsenderne, de to til søs, i en indbyrdes afstand af 2,31 km.

Byggeprisen for tunnelen under Østre Rende angives til 1600 mill. kr. Med et tillæg på 8 mill. kr. for jernbanespor og 20 ‰ for uforudsete udgifter og administration, bliver det til 1930 mill. kr.

For tunnelanlæggene under og ved Vestre Rende bliver prisen ligeledes 1930 mill. kr.

Med tilsluttende anlæg i land og diverse accessoriske udgifter bliver hele summen 3980 mill. kr.

Disse summer refererer til 1968-prisniveauet; og der er ikke taget hensyn til renter i byggeperioden.

Det samme gælder for alle de øvrige her anførte priser.

Tunneler for almindelig jernbanetrafik og tunnelfærge

Tunnelerne for fjerntrafiktogene og de lokale biltransporterende tog foreslås udført med 4 jernbanespor, idet to spor ikke anses for at være tilstrækkeligt eller tilfredsstillende. – I denne sammenhæng kan det nævnes, at tunnelen under Kanalen mellem England og Frankrig, der ligeledes skal tjene såvel egentlige jernbanetog som biltransporterende tog, kun skal have to spor.

Uden for tunnelstrækningerne bliver der forbindelser mellem sporene. Der kan da skiftes fra det ene spor til det andet i tilfælde af trafiksammenbrud, reparationer o.a. Men normalt skal de to spor bruges til fjerntrafikken, nemlig det inderste spor, og de to spor til lokal-

trafikken, altså mellem endestationerne for de biltransporterende tog.

Disse læsse- og lossestationer for bilerne anlægges på Sjællandssiden ca. en km øst for den nuværende Halsskov Færgehavn, og på Fynssiden ca. en halv km nordøst for den nuværende Nyborg Station.

De to spor for de biltransporterende tog skal elektrificeres. Strømforsyningen skal være højspændt vekselstrøm, 25.000 volt og 50 perioder pr. sekund; strømforsyningen kan da ske fra de offentlige forsyningsnet.

Togene skal trækkes af lokomotiver.

På fjerntogssporene regnes der derimod med dieseldrift.

Af hensyn til dieseltogene må tunnelerne ventileres, men ikke nær i samme grad som tunnelerne for kombineret jernbane- og vejtrafik. Følgelig kan ventilationstårne til søs spares, og den fornødne ventilation kan klares med to ventilationstårne på dæmningerne ved tunnelenderne. Herfra pumpes luften ind i tunnelerne fra begge ender, medens den forurenede luft ledes bort ad en særlig ventilationskanal.

Tunnelstøbningen skal udføres med rektangulært tværprofil, dog med afkantede hjørner.

Den ydre bredde skal være 25,90 m og den ydre højde 10,10 m; herved er dog ikke medregnet et 20 eller 25 cm tykt lag beskyttelsesbeton på oversiden og om på siderne. Excl. dette lag bliver tunnelvæggens tykkelse overalt, også på undersiden, 1,30 m.

Tunnelerne får 3 indre kanaler. I hver side bliver der en 10,00 m bred kanal for to jernbanespor; dens frie højde over skinnernes overkant bliver 5,50 m. I midten bliver der en 4,00 m bred ventilationskanal for den forurenede luft og derunder en ingeniørgang. Hertil bliver der nødudgange fra kanalerne for jernbanesporene og følgelig også gennemgang mellem disse.

Tunnelerne får samme linieføring og omtrent samme højdeprofil som tunnelerne for kombineret jernbane- og vejtrafik.

Den laveste højde af skinnehovedet bliver 45,90 m i tunnelen under Østre Rende og 33,07 m i tunnelen under Vestre Rende. Bortset fra afrundingskurverne, der får 10.000 m radius, bliver stigningsgradienten 14 ‰ i tunnelen under Østre Rende, 4 ‰ i den midterste trediedel af tunnelen under Vestre Rende og 14 ‰ under denne tunnel iøvrigt.

Banestrækningerne på ramperne i midterpartier af dæmningerne får ligeledes 14 ‰ stigningsgradient.

Afstanden mellem Halsskov og Sprogø-kystlinierne bliver 8,51 km og mellem Sprogø og Knudshoved 8,27 km.

Dæmningerne føres på Halsskov Rev 1,08 km til søs, ud til 9 m vanddybde, og på Sprogø Østrev 2,22 km til søs, til 6 m dybde, samt på Sprogø Vestrev 1,52 km til søs, til 8 m dybde, og på Knudshoved 1,40 km til søs og 6 m vanddybde.

Da kotehøjden for denne specielle jernbanetunnel bliver en smule anderledes end i den kombinerede vej- og jernbanetunnel, bliver distancen mellem de steder, hvor ramperne i dæmningernes midte når op til dæmningskronerne, d.v.s. 4,50 m højde over vandlinien, også anderledes. Afstanden mellem disse punkter bliver 7,49 km for Østre Rende-forbindelsen og 8,0 km for Vestre Rende-forbindelsen.

Rampestrækningerne i dæmningerne bliver på en strækning af ca. 475 m ved hver side af østtunnelen og ca. 225 m ved hver ende af vesttunnelen overdækket af tremmer, der varierer overgangen fra dagslys til tunnelmørke. Disse strækninger kan ikke betegnes som tunnelstrækninger, men må kaldes dæmningsstrækninger.

De egentlige tunnelstrækningers teoretiske længde, d.v.s. de færdigstøbte tunnelementers samlede længde, bliver 5,28 km under Østre Rende og 5,72 km under Vestre Rende, tilsammen 11,00 km.

Disse længder svarer omtrent nøjagtigt til distancen mellem ventilationstårnernes ydersider. Men dæmningerne strækker sig ca. 25 m længere til søs, regnet i vandlinien, så tunnelstrækningerne under vand tilsammen bliver ca. 10,9 km; vandprofilerne i tunnellen får altså denne længde. På den anden side strækker tunnelerne sig ind under ventilationstårnene og en smule videre, ialt ca. 25 m ved alle 4 tunnelender, så den samlede tunnelstrækning bliver ca. 11,1 km.

Dæmningerne med baneanlæggene på kronen og på de dybere liggende ramper i dæmningernes midte til tunnelstrækningerne er beregnet at koste henholdsvis 205 og 600 mill. kr. for forbindelsen via Østre Rende samt 185 og 635 mill. kr. for forbindelsen via Vestre Rende, altså sammenlagt 805 og 820 mill. kr. Med forskellige tilsluttende anlæg, der ikke er

udspecificeret på de to strækninger, eller som ikke angår specielt den ene af dem, bliver hele beløbet 1800 mill. kr. Spor-anlæggene, der ikke er medregnet, anslås at ville koste 32 mill. kr. Med 20 % tillæg for uforudsete udgifter og administration bliver summen 2200 mill. kr. Hertil kommer udgifter på land og diverse andet, 190 mill. kr.

Det rullende materiel, vogne og lokomotiver, regnes at ville koste 100 mill. kr. i første omgang og med tiden ialt 330 mill. kr. Hele summen bliver altså 2720 mill. kr.

Driftsudgifterne er beregnet til 14 mill. kr. pr. 1980 og 27 mill. kr. ved år 2000. Alle tal refererer til 1968-prisniveau.

Afstanden mellem de to terminalanlæg bliver ca. 21,5 km. Regnes der med en kørehastighed af 80 eller 100 km i timen og med, at bilernes af- og pålæsning varer sammenlagt 6 minutter, bliver brutto-overførelstiden for bilerne 24 eller 21 minutter. Herved er der dog ikke taget hensyn til ventetiden ved ankomstterminalen; men den vil normalt kun blive ganske kort.

Bilerne spares for at gennemkøre samme strækning via tunneler eller broer, hvilket ville tage omtrent samme tid, måske en smule kortere tid for personbiler og lidt længere tid for lastbiler.

Anlæggene udføres med henblik på, at de biltransporterende tog kan køre med tidsafstande på 2½ minut.

Togene formeres i lighed med de tog, der skal indsættes i tunnelen under Kanalen mellem England og Frankrig, af 25 m lange vogne, i grupper på 10 eller 20. senere 30, som i første tilfælde skal fremføres af et enkelt lokomotiv, i det sidste tilfælde af to lokomotiver. Der bliver to slags vogne eller rettere sagt tog, dels for lastbiler og dels for personbiler, de første med een etage, de sidste med to etager. Vognene for personbiler kan transportere gennemsnitlig 10 biler i begge etager tilsammen.

Regnes der med togafgang hvert tredje minut, og med 500 m lange tog, kan der overføres 400 personbiler i hver retning pr. time.

Togenes bruttotid for en dobbelttur regnes at blive ca. 62 minutter. Dette gælder formodentlig kun for de personbil-transporterende togs vedkommende.

I 1970'erne regnes der at skulle bruges 21 togsæt i den regelmæssige trafik, + 5 i reserve, sammenlagt 26. De 26 elektriske lokomotiver regnes at koste hver 3

mill. kr., d.v.s. 78 mill. kr., og de 520 vogne hver 0,15 mill. kr., d.v.s. ligeledes 78 mill. kr. Når der senere skal køres med 750 m lange tog, trukket af to lokomotiver, og når de skal køre med tidsintervaller på 2½ minutter i stedet for 3 minutter, må der anskaffes yderligere 36 lokomotiver, og 410 vogne. Herved stiger den samlede udgift til togmateriel til ialt ca. 330 mill. kr.

Den tosporede jernbanetunnel

Tunnelen for egentlig jernbane kan udføres enten med cirkulært eller rektangulært tværprofil med afkantede hjørner.

I den første udformning bliver den ydre diameter 13,70 m excl. et 0,20–0,25 m tykt lag beskyttelsesbeton på oversiden, og den indre diameter bliver 11,30 m. Rørtykkelsen bliver 1,20 m.

I den anden udformning bliver tunnelstøbningens ydre bredde 18,04 m og højden 9,24 m excl. et 0,20–0,25 cm tykt lag beskyttelsesbeton. Bortset fra det bliver vægtykkelsen overalt 1,12 m.

Indvendig opdeles tunnelstøbningerne i tre kanaler, nemlig i hver side en 6,00 m bred kanal for et jernbanespor med 5,50 m fri højde og 5,00 m fri bredde, samt i midten en friskluftkanal foroven og en ingeniørgang forneden.

I det følgende regnes med tallene for denne rektangulære udformning.

Tunnelerne lægges i samme linie som de tidligere omtalte tunneler og med næsten samme højdeprofil. Skinnehøjden bliver dog ikke helt ens; det påvirker anlæggenes længder en smule.

For dæmnings- og tunnelforbindelsen via Østre Rende er distancen mellem kystlinierne 8,50 km eller 8,51 km.

Anlæggenes længde, regnet mellem 4,50 m koterne bliver 7,36 km. Denne distance indbefatter nedkørselsramperne i midten af dæmningerne.

Den egentlige tunnels teoretiske længde bliver 5,78 km.

I tunnelens dybeste del bliver skinnehøjden 45,11 m under middelvandstand, d.v.s. 0,79 m højere end ifølge forslaget med den 4-sporede tunnel.

Den tilsvarende forbindelse via Vestre Rende bliver 8,22 km mellem kysterne. Anlæggets bruttolængde mellem 4,50 m koterne bliver 7,91 km.

Den egentlige tunnels teoretiske længde bliver 5,72 km.

Dybeste kote for skinneoverkanten bliver 32,28 m under havfladen.

For forbindelsen via Østre Rende bliver byggeprisen for dæmningerne 175 mill. kr. og for tunnelen 410 mill. kr., sammenlagt 585 mill. kr. For forbindelsen via Vestre Rende bliver priserne henholdsvis 155 og 435 mill. kr., samlet 590 mill. kr. Med anlæg, der ikke er udspecificeret for de to strækninger, bliver den samlede pris 1350 mill. kr. Med jernbanespor og et tillæg på 20 % for uforudseelige udgifter og administration stiger summen til 1640 mill. kr. Den kan fordeles helt ligeligt på begge forbindelser.

Hertil kommer udgifterne for tilsluttende anlæg i land og diverse andet, ca. 55 mill. kr., så hele summen bliver til ca. 1700 mill. kr.

Da disse tunnelanlæg i modsætning til de foran omtalte kun tjener jernbanetrafikken, må de suppleres med broanlæg for vejtrafikken alene. Disse kan udføres på forskellige måder over Østre Rende og i forskellige linieføringer over Vestre Rende. Når omkostningerne for tunnelanlæggene for jernbanetrafikken og broanlæggene for vejtrafikken adderes, bliver totalsummen 3480–3740 mill. kr., alt efter, hvilke broplaner der foretrakkes.

Vejlekassen

PROTOKOL

over

ordinært repræsentantskabsmøde fredag den 27. september 1968 kl. 18.00 på Hotel Tre Falke, Falkoner Allé 9, København F.

Dagsorden

1. Valg af ordstyrer.
2. Valg af protokolfører.
3. Beretning 1967.
4. Regnskab 1967.
5. Valg.
 - a) Formand.
 - b) Næstformand.
 - c) 3 medlemmer af styrelsen.
 - d) 2 revisorer og 2 revisor-suppleanter.
 - e) Statsautoriseret revisor.

Kassens næstformand, E. Svendsen, bød repræsentantskabets medlemmer velkommen, og rettede en særlig velkomst til Vejlekassens mangeårige formand, pens. stationsmester P. H. Pedersen, pensionistforeningens formand H. V. Johansen og fagbladsredaktørerne.

Næstformanden meddelte, at formanden E. Rasmussen, på grund af sygdom var forhindret i at deltage. Det blev besluttet at sende en hilsen til formanden sammen med Forsikringsagenturföreningen.

ad 1. Til ordstyrer valgtes G. Kragballe.

Ordstyreren fastslog mødets lovlige indvarsling og beslutningsdygtighed.

Ved navneopråb blev det konstateret, at alle repræsentanter var mødt.

ad 2. Til protokolfører valgtes E. Greve Petersen.

ad 3. I sin beretning fremhævede næstformanden nødvendigheden af, at Vejlekassen fortsat er en selvstændig institution med eget repræsentantskab og egen styrelse. For vore medlemmer er det til gengæld af betydning, at de også med denne forsikring har samme administrationskontor. Fra 1. april 1968 har Forsikringsforeningen overtaget administrationen efter Forsikringsrådets godkendelse.

Regnskabsåret 1967 viser samme gode fremgang og stabilitet som tidligere år. Gennem forhandling med rutebilchaufførerne og kassens aktuar om optagelse

af denne kategoris medlemmer over 40 år, var der gennemført en særordning godkendt af alle parter. Ved den ændrede administrationsordning havde bestyrelsen ganske naturligt overflyttet depot for obligationsbeholdningen til det centrale sted i bygningen Niels Brocks Gade 1. For Vejlekassen betyder denne nyordning en besparelse på ca. 5000,- kr. om året. Vi er samtidig kommet ind i en moderne ekspeditionsform, som bl. a. betyder hurtig udbetaling af erstatninger.

Den stadige stagnation i tilgang af aspiranter til tjenestemandstillinger ved Danske Statsbaner giver ganske naturligt en tilsvarende mangel på forøgelse af medlemstallet i Vejlekassen.

Næstformanden anbefalede – på bestyrelsens vegne – en bevilling på kr. 10.000,- til »Jernbanemændenes kooperative Forsikringsforeningens Fond«. Bevillingen skal dog godkendes af Forsikringsrådet.

Sluttelig understregede næstformanden Vejlekassens fortsatte betydning og berettigelse og takkede Foreningens kontor og andre medarbejdere for deres medvirken ved nyordningens gennemførelse.

Beretning og bevilling på kr. 10.000,- til det kooperative fond blev godkendt enstemmigt.

ad 4. Forretningsføreren Th. Meldgård gennemgik regnskabet for 1967. Regnskabet blev enstemmigt godkendt.

ad 5.

- a) til formand genvalgtes Egon Rasmussen
- b) til næstformand genvalgtes E. Svendsen
- c) til styrelsen genvalgtes E. Greve Petersen, Hans Jensen og Helge Hansen
- d) til revisorer genvalgtes O. H. Jensen og E. Madsen, og til revisor-suppleanter genvalgtes G. Kragballe og H. P. Pedersen
- e) til statsautoriseret revisor genvalgtes »Revisions- og Forvaltningsinstituttet«.

Alle beslutninger om valg var enstemmige.

Mødet slut kl. 18.45.

E. Greve Petersen.

DEMOKRATI PÅ ARBEJDSPLADSEN



Arbejdernes Fællesbageri har fået virksomhedsnavn, som er i fuld gang med at demokratisere

Alle inden for virksomheden, ledelse såvel som medarbejdere, er fast besluttede på, at dette nye eksperiment med virksomhedsnavn skal lykkes. Derfor har man også lov at regne med, det vil blive en succes.

Det er det indtryk, man får ved en rundgang i den første danske virksomhed, der er i gang med at realisere ideerne om demokrati på arbejdspladsen i henhold til LO's røde betænkning fra foråret 1967 og den derpå følgende særlige aftale mellem Det kooperative Fællesforbund og LO fra marts 1968. Det bekræftes ved en hyggelig sludder over en kop kaffe i kantinen med bl.a. fællestillidsmanden, bager Henry Andersen, og kassereren i brødkuskenes klub, salgsschauffør Helmer Petersen.

Og virksomheden er: Arbejdernes Fællesbageri A/S, Nannasgade, København N. Grundlagt 1886. Ca. 250 ansatte. Producerer en mængde rugbrød, der svarer til 35 pct. af hovedstadens forbrug – for ti år siden var det kun 25 pct. Direktør: Jørgen Christensen, der kom fra Stjernen i 1948 og iøvrigt kun er den tredje direktør, Fællesbageriet har haft i løbet af sine 82 år.

Når Arbejdernes Fællesbageri har lagt sig i spidsen med hensyn til at føre aftalen ud i livet, skyldes det vel ikke mindst, at Jørgen Christensen var medlem af det udvalg, der skrev den røde betænkning, og senere af det firemands udvalg – to repræsentanter for kooperationen og to fra LO – der udarbejdede de to parter aftale.

Kort efter at aftalen forelå, blev den drøftet i Fællesbageriets samarbejdsudvalg. I september blev der holdt en virksomhedskonference med repræsentanter for alle medarbejdergrupper til drøftelse af de regler, der skulle gælde for virksomheden. Den 11. november godkendes reglerne i samarbejdsudvalget, som derefter opløste sig selv. Allerede den

Hvor den røde betænkning er mere end en smuk tryksag

19. november holdt virksomhedsnævnet sit første møde.

– Praktiserede De ikke en form for demokrati på arbejdspladsen før den 19. november 1968? Og har man ikke i det store og hele lov at gå ud fra, at der hersker demokrati på en kooperativ arbejdsplads? spørger vi direktør Jørgen Christensen.

– Det sidste var en almindelig opfattelse endnu før en snes år siden, men den er bare ikke rigtig. Demokrati på arbejdspladsen er efter min opfattelse helt uafhængig af ejerforholdet. Man kan finde både kooperative foretagender og offentlige foretagender, hvor der råder en gammel dags, autoritær ledelsesform. Omvendt kunne jeg nævne private virksomheder, hvor der findes et højt udviklet demokrati.

– Hvad os selv angår, fortsætter direktøren, så havde vi en vis grad af demokrati gennem samarbejdsudvalget, som blev oprettet så tidligt som i 1946. Alligevel venter vi os noget andet og mere af virksomhedsnævnet.

– Hvori består forskellen?

– Både i sammensætning, arbejdsform og beføjelser. I samarbejdsudvalget var stort set alle grupper af medarbejdere repræsenteret møllere, bagere, chauffører (eller kuske, som de også stadig kaldes, selvom hestene forlængst er sat på stald), arbejdsmænd, pakkedamer, håndværkere og kedelpassere, kontorpersonale. I virksomhedsnævnet sidder fire repræsentanter for ledelsen og fire for medarbejderne. Fra ledelsen er det direktøren, et bestyrelsesmedlem og to arbejdsledere. På arbejdserside er fællesklubbens formand født medlem, og derudover deltager tre tillidsmænd, som udpeges af repræsentantskabet (klubbestyrelserne). Virksomhedsnævnet er et snævrere, men dermed også mere effektivt organ. Det lå undertiden lidt tungt med at få samlet de 14–16 medlemmer af samarbejdsudvalget, og der kunne gå lang tid imellem møderne. Virksomhedsnævnet skal holde møde hveranden måned.

– Men er det mere demokratisk med så få repræsentanter?

– Det er det. Dels fordi ud over direktøren også et medlem af bestyrelsen deltager, så arbejderne herigennem får en direkte kontakt til bestyrelsen. Dels – og navnlig – fordi vi på anden måde inddrager et langt bredere udsnit af medarbejderne i samarbejdet. Vi har nedsat syv faste udvalg: kantineudvalg, sikkerheds-

mølleri-, baregi-, håndværker-, kontor- og internt salgsudvalg. De faste udvalg består af arbejdsleder og tillidsmand indenfor den pågældende gruppe plus et større eller mindre antal medarbejdere, som har særlige forudsætninger for at bidrage til løsningen af en bestemt opgave. Udvalgets sammensætning skifter således fra opgave til opgave. Det er her, man kommer nærmest til demokratiet, fordi man gennem udvalgene kan engagere en større kreds af medarbejdere i samarbejdet. Efter behandling i det faste udvalg kan problemerne forelægges og gennemdrøftes på et afdelingsmøde, hvor alle i afdelingen kan deltage og således være med til at løse de problemer, der berører dem selv. Tre af de faste udvalg har allerede holdt møde. Kantineudvalget drøfter en forestående ombygning af kantinen. Håndværkerudvalget drøfter arbejdstidens tilrettelægning. Det interne salgsudvalg beskæftiger sig med spørgsmål om det fremtidige varesortiment, bl.a. på baggrund af, at en af vore salgsschauffører har »prøvekørt« forskellige varesortimenter og indhøstet visse erfaringer.

– Kunne man ikke have løst de problemer gennem samarbejdsudvalget?

– Jo, men vi har en fornemmelse af, at det er noget overordentlig væsentligt, at der er mulighed for at få andre end tillidsmændene engageret: at alle medarbejdere personligt kan være med til at løse problemerne. Det faste udvalg kommer med en indstilling til virksomhedsnævnet, som derefter kan behandle spørgsmålet ud fra en ganske kontant viden om, hvordan medarbejderne ser på det og hvorfor. Dertil kommer også en større kontakt den modsatte vej. På virksomhedsnævnets første møde vedtog vi at starte et lille personaleblad. »Skorpen«, der skal komme efter hvert VN-møde og bl.a. give et fyldigt referat af, hvad der er foregået på mødet. Første nummer, der kom i begyndelsen af december, er på otte dupliserede sider.

– Har virksomhedsnævnet så virkelig noget at skulle have sagt?

– Ja. Det er f.eks. virksomhedsnævnet, der træffer beslutning om personalepolitik. Nævnet fastlægger de principielle retningslinier for ansættelser, afskedigelser, forfremmelser o.s.v., men kan naturligvis ikke blande sig i de enkelte, konkrete tilfælde, så længe ledelsen overholder de principper, der er fastlagt. Et andet område, hvor virksomhedsnævnet har ret til at træffe beslutninger, er arbejdstidens

tilrettelægning. Det er netop aktuelt for os i øjeblikket. Vi har visse vanskeligheder, fordi fabrikken arbejder i døgn-drift, medens håndværkergruppen ikke gør det. Undertiden sker det, at håndværkere bliver kaldt op om natten for at klare en pludseligt opstået vanskelighed, så produktionen kan køre videre. Spørgsmålet om et vagtskifte for håndværkere i lighed med, hvad andre medarbejdere har, er blevet drøftet i håndværkergruppens faste udvalg og på et afdelingsmøde. Men det bliver virksomhedsnævnet, der til syvende og sidst skal træffe afgørelsen med hensyntagen til de synspunkter, der er kommet frem under de forudgående diskussioner.

– Virksomhedsnævnet er altså ikke blot rådgivende?

– Det er også rådgivende, nemlig med hensyn til produktionsspørgsmål, rationalisering og visse personale spørgsmål. Her skal ledelsen træffe beslutninger i samråd med virksomhedsnævnet. Det vil i praksis sige, at ledelsen er forpligtet til at lægge sagerne frem, inden der træffes en afgørelse. I virksomhedsnævnet forsøger vi så at nå frem til en enig opfattelse. Eller sagt på en anden måde: medarbejderne har mulighed for at påvirke ledelsen, hvis de har tilstrækkelig vægtige argumenter for deres opfattelse.

– Til syvende og sidst, direktør Jørgen Christensen: Arbejdernes Fællesbageri er en forretning, der skal kunne løbe rundt, skal kunne betale sig, skal kunne konkurrere med andre virksomheder i samme branche. Vil demokrati på arbejdspladsen undertiden kunne virke sinkende og hæmmende på de beslutninger, der skal træffes? Eller er det ligefrem en inspiration?

– Rent økonomiske og forretningsmæssige afgørelser indgår ikke i virksomhedsnævnets beføjelser, og jeg vil gerne understrege, at det er helt misforstået, når det fra visse privatkapitalistiske kredse har været gjort gældende, at demokrati på arbejdspladsen ville hæmme virksomhedernes forretningsmæssige dispositioner. Men efter den nye ordening er vi forpligtet til gennem virksomhedsnævnet at orientere vore medarbejdere på disse områder. Og samtidig har vi så mulighed for at gennemføre visse forsøg og indhente visse praktiske oplysninger, som kan være vejledende for os, når vi skal træffe afgørelser. Vi forlader »Vi alene videresinkende eller hæmmende – tværtimod!

Ti nye og kraftigere diesellokomotiver i DSB's fjerntrafik

Med udgangen af januar har statsbanerne gennemført første del af det store program for anskaffelse af nye og kraftigere diesellokomotiver, idet NOHAB i Trollhättan da har effektueret DSB's første ordre på MZ-lokomotiver omfattende 10 maskiner med en maskinkraft på 3300 hestekræfter til brug for fjerntrafikken med såvel passagerer som gods.

De nye MZ-lokomotiver har skabt nye muligheder for en betydelig effektivisering af togtrafikken. Da DSB for nogle år siden gik fra damplokomotiver til MY-diesellokomotiver opnåede man herved for en række af de vigtigste tog en 20 procents nedsættelse af køretiden på strækningerne, og med de nye MZ'ere reduceres den nu yderligere med ca. 10 procent.

Udviklingen kan illustreres med den meget betydelige nedskæring af køretiden mellem København og Randers som eksempel. I 1954 var køretiden på strækningen – man ser her bort fra færgeoverfarten på Storebælt og ophold ved stationer undervejs – 344 minutter med en max. hastighed på 100 km i timen. Ved indsættelsen af MY'erne blev tophastigheden øget til 120 km i timen og køretiden reduceret til 268 minutter, d.v.s. at de rejsende hermed sparede 76 minutter eller 22,1 procent af den samlede køretid. Med MZ'erne kommer man nu – stadig med 120 km i timen som højeste hastighed – ned på 234 minutter – en gevinst på yderligere 34 minutter. Efterhånden som moderniseringen af de faste baneanlæg gennemføres vil der blive mulighed for yderligere reduktion af køretiden.

Der er gennemført en række køreprøver med de nye MZ-diesellokomotiver for nærmere at få undersøgt deres driftsøkonomi, og det har herunder vist sig, at selv om man fremfører toget betydeligt hurtigere, er der ikke tale om nogen reel forøgelse af brændstofforbruget takket været motorens bedre brændstofføkonomi og en bedre virkningsgrad for kraftoverføringen.

Under prøvekørsel mellem København og Korsør brugte et MZ-lokomotiv til fremføring af et tog på 510 tons 785 liter

Ungdomsstøtten

En stor betænkning har set dagens lys. Det drejer sig om det såkaldte *von Eyben-udvalgs* arbejde vedrørende økonomisk støtte til unge under uddannelse.

Det vil, dersom udvalgets forslag realiseres, betyde stærkt øgede omkostninger for samfundet. De samlede stipendier og lån i dag udgør ca. 366 mill. kr. Udvalget foreslår en forøgelse til 1.172 mill. kr.

Undervisningsministeren udtalte, at han var tiltalt af forslaget og ville søge det gennemført så hurtigt som muligt; men han lod dog forstå at regeringen nøje må overveje alle mulighederne for at nå op på det nye niveau.

von Eyben-forslaget bygger på to grupper af uddannelsessøgende:

- 1) Elevuddannelser.
- 2) Videregående uddannelser.

Ved den hidtidige ordning er der først regnet med uafhængighed af forældreindkomster ved det 28. år. Nu er 21 år blevet det afgørende i aldersinddelingen.

Man arbejder endvidere i von-Eyben-udvalget med to *stipendityper*: Transstipendier til de 14–20-årige og grundstipendier efter det 21. år.

Derudover regnes med 2 typer af *lån*:

Lån I er rentefrit i hele studietiden og forrentes derefter med 7 % p. a.

Lån II forrentes med 7% p. a. også i studietiden.

Bankernes syn på den økonomiske politik

De danske banker har holdt årsmøde, og her kom formanden, Landmandsbankens tidl. administrerende direktør, S. O. Sørensens, ind på hele landets økonomiske situation. Han sagde bl. a., at dansk økonomi befinder sig i en vanskelig situation. På den ene side nødvendiggør hensynet til betalingsbalancen og prisudvikling en stram økonomisk politik, men

på den anden side fører ønskerne om fuld beskæftigelse, økonomisk vækst og i det hele udbygningen af erhvervslivet, til krav om en mere ekspansiv politik.

Det er vigtigt, fortsatte bankdirektøren, at få erhvervsinvesteringerne øget samt i det mindste at undgå en væsentlig stigning i underskuddet på betalingsbalancen; og i denne situation tilslutter bankerne sig advarslerne mod, at den ønskede økonomiske aktivitet sker ved en ukritisk forøgelse af det offentlige udgifter eller ved skatte- og afgiftslettelser, som der ikke er økonomisk baggrund for. Resultatet heraf ville uvægerlig være en ny rentestigning og øget underskud på betalingsbalancen.

På den anden side ville en tilbagevenden til den stramme kreditpolitik skabe finansieringsvanskeligheder for erhvervslivet på et tidspunkt, hvor øget aktivitet i erhvervslivet er både politisk og økonomisk særdeles ønskelig.

Bankerne mener, at man skal søge at forbedre konkurrenceevnen, og at dette skal ske gennem en politik, som omfatter en kreditpolitik med lav rente og rigelig likviditet samt en tilbageholdende indkomstudvikling kombineret med stram finanspolitik.

Opgang i industrieksporten

I en tale i Ingeniør-sammenslutningens merkantile gruppe fremhævede økonomiministeren, at industrieksporten i de første otte måneder af 1968 er steget med 21 pct. i værdi i forhold til samme tidsrum i 1967.

Denne opgang viser sig nu også i industriens beskæftigelse, der er stigende, idet metalfagene sidste vinter havde tre gange så mange arbejdsløse som året før, men nu er nede på samme niveau som i efteråret 1967.

Ministeren mener, at vi er på vej mod en mere produktiv beskæftigelse, der muliggør bedre betalingsbalance.

brændstof med en køretid på 55½ minut og en max. hastighed på 140 km i timen, medens et MY-lokomotiv på samme strækning med en togvægt på 536 tons brugte 789 liter brændstof med en køretid på 67 minutter og en max. fart på 120 km i timen. Ved brugen af det betydeligt kraftigere MZ-lokomotiv blev der således opnået en 17 procents reduktion

af køretiden ved reelt samme brændstofforbrug.

Moderniseringen af statsbanernes trækraft fortsætter, idet der for nogle måneder siden blev afgivet en ordre på yderligere 16 MZ-lokomotiver. Med levering af disse maskiner vil der definitivt kunne siges farvel til de gamle, veltjente damplokomotiver.

Glimt udefra

Frankrig og Israel

Præsident de Gaulles afslag til Israel om levering af allerede bestilte og delvis betalte våben, har vakt glæde i de arabiske lande og tilfredshed i Sovjet, men vrede i Israel.

Den israelske premierminister Levi Eshkol erklærer, at det er et smerteligt slag for hans land, medens på den anden side forsvarsminister Mose Dayan understreger, at den franske våbenembargo vel er alvorlig, men ikke katastrofal for Israel.

Præsident de Gaulle hævder, at Israel i fjor havde indtaget en aggressiv holdning forud for 6-dages krigen. Eshkol afviste dette og erklærede, at Frankrig med disse udtalelser lagde sig på linie med Sovjets proarabiske synspunkter vedrørende krisen i det mellemste Østen.

Adskillige havde nok ventet, at Eshkol ville have fremsat krav om en tilbagebetaling af de 100 mill. dollars, som Israel allerede har betalt som afdrag på våbenleverancerne, der nu standses, men det skete ikke; og meget tyder på, at denne forsigtighed fra Eshkols side er velberegnet for ikke at provokere de Gaulle til nye arabiske skridt mod Israel, f.eks. afbrydelse af de diplomatiske forbindelser.

De Gaulle har iøvrigt anklaget dele af den franske presse for at stå under israelsk påvirkning, en anklage, der har betydet, at generalen fra visse sider er blevet beskyldt for at være antisemit. Typisk nok bakkes de Gaulle stærkt op af hele den kommunistiske presse. Frankrig har samtidig afsluttet forhandlinger med Sovjet, der indebærer væsentlige forøgelse af samhandlen med de to lande.

Den franske udenrigsminister Debre erklærer, at engang var Israel truet af sine naboer, men i dag er det araberne, der er truet, og han påstod, at den tid er omme, da det er nødvendigt at støtte Israel for at sikre fred i Mellemøsten.

Han hævdede derimod, at der var behov for hjælp til den palæstinensiske befolkning.

Det synes, som om Frankrig forbereder salg af våben til visse af de arabiske lande.

I de franske synagoger er der blevet oplæst en erklæring, der giver udtryk for både bitterhed og sorg over Frankrigs våbenembargo.

Sverige anerkender Nord-Vietnam

Det har vakt tilfredshed i Hanoi, at Sverige har anerkendt Nord-Vietnam og vil

optage diplomatiske forbindelser med denne republik. Derimod er man skuffet i USA og hævder, at fredens sag vil hæmmes igennem dette skridt. Sverige havde ikke forud forhandlet med de øvrige nordiske lande om denne beslutning, og Danmark, Norge har erklæret, at de vil se tiden an, bl.a. med henblik på fredsforhandlingerne i Paris, førend man vil tage stilling til en evt. anerkendelse af Nord-Vietnam.

Den svenske regering vil endvidere oprette en ambassade i Havanna på Cuba. Hertil har man kun haft diplomatiske forbindelser gennem en lønnet konsul i Havanna, der sorterede under den svenske Mexico-ambassadør, som er akkrediteret Fidel Castros Cuba.

Den svenske udenrigsminister Torsten Nilsson udtalte i forbindelsen med anerkendelsen af Hanoi, at man mente, at det var et gunstigt tidspunkt for dette initiativ. Han pegede med vilje på Paris til at bringe en fredsftale i stand, og han mente også, at beslutningen øgede Sveriges muligheder for at bistå ved genopbygningen i det krigshærgede land.

USA's regering erklærer, som antydnet, at den ikke er af den opfattelse, at Sveriges beslutning om anerkendelse af Hanoi vil fremme fredens sag, bl.a. fordi den kommer på et tidspunkt, da Hanoi bestræber sig på at omstyrte Saigon-regeringen.

Tumulter i England

Under Commonwealth-konferencen for nylig i England kom det til voldsomme demonstrationer bl.a. mod Rhodesia-house og den sydafrikanske ambassadebygning.

Demonstranterne talte mange farvede i England, der føler sig dårligt behandlet af det britiske samfund. Men disse fattige blev forinden af ordenspolitiet mødt af en del hvide fanatikere af den såkaldte »nationalfront«, en slags engelske nationalsocialister, der råbte til demonstranterne: Farvede forsvind hjem.

De farvede i England omfatter især indere, vestindere og afrikanere, og det menes, at der er 1¼ million af disse ulykkelige skæbner bosat i Storbritannien. Der er næppe tvivl om, at selv om de har borgerret, er der reelt tale om forskelsbehandling med hensyn til bolig, arbejde og meget andet, bl.a. af psykologisk karakter.

De fattige demonstranter afleverede en

protestadresse til premierminister Wilson i Downing Street No. 10.

Commonwealth-konferencen sluttede i øvrigt inden der fandtes løsning på nogle af de alvorlige problemer, og skuffelse prægede afslutningsdebatten, og et stort engelsk dagblad foreslog endog, at England selv trak sig ud af sammenslutningen og således opløste det i sin tid så stolte commonwealth-samfund.

Striden om Rhodesia fortsætter; og det kritiseredes, at kun en så ganske lille procentdel af farvede kunne få opholdstilladelse i England.

Slovakker og Tjekker

Der er meget, der tyder på, at herskerne i Kremel søger at skabe splittelse mellem tjekker og slovakker. Ved at støtte slovakken *Gustav Husak* og ved at give Slovakiet større selvstændighed i den nye forbundsrepublik, er det lykkedes russerne at svække de liberale ledere og den liberale kurs i tjekernes hovedstad Praha. Husak, der har formået at tilrive sig herredømmet i Slovakiet viser sig mere og mere som Moskvas tro følgesvend, der i fjernsyn og på anden vis går til angreb på de liberale tjekiske kræfter, der stadig ledes af Dubcek, Svoboda – Smrkovsky og Cernik.

Husak repræsenterer nu en yderliggående slovakisk nationalisme og den konsekvente partitro Moskwa-mand fører en politik, som skal vise, at der hersker ro i Slovakiet, og at al uro stammer fra de intellektuelle liberale tjekker i Praha.

At slovakkerne spiller højt spil og tager store stik hjem viser hele affæren om Smrkovsky, som alle havde ventet genvalgt som Nationalforsamlingsformand. Men nu foreslog hans egne landsmænd i kommunistpartiets tjekiske bureau, at den nye formand bør være en slovak.

Tragedien omkring den 21. årige student Jan Palachs død ved brandsår, som han pådrog sig, da han overhældte sig med benzin og satte ild på, har påny vist, hvilken depression der hersker i de intellektuelle kredse over hele udviklingen i landet. En af de tjekiske kommunistledere appellerede til ungdommen om at udrydde den håbløshed, dette selvmord var udtryk for. Følgerne vil blive kaos og anarki, sagde han, hvis befolkningen ikke støtter regeringen også psykologisk.

Der er udsendt en appel i Prahans radio om ikke at realisere flere selvmord af denne frygtelige karakter.

Politisk økonomisk orientering

Narkotikaproblemet

Kampen mod narkotikamisbruget fortsætter. Der er tale om både en øget politimæssig indsats og samtidig forberedelse af en ny lovgivning.

I provinsen er der nu udpeget en politimand i hver politikreds til at beskæftige sig med problemerne omkring de euforiserende stoffer og deres misbrug. Denne politimand vil også fungere som kontaktpunkt til sociale-, lægelige- og andre involverede myndigheder, og i det hele blive den, som offentligheden kan kontakte.

I hovedstaden vil det nuværende narkotikapolitis styrke blive flerdoblet, samtidig med at styrken flyttes over til drabsafdelingen, der ledes af politiadvokat Nissen og kriminalkommisær Hornslet.

Der er endvidere i hovedstaden nedsat et narkotikaudvalg til at følge hele problemet og spørgsmålene omkring narkotikamisbruget, og om hvorvidt endnu mere politi skal sættes ind.

Der vil frem over i hovedstaden formeres patruljer af narkotikapoliti, der nat og dag er i tjeneste og som bl.a. arbejder sammen med ordenspolitets uropatruljer.

Samtidig arbejdes der på en ny lovgivning, der skal skærpe straffen for de grove misbrugere, især de professionelle forhandlere, der vil kunne straffes med op til 6 års fængsel for overtrædelser. Derimod vil de små fisk, det vil sige den lille ryger eller små forhandlere, næppe rammes af den nye lov, idet den forholdsvis milde hidtidigt anvendte lov om euforiserende stoffer stadig vil gælde for disse overtrædelser; og det vil sige, at de nævnte slipper med advarsel, bøde, eventuelle betingede domme eller fængsel indtil to år i særligt alvorlige tilfælde, hvor der har været tale om noget større forhandling af stoffer.

Strid om fredningsloven

Det har vakt opmærksomhed at de danske skovejere og præsidenten i Landbrugsrådet, Anders Andersen, stærkt går imod den nye fredningslov. I en udtalelse til »Århus Stiftstidende« hævder Landbrugsrådets præsident, at man støtter tanken om fredninger med erstatning og opkøb af for eksempel strande, der på denne måde kan åbnes for alle. Han fremhæver videre, at landboforeningerne for længst har krævet en bedre planlægning af rekreative områder til gavn for almenheden, men blot ikke mener, at offentlighedens interesser skal imødekommes på

bekostning af private ejendomsbesiddere, der uden erstatning skal tåle indgreb i selvejet.

En jysk protestbevægelse mod fredningsloven er i gang under ledelse af fabrikant Lau Jørgensen, Allingbro, der er formand for den konservative vælgerforening.

I en skarp erklæring siger han til Jyllandsposten bl.a.: Flere og flere bliver klar over, at gennemførelse af lovforslaget, foruden at berøve dem dispensationsretten over den jord, som de ejer og betaler skat af, også vil påføre dem store og uvurderlige tab uden erstatning. Han hævder, at det er en blodig ironi at en sådan lovgivning søges gennemført af en borgerlig regering, bestående af Venstre, konservative og radikale, hvor i hvert fald konservative og venstre som hovedpunkter i deres program hidtil har haft bevarelsen af den private ejendomsret.

Man har fået det indtryk, at det er de konservative og radikale, der søger loven gennemført, mens Venstre er meget betænkelig. Man må vurdere det således, at gennemførelsen af loven måske allerede ved regeringsdannelsen har været de radikales pris for at deltage i regeringen.

Stærk konflikt af kildeskatteordningen

Erhvervenes skatsekretariat har kastet nyt ved til bålet omkring hele kildeskatteproblemet. Man hævder, at den nye ordning, der skal træde i kraft den 1/1 1970 er forældet og alt for teoretisk lagt an.

Man påpeger især, at det er meget uheldigt at det fremover bliver nødvendigt med to selvangivelser. Endvidere påpeger erhvervenes skatsekretariat, det uheldige i, at vi nu skal have både arbejdsgivere og skattevæsen med til at opkræve skatterne, og man påstår, at hver af parterne får mere at bestille med skattevæsenet hidtil alene havde at gøre.

I stedet for at få gjort op med skattens betaling hvert år for sig som tilfældet er nu, vil det store flertal af skatteyderne få efterreguleret.

Man hævder også, at skatteadministrationen vil blive mere overbebyrdet og den enkle skatteadministration vil udeblive.

Skatsekretariatet henviser til, at i Norge og Sverige er man forundret over, at vi i Danmark vil indføre et kildeskattesystem, som i disse lande har vist så store praktiske mangler, at man nu søger frem til nye udformninger.

Trafikministeren og de trafikpolitiske problemer

Trafikminister Ove Guldberg har givet Folketinget en redegørelse, der formede sig som en oversigt omkring de store opgaver indenfor trafikvæsenet, der skal løses fremover.

Ministerens sagde bl.a., at man i øjeblikket har anlægsbemyndigelse til motorvejsarbejder til ialt ca. 3 milliarder kr. Gennemførelsen af den vedtagne udbygning af S-banerne omkring hovedstaden samt anlæg af city-banen vil koste 700 mill. kr. Men dertil kommer DSB's årlige investeringsbehov på 300 mill. kr.

Med hensyn til anlægsarbejder på Storebælts-forbindelsen regnes der med en overslagspris på fra 2,6 til 3 mia. kr.

Den første forbindelse over Øresund er anslået til at ville koste 1200 mill. kr., og broen over Østersøen ca. 3 milliarder kr. Ministeren nævnte også, at dobbeltsporet jernbaneforbindelse Helsingør-Hälsingborg ville koste 800 mill. kr. (tunnelbane).

Den nye bro over Storstrømmen, som også vil blive nødvendig, vil koste 170 mill. kr.

Om Saltholm-lufthavnen sagde ministeren, at den vil kunne udbygges etapevis og tage fly allerede fra 1975. Om udgifterne til Saltholm-lufthavnen udtalte trafikministeren at det ville koste ca. 27 milliarder kr. til anlæg af selve lufthavnen og de dertil hørende arealer. Men hertil kommer vejtunnelen fra Amager til Saltholm, der anslås at ville koste 900 mill. kr. og endvidere yderligere udgifter til motorvejsanlæg på Amager.

Som berørt ovenfor var trafikministerens tale en redegørelse, og der var endnu ikke tale om at den skulle eller kunne efterfølges af en egentlig principbeslutning. Der er endnu et stykke vej tilbage, før man når så vidt.

Først om en 5-6 måneder vil der fra ministerens side foreligge en skitse til finansieringsplan, og efter den derpå følgende principbeslutning vil så forhandlinger med Sverige om deres andel i udgifterne kunne begynde.

Blandt de store uafklarede spørgsmål i trafikpolitikken er altså især spørgsmålet om finansiering, om udgifter og selskabsformer for trafik anlæggene. Før alt dette er helt klarlagt, vil der ikke kunne fastsættes tidspunkt og rækkefølge for de store bro- og flyvepladsanlæg samt andre store trafik anlæg.

Til München med landsoplysningsudvalget

PERSONALIA

Konst. lokomotivinstruktør (18. lkl.) forfremmet til lokomotivinstruktør (18. lkl.)

T. Viberg Av, i Av 1-4-68.
E. N. Olesen, Fa, i Fa 1-4-68.

Konst. lokomotivinstruktør (15. lkl.) forfremmet til lokomotivinstruktør (15. lkl.)

B. E. Bigum, Gb, i Gb 1-4-68

Konstitueret lokomotivfører (15. lkl.) forfremmet til lokomotivfører (15. lkl.)

A. C. Vinsten, Hgl, i Hgl 1-4-68
A. Østerlund Møller, Pa, i Pa 1-6-68
E. M. Pedersen, Str, i Str »
O. Mikkelsen, Str, i Str »
O. S. Nielsen, Ar, i Ar »
A. Jacobsen, Ar, i Ar »
N. S. Røgild, Ar, i Ar »
B. G. Christensen, Ar, i Ar »
H. P. H. Hansen, Ar, i Ar »
J. E. Jørgensen, Ar, i Ar »
L. J. Jespersen, Ar, i Ar »
B. E. Poulsen, Fa, i Fa »
A. O. Honore, Fa, i Fa »
F. F. R. Holleuffer, Fa, i Fa »
J. Christensen, Fa, i Fa »
B. L. Banke, Fa, i Fa »

Afsked efter ansøgning

Lokomotivfører (15. lkl.) A. B. H. Ørholst, Ar, er afskediget 28-2-69 p.gr.a. svagelighed.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

B. Therkildsen,
lokomotivfører, Ar. mdt.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

M. Jusjong,
lokomotivfører, Struer.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

E. M. Pedersen,
lokomotivfører, Struer.

Jernbaneskolen 1. halvår 1969

Motorkursus II afholdes i København 14. januar-5. februar med eksamen 6.-7. februar og 18. februar-12. marts med eksamen 13.-14. marts.

I Århus er terminerne 13.-28. januar med eksamen 29.-30. januar og 3.-18. marts med eksamen 19.-20. marts.

Med DSB's maskinafdeling som formidler, har landsoplysningsudvalget igen mulighed for at indbyde foreningens medlemmer til en studierejse. Målet for rejsen vil blive KNORR-BREMSE GmbH. i München. Afrejse vil finde sted den 5. maj om eftermiddagen (Kh. kl. 16.00, Ar. kl. 16.10), og hjemkomsten sker den 9. maj.

Turen er planlagt således:

Mandag den 5. maj: Afrejse. (Liggevogn fra Hamburg til München).

Tirsdag den 6. maj: Ankomst München, morgenmad, indkvartering og besøg på KNORR-BREMSE GmbH. hele dagen.

Onsdag den 7. maj: Samvær med repræsentanter fra firmaet og udflugt til de Bayerische alper.

Torsdag den 8. maj: Til egen rådighed i München. Afgang om aftenen.

Fredag den 9. maj: Ankomst, hjemme om eftermiddagen. (Liggevogn).

Prisen, der omfatter forplejning fra morgenmad den 6. maj til aftensmåltid den 8. maj, overnatninger, pladsreservation, liggevogn tur/retur, tilkøbsbillet, forsikring, transport og udflugt, er kr. 250,-.

Da disse rejser er populære samt giver mulighed for nærmere studie af det værktøj vi til daglig betjener, og er medvirkende til en yderligere styrkelse af kammeratskabet mellem lokomotivmændene, venter vi en stor deltagelse. Tilmelding skal ske senest den 15. marts og sendes til lokomotivfører Jørn Thillemann, Avedøregårdsvej 71, 2650 Hvidovre.

Lidt om KNORR

KNORR-BREMSE GmbH. blev grundlagt i Berlin den 19. januar 1905 og har i de forløbne år udviklet sig til et verdensomspændende foretagende, med datterselskaber og repræsentationer i mere end 60 lande.

Koncernens fabrikker omfatter virksomheder i München og Volmarstein, hvor over 7000 medarbejdere er beskæftiget med fremstilling af trykluftkomponenter. Fabrikken i München, som vi besøgte, fremstiller foruden bremsere til jernbaner, også trykluftbremser til lastautomobiler, og har i de sidste årtier udviklet et komplet program indenfor komponenter for trykluftautomatisering i industrien. Vi får lejlighed til, foruden selve fabrikationsapparatet, at se det omfattende forsøgs- og forskningsanlæg, der blandt andet kan fremvise en prøvestand, hvor der kan foretages bremseforsøg svarende til et tog på over 100 vogne, endvidere en bremseprøvestand for skivebremser, samt forsøgsafdelingen for den af KNORR-bremse udviklede europæiske centralkobling.

Foruden de nævnte virksomheder omfatter KNORR-koncernen endvidere Motorenwerke Mannheim A.G., der fremstiller MWM dieselmotorer, Gummi Werk Kübler GmbH., Berlin, der bl.a. fremstiller gummidele til bremseventiler etc. og endelig værktøjsmaskinfabrikken Carl Hasse & Wrede GmbH., Berlin der i stor udstrækning fremstiller værktøjs-

maskiner til brug for KNORR's produktionsapparat.

KNORR-BREMSE's danske repræsentant er firmaet Harald V. Lassen I/S, København Valby, der har været landsoplysningsudvalget behjælpelig med gennemførelse af studierejsen.

Lidt om München

Foruden besøget på KNORR-BREMSE, vil der blive lejlighed til at tage München i øjesyn. Mange lokomotivmænd har vel allerede aflagt den bayerske hovedstad et besøg, men for dem, der for første gang skal gøre bekendtskab med München, vil det vel være rimeligt at fortælle lidt, og gøre det med indbyggernes egne ord:

München er ikke den største, ikke den smukkeste, rigeste eller mest kunstprægede by i verden. New York er mere imponerende, Rom er mere æreindgydende og Paris har sin egen charme. Trods alt er verden forelsket i München, mere end i nogen anden by. Af Münchens 1,2 mill. indbyggere er kun hver tredje født der, hver tiende stammer fra udlandet, så for dem er det at leve i München af samme realitet som Forenede Nationer.

Selv om München i dag er en verdensby, med en international atmosfære, store handelshuse, nyeste moder, restauranter med særlige specialiteter og hektisk trafik, er den charmerende stemning, der kan sammenfattes i ordet »Gemütlichkeit«, stadig at finde, og vel nok er det, der har givet byen dens verdensry.

DAMERNES DAG

Det er koldt derude

– men de fleste af os sidder heldigvis lunt i det indendørs, takket være forbedret opvarmningsteknik og bedre isolering af vore boliger. Udendørs må man tage klimaet, som det kan te sig på denne årstid og for mange medfører det tør ansigtshud, sprukne læber og ru hænder.

Det er hudens opgave at beskytte os mod frostskafer, men det lune liv indendørs forvænner den, og vi bliver kuldskære og lidt mindre udrustede til at modstå frostgrader og vinden, der »falder i«. Skaderne skyldes kraftig udtørring og kan mildnes eller helt undgås ved brug af sportscreme til ansigtet. Der er mange at vælge imellem. Fælles for dem alle er, at de er fede, men vandfrie (som f.eks. Nivea's ultra-creme) og derfor i stand til at hindre fordampning af hudens naturlige fugtighed.

Til læberne er en fed læbestift tilstrækkelig, hvis den er af en fin kvalitet, men en farveløs pomadestift er også effektiv og så kan den bruges af begge køn!

Tag aldrig skumbad om vinteren. Det udtørrer huden og er snarere en vittighed end en forbedring af badevandet. Derimod er badeolie udmærket, det samme er en fugtigheds lotion, når huden er blevet grundigt froteret. Ved De, at det gælder om altid at frotté eller massere mod hjerteregionen – og det gælder for både nakke, arme og ben.

Hænder, der bliver røde eller blå og både lyder og føles som sandpapir, er svære at få pæne igen, fordi de hele tiden er i arbejde. Gå aldrig ud uden varme handsker og sørg for at tørre hænderne omhyggeligt efter hver vask. Kom rigelig med fed creme på inden sengetid, så hænderne kan suge næring til sig hele den lange nat.

Det, der varmer – og holder varmen

Uldtrøjerne må frem i lyset. Intet isolerer som uld og vedligeholder den rigtige legemstemperatur. Ved vask skal man gå lidt varsomt frem, og selvom det vrimler med bioaktive iblødsætningsmidler, skal man ikke gøre noget ud af den side af sagen, hvis det drejer sig om en fin uld. Der skal simpelthen vaskes, inden tøjet bliver for snavset. Derefter må det tørres langsomt, gerne udbredt på et godt sugende underlag (frottéhåndklæde) med aviser under. Den, der synes, at uldtrøjen kradses, burde prøve en gang efterskyl med et af de blødgørende skyllemidler.

Mens vi er ved det uldne: når et stykke tøj skal presses, må det ske over et fugtigt pressestykke, og man må ikke stryge dette tørt, idet det gør tøjet blankt. Når man løfter pressestykket af, skal det altid dampe, og man kan eventuelt slå dampen ned i stoffet med en børste. Er skaden sket, må man begynde forfra med et pressestykke, der er godt fugtigt. Lad tøjet hænge frit og dampe af, således at det er helt tørt, når det tages i brug.

Et smil, der varmer i den kolde tid.



Hvem har råd til ikke at lægge budget?

Det er svært at spå, især om fremtiden, men mon ikke de fleste mennesker kender en del af deres udgifter for det kommende år? Og ligeledes deres indtægter. For dem vil det være tidsbesparende at lade en pengeinstitution overtage betalingen af faste udgifter, medmindre et interessekontor på arbejdspladsen klarer disse ting. Man bliver fritaget for at stå i kø på forfaldsdagene og undgår at komme bagud, fordi man »glemte at huske«. I anledning af nytåret har Privatbanken trykt nogle (gratis) budgetark med henblik på at hjælpe lidt til med det store overblik. De faste udgifter er delt op i 32 poster – udgifter til hus andrager de 7, udgifter til bil 4 – og det hele er mindre end et folieark. To og tredive udgiftsrubrikker er mange og alligevel kunne man med fordel tilføje en eller to: den ene skulle hedde Julen, for er udgifterne i forbindelse med denne højtid ikke så store, at de med fordel kunne deles op i tolv mindre beløb? Den anden kunne hedde udsalg. Selvom vi er kommet over udsalgpsykosens i denne omgang, ved vi jo godt, at om et halvt år bliver vi angrebet igen.