

1
3

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. MARTS 1969 — 69. ÅRGANG

3

Indhold:

Foran ny tjenestemandsløvslov	2
Ekstraordinær kongres	3
En nyvurdering i landbrugspolitikken	4
En afløser i nærbilleder	6
Bedre trafikforbindelser mellem øst- og vestdanmark	8
Fra arbejdspladsen DSB	14
Politisk økonomisk orientering	16
Glimt udefra	17
Personalialia	18
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.

Vi står påny og skal tage stilling til forslag om ny tjenestemandsløvslovgivning. I forholdet til det forkastede sidste år er der ikke de store forandringer for så vidt angår lovforslagets 1. og 2. del, som nu ligger medlemskredsen bekendt. 3. del (lønklassificeringen) er ikke klar endnu og ikke os bekendt, medens dette skrives. Det er denne del af en tjenestemandsløvslov, som påkalder størst opmærksomhed hos den enkelte tjenestemand; men der er næppe udsigt til større omplaceringer i almindelighed. Imidlertid er der i høj grad grund for også at rette opmærksomheden mod forslaget 1. og 2. del; thi det er lige så vigtigt at hæfte sig ved ansættelses-, forhandlings- og pensionsvilkår, som hvilken løn man kan opnå. Til forskel fra det oprindelige forslag er forhandlingsafsnittet i 1. del ændret, så der bliver større mulighed for at forhandle alle faglige spørgsmål, som ikke er fastlagt ved lov m.v., ifølge § 35, stk. 3. Umiddelbart er virkningerne heraf vanskeligt overskuelige, men der er tale om en lempelse i forhandlingsreglerne, som forhåbentligt indebærer fremtidige praktiske fordele. Uden at ville diktere, peger tjenestemandskommissionen på det nødvendige og hensigtsmæssige i koncentration af forhandlingsorganerne. Man har ikke villet affatte lovbestemmelser, men giver en kraftig hentydning om at opretholde og videreudvikle rationelle organisationsdannelser, som fuldt kompetente forhandlere om de fremtidige generelle tjenestemandsvilkår. Kommissionen har heller ikke fundet det nødvendigt at lave regler for dannelse af etatsorganisationer modsætningsvis den gældende tjenestemandsløvslovgivning.

Forslaget til tjenestemandspension adskiller sig fra det nuværende ved, at man oparbejder pensionsanciennitet fra det 25. år, og at man kan tage sin afsked med pension fra det 60. år, ganske vist til en lavere pensionsstørrelse (formentlig 2 pct. afkortning for hvert år tidligere end 67 år). Begrebet ægtefællepension er indført, ligesom der ligger en forbedring i bestemmelserne om børnepension. Lønstørrelserne har vi som anført ikke mulighed for at bringe noget om nu. Det er dog overvejende sandsynligt, at der bliver lidt færre løntrin i forhold til tidligere forslag med ens pct. afstand i alle trin. Hertil kommer en anden vigtig ting, nemlig stedtillægsordningen. Den var også ved forslaget behandling sidste år en væsentlig grund til at lovforslagene faldt, idet der for fremtidigt ansattes vedkommende i flere tilfælde ville blive tale om løntilbagegang. Dette er modvirket med det nu-

Ekstraordinær kongres i København

værende forslag, der foreslår, at det gældende system opretholdes, medens der finder ændring sted for hovedstadsområdet, hovedstadsringen og nogle større provinsbyer, således at disse får højere stedtillæg end nu. Efter forslaget henholdsvis 15 pct., 10 pct. og 5 pct. af skalalønnen for de første lønrammer og aftrapning, således at der ikke ydes noget stedtillæg til lønninger, der svarer til nuværende 23. lkl. Når ordningen arbejder med denne differentiering, skal det bl.a. ses på baggrund af den kendsgerning, at der kan være indtil 30 pct. forskel i lønningerne mellem København og provins på det private arbejdsmarked samt rekrutteringsvanskeligheder og højt leveomkostningsniveau i de områder, som er foreslået placeret i de 3 højeste stedtillægssatser. Forslaget til 1. og 2. del giver ikke den største problematik i foreningens stillingtagen til godkendelse eller ej, hvorimod 3. del, såfremt der ikke foreligger imødekønnen af nogen af vore ønsker, vil blive svær at skaffe fornøden tilslutning i en kompetent forsamling. Det er i øvrigt karakteristisk for andre, at de synes, lokomotivmændene er velbjerget, og det er symptomatisk, at man ikke skelner mellem det, der er skelen til »naboens« placering og de saglige motiveringer, der ligger på baggrund af arbejdsområdets udvikling. Vor fulde økonomiske udvikling bremses derfor under en administrativ ledelses angst for konsekvenserne, og man spørger sig selv om det er medlemstallets størrelse, der er afgørende for kravets gennemførelse eller det er sagen. Temaet er: skal han have, må jeg også have noget.« Så er det ligegyldigt, om der ligger blot den mindste smule saglighed deri. Det gentages til bevidstløshed af nogle, at vi ikke skal skele til naboen, men de selvsamme er først i ringen med argumentation på det grundlag. Det har altid for foreningens forhandlere været en forudsætning ikke at bruge andres lønmæssige placering som udgangspunkt for egne ønsker, men det er svært at holde stien ren, som udviklingen i argumentationen løber. Af det hidtil kendte i forslagene til ny tjenestemandsløvgivning er der så meget positivt, at det skal kunne få en relativ velvillig behandling. Vi skal se på sagen som helhed og dømme den derefter.

For at tage stilling til Tjenestemandskommissionen af 1965' forslag til ny tjenestemandsløvgivning er der indkaldt til ekstraordinær kongres lørdag den 29. marts 1969 kl. 9.00 i København.

Dagsorden:

Åbning af kongressen.

1. Navneopråb af repræsentanter.
2. Fastsættelse af kongressens forretningsorden.
3. Valg af kongressens tillidsmænd:
 - a) Ordstyrere.
 - b) Protokolførere.
 - c) Protokolrevisorer.
 - d) Stemmetællere.
4. Behandling af forslag fra Tjenestemandskommissionen af 1965 til ny tjenestemandslø.

Afslutning.

Forud herfor afholdes ekstraordinære generalforsamlinger i de lokale afdelinger, hvor der, udover debat om de foreliggende forslag til tjenestemandslø, skal udpeges kongresrepræsentanter på grundlag af foreningens medlemstal pr. 1. januar 1969.

Fordelingen bliver således:

Godsbanegården	8 repræsentanter
Helgoland	3 »
Enghave	4 »
Helsingør	2 »
Roskilde	1 »
Næstved	2 »
Rødby Færges	1 »
Gedser	1 »
Kalundborg	1 »
Korsør	3 »
Nyborg	2 »
Odense	1 »
Fredericia	5 »
Padborg	2 »
Sønderborg	1 »
Tønder	1 »
Esbjerg	2 »
Struer	3 »
Frederikshavn	1 »
Ålborg	2 »
Randers	1 »
Århus	7 »
Viborg	1 »
Brande	1 »
Herning	1 »

En nyvurdering i landbrugspolitikken

Der lyder nye, men endnu ikke helt rene toner fra landbrugets repræsentanter, skriver sekretær Åge Munk, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd i denne artikel. En strukturændring i landbruget er imidlertid meningsløs uden fuld beskæftigelse.



Åge Munk

Alle er enige om, at landbrugspolitikken må underkastes en nyvurdering. De europæiske markedsproblemer løses ikke inden for en overskuelig tid. Derfor er det ikke længere opgaven at klare landbrugets problemer i en kortvarig overgangsperiode. Nu må opgaven være at foretage en *realistisk* vurdering af landbrugets afsætningsmuligheder i de nærmest kommende år og derefter finde frem til den landbrugspolitik, der af økonomiske og menneskelige grunde er rigtig.

For at få denne realistiske debat er det imidlertid nødvendigt at aflive en række myter, som med eller uden hjælp fra landboorganisationerne har forvirret debatten i mange år.

Myte nr. 1

Landbrugsjorden er vort eneste råstof. Derfor må vi have mere af den (landvinding) og producere så meget som muligt på grundlag af den.

Råstofbetragtningen er i det moderne samfund rent sludder. På utallige andre områder har vi en yderst effektiv og rentabel produktion på grundlag af indførte råstoffer. I virkeligheden er råstoffernes betydning i moderne produk-

tion stadig faldende. Det afgørende er nu selve omkostningerne ved forarbejdningen og udformningen af færdigprodukterne.

Tager man et blik ud over verden, vil man se, at landene overalt har vanskeligheder netop for deres råstofproduktioner. Det gælder kul, malm, skove m. m. Japanerne siger, at deres fabelagtige økonomiske vækst skyldes, at de ingen råstoffer har og derfor indfører råvarer udefra til dumpingpriser.

Myte nr. 2

Landbruget er vor største indtjener af nettovalutaindtægter, derfor må vi i en vanskelig situation opretholde en stor landbrugseksport.

Denne myte har vismændene gjort et energisk forsøg på at udrydde. Det lykkedes ikke helt. Man hører stadig landbrugsrepræsentanter, der tager landbrugets eksportværdi, derfra trækker importen af korn, foderstoffer og gødning – og derefter siger, at det er landbrugets nettovalutaindtægt. Betragtningen er meningsløs.

De maskiner, landbrugerne køber i danske virksomheder, kunne have været eksporteret og have indtjent valuta. De byggematerialer og de bygningshåndværkere, landbrugerne anvender til deres ejendomme, kunne have været anvendt til bygning af industrivirksomheder, der kunne have indtjent valuta. Den arbejdskraft, landbruget anvender i sin produktion, kunne have været anvendt i industrien og derved have givet valutaindtjening.

Hvis man i et glimt skal illustrere meningsløsheden i denne myte, kan man se på industrien. Industrien afsætter ca. to trediedel af sin produktion på det danske hjemmemarked og »indtjener« altså direkte kun valuta for en trediedel af sin produktion. Men, hvis man ikke forsyndede det danske hjemmemarked med disse industriprodukter, måtte vi have købt disse varer i udlandet og have givet valuta for dem.

Hvad er bedst? Direkte at tjene udenlandsk valuta, eller at spare udenlandsk valuta? Ikke sandt – det er lige meget værd. Det afgørende er, at produktionen er effektiv og rentabel.

Myte nr. 3

Produktivitetsstigningen i landbruget er større end i andre erhverv, derfor må der skabes muligheder for, at denne store indsats belønnes.

Gennem snart 20 år har man anvendt udtrykket produktivitet om den produktion, en mand kan yde i en time. Efterhånden som maskinellet har fået stadig stigende betydning, er dette produktivitetsudtryk blevet mere og mere meningsløst.

Et kort eksempel vil vise det: Lad os tage en landmand, der har to landbrugsmedhjælpere ansat. Han indkøber moderne fodringsanlæg, store mejetærskere, transportbånd og meget mere. Ved hjælp af disse investeringer er han i stand til at drive sin ejendom alene – altså at spare to mand. Lad os også antage, at de samlede investeringer fører til årlige udgifter, der er større end den udgift, han havde til landbrugsmedhjælperne. Ser vi på produktivitetsregnskabet, så er produktionen den samme, men arbejdskraft-

ten er faldet til en trediedel. Produktiviteten er altså tre gange så stor. Ser vi på rentabiliteten, så er landmanden blevet værre stillet, fordi hans omkostninger for den samme produktion er steget. Investeringerne burde ikke have været foretaget, hvis man så det fra et økonomisk synspunkt.

Hvis eksemplet forekommer nogen at være lidt søgt, vil jeg gerne pege på, at overordentligt meget tyder på, at der i landbruget er foregået mange investeringer af denne art. Det hænger sammen med, at man ikke har *valgt* at afskedige folk, men derimod at man *ikke har kunnet få folk*. Ville man opretholde produktionen, måtte man foretage arbejdsbesparende investeringer. Men lad os blive fri for i den landbrugspolitiske diskussion at høre mere om denne produktivitetstigning, der rent faktisk i mange tilfælde dækker over investeringer, som aldrig burde have været foretaget. Det er jo nemlig spild af produktiv indsats, som kunne have været placeret andre steder.

Myte nr. 4

Hvis vi kom i Fællesmarkedet, ville dansk landbrug kunne sælge ubegrænset.

Fællesmarkedet er for øjeblikket i fuld gang med at udvikle enorme pukler af de fleste landbrugsvarer, fordi man sætter prisniveauet så højt, at alle udvider produktionen.

Det er fuldkommen utænkeligt, at man vil fortsætte denne udvikling, som forudsætter, at der af landenes skatteudskrivninger bliver taget penge, der kan anvendes til at sælge landbrugsvarer uden for Fællesmarkedet til dumpingpriser.

En produktionsregulering må derfor komme. Hvert land må få tildelt en kvota, det må producere. En logisk fremgangsmåde ville være at tillade hvert land at producere den mængde mælk, ost, smør og kød, det var i stand til på grundlag af sin egen korn- og foderstofproduktion.

Hvis det bliver resultatet, drejer det sig altså for dansk landbrug ikke bare om at producere løs, men at udvikle så meget foderstofproduktion som muligt.

Nye, men ikke helt rene toner

Dansk landbrugs repræsentanter har på det sidste anslået helt nye og mere realistiske toner. De er endnu ikke helt rene i klangen, men de er langt mere samfundsbetonede, end vi har hørt i mange år.

Man erkender, at antallet af landbrugsejendomme må nedsættes. Der må altså skabes beskæftigelsesmuligheder i andre erhverv for de, der må forlade landbruget. Man ser derfor Anders Andersens blive en varm fortaler for fuld beskæftigelse, egnsudvikling, omskoling m. m. Samme Anders Andersen kunne godt på et tidligere tidspunkt have gjort sin politiske indflydelse i Venstre gældende til fordel for denne politik. Men bedre sent end aldrig.

Derimod synes der stadig at være en inkonsekvens tilbage i holdningen, når man stærkt beklager, at der ikke er tilstrækkeligt med unge til at overtage de eksisterende brug. Kan man overhovedet tænke sig en menneskeligt bedre form for afvandring af arbejdskraft fra landbruget end netop den, der foregår ved, at helt unge mennesker søger over i andre erhverv, inden de har lidt økonomiske og menneskelige afsavn i ejendomme, der ikke kan give dem en varig tryghed?

Det er da vist også et spørgsmål, om man burde give støtte til unge menneskers etablering i landbrugsejendomme uden at sikre sig, at disse ejendomme er store nok til at give en fremtid for de pågældende.

Kun støtte til effektivt landbrug

Det erkendes nu, at der må anlægges en realistisk bedømmelse af afsætningsmulighederne for de forskellige produkter. Produktionen af nogle produkter må nedsættes. Produktionen af andre må låses fast nogenlunde på det eksisterende niveau.

Den eksportprissikring, der spørger i de seneste udtalelser, hviler på, at der skal garanteres en minimumspris for visse eksportprodukter, og at denne minimumspris skal fastsættes således, at den kun animerer den effektive landmand til at producere.

Det er i realiteten en temmelig brutal politik, fordi den henviser de ikke-effektive landmænd til at nedsætte deres forædlingsproduktion og gå over til dyrkning af korn og foderstoffer og i øvrigt leve af prisstigningen på deres ejendomme. Men det kan jo godt være, at man vil forsøge at forhandle sig frem til et temmeligt lavt effektivitetsniveau som udgangspunkt og dermed til en temmelig høj garantipris for eksporten. Alligevel kan man ikke sige andet, end at princippet er bedre end det, de nuværende ordninger hviler på, og at en omlægning vil virke positivt.

Kan man desuden politisk gennemtvinge en virkelig fuld-beskæftigelsespolitik, så ville der være både menneskelige og økonomiske fordele ved en omlægning i denne retning.

Forudsætter fuld beskæftigelse

Man behandler nu også mulighederne for at avle danske foderstoffer, der kan erstatte importen af visse foderstoffer. De forsøg, man nu gør med hestebønner, græsmel og lucernemel, er måske vejen ud af kornpuklernes tid, som lige er begyndt og vil fortsætte, medmindre man finder nye veje. Kunne man få anvendt en del af dyrkningsarealet til disse foderstoffer, ville man både reducere kornarealet og dermed kornpuklerne og spare import og valuta.

Alt i alt må man sige, at der nu tales realistisk fra landbrugsorganisationernes side. Der er ikke længere tale om en blot og bar pressionspolitik over for det øvrige samfund, og man må være fuldstændig enig med landbrugsorganisationernes folk, når de hævder, at en strukturændring i landbruget er meningsløs, medmindre der er beskæftigelsesmuligheder for dem, der må forlade erhvervet.

Fuld beskæftigelse må være den absolutte forudsætning, også for løsningen af dette problem.

Landbrugsfolkene vil heller ikke stå alene, når de kræver, at der skal være lokale beskæftigelsesmuligheder inden for en rimelig afstand fra det sted, hvor den pågældende bor. Det vil vestjyske arbejdsmænd, der har været henvist til at arbejde i Københavns omegn, kunne skrive under på.

En afløser i nær billeder

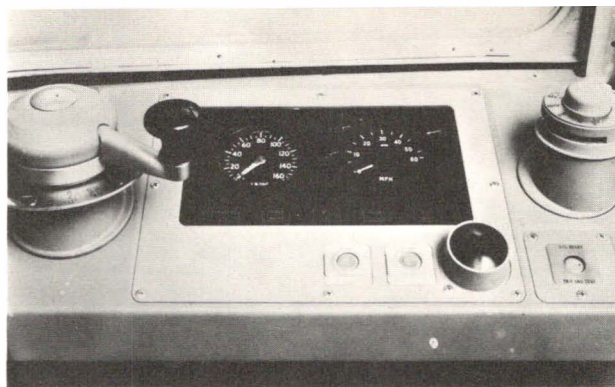
Af Tage W. Jensen

Alle arbejdspladser præges af teknikkens rivende udvikling. Ingen politiker, uanset partifarve, har mindste indflydelse på forløbet. Gavmilde naturkræfter står bag – de skænkede homo sapiens evnerne til at forvalte det jordiske pund, til at udnytte mulighederne. Sådan kan man også se på udviklingen.

Set tættere på afkøles begejstringen måske lidt: unødvendig, derfor kostbar, ja, rent ud sagt tabgivende, men trods alt *menneskelig* arbejdskraft afløses af elektronik, der selvfølgelig fungerer uden velfærdsprogrammer, uden lønforhandlinger, uden samarbejdsudvalg, uden ferier, uden strejker – bare lidt strøm til anlæggene.

Men selv den, der berøres personlig af elektronikken, kan ikke nægte, at udviklingen er en forfremmelse af mennesket – vi kaster åg fra os, som vor legemlige – og enestående – »mekanik« er for god, eller ikke god nok, til i dag. Maskiner og værktøj kan udføre mere og mere ikke-kreativt eller ikke-beslutningskrævende arbejde på egen »hånd«.

Mennesket gyser blot lidt på forhånd ved tanken om kortslutninger og andre stop for strømforsyningen i den elektroniserede verden, det opbygger . . .



1

Jernbaner har vist sig som vejvisere i stor stil i denne verden, for offentlig transport berører de fleste i samfundene.

Fra det énmandsbetjente, automatiske bybanetogs instrumentbord til de elektroniske billetkontrollører på perronerne går en »linje«, der klart »tegner« et billede af den ny tid. Særlig iøjnefaldende og karakteristisk for hele udviklingen er el-kontrollørerne.

Ingen mennesker ses på vore her viste billeder af apparaterne fra Londons t-bane, for netop dette gølge udtryk er typisk for de blodløse afløsere med den summende mekanik bag stålhuden.

I forbifarten: DSB's system er på ét område i bedre trit med tiden end LT's, fordi billetstemplingsmaskinerne i København – sammenlignet med de londonske tælleapparaters automatiske låger – giver bredere muligheder for uhindret myldretidspassage. Fordelen mærkes allerede nu af rejsende på Københavns bybane: tidligere skabte manuel kontrol »flaskehalse« af rejsende, som nu går frit igennem. Men flersprogede skilte, der forklarer det danske system, ville have turistmæssig værdi – ellers kan vore udenlandske gæster let få grund til at tro, at bybanen er ukontrolleret, indtil en uniformeret herre i toget forlanger kr. 25 kontant af turistens valutabeholdning og dermed også tilføjer mellemfolkelig forståelse et mindre sår. Alle skilte bør oplyse, at billetter skal indstikkes med bagsiden opad.

Dog har LT også taget hensyn til uhindret passage ved udformningen af det mest udspekulerede af de to apparattyper, som nu prøves i praksis, foreløbig på Victoria linjen.

Et nærmere blik på apparatets funktion giver, som før antydet, også et indtryk af hele udviklingens natur – den, som griber mere og mere ind i vor hverdag. Og det mærkelige er, at set i nær billeder får teknikken næsten menneskelige træk.

2



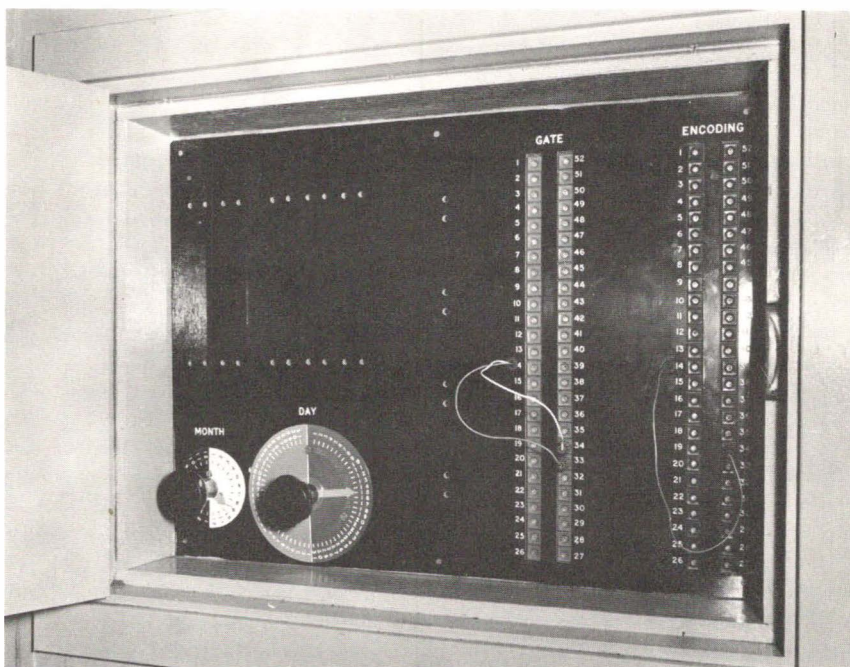
Se blot den automatiske »hjerne« kasse, der dirigerer en tælleapparat-enhed med fire, polstrede låger.

Når den rejsende har proppet billetten – der har dato og stationsnavn i kodeskrift trykt med magnetisk trykfarve på bagsiden – helt ind i åbningen og maskinen har aflæst koden og fundet samme i orden, stænges automatisk det ene par låger bag den rejsende, mens det andet par låger foran åbnes, så den rejsende kan gå igennem. Samtidig »afleverer« maskinen billetten igen til ejeren.

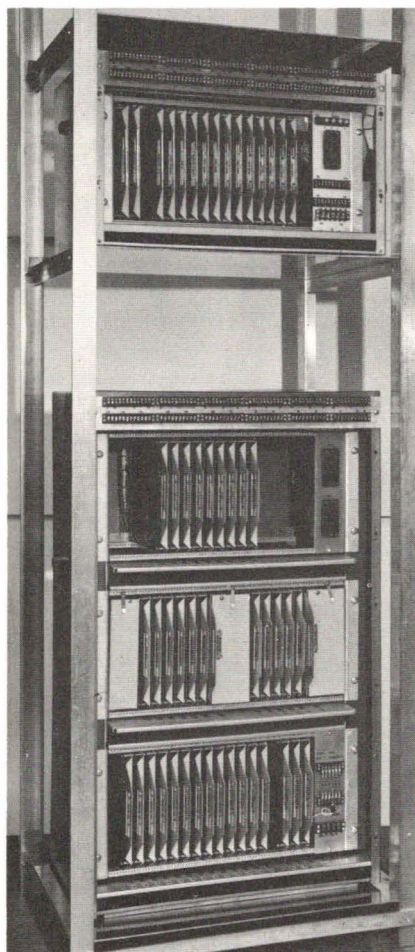
I myldretiderne kan, som nævnt, en jævn strøm af rejsende gå frit igennem svarende til det antal billetter, der i hurtig rækkefølge stikkes i »kontrolløren«, idet lågerne i så fald forbliver åbne. Men apparatets elektroniske »øje« lukkes ikke ét sekund af den grund – fotoelektrisk tæller det antallet af rejsende . . . og lågerne smækker straks i, hvis antal indstukne billetter ikke svarer til antal rejsende på vej igennem lågerne. Ved denne fuldstændige billetkontrol opnår LT både mindre stationsomkostninger og beskyttelse mod gratist-kørsel. Kontrol i togene er unødvendig.

Dette elektroniske vidunder blev konstrueret specielt til LT. Om den anden apparat-type blot dette: den er enklere, billigere – en 4-armet låge, videreudviklet korsbom-princip, der hidtil har været meget brugt på t-banestationerne.

En afløser i nær- billeder



3



4

Systemets store og lille »hjerne« – det elektroniske apparatur, der aflæser og koder billetterne – er så gode efterligninger af menneskelige hjerneceller, at hvis den lille forskel, d.v.s. menneskefremstillet elektrisk strøm, ikke var nødvendig for at få det hele til at virke, ville det være nærliggende at antage, at teknikerne havde afluret naturkræfterne deres store hemmelighed, selve livets gåde.

Se først billede 3, et kik ind i skabet med instrumenter til dato-angivelse. På de to runde skalaer (nederst tv.) bestemmes måned og dag. Til højre ses stik og fatninger til bestemmelse af ugenumre. Tilsammen udfører systemet dagens billetkode. Koden trykkes automatisk på billetten i salgsøjeblikket, idet systemet også omfatter automatiske billet»kontorer« (på billede 2 ses i forgrunden en tidligere billetautomattype, der nu er blevet re-konstrueret, så den forener billetsalg med vækselfunktion).

Billede 4 viser selve »hukommelsen«. På øverste hylde er de elektroniske celler, der aflæser billetterne i én tælleapparat-enhed.

De tre hylder under den rummer »hjerne«celler nok til ikke færre end 15 automatiske kontrollører.

Alle billetter har samme bredde, for de skal alle indstikkes i samme åbning. Men – abonnementsbilletter er længere end almindelige billetter, så de dels har mere plads til påtryk, dels let kan skelnes fra de andre billetter.

Kontrollfunktionen ved ind-låger og ud-låger er ikke identiske. Ind-lågerne kontrollerer om billetten har rigtig dato og er blevet købt på den pågældende station eller om den er gyldig returbillet fra stationen. For abonnementsbilletter kontrollerer apparatet om de gælder til en rute, der betjenes af stationen, og om datoen er overskredet.

Ved ud-lågen kontrollerer apparatet salgsstationens nummer, takst, dato og klokkeslæt (sidstnævnte har betydning for visse specialbilletter). Abonnementsbilletter kontrolleres for gyldighed til en rute via stationen samt for gyldighedsperiode – hvis billetten er udløbet, åbnes lågerne ikke.

Så alt i alt en værdig afløser.

Hvis elektriciteten ikke kikser.

Bedre trafikforbindelser mellem øst- og vestdanmark

– Særlig de aktuelle faste forbindelser over eller under Storebælt

Vejbroerne over Vestre Rende

Den vestlige vejbro kan udføres som en kassedragerbrokonstruktion i samme linieføring som den tidligere omtalte kombinerede jernbane- og vejbro med een etage. De to broer ligner hinanden meget.

Medens prisen for den kombinerede jernbane- og vejbro over Vestre Rende er angivet til 1170 mill. kr. for selve broen incl. 20 % tillæg, men excl. udgifterne for tilsluttende anlæg, omkring 50 mill. kr., vil prisen for den rene vejbro blive omkring 830 mill. kr., excl. anlæggene i land.

Hvis jernbane- og vejforbindelsen skal adskilles, er det muligt at forlægge vejbroen til en nordligere linie, udgående omtrent fra samme sted på Sprogø, men forløbende omtrent vinkelret over sejl- og strømløbet til Fyns kyst ca. 4 km nordligere direkte mod motorvejen nord om Nyborg gennem Juelsberg Skov. Her ved opnås en distancebesparelse på 2,7 km for biltrafikken til Odense og videre mod vest, derimod ikke for trafikken til det sydlige Fyn, som får længere afstand.

Selv om der spares en del vejanlæg, kommer hele anlægget til at koste ca. 110 mill. kr. mere.

Broen foreslås udført konstruktivt omtrent som den sydlige bro. Men den bliver noget længere, og den skal passere gennemgående dybere vand.

Distancen mellem kystlinierne bliver 8.960 m. Ved Sprogø føres en dæmning 1060 m til søs, til 7 m vanddybde og 15,70 m kronehøjde. Ved Fyn føres en dæmning 950 m til søs, ligeledes til 7 m vanddybde og 15,70 m højde over vand.

Brobanen stiger, ligesom dæmningerne, med en gradient på 8,20 ‰ til en afrundingskurve med 36,6 km radius og 42,96 m brobanehøjde.

Broens underkant får her en højde af 36,91 m over havets niveau.

De største dybder i brolinien bliver 26 m.

Broens længde bliver 6,950 km. Jvf. 6,020 km for den sydlige bro og 8,190 km afstand mellem kystlinierne.

Den nordlige bro får 45 fag. De tre midterste får 200 m teoretisk længde, svarende til godt 190 m gennemsejlingsbredde, og her bliver den frie højde ved middelvandstand overalt mindst 36 m. De to tilstødende fag bliver 175 m lange. De øvrige fag, 20 til hver side, får hver 150 m teoretisk længde.

Denne bro kommer til at koste 955 mill. kr., deraf 68 mill. kr. for dæmningerne. De tilsluttende anlæg i land koster kun ubetydelig lidt.

Vejbroerne over Østre Rende

En ren vejbro over Østre Rende foreslås udført i samme linie som den kombinerede jernbane- og vejbro og i omtrent samme konstruktion, nemlig som kassedragerbro undtagen over den dybeste del af Renden, hvor den foreslås udført som skråstagsbro.

Forbindelsen over Østre Rende er i den pågældende linie 8,30 km mellem kysterne. Heraf tænkes strækningen nærmest kysterne udført som dæmninger, nemlig 1,00 km fra Halsskovs kyst ud langs Halsskovs Revs nordside over dybder indtil 6 m og tilsvarende 1,285 km dæmninger langs Sprogø Revs nordside over dybder indtil 4 m.

Brostrækningerne herimellem, der følger retlinet i direkte forlængelse af dæmningerne, bliver 6,015 m.

Dæmningerne føres op til 17,56 m højde over vandlinien.

På Sprogøiden fortsætter dæmningerne dog yderligere 720 m på vanddybder, der varierer fra 4 til 2 m. Dæmningen føres her op til 3,50 m højde, og herpå bygges en billig brokonstruktion med kun 40 m lange spand.

Broens tilstødende parti over vand består af 13 fag, 120–150 m lange.

Fra dæmningen på Halsskovsiden bygges en brostrækning på 18 fag med de samme to standardlængder.

Broens centrale parti udføres som skråstagsbroen for kombineret jernbane- og vejtrafik. Den får 4 bæretårne, de to midterste 168 m høje over vandlinien og funderet på 43 og 49 m vanddybde. Derimellem bliver der 3 gennemsejlingsfag, alle med 325 m teoretisk længde og formodentlig godt 306 m gennemsejlingsbredde, da pillernes bredde formodentlig skal være den samme som for den kombinerede jernbane- og vejbro, 18,60 m.

Under disse spand bliver gennemsejlingshøjden overalt mindst 68 m og maksimalt 72,36 m.

Her føres vejbanen op til 78,46 m højde. Afrundingskurven bliver 22,2 km. Stigningsgradienten bliver iøvrigt 22 ‰ overalt på broen og ligeledes 22 ‰ på dæmningernes stigetrækninger.

Broen angives at ville koste 900 mill. kr. brutto, deraf 49 mill. kr. for dæmningerne.

Hængebro for vejtrafik over Østre Rende

For vejforbindelsen over Østre Rende skitseres desuden et alternativt projekt til en hængebro med et enkelt gennemsejlingsfag med 800 m teoretisk bredde.

Dette projekt behandles dog såvel i teksten, bl.a. ved dennes placering, som ved placeringen af skitsetegningen, som noget, man ikke interesserer sig synderlig meget for, lige så lidt som for projektet til den kombinerede jernbane- og vejbro over Østre Rende som hængebro.

Brolinien over Østre Rende er for den rene vejbro den samme som for de forskellige kombinerede vej- og jernbanebroer og den rene vejbro udført som skråstagsbro.

Forbindelsens længde mellem kysterne er som allerede nævnt 8,300 km. Strækningerne nærmest kysterne udføres som dæmninger, 1,053 km på Halsskovsiden og 1,507 km på Sprogøiden. De føres ud til henholdsvis 6 og 4 m vanddybde og i begge tilfælde til 17,66 m højde. Dæmningen på Sprogøiden fortsættes yderligere 720 m til søs over vanddybder på indtil 4 m; herover udføres en billig brokonstruktion.

Hele brokonstruktionens længde bliver 5,740 km. Deraf dog kun 5,020 km over vand. Afstanden mellem dæmningerne, d.v.s. gennemstrømningsløbet, bliver 4,950 km. Broen herimellem får 150 m lange brofag, bortset fra midterpartiet.

Dette udføres som hængebro, hvis hovedfag får 800 m teoretisk længde. De to sidefag bliver 350 m lange. De slutter sig til piller, der fungerer som forankringsblokke. De er 50 m lange ifølge nogle af tegningerne, men 60 m ifølge andre.

Broens teoretiske bredde, d.v.s. regnet mellem bærekablernes midte, bliver 33,00 m. Brobanen og dens afstivningskonstruktion bliver – i lighed med, hvad der er tilfældet for den nye Lillebæltsbro – simpelthen en bred stålkasse, med indre afstivninger, på midten 4,00 m høj og lidt aftagende højde mod siderne, der yderst bliver afrundede af hensyn til vindpåvirkningerne.

Brodækket får i hver side en 14,00 m bred kørebane, afgrænset ved kantskinner. Det profileres for 3 vognbaner for kørende biler og en smallere bane for holdende biler samt en sti.

Hængebrostrækningens bæretårne funderes i 36 m dybde. Tilslutnings- og forankringspillerne funderes på 22–23 m vanddybde. Tårnenes højde bliver ca. 163 m ifølge skitsetegningen.

Gennemsejlingshøjden i midterfaget bliver overalt mindst 68 m og maksimalt 72,20 m over daglig vande. Vejbanens højde bliver maksimalt 76,40 m. Afrundingskurvens radius bliver 18,200 km. Stigningsgradienten bliver overalt 22 ‰.

Denne bro vil ifølge beregningerne komme til at koste 150 mill. kr. brutto mere end skråningsbroen med de 3 gennemsejlingsfag, hver på 325 m – altså 1050 mill. kr.

Dette projekt er utvivlsomt det mest interessante af kommissionsbetænkningens projekter.

Det er i hvert fald det af samtlige projekter, der giver mest stof til eftertanke.

Man fæstner sig særligt ved, at hængebroen bliver 275 m kortere end skråningsbroen, at der er et midterfag på 800 m og to sidefag, hver på 350 m, medens skråningsbroen har 3 centrale fag, hvert på 325 m.

Funderingsdybderne for hovedpillerne er mindre, nemlig begge 36 m, mod 43 og 49 m. Forankringsblokkene, der helst burde funderes på ganske ringe vanddybde, skal placeres på 22–23 m vanddybde. Denne store funderingsdybde for forankringspillerne kan muligvis medføre tekniske vanskeligheder; og selv i bedste fald vil forankringsblokkene blive meget bekostelige.

Den skitserede hængebro angives at ville koste mere end skråningsbroen, som sagt 1050 mill. kr. brutto, og dette tal indbefatter endda ikke renter i byggeperioden.

Det er bemærkelsesværdigt, at de skitserede vejbroer tænkes ført over Østre Rende i nøjagtig samme linie som jernbane- og vejbroerne.

Desuden er det bemærkelsesværdigt, at stigningsgradienten for vejbroerne kun skal være 22 ‰.

Det første, der kunne være grund til at tænke på, måtte vel netop være linieføringen; og det andet måtte vel være den for broen fundamentale stigningsgradient. Det tredje og allermost interessante og betydningsfulde måtte vel være samspillet mellem forskellige mulige linieføringer og stigningsgradienter med henblik på en optimering.

Det er muligt at bygge en kort vejbro over Østre Rende

Det er principielt ønskeligt, at en høj bro skal være retlinet. Men det er ingenlunde påkrævet, at trafikforbindelsen som helhed skal være retlinet. Såfremt

broen kan udføres med stejlere stigninger og følgelig med mindre længde over Østre Rende, er der muligheder for at placere den andre steder, selv om man opretholder kravet om, at den skal være lige.

En ren vejbroforbindelse kan udnytte Halskov Rev og Sprogø Rev, hvor vanddybderne er ubetydelige. Der kan bygges dæmninger på langs ad disse revs højderygge. Og mellem disse dæmninger behøves der blot en bro over den dybe del af Østre Rende, d.v.s. selve strømrøden og sejløbet.

Afstanden herover er så kort, at det må være fristende at prøve at placere en bro omtrent lige til den nye Lillebæltsvejbro over Østre Rende i den pågældende brolinie. I det mindste kan man prøve at pusle med problemet på papiret, før man skrider til at bygge en kæmpebro i en anden linieføring.

Nærværende artikels forf. skrev i »Auto« for december 1955 en artikel, hvori der blev stillet forslag om bygning af en hængebro for vejtrafik over Storebælts Østre Rende med dimensioner som den nye Lillebæltsbro. I »Dansk Lokomotiv Tidende« blev der ved samme tid skrevet en hel række artikler om lignende jernbanebroer.

Da Østre Rende trods alt er en del bredere end Lillebælt, kan hængebroen ikke række hele vejen. Derfor må der bygges forlængelser for hængebrostrækningen i begge retninger til dæmnings-tilslutningerne. Men da vanddybden her er moderat, kan disse brostrækninger udføres i enkel og derfor billig konstruktion.

Den foreslåede bro skulle være 2400 m lang og bestå af en hængebro med et 600 m langt hovedspand og to 300 m lange sidespand. Ved hver ende skulle der være 600 m brostrækning udført i billig konstruktion, som 4 spand, hver 150 m lange.

Siden da, i 1960'erne, er der foretaget detaljerede dybdemålinger og stedvis dybtgående bundundersøgelser i det bælte tværs over Østre Rende, hvor det kan blive aktuelt at bygge en bro eller en tunnel.

Lad os herefter se på, hvordan man på dette reviderede grundlag bedst kan placere en bro, som ligner den nye Lillebæltsvejbro. Denne har et 600 m langt hovedfag og to 220 m lange sidefag samt landtilslutningsfag, sammenlagt 1700–1800 m brostrækning.

Broen kan placeres fra 50–500 m syd for den brolinie, der er lagt til grund for idékonkurrencen og for kommissionsbetænkningens mange forskellige broer over Østre Rende. Vejbroen må også have lidt anderledes retning, dels for at kunne forbinde dæmningerne på højderyggen af Halskov Rev og Sprogø Rev og dels for at kunne føres nogenlunde retlinet over Østre Rende; dette må være en betydelig fordel for sejladsen under den.

Kommissionsbetænkningens mange tunnel- og broprojekter over Østre og Vestre Rende er sædvanligvis karakteriseret ved, at der benyttes dæmninger ud til 4–7 m vanddybde for broerne og 6–9 m vanddybde for tunnelforbindelserne. Man kan tænke sig, at dæmningerne fremføres på ryggen af Halskov Rev og Sprogø Rev til henholdsvis 10 og 8 m vanddybde, nøjagtigt til 470 m syd for kommissionsbroelinien punkt 5,20 km og til 60 m syd for punkt 7,69 km.

Distancen herimellem, d.v.s. bro længden, bliver 2.600 m,

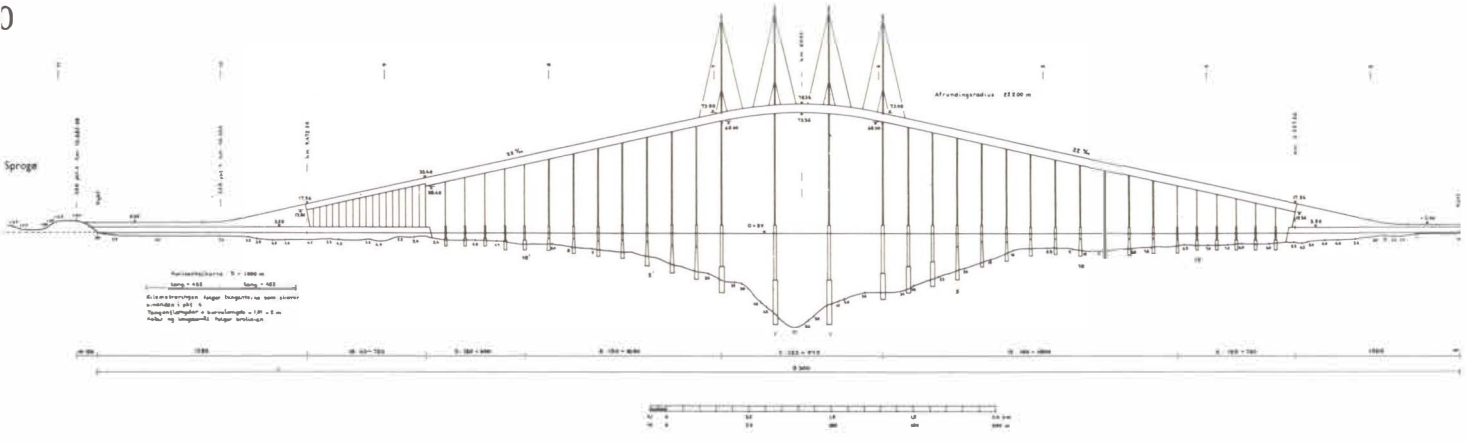
Broens centrale del kan udføres som et 600 m langt hovedfag og to sidefag, hver 250 m lange, tilsammen 1100 m hængebrostrækning. Til denne kan man henregne længden af forankringsblokkene, hver ca. 50 m lange i broens længderetning. De kan placeres langt fra hængebroens endepiller, på steder, hvor vanddybden er ret ringe. Broens øvrige del kan udføres som 8 spand hver 175 m lange. Såvel i den østlige som den vestlige ende regnes der med to sådanne spand ved hver side af forankringsblokkene.

Alternativt kan der bruges ca. 120 m lange spand. I så fald må der være tre spand i hver gruppe. Der kan også bruges 175 m spand udenfor forankringsblokkene og 120 m spand inden for dem, d.v.s. på mindre vanddybde. Det bliver billigste udformning.

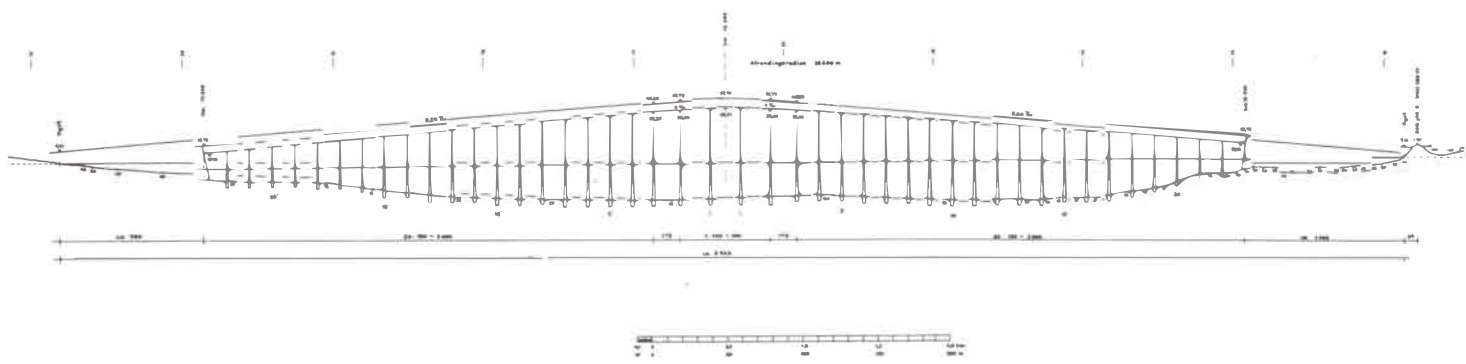
Hængebropartiets to hovedpiller må da funderes på 36 m vanddybde på Halskovsiden og 30 m vanddybde på Sprogø-siden. Og hængebropartiets endepiller må placeres på henholdsvis 32 og 24 m. De næste piller for 175 m spandene må placeres på henholdsvis 23 og 15 m, forankringsblokkene kan placeres på henholdsvis 15 og 13 m vanddybde. De to mest kystnære piller for 175 m spandene kan placeres på henholdsvis 13 og 10 m vanddybde.

Alle disse vanddybder på pillestederne er moderate. Navnlig fæstner man sig

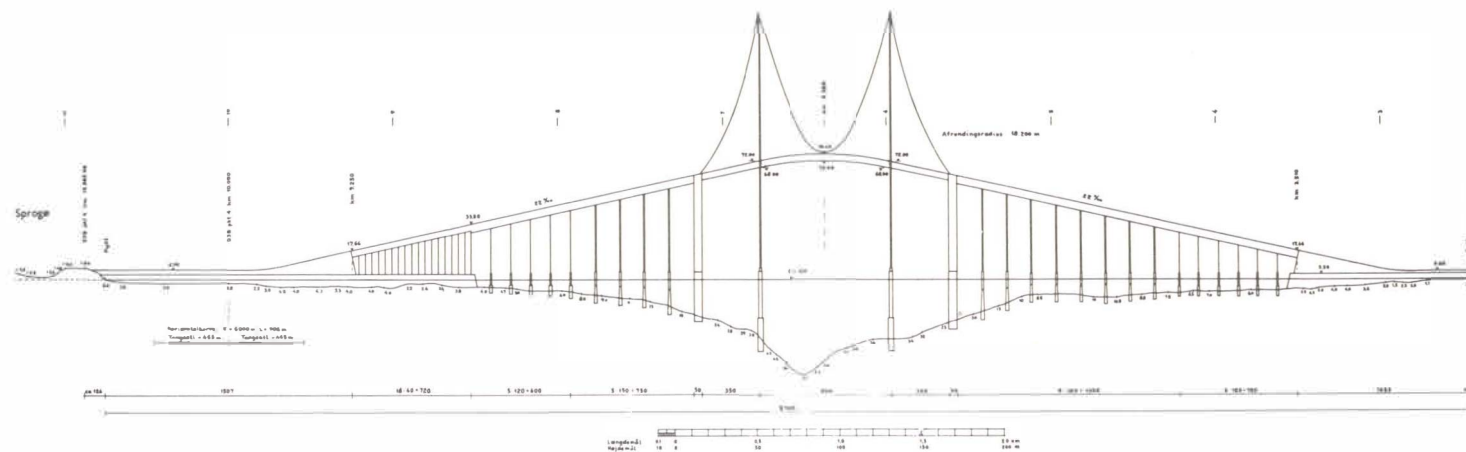
0



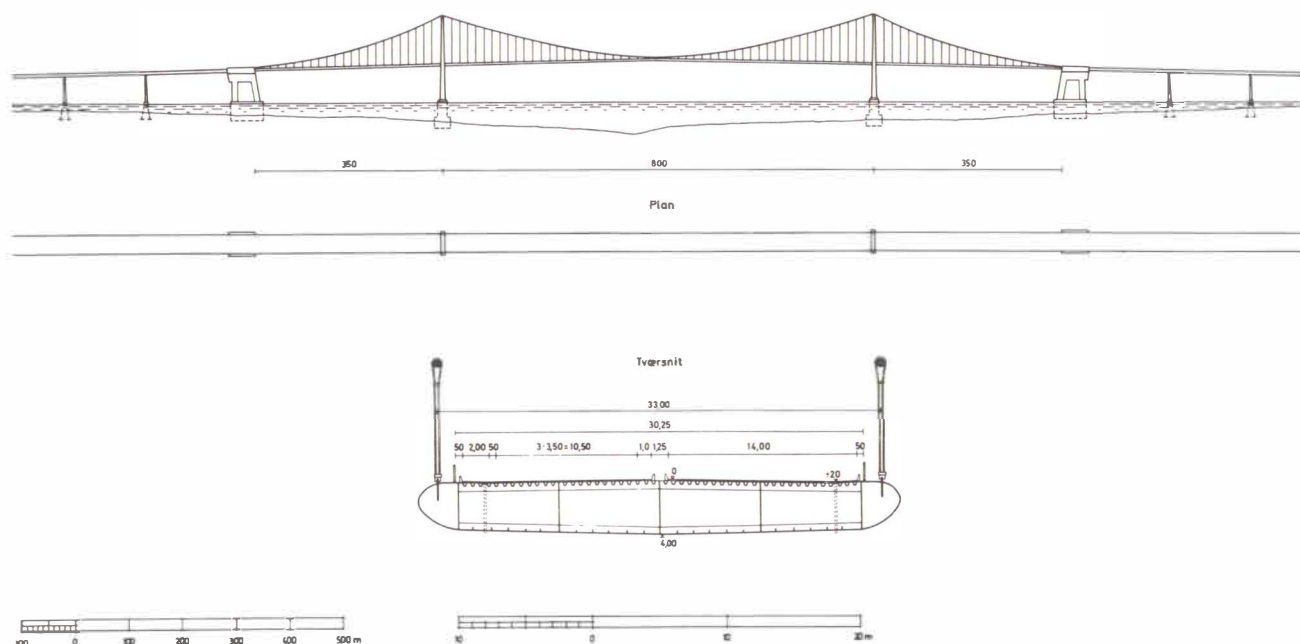
Skråstagsbro for vej over Østerrenden.



Bro for vej over Vesterrenden.



Hængebro for vej over Østerrenden.



ved, at forankringsblokkene kan placeres på tålelige vanddybder.

Gennemsejlingshøjden må være mindst 68 m under broens centrale 300 m. Broens vejbane må derfor føres op til ca. 70–72 m højde ved enderne af det 300 m lange midterparti, der må have cirkulært eller parabolisk højdeprofil. Der bliver da 1150 m stigestrækning på hver side mellem dæmningstilslutningspillerne og den afrundede midterstrækning. For at broen på denne strækning kan stige jævnt fra 18 til 70 m, må gradienten være 45 ‰ .

Dette er en typisk gradient for moderne motorvejsbroer og -tunneler verden over. Denne gradient er fuldt ud realistisk.

Det er altså muligt at bygge en bro som den nye Lillebælts-vejbros over Storebælts Østre Rendes dybe del; og det er også muligt at bygge forlængende brostrækninger udført som 4 brofag, hver med 175 m længde, eller 6 fag, hver 120 m lange, udført i enkel konstruktion, såvel i østlig som vestlig retning, til dæmningerne på Halsskov Rev og Sprogø Rev.

Da Lillebæltsbroen angives at komme til at koste ca. 200 mill. kr., må man skønne, at den skitserede bro kommer til at koste omkring 300 mill. kr.

Dertil kommer udgifterne til dæmninger. De kommer til at andrage et beløb af størrelsesordenen 150 mill. kr.

Hele planen kan altså gennemføres for mellem 400 og 500 mill. kr.

Jvf. de 1050 mill. kr. for den mere end dobbelt så lange kæmpebro med hovedfaget skråt over Østre Rendes dybe del og med mange piller placeret i stor dybde, ikke mindst forankringspillerne.

Da renter ikke medregnes i byggeperioden for den store bro, og da de kun bliver ret ubetydelige for den lille bro, finder man en prisreduktion til ca. en trediedel.

Den lille bro over Storebælts Østre Rende, der ligner Lillebæltsbroen, kan tjene størstedelen af trafikken eller i hvert fald størstedelen af persontrafikken. Der er jo allerede nu et betydeligt større antal bilrejsende end togrejsende over Storebælt, til trods for at bilrejsetræfikanten i vidt omfang bruger de længere færgeruter direkte forbindelse mellem Sjælland og Jylland.

Da denne bro bliver mindre end halvt så lang som de broer, der er skitseret i kommissionsbetænkningen, kan man muligvis tillade sig at profilere brodækket for 4 vognbaner for kørende biltrafik i hver side i stedet for tre vognbaner for kørende biler og en for holdende biler. Herved får broen større kapacitet.

Det ville naturligvis være ønskeligt om den skitserede »Lillebæltsbro« over Storebælts Østre Rende eller en lignende bro også kunne tjene jernbanetrafikken. Dette problem skal behandles senere.

En hurtigfærgeforbindelse over Vestre Rende

Broen over Storebælts Østre Rende kan imidlertid ikke udnyttes alene. Der må også etableres en forbindelse over Vestre Rende, det være sig en vejbro, en vejtunnel, en tunnel for specialtog til biltransport eller en færgerute som kan betjene biltrafikken. Allerehelst måtte forbindelsen over Vestre Rende også kunne tjene jernbanetrafikken. Men herom senere.

Der kan etableres en effektiv færgeforbindelse over Vestre Rende for ganske små omkostninger. Fra Sprogø vesthjørne kan der bygges en dæmning mod vest. Vanddybden er ubetydelig næsten hertil, hvor dybden er steget til 6 m, men øges i den nævnte afstand hurtigt.

På dette sted kan der bygges en færgehavn, lignende Halsskov- og Knudshoved-færgehavnene, med 3–4 færgelejer.

Afstanden fra denne færgehavn til Knudshoved-havnen er kun 6 km, d.v.s. nogenlunde som afstanden mellem færgelejerne i Helsingør og Hålsingborg. Vanddybden er endda betydelig på hele strækningen, og der findes ingen grunde eller puller i nærheden, som kan genere manøvrering, vending o.s.v.

Sejltiden på denne korte færgerute bliver kun omkring 20 minutter, måske endda kun 18 minutter. Bruttotiden for en dobbelttur kan bringes ned på 80 minutter. Dette indebærer, at der med blot 4 færger i drift kan blive færgeafgange hvert 20. minut. Med 5 færger i drift og 75 minutter pr. dobbelttur kan der afsejles med kun 15 minutters mellemrum.

De gennemsnitlige ventetider bliver da kun små, selv i første tilfælde kun 10 minutter, selv om bilisterne ikke stiler efter at komme med en bestemt færge, vidende i god tid, hvor mange minutter de har til at nå den.

For tiden bruger færgerne på strækningerne mellem Halsskov og Knudshoved færgehavnene 150 minutter om en dobbelttur, altså dobbelt så lang tid.

Ved at bilfærgerutens distance forkortes til en trediedel af distancen nu, skabes der mulighed for, at færgerne kan sejle dobbelt så mange ture pr. døgn. Som følge heraf kan taksterne nedsættes be-

HALSSKOV-SPROGØ

1:10 000

OPMÅLT 1962

L.H. ENGELMANN

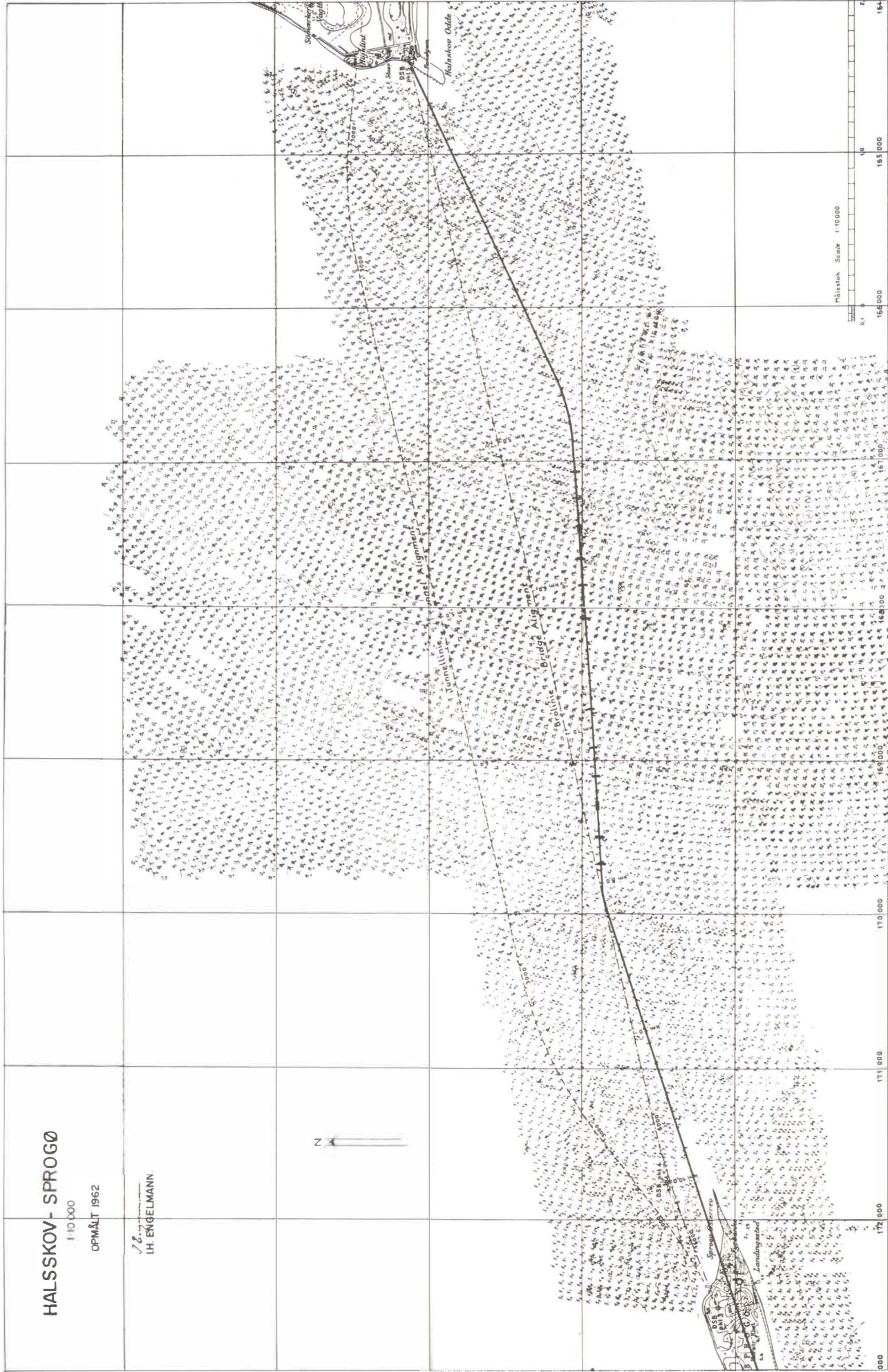


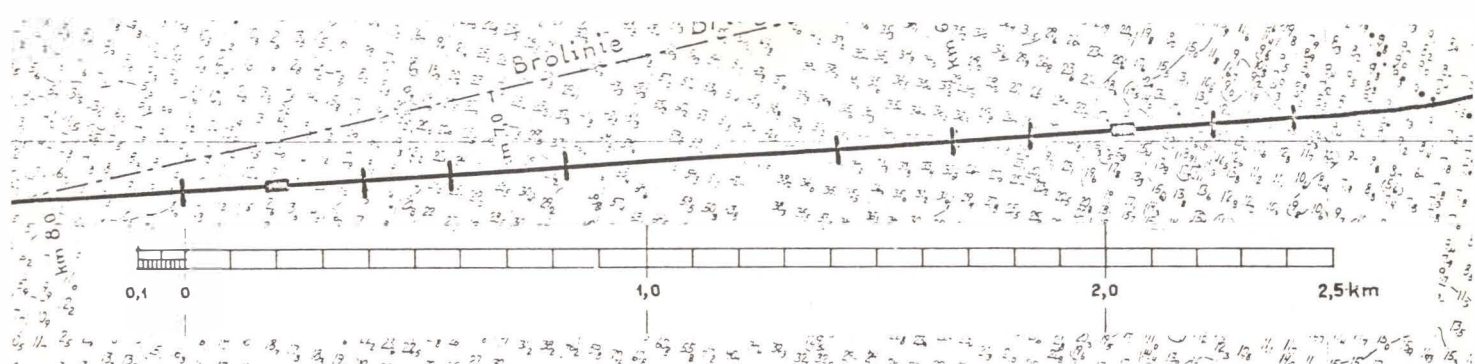
Målestok Scale 1:10 000



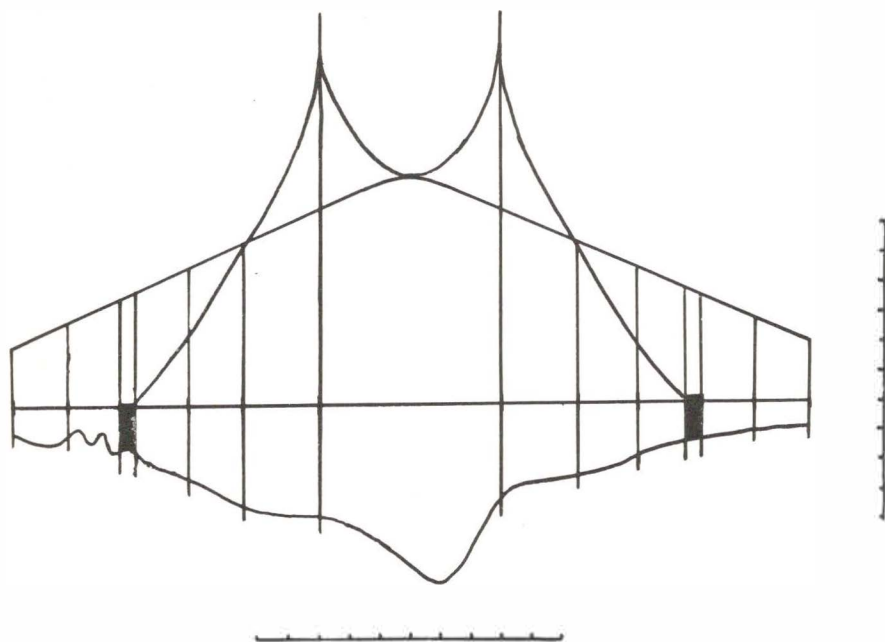
0 100 200
164 000 165 000 166 000

164





Profil af hængebro mellem Halskov Rev og Sprogø Østrev med et 600 m hovedfag – to 250 m sidefag og 8 tilslutningsfag, hvor 175 m. Forankringsblokke på henholdsvis 15 og 13 m dybde.



forbindelsens kapacitet og indtjenings-
evne.

Det ville forøvrigt ikke være utopisk at sejle med 6, ja eventuelt 7 eller 8 færger, hvilket imidlertid kræver flere færgelejer i begge havne. – I så fald kan de nævnte tal blive realistiske nok for de dage af året, hvor biltrafikken kulminerer.

Den korte og bekvemme færgeforbindelse med den store kapacitet må under alle omstændigheder kunne indbringe så store overskudsindtægter, at de fornødne havneanlæg og »Lillebæltsbroen« over Storebælts Østre Rende kan betales i løbet af ganske få år.

Derefter kan der endda indtjenes kæmpebeløb, som staten kan bruge til det, man – om f.eks. en halv snes år – vil finde det mest påkrævet at bruge de summer til, som den kombinerede broforbindelse over Østre Rende og færgeforbindelse over Vestre Rende kan bringe med sig.

Projektet til kombinerede vej- og jernbanebroer over såvel Østre som Vestre Rende angives i kommissionsbetænkningen at ville koste 2600 mill. kr. i den allerbilligste udførelse. Tilmed er renter og byggetillæg ikke medregnet. Forskellen mellem dette beløb og de ca. 450 mill. kr., der er tilstrækkeligt til realiseringen af den her skitserede plan, er meget stor.

Man kan utvivlsomt gøre gældende, at de trafikale resultater, der kan opnås pr. investeret krone, bliver meget større ved bygning af den korte vejbro over Storebælts Østre Rende kombineret med en færgerute over Vestre Rende.

Imidlertid har planen den mangel, at den ikke byder på bedre forhold for jernbanetrafikken. Men der er trods alt muligheder for at forbedre jernbanetrafikken over Storebælt særdeles effektivt, endda for moderate investeringer. – Herom i en følgende artikel.

tydeligt, måske halveres. Rutens kapacitet kan blive omtrent fordoblet ved anvendelse af samme antal færger. I øvrigt kan man ret let indsætte ekstrafærger, fordi færgernes forskellige sejlhastigheder ikke kommer til at spille nogen væsentlig rolle, når ruten bliver så kort.

For biltrafikanterne er færgeturen over Storebælt en behagelighed, idet den muliggør afslappelse, spadseren i frisk luft, indtagelse af forfriskninger eller et måltid o.s.v. Færgefarten er imidlertid nu forbundet med en række ulemper, nemlig for det første de høje takster, for det andet de betydelige sejltider og for det tredje de ofte betydelige ventetider i ankomstfærgehavnen, dels på grund af de lange tidsafstande mellem afgangene og dels på grund af, at rutens kapacitet undertiden ikke slår til.

Men hvis man ikke behøver at køre efter bestemte færgeafgangstider, og hvis ventetiderne bliver ganske korte, og hvis overfartstiden ligeledes bliver kortvarig, vil biltrafikanterne næppe længere betragte færgeturen over Storebælt som værende mere generende end oplivende.

Måske ville nogle trods alt foretrække en broforbindelse, hvis de derved kunne blive fri for at betale nogen form for afgift for at benytte broen, for ikke at tale

om at skulle betale broen selv ved særlige bilskatter.

Men mon ikke de fleste ville foretrække færgefarten, hvis den kan forbedres således som beskrevet?

Såfremt man regner med, at den forbedrede forbindelse vil blive benyttet af 2½ mill. personbiler og ½ mill. lastbiler pr. år, som excl. de ordinære personbefordringstakster betaler henholdsvis 20 og 50 kr. pr. overfart, vil færgerne indsejle 75 mill. kr. pr. år udover billetindtægterne fra vel 6–7 mill. passagerer, incl. chaufførerne, d.v.s., hvis passagerafgiften er 10 kr., ialt omkring 140 mill. kr. hvert år.

Sættes sagen på spidsen, kan man opstille følgende, ganske vist teoretiske indtægtsregnskab: Der sejles med 5 færger, som afgår med 15 minutters tidsafstand i 16 timer af døgnet. De medtager gennemsnitlig 250 biler, alle personbiler, med 2½ rejsende i hver. I så fald overfører de i begge retninger tilsammen 40.000 biler og 100.000 rejsende i løbet af dagen. Hvis der betales 25 kr. pr. bil og 10 kr. pr. rejsende, bliver det til 2 mill. kr. på en enkelt dag.

Dette regneeksempel er naturligvis ikke udtryk for noget realistisk. Men det illustrerer dog i nogen grad færge-

Fra arbejdspladsen DSB

Tiderne er anderledes effektive i vor tid i modsætning til denne illustration af Københavns første hovedbanegård 1847



DSB lader traktorer afløse rangerlokomotiver.

Statsbanerne modtager for tiden en serie nye rangerlokomotiver og afslutter dermed et anskaffelsesprogram for ny rangertrækraft, som har stået på i godt et par år og som i alt har omfattet 40 nye dieseltraktorer til afløsning af damplokomotiver til rangering og af ældre traktorer af forskellige typer, således at man hermed ikke alene sikrer den fuldstændige overgang til dieseldrift, også når det gælder rangering, men også en standardisering af dieseltraktorer for at opnå de dermed forbundne drifts- og vedligeholdelsesmæssige fordele.

De nye dieseltraktorer, der er fordelt mellem 1. og 2. distrikt – henholdsvis øst og vest for Storebælt – er bygget af Frichs i Århus. De har en maskinkraft på 128 hk og kan præstere en fart på 45 km i timen.

EDB-centralstyring af Københavns nærtrafik.

Statsbanerne regner med – efter i et par år at have gennemført omfattende undersøgelser – inden 1. april at have et

fuldt afklaret projekt til et nyt system for driften af de elektrificerede strækninger i Københavns nærtrafik.

Indførelsen af det nye system betyder, at man vil gå over til at fjernstyre hele trafikken på de nuværende og under bygning værende elektrificerede strækninger, herunder Nordbanen til Hillerød, den kommende Køgebugtbane og den fremtidige tunnelbane i København fra en fjernstyringscentral på Københavns Hovedbanegård.

Efterhånden som de eksisterende S-baner udbygges, nye strækninger kommer til og tunnelbanen åbner med City Linien, står man over for den opgave at skulle afvikle en togtrafik så intensiv, at man opnår mange fordele ved at lade hele denne trafik lede fra et og samme sted. Denne gennemgribende centralisering baseres på udstrakt anvendelse af elektronik, processtyring, radiokommunikation mellem fjernstyringscentralen på Hovedbanegården og togene samt de mest moderne fjernstyringsanlæg, strækningssikringsanlæg og stationssikringsanlæg.

Fjernstyringsanlægget vil blive udstyret med en række automatiske funktioner. Inden et tog afgår fra udgangsstationen, vil betjeningspersonalet i fjernstyringscentralen indkode togets nummer i automatikken, og toget vil derefter, når det nærmer sig en station, automatisk indstille togviserskiltene på perronen på den for toget rigtige tekst, ligesom automatikken vil sørge for indstilling af spor-skifter m. v.

For at sikre, at togene på strækningen holder den nødvendige sikkerhedsafstand i forhold til hinanden, installeres der automatiske linieblokanlæg, hvorved strækningerne inddeles i afsnit, og sikkerhedssystemet sørger for, at der kun befinder sig ét tog i et sådant afsnit ad gangen. Togene forsynes med et hastighedskontrolanlæg, som ad elektromagnetisk vej modtager informationer om situationen forude på strækningen. De fra sporet modtagne impulser omsættes til signaler i et lystableau anbragt foran togets fører, som derfor hele tiden kan se, med hvilken hastighed toget må køre, eller om det eventuelt skal bringes til standsning.

Hvis føreren kører med højere hastighed, end anlægget rent øjeblikkeligt tillader, eller hvis han ikke efterkommer en »stoppeordre«, vil toget automatisk blive bragt til standsning.

Det første sikringsanlæg af ny type til brug på stationerne er for tiden under projektering. Når anlægget, der til sin tid skal installeres på Herlev station, er færdigkonstrueret, skal det først i nogle måneder gennemprøves på statsbanernes signalværksted, således at de opnåede forsøgsresultater kan blive indpasset i anlægget og dermed lette udviklingen af sikringsanlæg til andre stationer. Ved denne fremgangsmåde vil man både spare tid og penge.

For tiden undersøges, i hvilket omfang og på hvilken måde man kan etablere effektiv og sikker radioforbindelse mellem tog og fjernstyringscentralen på Hovedbanegården. En sådan radioforbindelse vil være af stor betydning i tilfælde af driftsforstyrrelser, hvor det ofte drejer sig om at ændre dispositioner. Under de nuværende forhold har man telefoner placeret forskellige steder langs strækningen, og i mange tilfælde går kostbare minutter tabt ved, at togets fører først skal hen til en sådan telefon. Ved det nye radiosystem kan fjernstyringscentralen straks kalde togets fører og give ham de nødvendige direktiver.

til ca. 35 millioner kr., en udgift som skal deles mellem kommunen, vejfonden og statsbanerne.

På Skanderborg station forbedres bl. a. kurveforholdene, installeres et nyt sikringsanlæg, ligesom perronerne ombygges, medens der i Hørning bygges et godt 1 kilometer langt overhalingsspor.

I det kommende finansår foretages der ekspropriationer med henblik på en baneforlægning over 3–4 km syd for Horsens. Der er mellem kommunen, vejmyndighederne og statsbanerne opnået principiel enighed om arbejds gennemførelse. Arbejdet, der er koordineret med et meget omfattende vejbyggeri, forbedrer kurveforholdene for togene og gør det derved muligt at øge farten også på denne strækning. Hele projektet omfattende baneforlægningen, ombygning af sporanlæg på stationen i Horsens og vej-anlæg er beregnet at ville koste ca. 27 millioner kroner.

Med projekteringskontoret for den østjyske motorvej har statsbanerne indledt et nært samarbejde for planlægning af de broarbejder og baneforlægninger, som den nye motorvej nødvendiggør.

Århus skal forbedres ved opførelsen af et nyt stort pakhuis, og der er nedsat en arbejdsgruppe til at forberede dette meget omfattende byggeri. Første etape af statsbanernes nye store pakhuis på Kalvebod Brygge i København blev taget i brug for kort tid siden. Byggeriet fortsættes, og der skal i løbet af de kommende år hertil yderligere anvendes adskillige millioner kroner.

På strategisk vigtige steder i landet etableres særlige containerterminaler. Statsbanernes containertrafik har allerede fået et betydeligt omfang og tager hurtigt yderligere til.

Til udbygning af de københavnske S-baner skal der i henhold til den nye 5 års plan bruges ca. 35 mill. kroner om året. Køgebugtbanen bliver færdig i 1972, og derefter sættes alle kræfter ind på også at få færdiggjort andre S-baner. Kystbanen er under modernisering, og første etape ventes afsluttet i finansåret 1972–73. I det kommende finansår er der til Kystbanen afsat 4 mill. kr.

Investeringsplanen for 5 års perioden 1969/70–1973/74 omfatter i alt godt 40 større og mindre nyanlæg.

Bygning af ny stor station i Frederikshavn og modernisering af stationerne i Skanderborg og Hørning.

Statsbanerne arbejder for tiden med planlægningen af en række store stationsbyggerier i Jylland. Samtidig fortsætter man med srækningsarbejder på den østjyske længdebane for herved at muliggøre en forøgelse af togenes kørehastighed først til 140 km i timen og senere til 160 km i timen.

Alene stationsbyggeriet omfattende en ny stor station i Frederikshavn og modernisering af stationerne i Skanderborg og Hørning er beregnet at ville koste ca. 41 millioner kroner.

I Frederikshavn skal stationen flyttes til et område ved havnen, hvor der allerede er bygget posthus og rutebilstation, en forlægning som bl. a. vil kræve nye spor over en strækning på ca. 5 km, omfattende broarbejder, opførelse af stationsbygninger og installering af et nyt sikringsanlæg. Den samlede udgift til dette projekts gennemførelse er beregnet

DSB investeringsplan for de kommende 5 år

Planen omfatter godt 40 større og mindre nyanlæg bl. a. stærkningsforbedringer, containerterminaler, stationsbygninger og nye S-baner.

I forbindelse med finanslovsforslaget for 1969–70 har statsbanerne udarbejdet en investeringsplan for den kommende 5 års periode omfattende egentlige nyanlæg for omkring 110 millioner kr. om året.

En række banestrækninger vil blive moderniseret for herved at skabe mulighed for større toghastigheder – et arbejde der visse steder i landet indebærer endog meget betydelige spor- og jordarbejder. Der installeres nye sikringsanlæg, og flere strækninger vil blive fjernstyret. Til forbedring af den østjyske længdebane mellem Fredericia og Århus anvendes alene ca. 24 mill. kroner. En række stationer ombygges, således bl. a. Ålborg, hvor arbejdet allerede er godt i gang, Horsens, Skanderborg, Hørning og Frederikshavn. Pakhusforholdene i

Statsbanerne anskaffer nye specialvogne.

Statsbanerne anskaffer for tiden et antal specialvogne for herved at opnå de mest rationelle transporter. Det nye anskaffelsesprogram omfatter 10 beholdervogne for transport af pulverformige stoffer og 50 såkaldte TDGS-vogne, vogne med svingtag og bundlemme for selv-tømning. Dertil kommer så yderligere anskaffelsen af 40 store bogiefladvogne, der bl. a. vil kunne anvendes til containertransport. De 10 beholdervogne for transport af pulverformige stoffer som f. eks. kartoffelmel, mel i det hele taget, cement, sukker, plasticgranulat, kridt og sand, bliver bygget på statsbanernes centralværksted i Århus. Vognene har en lastevne på 27 tons og har to tanke hver med en kapacitet på 15 kubikmeter. Disse tanke kan ved hjælp af trykluft tømmes i løbet af 15–20 minutter, således at der herved bliver tale om en væsentlig nedsættelse af ekspeditionstiden. Fladvognene og de selvtømmende vogne bygges af Scandia i Randers.

Politisk økonomisk orientering

Indexhus

Nyt beregningsgrundlag

Beregningsgrundlaget for byggeomkostningsindexet for *eenfamiliehuse* er resulteret i, at indexet fra 1/10 1968 er sat til 104 mod 100 i januar 1968.

Samtidig meddeles det fra *Danmarks Statistik*, at der vil blive udarbejdet et beregningsgrundlag for *etageejendomme*, således at der hvert kvartal vil blive offentliggjort henholdsvis eet byggeomkostningsindex for *eenfamiliehuse* og eet for *etageejendomme*.

Det meddeles samtidig, at det omhandlede index for *eenfamiliehuse* hviler på et nyt beregningsgrundlag. Hidtil har basis været det såkaldte indexhus af 1954. Det nye beregningsgrundlag hviler på tegninger, materialebeskrivelser m.v. fra et bestemt *eenfamiliehus*, et etplanhus med bebygget areal på 121,4 kvm. og et nettoboligareal på 88,5 kvm. indeholdende: 2 værelser, 2 kamre, køkken, udhus, fyrrum, badeværelse, gæstetoilet. Huset er opført af mursten. Det nye indexhus har betegnelsen b 24 a og er udregnet af Arkitekternes Typehuskontor.

○

Kommunerne

Når kildeskatten indføres fra 1/1 1970, vil der ske betydelige ændringer vedrørende kommunernes afregning med statskassen. Bl.a. har det hidtil været således, at kommunerne har afregnet de store millionbeløb med statskassen 4 gange om året. Det er klart, at det har givet de kommunale kasser mulighed for i ret lang periode at arbejde med statens penge, indtil udbetaling fandt sted de respektive 4 gange.

Denne ordning, der har betydet meget for likviditeten i mange af landets kommunekasser vil høre op, når kildeskatten gennemføres. Adskillige andre byrdefordelinger og refusioner vil blive ændret. Det hidtidige refusionssystem, som forøvrigt er meget indviklet, og hvis problemer er blevet behandlet i en ekspertkommission, skal nu reformeres, og forslag vil blive forelagt folketinget. Sagen sorteres under indenrigsministeren; men det er økonomiminister Nyboe Andersen, der har været den ledende kraft i udarbejdelsen af byrdefordelingsforslaget.

Ventetider

Det har vakt tilfredshed i vide kredse, at socialminister Nathalie Lind har taget initiativ til, at spørgsmålet om ventetider for forsorgens klientel tages op til undersøgelse. Mange har været irriterede over det tidsspilde, man udsættes for ved lange ophold ofte i triste venteværelser, og tit i en situation, der for mange i forvejen er trykkende. Det må håbes og forventes, at der samtidig vil blive sat ind for at oplyse nødstedte folk om, at vore socialpolitiske hjælpeforanstaltninger er noget, som de nødlidende ikke allernådigst skal tildeles af høje herrer i de sociale institutioner, men at det er hjælpeforanstaltninger, som borgerne simpelthen har ret til at oppebære i den nødsituation, der måtte være indtruffet for dem. De handicappede er medborgere ganske på linie med de raske.

○

De nordiske droftelser

Bestræbelserne om en økonomisk union i Norden er nu kommet ind i en afgørende runde. Men der synes stadig store vanskeligheder at overvinde bl.a. vedr. landbruget, hvor de andre nordiske lande frygter det stærkt konkurrencedygtige og gennemrationaliserede danske landbrugserhverv, medens på den anden side Danmark insisterer på, at man ikke kan gå ind i en økonomisk union uden landbrugets forhold kommer med ind på vilkår og på linie med, hvad der gælder for industri, handel og håndværk. Statsminister *Baunsgaard* har pointeret dette, og samtidig understreget, at Danmark uændret sigter mod den brede *europæiske* markedsløsning og opretholder sin ansøgning om medlemskab af Fællesmarkedet.

○

Industrieksporten steg 20 pct. i 1968

En fantastisk stigning har fundet sted i dansk industrieksport i 1968, idet der er eksporteret for ca. 2 milliarder kr. mere end i fjor.

Alt i alt nåede industrieksporten op på 11,5 milliarder kr. Især har maskin- og instrumentindustrien haft fremgang, men endnu mere gælder det dog for de kemi-

ske artikler, hvor stigningstakten er helt oppe på 39 pct. Medicinalindustrien fremviser en eksportstigning på 27 pct. Landbrugets eksport er gået ned med 2 pct., idet bl.a. baconsalget er gået tilbage, medens salget af konserver og oksekød har hævdet sig. Den samlede danske eksport af industrivarer, landbrugsvarer og fiskeriprodukter m.v. udgjorde i 1968 i alt 19.367 millioner kr., hvilket er 2.104 millioner kr. mere end i 1967, eller 12 pct. stigning.

Importen steg med 10 pct. og nåede op på 24.099 millioner kr. Det må imidlertid erindres, at devalueringen har forringet bytteforholdet til Danmarks ugunst. Man regner med en forringelse på ca. 5 pct.

○

Nyt eksportselskab

Regeringens bestræbelser for at bakke den stigende eksport op, er resulteret i overvejelser, der sandsynligvis vil føre til oprettelse af et nyt stort eksportselskab. Det er hensigten gennem dannelsen af det nye selskab at koordinere bestræbelserne i Udenrigsministeriet, Industrirådet, Handelsministeriet, Landbrugsministeriet, Danmarks Erhvervsfond, komiteen for Udstillinger i Udlandet m.v.

Gennem denne koordinering skulle det lykkes at skabe basis for større fremstød kloden over for danske eksportvarer, således at overlappning undgås og effektiviteten fremmes. Som formand i det nye selskab er nævnt Industrirådets formand Arnh-Jensen, der tillige er adm. direktør i De danske Sukkerfabriker.

○

Pristallet

For første gang i 2 år udløste reguleringspristallet ingen dyrtidsportion. Reguleringspristallet blev 130,6, en lille stigning siden oktober, men kun på 0,8 point, hvoraf den halvårslige indregning af boligposten andrager 0,6 point. Hvis reguleringspristallet var nået op på 132,5, ville det have udløst mindst 800 mill. kr. i dyrtidstillæg til lønmodtagere og pensionister.

Glimt udefra

De Gaulle

Franskmændene skal den 23. marts til folkeafstemning om De Gaulles administrative reformer. For det første vil præsidenten decentralisere hele det franske styre, således at der fremover gives de franske provinser langt mere selvstyre i talrige vigtige økonomiske, politiske, erhvervsøkonomiske og andre spørgsmål, der hidtil har skullet afgøres i Paris af ministre og departementschefer. Samtidig vil De Gaulle omdanne senatet, sådan at denne forsamling i fremtiden kun skal være en rådgivende institution med repræsentation fra byråd og fra faglige, økonomiske organisationer, især fra provinsens distrikter, således at hovedstadens dominerende indflydelse over det øvrige land vil få et knæk. Der er næppe tvivl om, at præsident De Gaulle, hvis han får denne reform igennem, yderligere vil styrke »Det gaullistiske parti«, der har sin største støtte ude blandt provinsens jævne befolkning.

På udenrigsfronten fortsætter De Gaulle sin meget stejle afvisning af engelsk deltagelse i det europæiske fællesskab. For nylig truede han med, at Frankrig ville trække sig ud af Den vesteuropæiske Union, fordi man har aftalt et møde i unionen trods fransk afvisning.

Den vesteuropæiske Union er et organ for forsvarsdrøftelser mellem Fællesmarkedslændene og England, og der holdes jævnligt møder, hvori også Storbritannien deltager. Når De Gaulle imidlertid i dette tilfælde er blevet meget altereret, er grunden den, at initiativet til mødet er kommet fra den engelske udenrigsminister *Michael Stewart*, og at han ville drøfte den mellemøstlige situation på mødet. De Gaulle frygter, at England ville bruge Vestunionens møder til at fremme Englands indtræden i det europæiske fællesskab, også på andre områder end de rent militære. De Gaulle anser derfor mødets indkaldelse som et klart brud på traktaten, som efter hans mening forudsætter enstemmighed, før afholdelse af et møde i Den vesteuropæiske Union kan finde sted.

De Gaulle fortsætter endvidere sin pro-arabiske og pro-sovjetiske mellemøstpolitik med fjendtlig holdning til Israel og kræver, at de 4 stormagter træder sammen for simpelthen at diktere en fred, der er i overensstemmelse med Sikkerhedsrådets vedtagelse af 1967, ifølge hvilken Israel skal trække sine

tropper tilbage fra de okkuperede arabiske territorier.

Den store havnestrejke i New York

Efter at al trafik på New Yorks havn har været lammet i henved 2 måneder på grund af havnearbejderstrejken, der begyndte lige før julen 1968, er der nu atter kommet liv på kajerne i New York.

Over 200 store fragtskibe har ligget ulosset i havnen; og yderligere 500 skibe i andre østamerikanske havne fra Mexico Gulf til Canadas kyst har ligget ulosset i 8 uger. Medens strejken nu er standset i New York, efter at der blev givet betydelige indrømmelser til havnearbejderne, synes den stærke fagforbundsmand *Thomas Gleason* stadig at kunne opretholde strejken i de andre havne på den amerikanske østkyst.

Meget tyder på, at *Thomas Gleason* ville have fortsat strejken, også i New York endnu i lang tid, hvis ikke en retskendelse havde tvunget ham til at lade et mæglingforslag gå ud til urafstemning, et forslag som havnearbejderne vedtog. Foruden betydelige lønforhøjelser og forbedring af sociale pensioner samt omskolingsmuligheder blev der også sikret havnearbejderne jobs ved lading og losning af containerne, der mere og mere dominerer fragtfarten.

Det er vanskeligt at gøre op, hvor store tab, der er påført det amerikanske samfund gennem strejken, men det har bødte på tabene, at havnearbejderne på vestkysten ikke har erklæret sympati-strejke, ligesom fragten med jernbane og fly ikke har været udsat for strejke.

Den palæstinensiske Befrielsesorganisation.

Guerilla-krigen mod Israel antager et stadigt mere foruroligende omfang. Det drejer sig om militante arabiske kommandogrupper, der gennem sabotage-handlinger søger at terrorisere Israel. Hensigten er at ødelægge alle bestræbelser for politiske løsninger af den israelsk-arabiske konflikt og engang ad åre at genoprette det gamle Palæstina-område

som et arabisk behersket land. Som formand for Den palæstinensiske Befrielsesorganisation er for nylig valgt *Mohammed Yasser Arafat*, der tillige er leder af El-Fatah, den nationale bevægelse for Palæstinas Befrielse.

Det italienske kommunistparti kritiserer Sovjet

Det italienske kommunistparti, der er et af de største partier i Italien, har holdt kongres i Bologna under forsæde af partichefen *Luigi Longo*, der skarpt kritiserede Sovjets indmarch i Tjekkosllovakiet, og erklærede, at det italienske kommunistparti går ind for en politik, der sikrer, at der i de enkelte lande skal være basis for helt frie og selvstændige kommunistpartier, der uafhængigt af Sovjets interesser kan føre en politik, der tjener det pågældende lands egne interesser. Han gik også ind for samarbejde med andre fraktioner og partier, også med de liberale katolikker. Longos appel om demokratisk socialisme med uafhængighed af Sovjets magtpolitik applauderedes stærkt af kongressens delegerede.

Rhodesia fortsætter sin racepolitik

Uanset den engelske handelsboykot af Rhodesia, og uanset hele verdens fordømmelse af det hvide styre i landet, fortsætter *Ian Smith* som regeringschef sin apartheid-politik, der betyder, at al økonomisk og politisk magt samles i det lille hvide mindretals hænder.

Han vil i nær fremtid få vedtaget sit nye forfatningsforslag, hvorefter Rhodesias parlament kun skal bestå af 66 medlemmer, men med sådanne valgbestemmelser, at der sikres de hvide hovedindflydelsen. Afrikanerne får således kun ret til at vælge 16 medlemmer, hvoraf de 8 vælges af høvdinge og stammeledere, medens de øvrige vælges ved direkte valg. Selv om der ifølge forslaget muligvis ad åre vil kunne vælges flere afrikanere ind, så gøres dette dog afhængig af store stigninger i disse befolkningslags indkomster m.v.

PERSONALIA

Opmærksomhed frabedes

Opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

P. F. O. Frederiksen,
lokomotivfører, Helsingør.

Opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

E. M. J. Skov,
lokomotivfører, Godsbanegården.

Opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

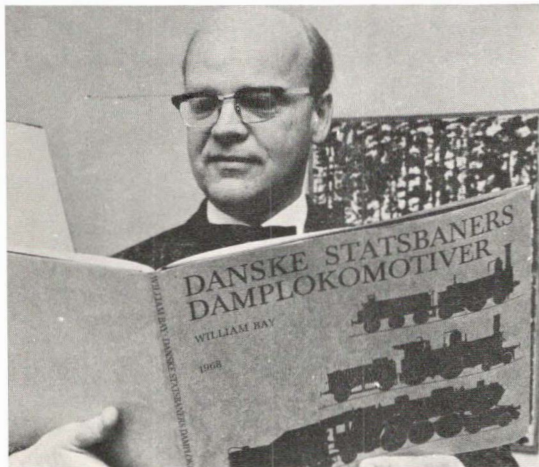
E. Kjærgaard,
lokomotivfører, Esbjerg.

Opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

H. Dalgaard,
lokomotivfører, Århus H.

Evt. opmærksomhed frabedes venligst i anledning af mit 25 års jubilæum.

J. van der Aa. Kühle,
lokomotivfører, Århus H.



Danske Statsbaners Damplokomotiver

Om et par år har det sidste damplokomotiv gungret ud ad DSB's blanke skinneveje. Selv ikke i forbindelse med højtiderne bliver der lejlighed til at se disse prægtige maskiner bruse gennem landskabet og skyde den hvide damp mod himlen. Et vigtigt og spændende kapitel i dansk trafikhistorie er skrevet til ende, når lyden af kæmpe-cylindrenes sugen er døet hen for sidste gang.

En smule vemodigt for damphestenes mange venner, men uundgåeligt. Det hjælper ikke at spille med kræfterne. I konkurrencen med de moderne drivmidler på jernbanerne er damplokomotiverne en gang for alle blevet de små.

Adskillige har ønsket, at der måtte blive indsamlet oplysninger om vore lokomotiver gennem tiderne, men få har gjort noget ved det. En af dem, der har været med til at sætte damplokomotiverne et værdigt minde i skrift og billeder, er civilingeniør *William Bay*, (51), der er medarbejder på Vognfabrikken Scandia i Randers. Titlen på hans værk, »Danske Statsbaners Damplokomotiver«, siger næsten på forhånd, at al romantisk fut-fut er skubbet til side for at give plads til relevante tekniske oplysninger. Et bidrag til teknikkens historie har været det primære sigte med værket, som netop er kommet på markedet.

Bogen udgives af Herluf Andersens Forlag c/o Boghallen, Rådhuspladsen. Af oplaget på 1200 eksemplarer var ¾ forudbestilt ved udgivelsen. Denne bog kan betegnes som et komplet standardværk af største interesse for jernbanehistorisk interesserede.

Motorkøretøjsforsikring.

Som det vil erindres, indeholder forsikringsbetingelserne en bestemmelse om indeksregulering af præmierne for motorkøretøjsforsikringen på grundlag af udviklingen i løntallet, og basis er løntallet for januar kvartal 1966=944 øre.

Løntallet for januar kvartal 1968 er steget til 1135 øre, d.v.s. en forhøjelse i forhold til basisløntallet på 20,2 %. I overensstemmelse med præmierreguleringssklausulen vil præmierne herefter for 1969 blive beregnet med basispræmien +15 %.

Da 1968-præmierne er beregnet med basispræmien + 7½ %, vil det altså sige, at der er tale om en ny regulering af basispræmien med 7½ %.

Præmiestigningen – der, som i fjor, for det store flertals vedkommende andrager mellem kr. 1,50 og kr. 3,00 pr. måned – er beregnet at vore lave præmier, hvorved der bliver en stadig større forskel i kroner og øre mellem vore præmier og de, som er gældende for tilsvarende forsikringer i andre selskaber, der i øvrigt har foretaget en tilsvarende indeksregulering af præmierne.

Forandringen af præmieafkortningsbeløbet vil finde sted *pr. 1. marts 1969*. Det er med beklagelse, at bestyrelsen atter har måttet skride til en opadgående regulering af præmierne, men forløbet af året 1968 har vist en stærkt stigende skadesudgift, således at det ville være særdeles betænkeligt at undlade reguleringen. Vi må derfor stadig appellere til vore medlemmer at være agtpagivende i trafikken, således at skadesantallet kan holdes nede.

Grundejerforsikring m. m.

Også grundejer- samt husbukke- og svampeskadeforsikringerne i den forbedrede form, som blev indført i 1967, er indeksreguleret. Præmierne har hidtil været beregnet på grundlag af byggeomkostningsindekset 170, og da dette *pr. 1. oktober 1968* var steget til 193, bliver vore præmier forhøjet med 10 %. Den overskydende pointstigning tæller først med, når indekset bliver 204.

Også denne *præmieforandring* – der for de fleste vedkommende er mindre end 1 kr. pr. måned, ja for mange end mindre end 50 øre pr. måned – finder sted i afkortningen *pr. 1. marts 1969*.

Skrækelige Olfert, af Qvist



Lånt fra ugebladet »Hjemmet«s spalter.

VÆR DOG MED I DEBATTEN!



En gang imellem kan man føle sig uden for den aktuelle diskussion – kan ikke tale med – ved måske ikke nok om tingene – og ærgrer sig lidt over det.

Vil man være med i debatten, må man først vide noget mere.

AOF-BREVSKOLEN's forskellige kurser er her en glimrende hjælp – i fred og ro sidder man hjemme og klarer opgaverne – når man har lyst og tid!



(1) Arbejdsforhold, 8 breve.

Er særlig velegnet til unge og nye tillidsmænd. Orienterer om fagbevægelsens historie, problemer og praktisk arbejde.

(2) Focus på nationaløkonomien, 10 breve.

Viden om de økonomiske love og sammenhæng er nødvendig, for at vi kan påvirke den økonomiske udvikling.

(3) Kommunalkundskab, 12 breve.

Et kursus der orienterer om alle kommunale forhold – velegnet til de mange aktive, især op til kommunevalget i 1970.

(4) Forbrugerproblemer, 12 breve.

Den løbende forbrugerdebat er det vigtigt at kunne deltage i – reklamer – forbrug – priser – lønninger – kvaliteter, angår jo os alle.

(5) Moderne møde- og gruppeledelse, 8 breve.

Kurset orienterer om, hvordan medlemmernes interesse for organisationernes virksomhed kan øges.

(6) Kooperation, 10 breve.

Er Kooperation vejen til økonomisk demokrati – hvad vej skal vi gå, for at Kooperationens indflydelse øges.

(7) Dansk I

(9) Regning I

(8) Dansk II

(10) Regning II

Tilmeldelser fremsendes til:

AOF-Brevskolen

Teglværksgade 27, 3.

2100 København Ø.

Kursusprisen, der for alle vore kurser er kr. 70,00, kan betales på følgende to måder:

A Kontant ved modtagelsen af første brev.

B 30,00 kr. ved modtagelsen af første brev – og resten senest ved modtagelsen af det 4. brev.

De bedes venligst meddele os, om De ønsker betaling efter A eller B-ordningen. Kursusmaterialet fremsendes pr. efterkrav.

AOF-Brevskolen
er statskontrolleret.

Kursusindmeldelsen er gældende i 5 år.
– Vi underviser HELE året!

Undertegnede ønsker herved:

Yderligere oplysninger om kursus
(skriv nr.)

at tilmelde mig på kursus (skriv nr.)
på nævnte betalingsbetingelser. Beta-
lings form A eller B (kryds af)

Navn: _____

Adresse: _____

evt. fagforbund: _____

medlemsnr.: _____

Reserveret postvæsenet

AOF-
Brevskolen
betaler
porto

240

AOF-BREVSKOLEN

Teglværksgade 27

2100 København Ø

DAMERNES DAG



Nu kan hattene snart tages ud af æsken igen! En turban er praktisk varm, men også lidt krævende. Denne har et repsbånd med bælte-effekt om kanten. Kr. 120.-.



Man behøver ikke pelskåbe for at gå med pelshat. Denne hjelm-lignende model i grønlandsk sæl vil passe fint til en tweed frakke eller dragt. Prisen er kr. 255,-.

Det er unægtelig dyrere med et selskab af den forberedte type end af den improviserede. Og så kan det sidste endda gå hen og blive det muntreste.

Men inviterer man gæster til at komme med god appetit til et koldt bord med lidt småvarmt, skal der nu nok komme en god aften ud af det. Det betyder travlhed for værtinden i de forudgående dage, men ved en fornuftig planlægning kan hun også komme til at nyde bordets glæder uden at segne af træthed midt i det hele. Der er selvfølgelig den mulighed at få alt bragt udefra, men med mindre en kok kommer med for at sætte fadene ind og tage sig af det lune, får værtinden alligevel temmelig travlt, og så snyder hun sig selv for at rette maden

an på fadene – og det er næsten det morsomste af det hele.

Silden er selvfølgelig tilberedt flere dage i forvejen. Inden den kommer på bordet, skal den lige have godt med friske, sprøde løgringe over sig. Man er nødt til at give den sin egen tallerken, men De kan sagtens snyde med bestik. Læg en lille papirserviet under sildetallerkenen og fortæl gæsterne, at den er til at tørre kniv og gaffel af med, færdig!

Det er pengene værd at købe runde og aflange papirservietter til fadene. Det ser appetitligt ud og »samler« maden.

De kender vel trick'et med den lille omvendte skål på et stort fad med afskåret pålæg. Det tager sig flot ud og i

øvrigt er et tomt yogurtbæger glimrende hertil.

Om flæskestegen pyntes med tynde skiver æbler (kogt i sukkerlage) lagt side og side med lige så tynde skiver fersken på et grønt salatblad. Den forhåbentlig meget sprøde svær skæres fri og fordeles ud over kødet.

Fadet med andesteg dekorerer med appelsinskiver, hvorpå en udblødt svedske er anbragt.

Oksefileten bestrøs med grove spåner peberrod, købt klar til brug i et plasticbæger. På bordet står en skål pickles.

Bacon og champignons er fortræffeligt tilbehør til leverpostej, men tager uforholdsmæssigt lang tid at tilberede. Omkring postejen med rødbeder eller sæt simpelt hen lidt rødkål på samme fad, det er nemmere og smager lige så godt.

Skålen med italiensk salat til okse-tungen eller hamburgerryggen får et par buketter karse, støttet med en tomatbåd. En tomatbåd tager sig altid smuk ud, også på et grønt salatblad, men det gælder for den som for al anden pynt: ikke for store stykker – ej heller for meget på fadet, så det tager glansen af maden.

Midt i marts og et par uger frem er der lejlighed til at stifte bekendtskab med et af de dyre kosmetikmærker. Helena Rubinstein præsenterer en ny renselotion – skin dew emollient cleanser – i en tre-en pakke med fugtigheds lotion og tonic ved siden af. Det hele til samlet pris af kr. 35. Renselotion og tonic er i 1oz (= 29 gram) flasker, men fugtigheds lotionen er i dobbelt størrelse, og den alene gør købet værd.

Det er måske lidt tidligt at snakke om solbrun hud, men kender De de selvbrunende præparater, der fungerer uden en eneste solstråle? Man kommer lidt lotion på om aftenen, og når man står op næste morgen er man let brun. Gentager man behandlingen, opnår man en virkelig fin lød, som er holdbar i en 4-5 dage og ikke kan vaskes af. Til gengæld må man endelig huske at vaske hænderne, ellers bliver de alt, alt for mørke. Quick Tanning er en af de selvbrunende produkter og koster for stor flaske kr. 20, for lille kr. 13,50. Den virker også beskyttende mod forbrænding, når solen til sin tid træder i kraft, men husk rigelig brug af fugtighedscreme.