

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. JANUAR 1970 – 70. ÅRGANG

1

Indhold:

Nytårsskifte	2
Sovjetiske el-lokomotiver	4
Distriktschef A. Kristensen død	5
Vestjyderne er seje	6
Biltrafik med jernbanetog over og under de danske farvande	8
Prisundersøgelse	14
Velfærd på ny jernbaneskole	15
Politisk økonomisk orientering	16
Forsikringsagenturforeningen	17
Glimt udefra	18
Selvangivelsen	18
Personalia	20

Redaktører:

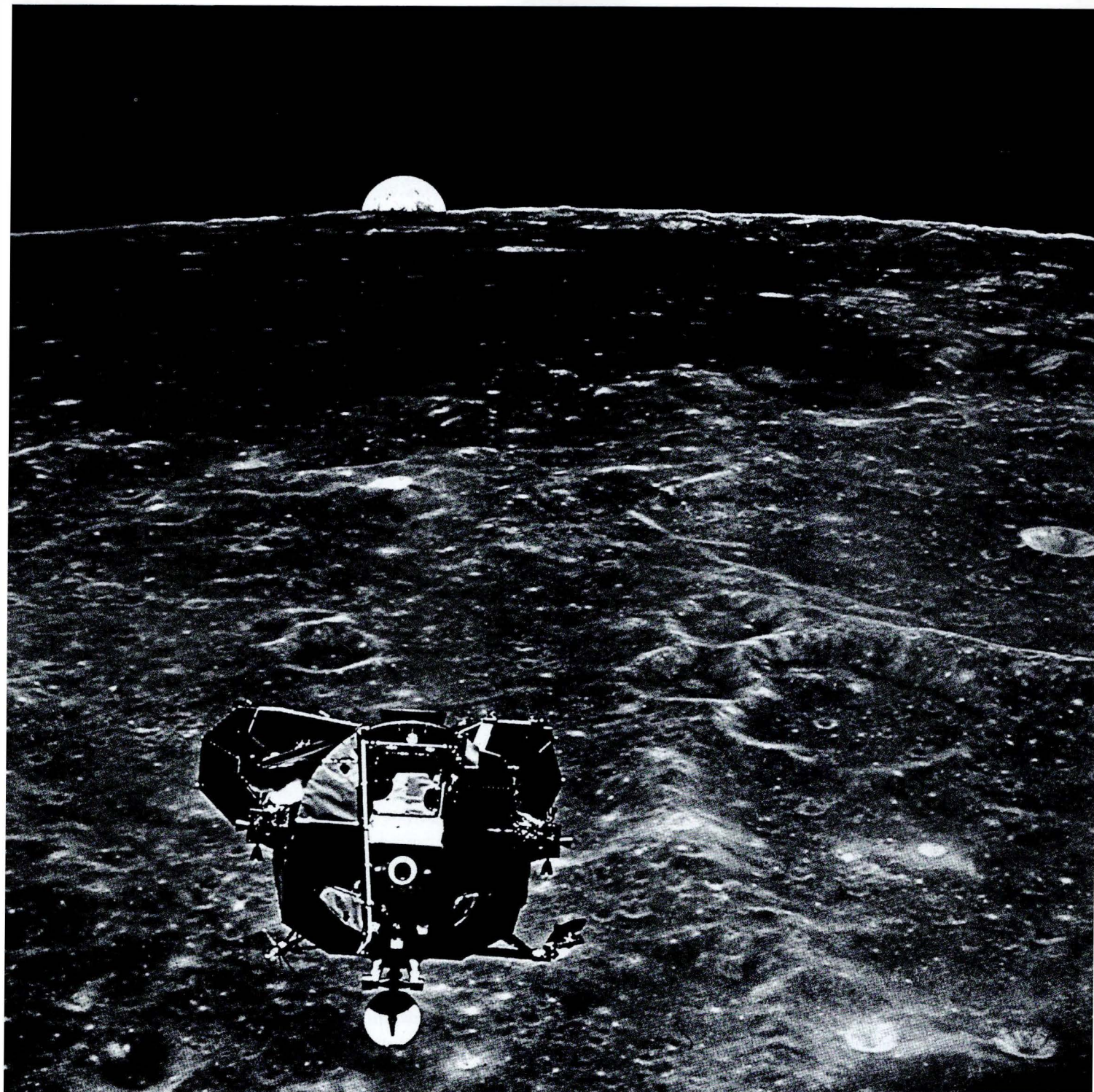
E. Greve Petersen
(ansvarshavende)
K. B. Knudsen.

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

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Ved nytårsskifte beskuer man traditionen tro arbejdet i det forløbne år, afvejer det gode og dårlige med hinanden. Lad os imidlertid lægge denne formel til side og i stedet vende blikket mod det nye år, se på ideerne til den organisationsmæssige indsats. Vi står jo samtidig ved indgangen til et kongresår, hvor foreningens tillidsmænd 12., 13. og 14. maj fastlægger den kurs, hovedbestyrelsen bør styre i bestræbelserne for faglig og økonomisk fremgang hos medlemskredsen.

Grundlaget for denne fremgang kan kun bygges på et smidigt og effektivt arbejdende organisationsmaskineri støttet af et ubrydeligt sammenhold. Der må fra hovedbestyrelsen udgå et kraftigt initiativ, som inspirerer til dette ubrydelige sammenhold. Det må samtidig gøres klart, at organisationsmæssig effektivitet ikke er spørgsmålet om et lille eksklusivt selvbeskuende organiseret område, men samarbejde mellem alle i virksomheden eller arbejdsområdet, som jo i langt den overvejende del har fælles faglige og økonomiske interesser. Vi må – som andre – nøje granske dette forhold. Der må fjernes nogle fordomme, såvel generelle som personlige, hvis man virkeligt skal sikre største mål af faglig og økonomisk sikkerhed i den hurtigt løbende udvikling. Dette er et centralt emne for kongressen at tage stilling til. Om vi er os selv nok, eller vi anerkender udviklingens krav. Om logik eller faglig stolthed skal sejre. Hvadenten man skrider til organisationsændringer eller ej, er det imidlertid klart, at en række forhold i vort interesseområde er på vej til at undergå forandring. Det har tidligere været nævnt, at statsbanerne har ønsket nedsat et udvalg til at analysere fremtidig rekruttering og uddannelse af lokomotivmænd. Det, som dækker sig herunder, er visse bestræbelser på at give den fremtidige lokomotivmand en lønmæssigt lavere placering, fordi man finder den nuværende arbejdskraft for dyr. Tanken er ikke ny, men med arbejdet for DSB's strukturændring har så mange ting været under af- eller udvikling – mest det sidste – og derfor er der ønske om at granske vort arbejdsområde. Det er imidlertid naturligt at alle områder tages op til undersøgelse, og vi samarbejder gerne om alle de forhold, der angår vort arbejdsområde. Det er en indstilling, vi altid har haft. Det kan i øvrigt ikke siges om alle, vi skal samarbejde med. De to nævnte spørgsmål vil beslægtet en god del arbejdskraft det kommende år. Bare vi må nå det rigtige resultat.



Dette nærfotografi af månen viser, at dens overflade overalt er såret og arret af meteoriteksplodingskratere, store og små, friske og udtværede. Selv de kolossale materialeudkastninger og glashagbygerne, der har fulgt efter hver eneste eksplosion, har ikke kunnet udjævne dem.

I baggrunden ses den opgående jordklode, hvis skyformationer rekleterer solens lys blændende hvidt, så jordkloden står i markant kontrast til den næsten sorte måne. Egentlig er det kun en halvjord, der dukker frem, svarende til halvmåne. Men det viser sig først på de billeder, der er taget nogle minutter senere.

Medens måneoverfladen fremtræder klart på billedet, fordi månen mangler atmosfære, fremtræder jordoverfladen mellem skyerne noget diffust på grund af lysspredningen i atmosfæren.

Midt i billedet ses et lille himmellegeme, en selvstændig, ja endog aktivt omkringfarende klode, et fartøj, et transportmiddel for mennesker, der udforsker månen på nært hold.

Det er en repræsentant for den nye tid, dens teknik og trafik. Det kan fare afsted igennem tomrum, det store verdensrum, med næsten ubegrænsede hastigheder. Det kan lande på månen. Men det kan ikke begå sig i jordklodens atmosfære. Derfor kan det ikke lande på jorden eller gå ned på dens havoverflade.

Sovjetiske el-lokomotiver



Elektrisk tog fra Letland.

I førerkabinen.



Den sovjetiske industri har på relativt kort tid skabt et vældigt produktionsapparat, som dækker de sovjetiske jernbaners behov for el-lokomotiver til gods-transporten. Den sovjetiske industri bygger idag flere el-lokomotiver og diesellokomotiver end USA, England, Vesttyskland og Japan tilsammen.

De første sovjetiske el-lokomotiver blev fremstillet i Moskva på fabrikken »Dinamo«. Nu fremstilles de i Rusland, Gruzien, Letland og Ukraine.

El-lokomotivfabrikken i Novotjerkassk fremstiller mærket VL-82 med 8 aksler og dobbelt strømftager. Dette lokomotiv er beregnet til godstog på strækninger med enfaset vekselstrøm med nominalspænding 25.000 volt og med jævnstrøm med nominalspænding 3000 volt. I begge tilfælde kan man udnytte lokomotivets fulde ydeevne på 7616 HK og maksimale brugshastighed på 110 km/t.

I Gruzien fremstiller Tbilisis el-lokomotivfabrik mærket VL-10 til tunge godstog. Det har 8 drivmotorer med en kapacitet på 650 kilowatt hver. Samme sted fremstilles VL-40, et hurtiggående vekselstrømslokomotiv til passagetog.

Rangerlokomotivet VL-26 kan køre både ved kontaktledning og på akkumulatører. Når det kører på akkumulatører, kan det trække tog på op til 500 tons.

På de fleste elektrificerede strækninger i Sovjetunionen anvendes nu et nyt elektrisk drivkraftssystem med enfaset vekselstrøm med industrifrekvens og en spænding, der er sat op fra 3000 til 25.000 volt. Som følge heraf kan kraftstationerne bygges længere fra hinanden, de bliver i realiteten til transformatorstationer. Den mest indviklede del af dem – ensretteranlægget – er flyttet over på lokomotivet. Som ensrettere anvendes halvlederapparater.

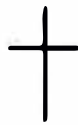
Sovjetiske videnskabsmænd og konstruktører finder nye veje til at øge el-lokomotivernes kapacitet og hastighed. De mener, det økonomisk er mest fordelagtigt at forøge el-lokomotivets kapacitet pr. aksel. Denne kapacitet er nu 780 kilowatt på et af de bedste sovjetiske el-lokomotiver, VL-80. Men togenes større hastighed og vægt nødvendiggør lokomotiver med en kapacitet på 1200–1500 kilowatt pr. aksel.

I Tbilisi konstrueres originale motorbogier, hvorpå der kan anbringes kraftige drivmotorer.

Anvendelsen af moderne elektrotekniske materialer giver mulighed for at mindske motorernes vægt eller opnå større kapacitet ved samme vægt. Samtidig arbejder sovjetiske konstruktører på at skabe en motor uden kollektor ved hjælp af stærke styrbare halvlederomformere. I Novotjerkassk er der lavet et lokomotiv

Chefen for 1. distrikt afgået ved døden

5



Distriktschef Aksel Kristensen, 1. distrikt, er afgået ved døden mandag den 15. december 1969. Derved mistede statsbaneledelsen en markant skikkelse. På en lang række områder har han præget dansk og international jernbanedrift. Distriktschefen fødtes i 1904 og ansattes ved DSB i 1920. Efter forfremmelse til trafikinspektør i 1955 fulgte 1955 forfremmelsen til distriktschef.

Blandt personalet vil han huskes for sin redelige færd og aldrig svigtende interesse for dettes forhold. Æret være hans minde.



med asynkroniske motorer og desuden en ventilmotor. Disse motorer er beregnet til en kapacitet på 1250 kilowatt. Et 8-akslet lokomotiv vil altså udvikle 10.000 kilowatt eller 13600 HK – 58 pct. mere end VL-80, der er et af verdens stærkeste lokomotiver.

Produktionen af styrbare halvleder-omformere gav også mulighed for at skabe sikrere bremsere.

Der er gjort meget for at give lokomotivpersonalet behagelige arbejdsforhold. Føreren har godt udsyn over sporet. Apparaterne er bekvemt anbragt i de nye el-lokomotiver, kabinens lyd- og varmeisolering er forstærket, der findes toilet og ventilation.

Der er planer om at forsyne el-lokomotiverne med datamaskiner, som skal vælge den mest rationelle trafikplan for toget og sørge for, at det strengt følger planen med minimalt elforbrug.

Unionssammenslutningen »Energomasjeksport« står for salget på verdensmarkedet af diesellokomotiver, el-lokomotiver, el-tog, metrovogne, trolleybusser, specialvogne og andet jernbaneudstyr.

Vestjyderne er seje

6

.. men de kan se, når de præsenteres for en god idé, og derfor har egnsudviklingen i Vestjylland været mere selvstændig end andre steder.



Vestjyderne er lidt sejere i det end andre jyder. De indrømmer det gerne selv, så man fornærmer ingen ved at skrive det. Til gengæld skal det siges til deres ros, at de er hurtige til at se, når en idé er rigtig. Og har de først accepteret en idé, så holder de fast ved den.

Derfor har egnsudviklingen i Vestjylland – geografisk set er det Ringkøbing, Ribe og Thisted amter – haft et lidt andet og et lidt mere selvstændigt forløb end egnsudviklingen i andre dele af landet.

Vestjyderne blev præsenteret for egnsudviklings-ideen sidst på efteråret 1957. Det var en tilflytter – endda en tidligere sjællænder – civilingeniør Gunnar Andreasen, dengang direktør for Cheminova i Harboøre, der i en pjece, »Vestjyllands fremtid« pegede på, at Vestjylland i forhold til det øvrige land var en forsømt landsdel.

Andre havde gjort det før Gunnar Andreasen. Så deri lå ikke noget nyt.

Men Gunnar Andreasen nøjedes ikke med at sige, at der måtte ske ændringer. Han pegede også på, hvad der skulle ændres, og hvordan man skulle gøre Vestjylland til et mere udviklet og et mere attraktivt område. Og endelig gjorde han noget, som fik de lidt seje vestjyder til at acceptere ham som en fornuftig mand: Han sagde tingene i et sprog, de kunne forstå!

En folkerejsning

Gunnar Andreasens pjece skabte noget nær en folkerejsning i Vestjylland. På møde efter møde samledes i hundredvis af bønder og fiskere, arbejdere og erhvervsfolk, og alle som én gik de ind for selv at sætte en egnsudvikling i gang, så landsdelen ikke længere skulle være et forsømt område. Ja, selv folketingsmedlemmer og -kandidater gik helhjertet ind for tanken, endnu inden de havde spurgt de respektive partikontorer om partiernes mening.

Vejen fra Gunnar Andreasens pjece til oprettelsen af et Vest-Jyllands udviklingsråd var ikke lang. Rådet blev stiftet – og eksisterer endnu – og den økonomiske støtte til dets arbejde kom fra kommuner og fra fagbevægelsen.

Nu tager vestjyderne ikke æren for noget, de ikke er sikre på at have givet ideen til, men pudsigt var det i hvert fald for tilflyttere fra det østlige Danmark at se, hvor hurtigt politikerne – efter oprettelsen af VJ-rådet – fandt ud af, at der måtte vedtages en egnsudviklingslov for hele landet. En god idé, for Vestjylland var jo ikke den eneste forsømte landsdel.

Har inspireret til aktivitet

Konkurrence har der ikke været mellem statens egnsudviklingsdirektorat og VJ-rådet, men VJ-rådet har nok mere end én gang virket som en inspiration for den statslige egnsudvikling. En vestjyde udtrykte det således, da vi for et par år

siden diskuterede den betydning, VJ-rådet havde haft – og stadig har.

– VJ-rådet har jo aldrig haft penge til at bygge fabrikker for, men jeg tror, vi mere end én gang har virket som en loppe i pelsen på statens embedsmænd. Og så har VJ-rådet jo gjort en god gerning.

Siden vestjyderne i 1957 startede deres eget egnsudviklingsprogram, er der sket en kolossal udvikling i den forsømte landsdel.

Vestjyderne er stort set tilfredse med den støtte, man har fået i form af egnsudviklingslån. Bevares, naturligvis synes man, at mange lån kunne have været større, og man har langtfra altid forstået, når der blev sagt nej til en ansøgning. Men på den anden side er der gennem årene blevet rejst en del virksomheder i byer og landkommuner, som har kunnet opsuge en stor del af den arbejdskraft, landbruget har afgivet. Og virksomhederne har klaret sig pænt.

En enkelt undtagelse er den store virksomhed i Skjern, som med mange millioner kroner i statsstøtte skulle omdanne gamle aviser m.m. til ny emballage. Den krakkede, og det er beklageligt. Men vestjyderne siger ikke: »Hvad sagde vi«. De beklager i stedet, at virksomheden ikke kunne gå, for der var brug for også den arbejdsplads i Vestjylland.

Gamle virksomheder har udvidet

Det har haft stor betydning, at der er kommet nye virksomheder til, men det bevidste arbejde for at skabe egnsudvikling har også bevirket, at eksisterende virksomheder har taget chancen og har udvidet eller er flyttet til nye industriområder i byerne. Også her har man forstået at skabe arbejde til flere mennesker.

Ganske vist har man i Vestjylland oplevet, at den meget store virksomhed, som en by har betragtet som en af grundpillerne i byens erhvervsliv, i løbet af nogle år er skrumpet ind, så den nu kun nævnes i en bisætning, når erhvervsliv diskuteres, men det er mere end blevet opvejet af, at dygtige kommunalbestyrelser gennem etablering af industriområder med byggemodne grunde til konkurrencedygtige priser har skaffet nye virksomheder til byerne – eller har skabt udvidelsesmuligheder for eksisterende virksomheder, der pladsmæssigt set var kommet i klemme i bykerne.

Uddannelse et vigtigt område

Vestjylland har satset på nye industrier, på udbygning af bestående og på en udvidelse af fiskeriet, af havnene og af virksomheder med tilknytning til fiskerierhvervet.

Men industri og handel er ikke nok, uddannelsesinstitutioner er også nødvendige, hvis Vestjylland skal kunne klare sig i konkurrencen med andre egne af landet.

Holstebro er et godt eksempel på en by, der har forstået betydningen af uddannelsesmæssige og andre kulturelle faciliteter. I løbet af en kort årrække har man forstået at udbygge folkeskolevæsenet, at få opført et kommunalt gymnasium, et børnehaveseminarium og en terapiskole, og man er nået langt med opførelsen af en fælles handels- og teknisk skole med centralskoleordning for flere fag.

Holstebro har også – med mange argumenter – meldt sig som en af de byer, der vil have et universitet. Og argumenterne er gode: Byen ligger midt i et område, hvorfra der er langt til eksisterende

og projekterede universiteter, man kan byde på de nødvendige arealer til priser, der vil virke som småpenge i forhold til, hvad der skal betales for byggemodne grunde i det østlige Danmark, der er studentermateriale i Vestjylland til flere fakulteter, og den udbygning, der er sket – og fortsat vil ske – af landsdelens sygehuse, peger alene på oprettelsen af et lægevidenskabeligt fakultet.

Egnsudvikling på flere spor

Egnsudvikling kan være farlig, hvis man kun satser på ét spor: Etablering af nye industrier. I Vestjylland har man kloge- ligt undgået denne ensretning, selv om man er godt i gang med forberedelser til en kampagne for at »sælge« Vestjylland til nye industrier.

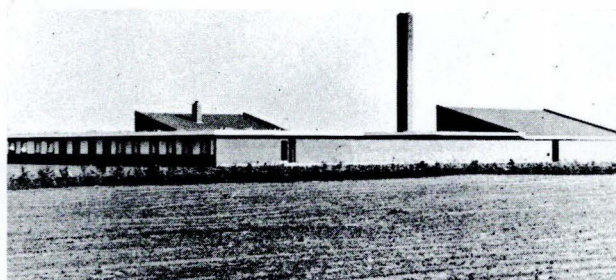
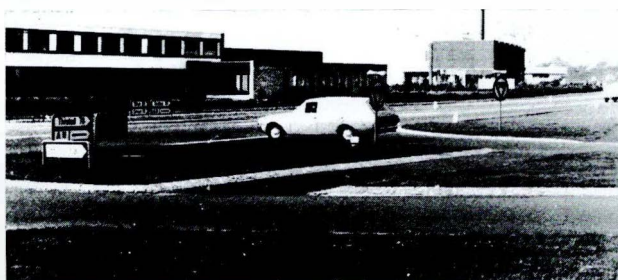
Man spreder sig over flere spor, og man har fulgt en industriel udvikling op med en udvikling på såvel kulturelle områder som med hensyn til andre faciliteter.

Serviceinstitutioner som biblioteker, museer, teatre, børne- og ungdomsinstitutioner m.m. er af lige så stor betydning som nye arbejdspladser. For det hjælper ikke meget, at man kan tilbyde en akademiker, en håndværker eller en specialarbejder fra andre egne af landet godt arbejde, hvis man ikke samtidig kan tilbyde hans familie de samme faciliteter, som de har i forvejen . . .

For så siger konen nej, og så bliver der ikke noget ud af den flytning til Vestjylland. Et område, der ganske vist har udviklet sig kolossalt i de sidste 12 år, men som fortsat kan byde på fred og ro og på naturområder, som forlængst er ødelagt andre steder.

Jørnn Vieg Hansen.

Både virksomheder og uddannelsessteder er skudt op i Vestjylland. Billederne viser et nyt industrikvarter og et udsnit af Teknisk Skole i Holstebro.



Biltrafik med jernbanetog over og under de danske farvande

Af C. E. Andersen

Danmark er færgerens land. Alle her er forlængst vænnet til at betragte transport af jernbanevogne og komplette jernbanetog med færger over de danske farvande som noget helt selvfølgeligt.

På et senere tidspunkt, dog allerede i mellemkrigsårene, blev det også almindeligt at befordre biler med de færger, der overfører jernbanevognene, og desuden med specielle bilfærger, der sejler mangfoldige steder over vore sunde og bælder. Siden krigen er det blevet så almindeligt at rejse pr. bil over land og vand under udnyttelse af færgerne, at dette føles som noget helt naturligt. I løbet af de sidste år er det endog blevet almindeligt at medtage bilerne på langtursruterne, særlig natforbindelserne mellem København og Oslo, København og Ålborg, København og Esbjerg. De tidligere brugte skibe på disse ruter var ellers nye og gode. Men de er blevet erstattet eller bliver erstattet med nye skibe med større

biltransportkapacitet og bekvemmere til- og frakørselsforhold. Det nyligt bestilte skib til Esbjerg-Harwich ruten får plads til ikke færre end 250 biler.

Selv hvor der skal sejles, overgår biltrafikken nu jernbanetraffikken kvantitativt. Eller anderledes udtrykt: Færgerne overfører flere biltrafikanter end togtrafikanter. Dette gælder endog på Storebæltsoverfarten. På Kattegatsoverfarterne er der nogenlunde lige så mange biltrafikanter, som der er togtrafikanter på Korsør-Nyborg ruten.

Nogle har måske en følelse af, at jernbanetraffikkens dage snart vil være talte. Det er dog ikke tilfældet. Jernbanerne får nye opgaver eller kan i hvert fald tage nye transportopgaver op.

I gamle dage var det almindeligt, at man tog toget, når man skulle langt bort. Og hvis man ville køre omkring i nærheden af rejsens mål, eventuelt hinsides bælder og sunde, tog man cyklen med

som rejsegods. Men nu cykler man ikke så meget; og det er så sjældent, at nogen tager cyklen med togene som rejsegods eller tager den med på færgeoverfarterne. End ikke knallerterne bruges synderligt meget til længere ture eller tages med tog eller færger.

Nej, man kører med bil. – Og bilerne tager man med færgerne.

Men hvad med tanken om at tage med toget og tage bilen med som togtrejsegods?

Denne tanke er helt fremmed for danskerne.

Men i virkeligheden er det ikke mere unaturligt at tage bilerne med tog end at tage dem med færgerne. End ikke i Danmark.

Biler med togene i Frankrig og Tyskland

I Frankrig er det blevet ret almindeligt, at man tager bilen med i togene på visse ruter. Det gælder navnlig nattogene på den lange rute mellem Paris og Middelhavskysten.

Visse eksprestog er formeret af personvogne, bl.a. sovevogne, og specielle biltransportvogne, ligeledes lange boggievogne, der kan køre med store hastigheder. I nogle tilfælde fremføres disse vogne separat. De fleste af disse vogne har to etager. Vognene er åbne.

Også i Tyskland har denne praksis fået en vis betydning. Her bruges både åbne og lukkede vogne. De sidste har kun en etage. I Tyskland fremføres de biltransporterende hurtigtogsvogne oftest som tog, der kører selvstændigt, som supplement til nateksprestogene.

Skønt der i Tyskland befordres langt færre biler med eksprestogene end i Frankrig, befordrede »Deutsche Bundes-



Fransk eksprestog bestående af et stort antal personvogne, særlig sovevogne, og et stort antal biltransportvogne, der er konstrueret for meget store hastigheder.

Münchens stationsanlæg for de rejsende, der medtager deres personbiler.

Moderne jernbanevogn for transport af høje lastbiler. Gulvhøjden er så lav som muligt. Hjulene er ganske små. Til gengæld er der 8 hjul pr. bogie, bl.a. af hensyn til bremsekonstruktionen og varmeudvikling. Vognen er konstrueret af SPG i Østrig.

bahn« i 1968 mere end 52.000 biler på denne måde, altså et ganske anseligt antal.

Også lastbiler, påhængsvogne og sættevogne transporteres med tog i stor stil i Frankrig og tillige i nogen grad i Tyskland.

I USA har denne form for transport antaget et enormt omfang. Her er det helt overvejende store sættevogne, der transporteres i lang fart på jernbanevogne.

Egentlig er det denne praksis, der har ført til udviklingen af den moderne storcontainertransport, idet de store containere oprindeligt faktisk var sættevogne uden understøttende hjul. Ganske vist var hjulene ikke til synderlig gene på jernbanevognene. Men ved transport pr. skib gjaldt det om at udnytte pladsen fuldt ud selv i højden.

I Europa har det været vanskeligt at indføre dette amerikanske transportsystem, altså transport af sættevogne på jernbanevogne. Det skyldes, at profilhøjden på jernbanerne i Europa er langt mindre end i Nordamerika, alt for ringe til, at høje lastbiler kan stå på jernbanevognene. Denne vanskelighed har man søgt at overvinde på forskellige måder, bl.a. ved at anvende specielle lave lastbiler og anhængere og ved at anbringe dem således, at hjulene står meget lavt på vognene, altså i en fordybning.

I Østrig og Tyskland har man konstrueret jernbanevogne til lastbiltransporter med helt igennem lavtliggende gulv.

I den nyeste konstruktion er gulvhøjden kun 41 cm over skinnerne. Følgelig kan disse vogne transportere selv de højeste lastbiler. Bilerne må nemlig være 4,0 m høje i Tyskland; og den tilladte maksimumhøjde af jernbanevognene er her 4,55 m.

Disse jernbanevognes hjul er kun 35 cm i diameter, ja endnu mindre, når de er slidt. Hver bogie har 4 aksler. Det skyldes bl.a. hensynet til bremsesystemet og bremsevarmeudviklingen.

Mellem Köln og Stuttgart kører der nu hver nat et tog bestående helt igennem af sådanne vogne. Det kan medtage et stort antal lastbiler og påhængsvogne.

Mellem Köln og Stuttgart kører der hver nat et tog for transport af lastbiler. Det består udelukkende af lave gods vogne af den østrigske konstruktion, normalt 24 sådanne vogne samt en liggevogn for chauffører.



Chaufførerne opholder sig i en regulær personvogn eller sovevogn.

Så vidt personbiler og lastbiler i drift.

Biler uden fører på specialgodsvogne

Nye biler, både personbiler og lastbiler samt chassiser m.m., er alle dage blevet transporteret med jernbanetog. Tidligere brugtes hertil almindelige gods vogne, mest åbne vogne, dog oftere kassevogne end fladvogne. I andre tilfælde brugtes lidt ændrede vogne; de sammenkoblede til lange vognrækker, og samtidig lavedes der forbindelser fra vogn til vogn, så bilerne kunne køre fra den ene ende af toget til den anden, omend kun medens toget holdt stille. Derefter konstrueredes specialvogne til samme formål, hovedsagelig 2-akslede vogne. De brugtes ofte parvis. Dette førte til udviklingen af dobbeltvogne med en fælles midteraksel, altså 3 aksler ialt. Der fremkom også boggievogne. Etagevogne kom i brug, både 2-akslede, 3-akslede ledvogne og 4-akslede vogne. I USA bruges mest boggie-

vogne, undertiden lukkede, men mest åbne vogne, ikke blot med 2, men endog med 3 etager. Man kan jævnlig se hele tog formeret af sådanne 3-etages biltransportvogne.

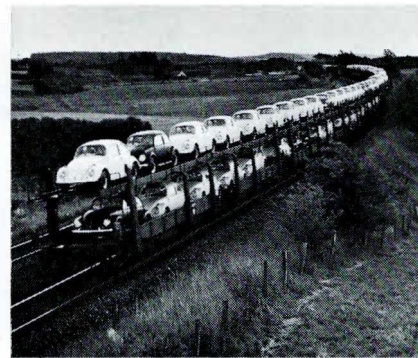
Kortdistancetransport af biler med fører

Transporterne af nye biler og biler i drift med fører og eventuelt passagerer foregår mest over lange strækninger. Men de kan naturligvis også foregå over korte strækninger, i hvert fald når bilernes fører er med, så bilerne kan køre hurtigt ind på og ud fra toget.

Kortdistancetransport af biler og jernbanetog er blevet almindelig i Schweiz, her endda på mangfoldige strækninger, og i mindre grad også i Østrig, Frankrig og Italien. Formålet her er at udnytte jernbanerne og specielt jernbanetunnelerne, navnlig hvor vejene mangler eller er vinterlukkede, eventuelt overbelastet af trafik.

Jernbanetunnelen under Sct. Gotthard befares af et par hundrede ordinære tog





Til venstre: I USA og Canada eller i hvert fald i størstedelen af enkeltstaterne er det ikke tilladt at køre med store påhængsvogne på slæb efter lastbilerne. I stedet bruges sættevogne af meget store dimensioner, trukket af korte traktorer med sadler. Traktorerne bruges ofte kun lokalt til og fra stationerne, men sættevognene transporteres til gengæld vidt omkring på jernbanevogne. Hertil bruges fladvogne, der er konstrueret direkte for denne specielle transport. Til højre: Selv på de danske jernbane- og færgeruter transporteres der biler på jernbanetog. Men faktisk kun nye biler eller rettere sagt biler uden fører og kun i store samlede forsendelser, d.v.s. en eller flere vognlaster af biler, dog kun sjældent hele tog, således som vist her.

hver dag, hovedsageligt lange eksprestog og tunge godstog i international trafik. Tunnelen befares desuden af et næsten lige så stort antal lokaltog, som er formeret af åbne vogne, hvorpå bilerne kan køre skråt ind fra siden og køre fra vogn til vogn, altså på langs ad toget. Togets fyldning og tømning foregår forbløffende hurtigt. Passagererne bliver siddende i deres biler.

Allerede i 1967 transporteredes der 599.000 biler gennem Sct. Gotthardtunnelen med disse biltransporttog, der faktisk er ordinære godstog af gamle åbne vogne, som kun er lidet ændret. Denne store biltransport pr. tog må vurderes på baggrund af, at der er en bilvej parallelt med jernbanen, omend i væsentligt større højde. For så vidt behøver bilisterne absolut ikke at benytte togene. Biltrafikken ad vejen og jernbanen er nogenlunde lige stor.

Det nævnte tal siger måske ikke så meget. Men når man betænker, at det er omtrent halvt så stort som det tilsvarende tal for biltrafikken, der går over Storebælt, er det klart, at det er meget.

Biltransport med jernbaner er altså en transportform, som man må regne med.

Det er kun utopi for os, fordi vi ikke er vænnet til den. Jvf. at Alpelandenes befolkning ikke rigtigt fatter, hvordan man kan komme omkring med bil i et land, der er opdelt i øer og halvøer af bælder, sunde og fjorde.

Det nærmeste sted, hvor denne form for biltransport foregår, er på jernbanen til Sild fra fastlandet lidt syd for Tønder. Dæmningen hertil byggedes af de tyske Rigsbaner, og den har kun et jernbanespor, altså ingen vej.

Sild er Vesttysklands ferieparadis. Derfor er trafikken mellem fastlandet og Sild meget stor. I sommertiden kører lange biltransporterende tog stadig frem og tilbage. Disse tog består af ret primitive, 2-akslede to-etages vogne. Bilerne kan køre fra vogn til vogn, når toget

holder. De kan køre op på toget og bort derfra via specielle ramper, jvf. færgelejernes broklapsystemer, hvoraf nogle ligeledes har to etager.

Bilernes førere og passagerer bliver som regel siddende i bilerne. Men de kan også tage plads i en personvogn.

På ruten mellem fastlandet og Sild befordres der hvert år et par hundrede tusinde biler. Det er ca. halvt så mange, som der overføres på færgeruten mellem Lolland og Fehmern.

Gennem Alperne med biler i eksprestog

I Schweizerische Bauzeitung, 1967, 27. april, s. 297-303, har professor H. Grob, Eidgenössische Technische Hochschule i Zürich, publiceret en artikel om bilbefordring på jernbaner i stedet for veje; og i samme tidsskrift, 1968, den 9. maj, side 311-331, har professor Grob sammen med diplomingeniør P. Püntener offentliggjort en afhandling om systemet anvendt på Sct. Gotthard-ruten som alternativ til en motorvej med stor trafik.

Forbindelsen over Sct. Gotthard bestrides nu af en jernbane med to spor, der er ført under passet i en 15,0 km lang tunnel med 1154 m maksimalhøjde, samt en vej over passet, der er ført op til 2114 m højde, og som på sydsiden stiger stejlt, med 11 pct.; her er der dog for nylig bygget en ny vej med kun 7 pct. stigning og med færre kurver.

Det er nu besluttet, at der bygges en regulær motorvej, med maksimalt 5 pct. stigning, med flere vognbaner og midteradskillelse, op til det endnu nogenlunde jævne terrain foran jernbanetunnelens munding, samt en godt 16 km lang vej-tunnel parallelt med jernbanetunnelen, i omtrent samme højde, maksimalt 1165 m. Denne vej-tunnel får kun to vognbaner. Men den kan senere dubleres, så dens kapacitet kommer til at svare til motorvejenes. Tunnelarbejdet er måske allerede påbegyndt; og vejarbejderne er i hvert fald godt i gang.

Det har længe været på tale at bygge en jernbanetunnel i et lavere niveau, direkte mellem de steder, hvor banens egentlige stigetrækninger begynder. Ved hjælp af en tunnel, der er 45,0 km lang, altså tre gange så lang som den nuværende Sct. Gotthard-tunnel, kan maksimalhøjden reduceres til 548 m, og banen kan blive retlinet og næsten horisontal; stigningsgradienterne når kun undtagelsesvis, på sydstrækningerne, op til 10 ‰. Til sammenligning har jernbanens stigetrækninger til tunnelen nu næsten overalt fra 23 til 28 ‰ gradient; og den har tilmed mange kurver, slynger og sløjfer, ja hele spiraler, med kurveradier på kun 300 m, undtagelsesvis blot 280 m, af hensyn til overvindelse af stigningen uden helt store gradienter.

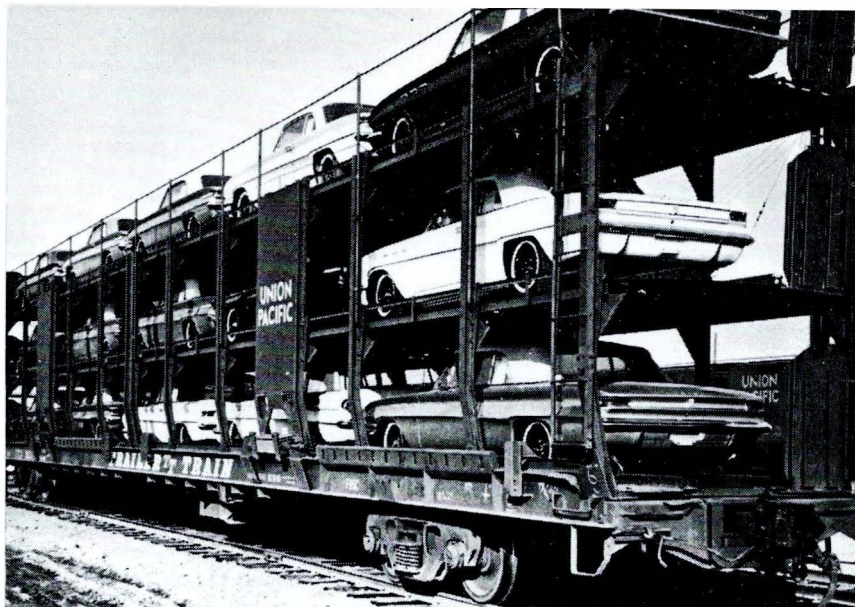
Med de moderne elektriske lokomotiver volder det ikke vanskelighed at klare disse stigninger og kurver med betydelige kørehastigheder. Men Sct. Gotthard-banen har efterhånden fået så fantastisk stor trafik, at der er vægtige grunde til at undgå de store stigninger, de små kurveradier og de lange strækninger eller til at supplere banen. Den befares nu ofte af 400 tog om dagen, hovedsageligt tunge godstog, hurtige eksprestog og lange biltransporterende tog.

Forfatterne foreslår, at der bygges en tunnel med to jernbanespor i det lave niveau. Tunnelen skal dog have lidt større bredde og højde end foreskrevet for ordinære tog. Bredden skal være maksimalt 10,00 m, idet tunnelens øverste del bliver halvcirkelformet med 5,00 m radius. Højden skal være 7,60 m over skinnernes overkant. Strømledningerne skal placeres i 5,65 m højde over skinnerne.

Tunnelen skal tjene ikke blot egentlig jernbanetrafik, men også egentlig biltrafik. Hertil skal der anvendes specielt togmateriel.

Det påvises, at et sådant banetrafiksystems biltransportkapacitet langt over-

I Nordamerika er der plads nok i højden. Her ses en canadisk tre-etagers vogn til transport af nye biler. Den byder på god plads til 4 store biler på hver etage. Ofte køres der med tog, der udelukkende består af sådanne vogne, undertiden bestående af mere end hundrede vogne og transporterende mere end tusind biler.



stiger et fuldt udbygget motorvejssystem kapacitet, desuden at både køretiden og bruttoreisetiden kan blive langt kortere end på en motorvej, fremdeles at bilbefordringen med togene kan blive en komfortabel rejseform, og endelig at omkostningerne kan blive moderate, kort sagt, at det kan blive økonomisk fordelagtigt at køre med personbiler og lastbiler med togene, så de fleste forventelig vil foretrække togtransporten, selv om der er vejforbindelse i samme linie, omend i større højde.

I korte afstande fra tunnelmundingerne, ved Erstfeld-Amsteg i nord og nær Giornico-Pollegio i syd, laves der anlæg for overkørsel fra vejene til togene. Rutestrækningen mellem de to terminaler bliver 53 km.

Togmateriellet

Togmateriellet består af lukkede bogievogne, der er 24 m lange. De er sammenbygget med bælg mellem vognene i deres fulde vidde og har løse gulvforlængelser, som tillader overkørsel fra vogn til vogn, dvs. på langs gennem toget.

En vognstamme eller rettere sagt transportenhed med indkørsel og udkørsel består af 11 vogne. De to endevogne er forskellige fra de øvrige i mange henseender, bl.a. ved endernes udformning og indretningen. De har 10 m lange skydedøre i siderne af hensyn til indkørsel og udkørsel, samt ved døråbningernes underkant lange udfaldsplader, der kan vippe ned på perronerne.

Der er to slags vogne eller rettere sagt to slags tog, henholdsvis med en og to etager. Det skyldes hensynet til størst mulig kapacitet.

Vognenes hjul er lave, kun 53 cm i diameter. Vognenes gulvhøjde er blot 65 cm. Vognenes totalhøjde er i alle tilfælde 5,25 m, og de er høje helt ud til siderne. Til sammenligning er den tilladte højde i

Danmark kun 4,30 m og i Tyskland 4,55 m, og det er endda ikke i profilet fulde bredde.

En-etage-vognene kan tage høje lastbiler. I og for sig kunne de også godt medtage to-etage-rutebiler; men det kommer naturligvis ikke på tale i praksis. To-etage vognene kan medtage omkring halvdelen af varevognene. Desuden kan de medtage næsten alle personbiler, blot ikke dem, der har høje opstablinger af bagage på tagbagagebærere, eller som medtager høje trailere, hvilket er ret almindeligt i ferietiden. Den indvendige etagehøjde er i begge etager 2,15 m. Så man behøver blot at frasortere de vogne, hvis bruttohøjde overstiger 2,05 m. De må køre i tog sammen med lastbilerne.

Biltransportvognene er udvendig 3,40 m brede, målt over de oplukkede skydedøre, og indvendig 3,12 m. Bilerne placeres i vognenes ene side, så der bliver plads til, at man kan gå langs med bilerne hele vejen gennem toget. Vognene er udstyret med toiletter, automater; og endevognene har særlige bekvemmeligheder, såsom kaffebar, telefon m.m.

En sådan togformation trækkes af et standardlokomotiv af de schweiziske forbundsbaners nyeste type, den 4-akslede »Re 4/4«. Et sådant lokomotiv kan accelerere togene overordentlig hurtigt. Deres normale kørehastigheder bliver 125–140 km i timen.

To sådanne togenheder, eller i en fjernere fremtid tre, kan forenes til et længere tog. Hertil må der bruges lokomotiver af den 6-akslede standardtype eller to af den 4-akslede type.

Kapaciteten

Et to-etage-tog, som består af to 11-vogns enheder, kan rumme ca. 200 biler. Det har altså nogenlunde samme kapacitet som en to-etages bilfærge på Storebæltstruten. Et tog af tre 11-vogns enheder, ca. 800 m langt, får nogenlunde

samme kapacitet som Storebæltsoverfartens 3-dækkede bilfærge, når dens mellemdek er løftet op.

De nævnte tal refererer alle til personbiler. Store lastbiler og lastbilkombinationer optager langt mere plads, så togenes kapacitet i forhold til tallene for den almindelige blandede biltrafik på vejene er en del lavere.

Tidsafstanden mellem togene kan ved anvendelse af moderne sikkerheds-, signal- og kommunikations-system, bl.a. linieledere langs banen, hvorfra der kan induceres signaler og talemødelser direkte til togene og omvendt, nedbringes til 1½ eller blot 1 minut.

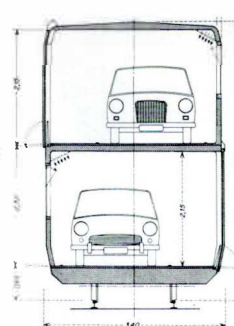
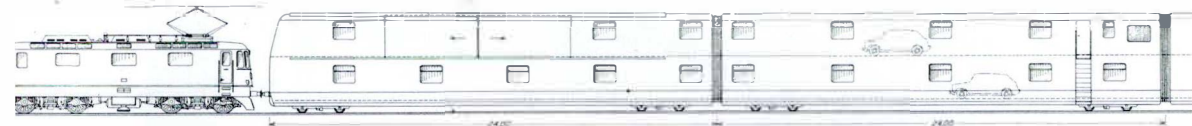
For så vidt bliver det teoretisk muligt at føre 40–60 tog gennem tunnelen i løbet af en time på hvert spor. Men det kan der naturligvis aldrig blive behov for. Tilkørsels-sporene og opstillingsanlæggene udformes for langt mindre trafikintensitet, svarende til det forventede behov og til en motorvejs kapacitet. Foreløbig vil 5 minutters tidsafstand mellem togene være fuldt ud tilstrækkeligt. Selv da kan de biltransporterende tog afvikle lige så megen trafik som en fuldt udbygget motorvej, nemlig 3600–4000 personbiler pr. time i hver retning.

Beregningerne af anlægsudgifterne og driftsomkostningerne under hensyntagen til rentetillæg m.m. viser, at transportøkonomien ved denne form for biltransport med jernbanetog bliver gunstig. Taksterne kan blive moderate. Det hele kan blive en god forretning både for de bilkørende og bilbefragtede og for jernbanerne.

For at anlæg og drift skal kunne syare sig, må taksterne være 13 francs pr. personbil og 66 francs pr. lastbil med last. – Altså ikke meget for at slippe fra nord-siden af Alperne til sydsiden eller omvendt.

Den kommende tunnel under Kanalen mellem England og Frankrig skal tjene

... i de gamle biltransporterede ekspresstog er uarbejdet af Schweiz meget renommerede jernbanevogns-
 ik, Schindler. En togenhed, d.v.s. en formation med ind- og udkørsel, består af 11 vogne, hvis samlede længde er
 m. Vognene er udvendig 3,40 m brede og indvendig 3,12 m brede. Til sammenligning er DSB's nye ekspresstogsvogne
 10 m lange, 4,05 m høje og 2,876 m brede. De nye S-togs vogne er dog noget bredere, nemlig 3,024 m + trinbræd-
 es bredde.



2

både almindelige jernbanetog og biltrans-
 porterende tog. Her skal der bruges bil-
 togenheder, som hver består af 10 vogne,
 der er 25 m lange. Togene formeres nor-
 malt af to eller tre sådanne enheder med
 hver sin ud- og indkørsel. De længste tog-
 stammer bliver altså 750 m lange.

Disse togs kørehastigheder bliver lige
 så store som ekspresstogenes, maksimalt
 90 miles = 145 km i timen. De skal
 kunne køre med tidsafstande på blot 3
 minutter eller mindre.

Foreløbig har det dog ikke interesse
 at filosofere over, hvor tit sådanne tog
 kan køre. - Jvf. færgetrafikken over Sto-
 rebælt og andre danske farvande. Vi sy-
 nes jo, at det må være tilfredsstillende,
 hvis der bliver overfartsmulighed blot
 hver halve time.

Professor Bäseler i Tyskland har fore-
 slået, at der bygges et helt nyt jernbane-
 system i Vesttyskland i supplement til det
 forhåndenværende. På det nye kan der
 køres med specialtog med særlig store di-
 mensioner, bl.a. to etager, som kan med-
 tage biler under behagelige forhold. Sta-
 tionsanlægene for disse tog indrettes så-
 ledes, at man køre bekvemt og hurtigt
 ind i toget og ud fra toget. Afstandene
 mellem stationerne bliver store. De an-
 lægges nemlig kun ved de større byer.
 De placeres på steder, hvor der kan
 etableres gode vejtilslutninger. Banerne
 og togene konstrueres for kørehastighe-
 der omkring 250 km i timen.

Der er nu dannet et regulært studiesel-
 skab for videreudviklingen af denne plan.
 Heri er de tyske forbundsbaner stærkt
 engageret.

I USA har man studeret lignende mu-
 ligheder. Et af de store jernbaneselska-
 ber var for et par år siden lige ved at
 bestille specialtog med to etager med alle
 tænkelige bekvemmeligheder for de rej-
 sende, bl.a. plads til deres biler.

Man interesserer sig altså mange ste-
 der for at udnytte jernbanetogene til bil-
 transport, særlig i tunneler, på broer og
 dæmninger, på steder hvor veje mangler
 eller er utilfredsstillende.

Danske færgeruter der kan erstattes med jernbaner for biltransport

Kunne vi gøre noget lignende i Dan-
 mark? På steder, hvor veje mangler, sær-
 lig som led i forbindelserne via vore
 sunde og bælt? Og kan man opnå for-
 dele ved at bygge broer og tunneler her
 for jernbanetog, der hovedsageligt skal
 afvikle biltrafikken?

Den færgerute, der har den største bil-
 trafik, er dobbeltruten mellem Sjælland
 og Fyn, dvs. Halskov-Knudshoved og
 Korsør-Nyborg, hvoraf den sidstnævnte
 dog nu kun benyttes af ganske få biler.
 På disse to ruter overførtes 1.727.000
 biler i 1968.

På ruterne direkte mellem Sjælland og
 Jylland overførtes samme år 1.246.000
 biler. De fordelte sig således: Kalund-
 borg-Juelsminde 305.000, Kalundborg-
 Århus 202.000, Sjællands Odde-Ebeltoft
 427.000, Grenå-Hundested 305.000, Kø-
 benhavn-Århus/Ålborg 7.000; dette var
 før indsættelsen af de nye rutebåde med
 stor biltransportkapacitet.

På ruterne over Øresund overførtes
 1.237.000 biler, altså omtrent nøjagtigt
 samme antal som på Kattegatsruterne.
 De fordelte sig med 872.000 mellem
 Helsingør og Hålsingborg og 365.000
 mellem Tuborg-København-Drøgør og
 Landskrona-Malmö-Linhamn.

Den folkefattigste og uvejsomste af
 Danmarks større øer er Saltholm, som nu
 kun sjældent besøges af andre end dens
 få beboere. Men i løbet af de kommende
 10-20 år, når storlufthavnen bliver en
 realitet, bliver den hele Skandinaviens
 vigtigste fjerntrafikale knudepunkt, idet
 den får en langt større fjerntrafik end
 Københavns Hovedbanegård og desuden
 en vældig lokal trafik, navnlig på grund
 af folk, som får dagligt ærinde på Salt-
 holm.

Størstedelen af disse mange trafikanter
 skal befordres mellem Saltholm og Kø-
 benhavn.

Allerede om få år skal mange menne-
 sker befordres dagligt frem og tilbage, og
 desuden skal der befordres store mæng-
 der gods, når Danmarks største samlede
 byggearbejde kommer rigtigt i gang.

Det er beregnet, at vejforbindelserne
 mellem Amager og Saltholm må udføres
 som lange, ventilerede tunneler med sam-
 menlagt 14 vognbaner. Desuden må der
 af hensyn til Saltholmtrafikken bygges
 tunneler under Sydhavnen, med omtrent
 lige så mange vognbaner, foruden et stort
 antal vognbaner af hensyn til trafikken
 mellem de indre dele af København og
 de potentielle udviklingsområder på Vest-
 amager og de tørlagte dele af Kalvebod
 Strand. Sydhavnstunnelen skal ganske
 vist kun føres en kort strækning under
 vand. Men dens længde må alligevel blive
 betydelig, fordi den skal føres ned til
 lige så stor dybde som tunnelerne under
 Drogden.

De to tunnelanlæg bliver meget dyre.
 De vil tilsammen koste et par milliarder
 kroner.

Det vil tage meget lang tid at bygge
 de kolossale vej-tunneler.

En boretunnel dybt under Drogden

Ved anvendelse af en roterende fræser
 i kalk kan en tunnel med lille cirkulært
 tværprofil bores meget hurtigt - og des-
 uden meget billigt.

Roterende tunnelfræsere er i de senere
 år blevet udviklet i USA, England, Tysk-
 land, Schweiz, Frankrig og Japan. De er
 nu blevet gennemprøvet i sådan grad, at
 deres børnesygdomme er overvundet.
 Tunnelarbejder udført på den måde er
 ikke længere eksperimenter.

Men denne praksis kan kun komme
 på tale, hvor bjergarterne er faste, bære-
 dygtige og nogenlunde vandtætte og på
 den anden side ikke alt for faste og
 hårde.

Disse betingelser er formodentlig op-
 fyldt af et tunnelanlæg mellem Amager
 og Saltholm, som helt igennem skal ud-
 føres i kalksten. Kalken indeholder gan-
 ske vist flint. Men det udgør kun mindre
 dele. Der er sprækker og vandgennem-
 trængning. Men man har dog kunnet
 bygge kloaktunneler i kalken, selv ved
 primitive og langsomme arbejdsmetoder.

Fræsemaskiner med 2-3 m rotordia-
 meter kan som regel bore 50-100 m
 tunnel pr. døgn i ren kalksten, derimod
 kun få m i bjergarter, der helt igennem
 er meget hårde og slidstærke. Der findes
 maskiner med diametre op til mere end
 10 m; men de arbejder ikke så hurtigt.

Tunnelfræsere med 7 m diameter kan
 bruges mellem Amager og Saltholm.

Afstanden fra kyst til kyst er 5 km, og
 selv om en tunnel skal føres 1 eller 2 km
 længere til hver side, bliver det kun til
 8-9 km ialt.

Hvis der indsættes to maskiner, som
 arbejder sig mod hinanden fra hver side
 af Drogden, kan tunnelen udføres på gan-
 ske kort tid. Maskinerne kan derefter gå
 i gang med at bore en anden tunnel,
 eventuelt flere.

Tunnelen eller tunnelerne kan udnyt-
 tes til jernbanetransport. Den kan tjene
 flere formål, varierende i tidens løb.

Hvis banen føres forbi lufthavnen,
 langs motorvejen og frem til de frie
 arealer i nærheden af Sjællandsbroen,
 kan der her laves et terminalanlæg for

Tunnelen under kanalen mellem England og Frankrig skal tjene både jernbane- og vejtransporten, måske allermost den sidste. Bilerne skal ikke køre selv. Hvis de skulle det, måtte tunnelen være så bred, at tunnelomkostningerne ville stige til det mange-dobbelte. Alene ventilationsanlæggene ville kræve tunnelanlæg med større tværprofil end fornødent til selv bilkørslen. Derfor skal bilerne sendes med tog, som skal køre mellem tog for egentlig jernbanetrafik, eller måske snarere omvendt. Der skal bruges en-etages tog for lastbiler og to-etages for personbiler. Dette tunnel-, jernbane-, bil-transportssystem byder på umådelig stor kapacitet. Trods alt bliver det ikke overvældende dyrt i anlæg og drift, regnet i forhold til forventet fremtidstrafik.

Jernbanernes og togenes trafikale opgaver ændres. De må afgive lokaltrafikken til vejene og bilerne. Til gengæld forøges den fjerngående jernbanetrafik. Det gælder i det mindste godstrafikken. For persontrafikken varierer situationen, fordi flyvetrafikken bliver en alvorlig konkurrent, omend kun på store afstande og kun mellem store byer indbyrdes. Men trafikken direkte mellem storbyer og de mindre byer kan fastholdes af jernbanerne. Den almindelige udvikling går i retning af større hastighed og komfort, bl.a. med mulighed for, at de rejsende kan medtage deres biler. Billedet viser en skitse til et principielt normalt jernbanetog, dog med særligt store dimensioner. Det er konstrueret med henblik på at køre på et særligt superjernbanenet i Tyskland. Projektet til dette biltransportssystem er udviklet af professor Bäseler.

tog til transport af biler mellem Sjælland-Amager og Saltholm.

I første omgang kan man klare sig med tog, der består af et diesellokomotiv og åbne vogne af en type, der ligner de nye, lave østrigske og tyske vogne.

Så længe der kun er en enkelt tunnel, altså kun et spor på tunnelstrækningen, forbliver banens kapacitet begrænset. Men den kan dog blive ret betydelig.

Et tog, der består af f.eks. 40 vogne, som hver er 15 m lange, kan tage 80 mindre lastbiler eller 40 lastbiler med påhængsvogne eller traktorer med sættevogne. Alternativt kan det tage 120 personbiler. Det kan naturligvis også tage en kombination af forskellige af disse biltyper.

Hvis man tænker sig, at togene afsendes med tre minutters mellemrum i grupper på 6, dvs. 15 minutter mellem første og sidste tog, kan togretningen skifte hver halve time. Der kan da overføres 720 personbiler eller ca. 480 varevogne eller ca. 240 lastbiltoget eller lastbilkombinationer pr. time i hver retning, dvs. omkring 5000 køretøjer i løbet af en 10 timers arbejdsdag.

Bygges der to tunneler, kan der teoretisk set sendes 20-40 tog i timen i hver retning.

Hvis toglængden forøges til 50 vogne med den nævnte længde, hver 15 m lange, bliver kapaciteten 3000-6000 personbiler i timen i hver retning.

I byggeperioden kan togene transportere biler med byggematerialer og andre varer, desuden byggearbejdere i deres egne biler eller i rutebiler.

Med tiden, når anlægsarbejderne aftager, og Saltholm begynder at tjene trafikken, kan togene befordre de ansatte i lufthavnen og desuden trafikanterne og deres ledsagere samt besøgende.

Der må da indsættes biltransporterende tog af en anden type. De må bestå af lukkede vogne med bælgforbindelser i fuld bredde fra vogn til vogn. Disse vogne må helst være lidt bredere end almindelige jernbanevogne.

Også persontog til Saltholm lufthavn og tillige Malmö

Desuden kan der indsættes almindelige persontog.

Fra endestationen ved Sjællandsbroen kan banen let føres til S-banen gennem Sydhavnskvarteret, altså Køgebugtbanen.

Togene kan da køre helt til Hovedbanegården og videre til Østerport, evt. Trianglen til Lyngbyvej, hvor der vest for Lyngbyvej Station kan laves terminalanlæg.

En tilsvarende forbindelse fra Sverigesiden til Saltholm kan få terminal vest for Limhamn.

Banen kan føres videre langs kysten og havnekanalen til Malmö Centralstations lokalbaneside.

En del persontog kan køre direkte gennem fra Malmö til Københavns Hovedbanegård som en inter-citybane. Disse tog må undervejs standse ved terminalanlægget ved Sjællandsbroen, hvor der kan etableres en rutebilcentral, desuden ved Kastrup Lufthavn, ved Saltholm Lufthavn og ved Limhamn opstillingsanlægget.

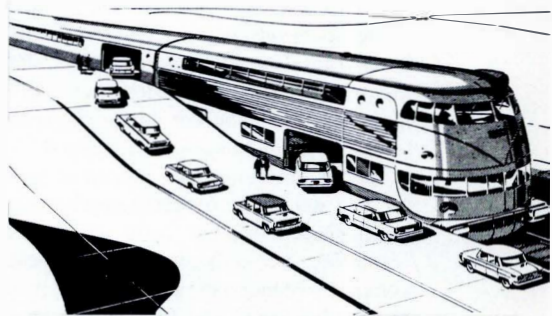
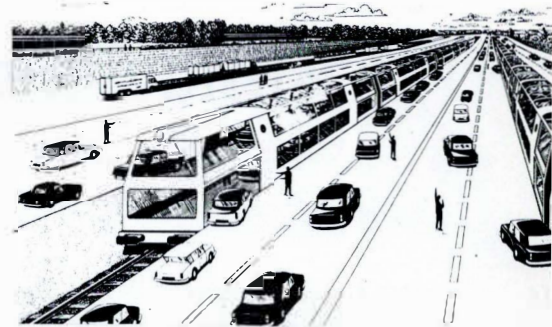
Også nogle af de biltransporterende tog kan køre helt igennem.

Hvis banen skal tjene både biltransporterende tog og persontog mellem København og Saltholm og Saltholm og Malmö og tillige gennemgående trafik, må der bygges to enkeltsporede tunneler både under Drogden og under Flintenderen.

Men det kan ske gennem en længere årrække.

Anlæggets kapacitet bliver da kolossalt stor.

Hvis der indsættes 24 tog i hver retning pr. time, hvoraf de 6 er gennemgående persontog, de 6 gennemgående biltransporterende tog, de 6 er persontog til Saltholm og de 6 bilførende tog til Saltholm, så bliver der persontogforbindelse hvert 5. minut mellem København og Saltholm og hvert 10. minut mellem København og Malmö samt biltogsforbindelse hvert 10. minut mellem Sjæl-



landsbroen og Saltholm og hvert 10. minut med gennemgående biltransporterende tog til Limhamn.

Hvis persontogene kan bestå af 12 vogne, hvoraf halvdelen er 1. classes vogne, særlig af hensyn til flyvetrafikanterne, og halvdelen fællesklassevogne, særlig af hensyn til lufthavnspersonalet, får hvert tog ca. 850 siddepladser.

12 sådanne tog i timen byder på omkring 11.000 siddepladser og et ubestemt antal ståpladser pr. time.

De 6 biltransporterende tog, hvert bestående af 20, hovedsageligt lukkede 25 m vogne, alle med en etage, kan transportere ca. 600 personbiler pr. time hver vej mellem Amager og Saltholm og samme antal hver vej mellem Amager og Sverige.

Som baggrund herfor skal anføres, at den samlede trafik mellem Københavnsområdet og Malmöområdet i 1968 beløb sig til 500 pr. døgn i gennemsnit.

De biltransporterende tog byder altså på en kapacitet af helt anden størrelsesorden end påkrævet for den nuværende biltrafik over det sydlige Øresund.

Trafikken over den nordlige del af Øresund er langt større.

Her overføres der nu gennemsnitligt 1200 biler pr. dag i hver retning. Antallet varierer meget efter årstiderne, især for personbilernes vedkommende.

Hvis overførselsforholdene for bilerne bliver bedre, vil allerede det forøge trafikken. Men gunstigere overførselsforhold for biler med tog såvel i den sydlige som i den nordlige forbindelse må resultere i, at den sydlige forbindelse overtager hovedparten af trafikken.

Trods alt må der forventes en meget betydelig stigning i trafikken på den nordlige forbindelse.

(Fortsættes)

Prisundersøgelse

14

LO har en fundamental interesse i at konstatere, hvorledes prisniveauet udvikler sig og i, at der skabes øget offentlighed omkring prisdannelsen og dermed større prisbevidsthed hos lønmodtagerne. Prisniveauet og udviklingen heri er den faktor, der – sammen med den udbetalte løn – er afgørende for lønmodtagernes levestandard og udviklingen i reallønnen.

Speciel interesse har prisudviklingen for den del af de overenskomstsmæssige lønstigninger, der har form af dyrtidsregulering. Der er fra tid til anden fremkommet påstande om, at den registrering af prisudviklingen, der foretages af Danmarks Statistik, og som danner grundlag for beregningen af det lønregulerende pristal, ikke svarer til de reelle ændringer i detailpriserne. Ifølge sagens natur er det overordentligt væsentligt for lønmodtagerne at få klarlagt, hvorvidt sådanne påstande er rigtige.

45.000 prisoplysninger

Rapporten om LO's prisundersøgelse omfatter en analyse af detailpriserne i 12 måneders perioden februar 1968 til januar 1969. Udarbejdelsen og den praktiske gennemførelse af prisundersøgelsen blev overdraget til Arbejderbevægelsens Erhvervsråd. Indsamlingen af prismaterialet gennemførtes i samarbejde med lokale prisundersøgelsesudvalg nedsat under Arbejdernes Fællesorganisationer over hele landet.

Der blev indhentet prisoplysninger hver måned i ugen den 15.–21. i 34 systematisk udvalgte byområder, d.v.s. provinsbyer med forstæder og hovedstadsområdet. Der indsamledes ikke priser i landkommunerne.

De undersøgte varer og tjenesteydelser omfatter et udvalg på 39 af de almindeligste daglige forbrugsvarer og en række langvarige forbrugsgoder, herunder »hårde hvidevarer« som køleskabe og vaskemaskiner samt visse tjenesteydelser som bilservice, frisørbehandling m. v.

Det samlede prismateriale indhentet i hele undersøgelsesperioden omfatter ca. 45.000 prisoplysninger. Priserne er indsamlet i 1.585 forretninger, hvoraf 266 i hovedstadsområdet og 1.319 i provinsbyerne.

Der blev foretaget en detaljeret gennemgang af udviklingen i detailpriserne i undersøgelsesperioden for de udvalgte varer og tjenester. En vurdering af den registrerede prisudvikling i lys af den prislovgivning, der var gældende i 12

måneders perioden viste, at de registrerede pristigninger lå inden for de rammer, som denne lovgivning åbnede mulighed for.

Sammenligning af priser

Detailpriserne til LO's prisundersøgelse er indsamlet således, at de direkte kan sammenlignes med det prismateriale, der indhentes af Danmarks Statistik i samarbejde med kommunerne.

For et udvalg på 30 af de almindeligste føde- og drikkevarer kan man sammenligne den beregnede gennemsnitlige prisudvikling for hele landet (excl. landkommunerne) mellem Danmarks Statistik og LO's prisundersøgelse. Det gennemsnitlige prisniveau i februar, marts og april er sat lig 100,0. Tabellen viser udviklingen:

Der er særdeles god overensstemmelse mellem den beregnede prisudvikling ifølge de to prisundersøgelser. Forskellen i den registrerede prisudvikling andrager således overalt mindre end 0,2 pct. Ovenstående tal kan ikke umiddelbart sammenlignes med det lønregulerende pristal, idet de detailpriser, der indgår, er »renset« for skatter og afgifter (herunder moms), ligesom tallene som før nævnt omfatter en del af det totale lønmodtagerbudget, som danner grundlag for beregningen af pristallet.

Dette kan tages som udtryk for, at resultaterne af den prisindsamlingsmetode, der anvendes af Danmarks Statistik gi-

ver et fuldt dækkende billede af den faktisk stedfundne prisudvikling.

Store geografiske prisforskelle

Til belysning af konkurrencesituationen inden for detailhandelen i de forskellige egne af landet er de geografiske prisforskelle analyseret. Lønmodtagernes indkomster varierer som bekendt fra landsdel til landsdel. Det billede af de geografiske prisforskelle, der er gengivet i rapporten, vil også kunne bidrage til at klarlægge forskelle i reallønnen mellem de enkelte landsdele.

De beregnede absolutte prisniveauer er illustreret i rapporten. Der er konstateret forholdsvis væsentlige forskelle i byernes prisniveau. Mellem den by, der havde det højeste gennemsnitlige prisniveau (Helsingør) og byen med det laveste (Varde), var der således en forskel på godt 7 pct. i prisniveauet for det undersøgte vareudvalg som helhed.

Detailpriserne i hovedstadsområdet og Helsingør ligger gennemsnitligt noget højere end den øvrige del af landet. Derefter falder prisniveauet for almindelige føde- og drikkevarer, efterhånden som man bevæger sig mod vest. Visse østjyske byer og byerne i Vestjylland har det laveste gennemsnitlige prisniveau.

Den forskellige udbredelsesgrad af kædeforretninger (herunder forbrugerkooperationen) og supermarkeder spiller utvivlsomt en afgørende rolle for den geografiske prisspredning. For visse byer, f.eks.

	Febr., marts, april pct.	Maj, juni, juli pct.	Aug., sept., okt. pct.	Nov., dec., jan. 69 pct.
LO	100,0	101,3	101,8	101,8
Danmarks Statistik	100,0	101,1	101,9	101,7

Prissammenligning mellem butikstyper. Føde- og drikkevarer. Hele landet.

	Pct. vis forskel		
	Kooperationen	Private kæder og supermarkeder	Traditionelle forretninger
Brød, mel	100,0	100,3	104,8
Sukker	100,0	98,9	100,6
Smør, margarine	100,0	100,4	102,8
Ost, æg	100,0	100,4	102,6
Kød-, flæskevarer og kødpålæg	100,0	100,4	99,8
Kartofler, frugt	100,0	104,5	113,6
heraf kartofler	100,0	105,4	112,0
Drikkevarer	100,0	103,2	103,8
heraf kaffe	100,0	108,9	108,5
Hele vareudvalget	100,0	101,4	102,7



I samarbejde med Statens Seruminstitut etableres blodbank på Københavns Hovedbanegård i dagene 13.-15. januar 1970.

Blodtapningen finder sted i instruktionslokalet i øverste kælder mellem opgang 16 og 18.

Da disse arrangementer blev startet i 1963, mødte der i Kh-området mere end 400 donorer. Ved sidste tapning i 1969 var dette antal blevet halveret, og mange har stillet spørgsmålet, om velfærdssamfundet også skal lastes for, at vi tilsyne-

ladende mister interessen for at yde en humanitær indsats, der ikke drejer sig om pengebidrag til et eller andet formål, men blot om at afgive en halv liter blod til et medmenneske, der er i nød.

Deres bidrag kan direkte være med til at redde et menneskeliv.

Hjælp os med at vise, at vi fortsat har interesse for andre og andres lidelser.

Gem ikke denne opfordring i skuffen, men mød frem den 13., 14. eller 15. januar, hvor blodbankens personale kl. 9-12 og 13-16 vil tage pænt imod Dem.

Helsingør og de sønderjyske byer) er udlændinges »indkøbsrejser« også en faktor af betydning for det generelle prisniveau højde.

Forskel mellem butikstyper

Et tydeligere udtryk for priskonkurrencen opnås ved at betragte prisvariationerne inden for de lokale bysamfund.

Til belysning af de nye moderne butiksfarmers betydning for prisdannelsen i det enkelte bysamfund er der foretaget en række sammenligninger af detailpriserne på et udvalg af 28 føde- og drikkevarer i tre hovedtyper af forretninger, nemlig kooperative forretninger (HB og lokale brugsforeninger), private kædeforretninger og supermarkeder og traditionelle forretninger.

I tabellen er vist forretningernes prisniveau for forskellige varegrupper, beregnet som gennemsnit for hele landet. De kooperative forretningers prisniveau er sat lig 100,0 - de øvrige forretningers prisniveau er målt herudfra:

Sammenlignes det gennemsnitlige prisniveau for hele vareudvalget af føde- og drikkevarer under ét viser det sig, at såvel forbrugerkooperationen som de private kæder og supermarkeder holder lavere priser end de traditionelle forretninger. Kooperationen har det laveste prisniveau af de tre butikstyper, godt 2,5 pct. under de traditionelle forretninger.

For de enkelte varegrupper - bortset fra kød- og flæskevarer - ligger de gennemsnitlige detailpriser i de traditionelle forretninger gennemgående noget højere end i de to andre butikstyper. Detailpriserne på kød- og flæskevarer ligger derimod på samme niveau i de tre typer forretninger. Man skal dog her være opmærksom på, at der ikke i prissammenligningen indgår slagvarer af typen »ugens tilbud« som efterhånden spiller en betydelig rolle i det samlede salg af

kød- og flæskevarer i kooperative forretninger og private kædeforretninger.

Drages dividende og rabatter, herunder »ugens tilbud« ind i sammenligningen, vil forskellen i detailpriserne mellem de traditionelle forretninger og kædeforretningerne formentlig øges.

Strøgforretninger dyrere.

Variationerne i den lokale priskonkurrence hænger bl. a. sammen med forretningernes indbyrdes beliggenhed i de forskellige bykvarterer, hvor eventuelle beliggenhedsmonopoler kan være af en vis betydning for prisdannelsen.

For de traditionelle forretninger er foretaget en sammenligning af de gennemsnitlige detailpriser i forretninger beliggende i henholdsvis strøgkvarterer, ældre beboelseskvarterer med etageejendomme og nye kvarterer i byens udkant.

For alle de undersøgte byer under ét (excl. hovedstadsområdet) ligger det gennemsnitlige prisniveau i strøgforretninger noget højere end i de to andre bykvarterer, omkring 1,5 pct. Derimod kan der ikke påvises nogen afgørende forskel i prisniveauet for forretninger i ældre beboelseskvarterer og nyere kvarterer i udkanten af et bysamfund.

Ved siden af undersøgelserne af prisforholdene mellem de forskellige butikstyper og bykvarterer er der endvidere foretaget en række delundersøgelser, bl. a. en sammenligning af prisspredningen i fire store bysamfund (hovedstadsområdet, Odense, Århus og Ålborg), en analyse af sammenhængen mellem forretningernes gennemsnitlige prisniveau og prisstigningerne gennem perioden, og endelig en gruppering af de undersøgte vareposter efter prisspredning. Derudover rummer rapporten en række statistiske analyser til belysning af undersøgelsens hovedresultater.

Velfærd på ny jernbaneskole

I en artikel i »Vingehjulet« den 10. september 1969 siges om kursistens velfærd på den nye jernbaneskole følgende:

Efter planen var det tanken, at eleverne skulle benytte det nyetablerede marketenderi (samt filial) på Københavns Godsbanegård. Overvejelserne herom er imidlertid ikke sluttet på nuværende tidspunkt, så eventuelle andre løsninger af dette vigtige problem kan ikke på forhånd afvises.

Vi vil i forbindelse hermed pege på et uheldigt forhold, som er kendt af de mange, der har været på kursus i Sølvgade, nemlig den lange kø i marketenderiet, hvor det meste af frokostpausen forsvandt med at stå i kø for at købe sin mad, sodavand, mælk o.s.v. Det har naturligvis også været til stor gene for dem, der er ansat i generaldirektoratet, at skolen derved optog al plads i frokosttiden. Vi må derfor tilbagevise tanken om, at man igen vil forsøge at »blande« det faste personale (Gb) sammen med skolens elever, da dette vil være en dårlig løsning for begge parter.

Man bliver endnu mere overrasket, når man på tegningen i »Vingehjulet« ikke kan finde et lokale, som er afsat til frokoststue, det vil sige, at dem, der evt. medbringer sin mad, nødvendigvis skal gå ned til det nye marketenderi, en tur på ialt 10 minutter.

På den baggrund sætter vi de ansvarlige inden for statsbanernes ledelse under anklage for ikke at have afsat plads til en filial af marketenderiet med frokoststue på samme etage som skolen (kunne evt. også benyttes af administrationsafdelingen). Netop her havde der været god mulighed for at vise »ansigt« overfor medarbejdere, der kommer fra hele landet, d.v.s. langt borte fra hjemmet og kødgryderne. Det er rent ud sagt for dårligt, og det kan i hvert fald ikke medvirke til at fremme et godt arbejdsklima for eleverne eller virke inciterende til en god indsats, hvis ikke disse forhold bliver afklaret på en tilfredsstillende måde.

Hu.

* * *

Politisk økonomisk orientering

16

Nordek

Det ser ud til, at bestræbelserne for at realisere Nordek-planen, ikke vil kronese med held. Finlands krav om en udsættelse, indtil nye valg har fundet sted, betyder, at den endelige politiske beslutning om en nordisk-økonomisk union, som skulle have været truffet på et møde i Reykjavik i februar, nu er skubbet ud. Spørgsmålet er, om ikke denne udsættelse betyder døden for Nordek-planerne.

Forholdet er nemlig det, at der er lovet forhandlinger om dansk-norsk-irsk og engelsk indtræden i EEC (Fællesmarkedet) inden 1/7 1970.

Det betyder, at der i givet fald skal forhandles på én gang om både en nordisk og en europæisk toldunion. Men den tyske forbundskansler *Willy Brandt*, der er den drivende kraft i de nye europaforhandlinger, har klart sagt, at man ikke kan være med i to toldunioner på én gang. Et synspunkt, som akcepteres af den danske regering.

Det ser derfor ud til, at det bliver den brede europæiske løsning, der vil blive det centrale markedsspørgsmål for Danmark i det kommende år. Ganske vist vil Nordek-forhandlingerne fortsætte, men kun på embedsmandsplan, og det er sandsynligt, at Finland vil udskyde sin stillingtagen, indtil man ser, hvorledes forholdene vil udvikle sig med hensyn til Danmark og Norge, Irlands og Englands forhandlinger om optagelse i Fællesmarkedet.

Fra dansk side vil de meget udviklede og sikkert vanskelige forhandlinger med EEC-landene blive ført af den danske økonomi- og handelsminister Nyboe Andersen, der allerede har erhvervet sig et anset navn blandt de europæiske hovedstæders politiske ledere.

Men selv om en nordisk toldunion ikke nogen sinde skulle blive realiseret, betyder det ikke, at det vidtgående erhvervssamarbejde, der allerede er i gang i Norden, ikke kan yderligere udbygges og udvikles. Dansk industri og dansk landbrug har forøvrigt erklæret, at man finder, at et udvidet nordisk-økonomisk samarbejde er fortrinligt, men at en toldunion i Norden vil kunne enten skade danske importinteresser eller i hvert fald ikke befordre et opsving for dansk erhvervsliv, bl.a. fordi råvarerne ville blive dyrere. Selv om industriens talberegninger ikke har fået tilslutning fra arbejderside, så går man næppe for vidt, når man siger, at industrierhvervet her i lan-

det – og vel også landbruget – er lunke og modvillige over for en nordisk toldunion. Derimod har arbejderbevægelsen og Socialdemokratiet sat meget stærke kræfter ind for at komme igennem med Nordekplanen fuldtud. De radikale er også tilhængere af planen, men det er klart, at statsministeren og partiet har store hensyn at tage, især til Venstre, hvis nordiske sympatier i denne forbindelse er meget beherskede. Økonomi- og handelsministeren synes at indtage et forsigtigt, mådeholdent markedssyn, der skulle have mulighed for at nå frem til en *modus-vivendi*, som både regeringspartierne og Socialdemokratiet kan godtage.

Regeringens langsigtede saneringspolitik

Debatten om finansforslaget, som finansminister Poul Møller havde fremsat, udviklede sig til at blive en debat, der ikke drejede sig om finanslovsforslaget, men om den langsigtede økonomiske plan, som regeringen forelagde. Redegørelsen forelagdes af økonomiministeren.

Det er meningen, at lovkomplekset skal behandles i et udvalg på 21 medlemmer, der også skal opnå enighed om en økonomisk politik til genskabelse af betalingsbalancen.

Der er allerede fremsat lovforslag, der sigter mod en yderligere stramning. Bl.a. vil lejeværdien i nyanskaffede parcelhuse blive sat op til 4 pct. af den sidste afholdte vurdering. Ifølge forslaget gælder stigningen ikke alene nyopførte, men også nysolgte parcelhuse. Ordningen rammer tillige sommerhusene.

Også ejerlejlighederne får stramningen at føle, idet man ikke mere får ret til at fratække det såkaldte standardfradrag til vedligeholdelse. Endvidere vil lejeværdien af ejerlejligheder ifølge forslaget, blive ansat til 5 pct. af ejendomsværdien – også en skærpelse i forhold til de gældende regler.

Der ventes også en reform af realkreditditten, således at lånegrænserne skæres stærkt ned i det private byggeri, men også det sociale byggeri vil mærke den nye ordning, idet bl.a. den statsgaranterede lånegrænse for det almennyttige byggeri foreslås skåret ned fra 94 til 90 pct.

Der vil også fremover blive stillet krav om større beboerindskud for det private byggeri, ligesom lånetiden for realkreditlån vil blive reduceret føleligt.

Kommunerne skal fremover klare deres ting mere end hidtil ved selvfinansiering. Det er også regeringens hensigt, at det sociale byggeri skal nå frem til en selvfinansieringsordning. Der vil endvidere søges realiseret en boligopsparingsordning, ligesom der tænkes oprettet en fond til forøgelse af folkepensionen.

Alt i alt er hensigten, at der gennem disse forslag skal skabes basis for at produktionen og forbrug vokser i takt. Oppositionen har imidlertid stillet som betingelse for sin medvirken, at de gennemførte foranstaltninger ikke får social slagside. Kampen om et nyt boligforlig vil sandsynligvis blive hård. Navnlig vil nok kravet om en øget kvote til det sociale byggeri møde modstand hos regeringen.

Der er mulighed for, at regeringens boligopsparing vil blive relativt godt modtaget af sparere.

Det planlagte lovforslag giver enhver borger over 18 år mulighed for at oprette en såkaldt boligsparekontrakt.

Hvis der opspares mindst 100 kr. hver måned over en periode på tre til 5 år, vil staten give en præmie oven i på 4 pct. af det opsparede beløb. Der må højst opspares 500 kr. månedlig.

Men det opsparede beløb skal bruges enten til opførelse af bolig, eller køb af grund. Men opsparingen kan dog også anvendes til betaling af indskud, køb af andelsbevis (for overtagelse af lejlighed) eller til forbedring evt. udvidelse af bestående bolig.

Ny dyrtidsportion

Novemberprisindekset viste en stigning på 1,6 point i forhold til oktober. Af denne ret betydelige stigning kan dog ikke umiddelbart anskues, at inflationen er slået kraftigt igennem. Forholdet er nemlig det, at af stigningen på 1,6 point er 0,6 point den halvårige indregning af boligudgiftens stigning.

Stigningen på det ene point omfatter dyrere levnedsmidler, men afgørende har været, at varer som f.eks. margarine og forskellige brændselsprodukter er steget. Novemberprisindekset er oppe på 137,2 point. Da et reguleringspristal på 136 giver udløsning af en dyrtidsportion, og dermed kan der ventes udløst en portion til januar.

Hvis prisstigningen fortsætter, kan der forventes en yderligere portion til juli, idet et prisindeks på 139 udløser en ny dyrtidsportion.

Fra den 1. januar 1970 skete en række forskellige forbedringer for vore medlemmer. Disse forbedringer gælder automatisk for alle vore medlemmer, som har de respektive forsikringer løbende hos os, uden at man har nødig at tage noget initiativ selv.

De regler og bestemmelser som er blevet indført, er imidlertid så omfattende, at det ikke er muligt her at bringe dem i fuldt omfang. Vi må derfor nøjes med en kortfattet oversigt over hovedpunkterne og henvise interesserede til at få de nærmere regler oplyst ved henvendelse til vore stedlige tillidsmænd eller direkte til vort kontor, Niels Brocks Gade 1, 1597 Kbhvn. V. (telefon (01) 15 06 45, lokal jernbaneafdelingen).



A. Retshjælpsforsikringen

(ansvar, grundejer og auto)

Der har allerede i dagspressen, radio og TV været skrevet og talt en del om denne forsikringsform, som vor forening også har indført på linie med så godt som alle øvrige forsikringselskaber. Den nye forsikring er et resultat af forhandlinger mellem Assurandør-Societetet, Advokatrådet og Danmarks Juristforbund, og dækningen medtages gratis på

- 1) Kombineret motorkøretøjsforsikring
- 2) Indboforsikring med ansvar
- 3) Privat-ansvarsforsikring samt
- 4) Kombineret grundejerforsikring for 1- og 2-families beboelsejendomme.

Den maksimale erstatning på retshjælpsforsikringen er kr. 25.000, og der gælder en selvrisko på 10 pct., mindst kr. 400,00.

Forsikringen gælder også, hvis sag anlægges imod vor egen forening, i hvilken forbindelse opmærksomheden i øvrigt henledes på nedennævnte ankenævn, for så vidt angår sager i tilknytning til den kombinerede motorkøretøjsforsikring.



B. Ankenævn (auto)

FDM/KDAK opfordrede sidste sommer auto-forsikringselskaberne til at del-

tage i oprettelsen af en ankenævnordning, som må ses som et led i hele vor tids forbrugervenlige indstilling. Desværre har ordningen ikke fået den tilslutning fra selskaberne, som man kunne ønske sig. Endnu har kun få selskaber – men deriblandt altså vor forening – tilsluttet sig denne ordning, som ligeledes trådte i kraft pr. 1. januar 1970. Der findes nærmere regler for, hvordan og hvorledes man skal bære sig ad, hvis man ønsker at indanke en skadesag inden for auto-forsikringen for dette ankenævn. Vi vil dog naturligvis fortsat bestræbe os på, at behandlingen af vore skaderamte medlemmer er så god, at ankenævnet er overflødig.



C. Redningsforsikring i udlandet (auto)

Også redningsforsikringen trådte i kraft den 1. januar 1970, og etableringen af den må ses som et udtryk for auto-forsikringselskabernes bestræbelser på at yde kunderne den bedst mulige dækning under kørsel i udlandet. Som følge af en aftale mellem auto-forsikringselskaberne på den ene side og redningsorganisationen S.O.S.-International A/S i samarbejde med Falck/Zonen på den anden side er etableringen muliggjort således, at udvidelsen af forsikringen indtil videre kan gives uden præmietillæg.

Redningsforsikringen omfatter – som sagt under kørsel i udlandet –

- a) hjemtransport af køretøjet
- b) hjemrejse for fører og passagerer
- c) bugsering og bjergning (vejpatruljehjælp)
- d) fremskaffelse af reservedele
- e) erstatningskøretøj
- f) uforudset hotelophold
- g) formidling af udlæg til nødvendige reparationer,

også selv om årsagen er mekanisk skade som f.eks. sammenbrud af motor eller gearkasse.

Hvad økonomien angår, forholder det sig således, at udgifterne een gang om året fordeles mellem de tilsluttede selskaber i forhold til antallet af tegnede (løbende) kaskoforsikringer.

Det skal fremhæves, at redningsforsikringen kun dækker i forbindelse med kaskoforsikring, således at bilister, der kun har den lovpligtige ansvarsforsikring fortsat må tegne et selvstændigt ERA-abonnement, en REMO-forsikring eller lignende for at dække denne skaderisiko.

Af praktiske grunde vil det være nødvendigt, at man – forinden udlandsrejsen tiltrædes – har sikret sig et standardbevis for, at redningsforsikring er tegnet. Et sådant standardbevis vil man kunne få hos den stedlige tillidsmand eller direkte fra vort kontor.

Selv om der således er tale om ret væsentlige udvidelser i autoforsikringens dækningsområde, kan vi – og det er noget, vor forening er alene om – alligevel glæde vore medlemmer med en – i hvert fald indirekte –

» n e d s a t « autopræmie i 1970.



Som bekendt reguleres autoforsikringspræmierne automatisk i takt med løntallet, som det udregnes af Statistisk Departement. For 1970 stiger præmierne i autoforsikringselskaberne, som følge heraf, med 9–10 pct. i forhold til 1969.

Imidlertid har vor forenings bestyrelse vedtaget at nedsætte basispræmien – d.v.s. den udgangspræmie (1967), hvoraf tillægget beregnes – med 6 pct., hvilket medfører, at vi i 1970 kan nøjes med en præmiestigning på ca. 2,7 pct. i forhold til 1969.

Denne indirekte præmienedsættelse vil selvsagt også få betydning i de kommende år, idet eventuelle nye reguleringer vil ske på grundlag af de nu nedsatte basispræmier, med mindre helt uforudsete ting skulle indtræffe.

Vi kan kun påny opfordre vore medlemmer til at vise agtpågivenhed og hensynsfuldhed i trafikken – og det gælder både sommer og vinter – ikke blot for at holde forsikringspræmien nede på et minimum, men også af hensyn til Dem selv og Deres familie.

Godt nytår.

Forsikringsagenturforeningen.

Grækenland

Det blev ikke nødvendigt at suspendere Grækenland fra Europarådet. Den græske udenrigsminister *Panayotis Pipineli* erklærede lige før mødet i Paris, hvor suspensionen skulle finde sted, at Grækenland selv havde valgt at udtræde. Det er ikke mindst de nordiske lande, der har sat meget ind på at få Grækenland bort fra Rådet. Nu lykkedes det; men det bør erindres, at den danske udenrigsminister *Poul Hartling* pressede på for at få det afsluttende resolutionsforslag affattet så konsekvent og skarpt som overhovedet muligt. Det hed bl.a. heri, at Grækenland alvorligt har krænket Europarådets grundsætning om menneskerettigheder.

Spørgsmålet bliver imidlertid, om Grækenland fortsat kan forblive medlem af NATO efter dette. J. O. Krag har rejst spørgsmålet, og det vil blive debatteret i Folketinget ved given lejlighed. Det penible i dette forhold er imidlertid, at Grækenland strategisk ligger på et sted, der har den allerstørste betydning for hele flanken, der strækker sig fra Italien og over til Mellemøsten. Rusland har lige fra zartiden ønsket at trænge frem mod Middelhavet, og søgte allerede dengang etableret et godt forhold til Grækenland. Zartidens middelhavspolitik fortsattes af de nuværende magthavere. Sovjet presser også på for at komme frem på denne flanke; og det er åbenbart, at USA på ingen måde vil opgive sine militærbaser i Grækenland, slet ikke som magtforholdene er ved at forskubbe sig i det østlige Middelhav, hvor russerne er i færd med at opbygge en moderne kampflåde med støttepunkter i Syrien og Ægypten. Et svagt Grækenland uden militærstøtte fra USA ville komme under tryk fra Rusland.

Men det er klart, at set ud fra et demokratisk synspunkt, er det ikke heldigt, at oberststyret i Grækenland holdes oppe af NATO-styrker. I denne sag vil derfor demokratiske frihedsprincipper komme i kollision med militære og strategiske synspunkter. Ingen kan i dag sige, om det vil være muligt at komme igennem med en mellemvej; det kunne f.eks. ske ved, at det hårdt trængte oberststyre blev tvunget til afgørende demokratiske indrømmelser af et sådant omfang, at de demokratiske vestlige lande i nogen grad kunne affinde sig med et fortsat medlemskab af Grækenland i NATO.

Antisemitismen

I Polen har den voksende uvilje i kommunistpartiet mod det, man kalder »den internationale Zionistsbevægelse« betydet svære prøvelser for de få tusinde jøder, der endnu befinder sig i Polen. Fra officiel polsk side dementeres, at der er tale om antisemitisme; man hævder derimod, at visse polske jøder ikke har været loyale overfor det polske regime, der støtter araberne i konflikten med Israel. Særlig efter 6-dages-krigen i 1967 har mange polske jøder mistet deres stillinger, og adskillige har valgt at forlade landet. En del er rejst til Israel, men ikke få har fået asyl her i landet, hvor de nu vil forsøge at opbygge en ny tilværelse. Den grufulde skæbne, der ramte Polens jøder under 2. verdenskrig, og som næsten udryddede hele denne befolkningsdel, synes nu at skulle slutte med nye ulykker. Der er imidlertid kun få jøder tilbage, mest gamle og halvgamle, og det vil næppe være muligt at rejse en antisemitisk bevægelse mere i dette land, der for blot et slægtled siden var hjemsted for millioner af jøder.

Angsten for jødeforfølgelser er imidlertid brudt ud i et andet østland, nemlig Tjekkosllovakiet. Ledende folk inden for sikkerhedspolitiet har rejst anklage mod zionismen, som medansvarlig for den liberale frihedsbevægelse, der førte til landets besættelse i 1968.

Manden, der kommer til at lede udrensningen bliver uden tvivl lederen af sikkerhedspoliets operationer i Prag *Bohunier Molnar*, der har lagt op til en hård kurs. Der regnes med kun at befinde sig 18.000 jøder i Tjekkosllovakiet. Spørgsmålet er nu, om der vil gives disse jøder udrejsemuligheder, således som tilfældet var med Polens jøder. Man har sine tvivl. Det er imidlertid givet, at kampen mod zionisterne i Østeuropa i virkeligheden dirigeres fra Moskva, hvor man i adskillige år har ført en meget fjendtlig politik mod russiske jøder, der mistænkes for at støtte Israel. Officielt afvises, at der findes antisemitisme i Sovjet; men der er i pressen stadige angreb på dem, man kalder »de israelske barbarer« og verdenszionismen. Det er klart, at de russiske jøder derved er kommet i en uhyggelig situation, idet al udrejse er forbudt.

Den israelske premierminister Golda Meiers forsøg på at få Sovjet til at åbne for de russiske jøders emigration, er blevet pure afvist af Sovjet.

Der skal indgives selvangivelse og foretages ansættelse af indkomst og formue for indkomståret 1969 efter tilsvarende regler som i 1968. Skatteligningen sker bl.a. under hensyn til beskatning af eventuel overført eller overskydende indkomst. Bestemmelserne om overført indkomst har dog ikke særlig interesse for lønmodtagere. Reglen vedrørende overskydende indkomst tager sigte på de tilfælde, hvor indtægten i 1969 væsentligt overstiger, hvad der må anses for den normale indtjening for skatteyderen. Som sammenligningsgrundlag anvender skattemyndighederne den ansatte skattepligtige indkomst for 1970. Hvis der er sket nedgang i indkomsten på grund af pensionering, sygdom, hustrus sygdom, ophør med arbejde eller lignende, kan man i stedet begære sammenligning med den ansatte skattepligtige indkomst for 1967. Det er for »at tilfældige udsving ikke skal få for stor betydning« fastsat, at 1970-indtægten (eller 1967) forhøjes med 20%, dog mindst 15.000 kr.

Det vil altså sige, at man med en indkomst for 1970 på f.eks. 25.000 kr. kan have en indtægt for 1969 på 40.000 kr. uden derfor at få nogen ekstra regning fra skattevæsenet.

FORSØRGERFORHOLD

Udfyldelsen af punkt 1 og 2 giver for så vidt sig selv, men før punkt 2 udfyldes vil det være mest praktisk, hvis man har hjemmenværende børn under 18 år med selvstændig indtægt, at konstatere, om barnet eller børnene skal beskattes selvstændigt, hvilket vil være tilfældet, såfremt et barn ved arbejde for fremmede har haft en skattepligtig indkomst, der mindst udgør 1.200 kr.

Ved opgørelsen af om indkomsten har overstegit 1.200 kr. fradrages lønmodtagerfradrag, eventuelle faglige kontingenter og de første 800 kr. af barnets indtægt.

Hvis det ved denne opgørelse fremkomne beløb er under 1.200 kr. sambeholdes barnet med forældrene, idet de ovenfor anførte beløb anføres i forældrenes selvangivelse i de respektive grupper (punkt 3 og 17, samt punkt 28, hvor det nævnte fradrag på 800 kr. foretages).

INDKOMSTEN

(pkt. 3)

i kalenderåret 1969 opføres med al løn-

indtægt specificeret for henholdsvis mand samt hustru og børn med hvem sambe-
skatning sker.

Alle særlige ydelser bortset fra køre-,
time- og sejlpenge skal medregnes i den
skattepligtige indkomst.

UNIFORM

(pkt. 3)

Værdien af fuld uniform medregnes
med 100 kr. – Kryds i rubrikken ud for
uniform.

JUBILÆUMSGRATIALER

(pkt. 3)

skal medregnes i indkomsten, men bringes
til fradrag under *punkt 28*.

PENSION M.V.

(pkt. 5)

Under *punkt 5* opføres alle pensions-
indtægter såsom statspension, folke- og
invalidpension, enkepension, enkebørns-
penge, livrente, ATP m.v. samt endvide-
re særhjælp i henhold til forsorgslovgiv-
ningen.

OVERSKUD AF EJENDOMME

(pkt. 6)

jævnfør det særlige ejendomsskema an-
føres her. Eventuelt underskud indføres
under *punkt 26*.

INDESTÅENDE I

PENGEINSTITUTTER

(pkt. 7)

Summen af kapitalen overføres til
punkt 34 som formue. Renteindtægten
føres ud som skattepligtig indkomst.

VÆRDIPAPIRER

(pkt. 8)

Eventuelle værdipapirer såsom obliga-
tioner, pantebreve og lignende opgøres
til kursværdi, der overføres til *punkt 37*
som formue.

Renteindtægt føres ud som skatteplig-
tig indkomst.

RENTER OG UDBYTTER

af eventuelt i årets løb solgte eller ind-
frie værdipapirer indføres i *punkt 39*
som skattepligtig indkomst.

LØNMODTAGERFRADrag

(pkt. 17)

Der kan for hver på selvangivelsen
opført lønmodtager fradrages enten *løn-
modtagerfradrag A* (det faste fradrag),
der for hver lønmodtager udgør 10 pct.

af lønnen, dog højst 800 kr., der fra-
drages uden dokumentation, eller *løn-
modtagerfradrag B*, for hvilket fradrag
der i almindelighed kræves dokumenta-
tion.

NATPENGE (B)

Halvdelen af natpenge til tjenestemænd
anses for at være fradragsberettigede –
for tjenestemænd, der alene har fast sta-
tionssted, kan fradraget dog ikke over-
stige 850 kr.

Tjenestemænd, der ikke har fast sta-
tion, og for hvem halvdelen af udbetalte
natpenge udgør mere end det faste løn-
modtagerfradrag A's 800 kr., vil altså
med fordel kunne anvende lønmodtager-
fradrag B. – Men husk: *enten A eller B*.

OVERARBEJDE (B)

For tilfældigt overarbejde kan fradra-
ges 7,50 kr. pr. dag, såfremt overarbejdet
har været mindst 3 timer ud over nor-
mal arbejdstid og er udført i direkte til-
slutning hertil, således at det har været
nødvendigt at indtage et måltid uden for
hjemmet.

Er de nævnte betingelser opfyldt, kan
fradraget foretages *uden* dokumentation.

Fradraget kan ikke foretages ved siden
af det faste lønmodtagerfradrag A.

FRADrag VED SIDEN AF LØNMODTAGERFRADrag A

(pkt. 18)

Befordringsudgifter

betragtes kun som fradragsberettigede,
for så vidt de er nødvendiggjort ved
skiftende arbejdssted eller flere samtidige
arbejdssteder. Udgifter, der er nødven-
dige for at den skattepligtige eller med
ham sambeskattede personer kan blive
befordret mellem deres sædvanlige bopæl
og arbejdspladsen, kan dog fradrages i
det omfang, de samlede udgifter i det
pågældende indkomstår har oversteget
600 kr. (kun en gang 600 kr., selv om
udgiften omfatter både mand og hustru).
Den befordringsudgift, der kan komme
i betragtning, kan ikke overstige 2000 kr.
for hver person, og udgiftsbeløbet kan
ikke overstige, hvad der ville medgå ved
anvendelse af billigste offentlige befor-
dring.

Kan offentlig befordring ikke benyt-
tes, opgøres udgiften ved anvendelse af
eget befordringsmiddel på grundlag af
kilometer-takster, der fastsættes af fi-
nansministeren. Disse takster vil fremgå
af vejledningen til selvangivelsen, lige-

som der er vedlagt denne et særligt
skema til opgørelse af disse udgifter.

Fradrag til *befordring* mellem hjem og
arbejdssted indrømmes dog kun såfremt
det samlede fradragsbeløb, der efter for-
anstående regler opgøres for den skatte-
pligtige, er 100 kr. eller derover. Det vil
altså sige, at en befordringsudgift på
f.eks. 690 kr. ikke giver ret til fradrag,
men en udgift på 705 kr. giver ret til et
fradrag på 105 kr.

Befordringsudgifter mellem hjem og
arbejdsplads fradrages under *punkt 18*
og kan fradrages ved siden af lønmod-
tagerfradrag A.

FAGFORENINGSKONTINGENT

(pkt. 19)

er fuldt fradragsberettiget. Kontingentet
til Dansk Lokomotivmands Forening har
for 1969 været 399,00 kr.

PENSIONS- OG ATP-BIDRAG

(pkt. 20)

er fuldt fradragsberettigede. Bidragenes
størrelse vil fremgå af opgørelsen fra
tjenestestedet.

SYGEKASSEKONTINGENTER, SYGE- OG ULYKKESFORSIKRING, LIVRENTE SAMT INDEKSKON- TRAKTER

(pkt. 21)

Sygekassekontingent m.v. kan sammen
med indbetalinger til indekskontrakter
fradrages fuldt ud ved siden af ikke fuldt
fradragsberettigede udgifter.

LIVSFORSIKRINGS- PRÆMIER M.V. (pkt. 22)

Her kan fradrages udgifter til bl.a. livs-
forsikring, pensions- og enkeforsørgelse,
kapitalbindings- og børneopsparingskon-
ti, dog højst 2500 kr.

RENTER AF GÆLD (pkt. 23)

er fradragsberettiget og specificeres un-
der dette punkt.

Med DSB til Moskva

Selvom der allerede nu er indtegnet så
mange deltagere i rejsen til Moskva –
afrejse 24. februar 1970 – at turen gen-
nemføres, er der stadig plads til et par
stykker til.

Evt. interesserede bedes snarest hen-
vende sig i DSB Rejsebureau »NØRRE«,
Frederiksborggade 42, 1360 K., selektor
2469 eller Minerva 3442.

PERSONALIA

Forfremmelse til lokomotivførere (17. lrm.) efter ansøgning pr. 1/11 1969

Lokomotivførerne (13. lrm.):
 W. J. Rasmussen, Mdt Kø i Mdt. Kø.
 J. I. G. Sørensen, Mdt. Ar i Mdt. Ar.
 B. E. B. Hansen, Mdt. Kø i Mdt. Kø.
 J. H. Larsen, Mdt. Kø i Mdt. Kø.
 E. Meng, Mdt. Kø i Mdt. Kø.
 A. Rundqvist, Mdt. Pa i Mdt. Pa.
 H. Jürgensen, Mdt. Ar i Mdt. Ar.
 M. H. Jensen, Mdt. Ar i Mdt. Ar.
 B. Therkildsen, Mdt. Ar i Mdt. Ar.
 N. P. Søndergaard, Mdt. Ar i Mdt. Ar.
 J. Frederiksen, Mdt. Ar i Mdt. Ar.
 A. F. Mikkelsen, Mdt. Str i Mdt. Str.
 N. T. Lajer, Mdt. Ar i Mdt. Ar.
 J. S. Hansen, Mdt. Str i Mdt. Str.
 C. B. Iversen, Mdt. Pa i Mdt. Fa.
 K. Hedmark, Mdt. Fa i Mdt. Fa.
 K. E. Jønby, Mdt. Ar i Mdt. Fa.
 T. L. Hansen, Mdt. Es i Mdt. Fa.
 V. Vinther, Mdt. Kø i Mdt. Rf.
 A. P. Larsen, Mdt. Gb i Mdt. Rf.
 E. Kleis, Mdt. Kø i Mdt. Rf.
 B. E. Sørensen, Mdt. Kø i Mdt. Rf.

Forflyttet efter ansøgning pr. 1/11 1969

Lokomotivførerne (17. lrm.):
 H. V. Iversen, Mdt Gb i Mdt. Kø.
 K. A. Jensen, Mdt. Gb i Mdt. Kø.
 B. Holm, Mdt. Gb i Mdt. Ab.

Genoptaget tjeneste pr. 1/11 1969 efter ansøgning

Lkf. (13. lrm.) O. Jensen, Mdt. Gb i Mdt. Hg.

Afsked efter ansøgning pr. 31/1 1970

Lkf. (13. lrm.) S. A. Nielsen, Mdt. Gb gr. alder m/ pension.

Navneændring pr. 2/9 1969

Lkf. (13. lrm.) H. H. Hansen, Ab til H. Harder.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

H. C. Sprogø,
lokomotivfører, Fredericia.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

L. Hueg,
lokomotivfører, Fredericia.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

E. R. Pedersen,
lokomotivfører, Ålborg.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

O. E. Henriksen,
lokomotivfører, Korsør.

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

K. V. Sørensen,
lokomotivfører, Godsbanegården.

Møder

Fredericia

Fredericia afdeling afholder ordinær generalforsamling på Fredericia Teater torsdag den 29. januar kl. 15.00.

Efter generalforsamlingen afholdes spisning og kammeratlig samvær med de i 1969 afgåede kammerater.

Der serveres det store kolde bord, bestående af: Syv slags ædlere sild – Fersk røget laks – Caviar – Gåseleverpostej – Hele kogte laks, sprøjtet m/ hollandaise-sauce – Rejer – Røget ål – Varmt.

Fasan i vildtsauce – Stegt ål – Kylling Maritza – Fiskefilet m/ remoulade.
 Tarteletter m/ rejer og asparges – Osteanretning m/ frugter.

Hver deltager betaler 15,00 kr. Af hensyn til deltagerantallet bedes den fremlagte liste benyttet.

Afdelingen ser gerne et stort fremmøde af pensionister til generalforsamlingen og spisningen.

Pensionister kan tilmelde sig spisningen på tlf. 92 46 37 og 92 46 36.

Afdelingsbestyrelsen.

»Struer«

Struer afdeling afholder ordinær generalforsamling på restaurant Teglgården, Tegltorvet, tirsdag den 27. januar 1970 kl. 15,30 pr.

Efter generalforsamlingen kl. ca. 19,00 afholdes spisning og kammeratligt samvær med de i 1969 afgåede kolleger. Der serveres flere slags sild, wienerschnitzel a la carte, kaffe, 1. øl, 1. snaps.

Hver deltager i spisningen skal betale 20,00 kr.

Afdelingen ser gerne et stort fremmøde af pensionister til såvel generalforsamling som spisning.

Kongres 1970

Det meddeles herved, at Dansk Lokomotivmands Forening afholder ordinær kongres i dagene 12., 13. og 14. maj 1970 i »Folkets Hus«, Enghavevej 40, København, og ikke som meddelt tidligere i bladet 13., 14. og 15. maj.

Valg af repræsentanter

1. distrikt:

Afdeling	Medlemstal 1/1 1970	Antal repræsentanter
Godsbanegården	309	8
Helgoland	103	3
Enghave	140	4
Helsingør	59	2
Roskilde	25	1
Næstved	43	2
Gedser	11	1
Rødby Færges	42	2
Kalundborg	37	1
Korsør	91	3

2. distrikt:

Afdeling	Medlemstal 1/1 1970	Antal repræsentanter
Nyborg	59	2
Odense	36	1
Fredericia	193	5
Padborg	48	2
Sønderborg	6	1
Tønder	6	1
Esbjerg	79	2
Struer	79	2
Frederikshavn	6	1
Ålborg	59	2
Randers	27	1
Århus	270	7
Viborg	13	1
Brande	8	1
Herning	8	1

Forslag til kongressen

Opmærksomheden henledes på, at forslag, der ønskes behandlet på kongressen i maj 1970, skal være foreningens formand i hænde senest den 15. februar 1970, jfr. § 10, stk. e, i foreningens love.

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

I øvrigt nærmere ved opslag på maskindepotet.

Pensionister kan tilmelde sig spisningen på telefon 85 06 12 senest den 24. januar 1970.

Afdelingsbestyrelsen.