



10

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. OKTOBER 1970 – 70. ÅRGANG

10

Indhold:

Økonomisk krisetilstand	2
Radioanlæg for statsbanernes fjernbaner	3
Politisk økonomisk orientering	10
Udenrigspolitisk oversigt	11
Min far	12
Emolumenter 1. november 1970 . .	14
Damernes Dag	16

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.

Den 22. september var tjenestemandorganisationerne til en drøftelse med statsministeren, hvor han forelagde regeringens oplæg til sanering af den ømtålelige økonomiske situation, landet for tiden befinder sig i. I et 12-punkts program sammenfattes ide og foranstaltning til »at tilvejebringe en sådan dæmpning af stigningen i det private forbrug og i de offentlige udgifter, at det bliver muligt i de kommende år at anvende den største del af produktionsstigningen til at nedbringe underskuddet på betalingsbalancen, til produktivitetfremmende investeringer i erhvervslivet og til at opretholde standarden inden for undervisnings- og sundhedsvæsenet og i den sociale sektor. – For at sikre, at den nødvendige omstilling kan ske uden at true beskæftigelsen, sigter regeringen samtidig mod at styrke sådanne stigninger i erhvervsindkomster og lønninger, som fører til prisstigninger på den danske produktion. Det er regeringens magtpåliggende, at disse mål opnås på en socialt afbalanceret måde. Det forudsætter ændringer i den hidtidige udvikling på en lang række områder«.

På den ene eller anden måde vil de pågældende foranstaltninger få virkning for os alle. For tjenestemændenes vedkommende er der et par stykker med særlig virkning for dem, nemlig besparelserne i de offentlige udgifter og eventuelt ophævelse af den automatiske dyrtidsregulering. Førstnævnte vil i mærkbar grad influere på oprykning af stillinger, idet kun strengt nødvendige må finde sted. Og bortfald af sidstnævnte vil begrænse andelen i forbrugsgoderne, såfremt der ikke haves hånd i hanke med priser og avancer. De offentlige udgifter andrager stærkt op imod halvdelen af vor nationalindkomst. Det er således klart, at selv en relativ lille procentvis besparelse bliver til betragtelige beløb i kroner og øre. Det er bittert at se den forløbne udvikling i den økonomiske situation. Det er dobbelt bittert, at mangel på kvalitativ indsigt i styring af landets økonomi bl.a. skal føre til, at den automatiske dyrtidsregulering skal mistænkeliggøres. Denne reguleringsform har hidtil sikret tjenestemændene en nogenlunde dækning for prisstigninger. Af den grund bør vi stå fast på dens fortsatte beståen. Skal den kvittes, bør det kun ske mod en ordning som dækker ind for prisstigninger. Det ser ihvert fald ud til, at regeringen har den specielle hensigt, at ville lovgive for at få afskaffet den automatiske dyrtidsregulering.

Radioanlæg for Statsbanernes fjernbaner

Af overingeniør W. Wessel Hansen

3

I en så stor virksomhed som statsbanerne kan det ikke forventes, at der er et alment kendskab til, hvorledes nye tekniske muligheder bliver forsøgt udnyttet, enten for at gøre togdriften mere rationel eller af servicegrunde. Da der i den seneste tid er truffet væsentlige afgørelser med hensyn til anvendelse af radioanlæg, vil det være rimeligt dels at give et tilbageblik, dels at blive orienteret om statsbanernes fremtidige anvendelse af radioanlæg.

Tilbageblik

Den første korrespondance vedrørende radioanlæg ved statsbanerne daterer sig helt tilbage til 1903 – radioens spædbarnsalder – idet man dengang havde behov for at udveksle meldinger mellem Gedser station og et uden for Gedser udlagt fyrskip, »Laura«. Anlægget blev virkelig til noget i 1905, men det må have været meget primitivt.

I 1912 blev der mellem de danske og tyske statsbaner truffet aftale om, at der skulle etableres radioanlæg på Gedser-overfartens skibe, og denne aftale førte til, at færgedriften mellem Gedser og Warnemünde i 1916 blev udstyret med datidens radiosystem, som anvendte *gnistsendere* til morsetelegrafi og den såkaldte kohærer til modtagning.

Under første verdenskrig udvikledes den langt mere avancerede radioteknik, der var baseret på *rørsendere*, som bl.a. muliggjorde taleforbindelser. Det førte til oprettelsen af statsbanernes faste radiostation i Ringsted omkring 1930 og tilsvarende installationer i statsbanefærger. Allerede fra starten var dette færgedradionet indrettet sådan, at man via »Ringsted-radio« kunne sætte en færge i forbindelse med statsbanernes eget telefonnet, der da var under stærk udvidelse.

Under anden verdenskrig blev de apparatdetaller, som anvendes i radioanlæg, væsentlig forandrede og forbedrede, hvorved især overgangen til udnyttelsen af de såkaldte *kort- og ultrakortbølger* blev mulig, og som førte til den type radioanlæg, der betegnes ved VHF-anlæg.

Følgen blev, at »Ringsted-radio« i 1957 blev nedlagt, idet al korrespondance med statsbanernes færger blev automatiseret, d.v.s. at opkald til og fra DSB's eget – og nu ret udbyggede telefonnet med fjernvalg – kunne ske ved brug af almindelige telefonapparater med nummerskive; et på daværende tidspunkt

i øvrigt helt nyt og uprøvet radio-telefon-system.

Det kan tilføjes, at statsbanerne i samarbejde med post- og telegrafvæsenet allerede omkring 1934 udvidede radiotjenesten på færgerne til også at være til gavn for passagererne, og »ældre lyttere« har sikkert mere end én gang »moret« sig over de samtaler, som da førtes mellem færge og privattelefon, idet de samtalende jo var underkastet anlæggenes tekniske ufuldkommenhed med deraf følgende misforståelser, gentagelser m.v.

De omtalte skibs-radioanlæg egnede sig langt fra til normal anvendelse i køretøjer og lignende, blandt andet fordi de var relativt omfangsrige, hvortil kom betydelige antenneanlæg, men under anden verdenskrig bidrog de krigsførende nationer væsentligt til at videreudvikle radioanlæg, som kunne anvendes mobilt, ja endog bærbart. Kort efter krigens afslutning kunne statsbanerne derfor installere et radioanlæg i en rangermaskine tilhørende Fredericia station; maskinen skulle som forsøg korrespondere med en basisstation i post 2. Radioanlægget overflyttedes senere – ligeledes som forsøg – til en Mo-vogn for at undersøge muligheden for radioforbindelser på strækningen Odense–Fredericia–Århus. De omtalte forsøg faldt vel ret tilfredsstillende ud, set med en radioteknikers øjne, men til jernbanedrift var anlæggene alt for ustabile og primitive.

I 1951 var VHF-teknikken imidlertid så vel udviklet, at køreledningstjenestens udrykningskøretøjer kunne forsynes med radioanlæg, der stod i forbindelse med statsbanernes eget telefonnet; anlæggene måtte dog allerede i 1957 udskiftes med bedre anlæg, og disse er stadig i drift. I tiden siden da er den tekniske udvikling gået frem med stormskridt, hvilket især skyldes tilkomsten af *transistorer* samt alle de komponenter, som går under fællesbegrebet: *elektronik*.

Det har derfor været en speciel og meget belastende opgave til stadighed at holde sig à jour med den radiotekniske udvikling, hvor det ofte har været vanskeligt at bedømme firmaernes optimistiske løfter om *kommande anlægs* lave pris, gode rækkevidde og især tilfredsstillende stabilitet. Af denne grund er der indtil nu kun foretaget få anskaffelser af såvel mobile som bærbare radioanlæg, men disse er blevet udlånt eller »udstationeret« til vidt forskellige formål, hvorved der er opnået et godt kendskab til

radioanlægs egenskaber, stabilitet samt egnethed for de opgaver, statsbanerne især er interesseret i at få løst ved benyttelse af radio.

Følgende opgaver ved anvendelse af radioanlæg er med gunstigt resultat blevet afprøvet:

Rangerradio

Den direkte kontakt mellem en kommandopost (ofte rangermester) og rangerlokomotiverne har muliggjort en rationel udnyttelse af rangerberedskabet; anlæggene har desuden medført forøgelse af sikkerheden samt givet væsentlige besparelser ved reduktion af telefonanlæggene. På stationer med havnebane og havneplads betyder rangerradioanlæg endvidere, at der bliver mulighed for kontakt mellem stationen og de maskiner, der rangerer på havnen, hvilket også af kundemæssige grunde er ønskeligt.

Færgerangerradio

På større færgestationer er der etableret faste radioanlæg ved de enkelte færgeklapper, og i taleforbindelsen fra klapperne er indlagt en *sikkerhedstone*, som skal høres af lokoføreren under hele rangerarbejdet ved færgen. Tonen indkobles automatisk, når rangerlederen benytter mikrotelefonen. På grund af denne type radioanlæg har det været muligt at forhøje antallet af aksler, hvorved der må rangeres til/fra færger.

Bremseprøveradio

Tidligere kabelkrævende bremseprøveanlæg er erstattet med radioanlæg, hvorved bremseprøveren direkte betjener bremseprøvesignalerne. Det største af disse anlæg findes på København H, hvor det er i drift for fjerntrafiksporene 5–8. Bremseprøveren bærer et radioanlæg, som er forsynet med betjeningsknapper til styring af de enkelte signaler: »brems«, »løs bremsen«, »bremseprøven afsluttet«. Anlæggene har vist sig gode og driftsikre, men de er meget kostbare i anskaffelse, hvortil kommer, at der fremdeles anvendes faste signaler, som ofte må dubleres på grund af kurver og vidt forskellige tog længder.

Arbejdsradio

I forbindelse med større anlægs- og vedligeholdelsesarbejder og især i de tilfælde, hvor der skal foregå kørsel med flere arbejds-køretøjer samtidigt på samme spor – og oftest sammen med den

almindelige toggang, er det af værdi at have god kontakt til de arbejdende køretøjer. De hidtil indhøstede erfaringer med anvendelse af radioanlæg – bl.a. i forbindelse med anlægsarbejderne på strækningen Holte–Hillerød – må betegnes som gode.

Bilradioanlæg

I de tilfælde hvor der fra et køretøj kan blive brug for assistance fra ikke tilstedeværende specialister el.lign. har man – også som forsøg – installeret »bilradio«, d.v.s. radioanlæg, som står i forbindelse med post- og telegrafvæsenets landsnet, og hvormed man kan komme i forbindelse med en vilkårlig telefonabonnet. Sådanne anlæg er foreløbig installeret på DSB's store udrykningskraner og på troljer hørende til køreledningstjenesten.

Bærbare radioanlæg

På færgestationer med biloverførsel er der anvendt radioforbindelse mellem færgespeditionen og billetterne henholdsvis parkeringsvagt, idet man derved kan dirigere bilerne til de enkelte opmarchbaner og til færgen. På pakhusene i Odense og København G er der anvendt radioanlæg til afkonferering af gods, idet der er direkte taleforbindelse mellem den, der konfererer fragtbrevene og de, der efterser godset. Det har da

vist sig, at pakvognene tømmes hurtigere end hidtil, ligesom kunderne hurtigere kan blive underrettet om ankommet gods.

Bærbare radioanlæg, udstyret med nummertastatur, har været anvendt til nedskrivning af vognnumre i direkte takt med en fjernskriver på stationskontoret på København G. Forsøgene er ikke afsluttet, fordi der hidtil har manglet en tilbagemelding til vognskriveren som en art kvittering for aflæsningens rigtighed.

Til brug ved anlægsarbejderne samt i forbindelse med ibrugtagningen af nye sikrings- og sporanlæg er der anvendt radioanlæg, således at lederne af de enkelte arbejdsopgaver let har kunnet få kontakt med hinanden. Ikke mindst i forbindelse med afprøvningerne af de udvendige installationer har radioanlæg gjort nytte, hvorved sikringsanlæggenes aflyningsperiode er blevet væsentligt afkortet.

Ved perrontjenesten har radioanlæg kunnet medvirke til en trafikal forbedring, idet den vagthavende da ikke er bundet til brugen af et traditionelt telefonanlæg, men direkte fra sit opholdssted kan give radiomeldinger til kommandoposten.

Fremtiden

Det har under alle de førnævnte afprøvninger af radioanlæg været en klar forudsætning for overgang til en mere almen anvendelse af radioanlæg:

at de mobile og til dels også de faste radiostationer skulle opnå en sådan stabilitet, at nedbrud var en sjældenhed,

at der var et rigeligt antal samtaleforbindelser til rådighed til statsbanernes brug, således at de anskaffede anlæg kunne nyttiggøres til flest mulige formål,

at de bærbare anlæg skulle have en rimelig driftssikkerhed, og i den ydre form passe til de arbejder, som er karakteristiske for jernbanerne, det vil bl.a. sige, at bærbare radioanlæg ikke nødvendigvis skal holdes i hånden under samtaler.

Til de ovenfor omtalte forsøg er der i hovedsagen anvendt VHF-frekvenser, men først i 60'erne blev det muligt at fremstille radioanlæg, som benyttede endnu højere frekvenser end hidtil, de såkaldte UHF-frekvenser. Endvidere skete der en fuld-transistorisering af anlægene, som medførte større stabilitet.

Overgangen til UHF-frekvenser resulterede tillige i, at statsbanerne nu kunne få stillet så mange frekvenser – og dermed et passende antal samtaleforbindelser – til rådighed, at tiden var inde til en mere generel indførelse af radioanlæg i jernbanedriften. I første omgang lykkedes det dog kun firmaerne at fremstille *mobile* anlæg til UHF-frekvenser, og sådanne anlæg er nu i drift på MH-rangermaskinerne på København H og G, i Rødby Færge og Korsør.

Generalplan for fjernbaners radioanlæg

I statsbanernes *generalplan for radioanlæg* indgår imidlertid som et væsentligt led også de *bærbare* anlæg, således som det vil ses af fig 2, der danner grundlaget for aftalerne med det danske post- og telegrafvæsen.

Til trods for at bærbare anlæg altså endnu ikke er til rådighed i den udførelse, statsbanerne må kræve, er det besluttet at påbegynde den førromtalte generalplan.

Dette sker først og fremmest ved, at der etableres et antal faste radioanlæg, som placeres på stationer med fjernstyringscentral samt på større bystationer. I første omgang – og for derved at få driftserfaringer – etableres faste radioanlæg – efter *generalplanen* – på København H, Roskilde, Korsør, Kalundborg, Nykøbing FI, Rødby Færge og Helsingør station. Senere vil der formentlig yderligere blive oprettet et mindre antal faste anlæg på Sjælland.

Hertil kommer, at *alle* MH- og MT-rangermaskiner nu forsynes med antenne, ledningsanlæg m.v., således at disse maskiner i drift kan udstyres med let indkoblelige radioanlæg.

Endvidere bliver alle Mx-, My- og Mz-maskiner samt lyntogene udstyret med radioanlæg. For togmaskinerne i første omgang de maskiner, som kører på Sjælland-Falster-Lolland.

Lokomotivernes radioanlæg udstyres med 12 taleforbindelser (kanaler), hvoraf de 4 benyttes alternativt til korrespondance med større stationer og fjernstyringscentraler. Når lokomotiver benyttes til fremføring af tog (henholdsvis lyn-tog), skal pågældende radioanlæg være indstillet til den af de 4 kanaler, som svarer til nærmeste station med radioanlæg. Hensigten hermed er at udnytte korrespondancemulighederne med de faste radioanlæg, således at der under kørslen kan gives direktiver til togene, ligesom

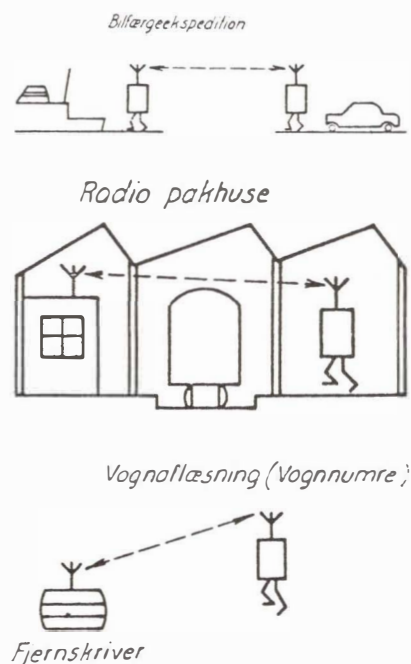


Fig. 1. Eksempler på anvendelse af bærbare radioanlæg.

disse kan give meldinger til stationerne med faste radioanlæg i tilfælde af tognedbrud eller anden driftsforstyrrelse.

Erfaringerne fra de i drift værende radioanlæg i togene på Hillerød privatbaner – hvor anlæggene anvendes til af- og tilbagemelding – viser, at der med gode antennehøjder og rigtige anbringelsessteder ofte kan regnes med radiodækning på 30–40 km, men erfaringerne med de mobile anlægs rækkevidde er fremdeles for usikre til, at nævnte grænse kan fastsættes. Når de før omtalte faste radioanlæg er bygget, vil man sikkert have det fornødne grundlag for at træffe yderligere dispositioner med hensyn til fuld dækning under togmaskiners kørsel på strækningerne.

Indførelsen af radioanlæg i DSB's hoved-trækkraft vil naturligvis også medføre rangermæssige fordele på de større stationer og færgestationerne, hvor rangering ofte foretages med togmaskiner.

Men den største fordel ved anvendelse af radioanlæg i jernbanedriften fremkommer først, når der er stabile *bærbare radioanlæg* til rådighed. Af sådanne fordele kan nævnes:

Indskrænkning af antallet af pladstelefoner – besparelser i kabler og telefoncentraler.

Bortfald af signaler for bremseprøver – besparelser i kabler og faste signaler.

Kontakt mellem tog- og lokofører ved eftersøgningen af fejl ved togstammer.

Rangering til togstamme – tidsbesparelse m.v.

Da ingen nordisk radiofabrik hidtil har været i stand til at præstere et for banerne anvendeligt bærbart radioudstyr, har man nu måttet anskaffe et mindre

antal anlæg fra det schweiziske firma Autophon, idet pladstelefonanlæggene på Korsør og Roskilde station allerede er baseret på anvendelsen af bærbart radioudstyr. En del af de bærbare anlæg forudsættes udstyret med sikkerhedstone, fordi man ved benyttelsen af taleforbindelse må være sikker på, at den anden part »hører med« ved ordregivning.

Som det vil forstås, sigter generalplanen i hovedsagen på at afvikle rangering, toggang m.v. mere rationel end hidtil muligt, men det må betones, at de omtalte anlæg ikke må benyttes til SR's foreskrevne sikkerhedsmeldinger, fordi identificeringen af, hvorfra eller hvortil der tales, ikke kan fastslås.

Ovenstående artikel stod i Vingehjulet nr. 18, 1969. Efterfølgende artikel er specielt skrevet for Lokomotivtidende på opfordring af lokomotivfører Greve Petersen.

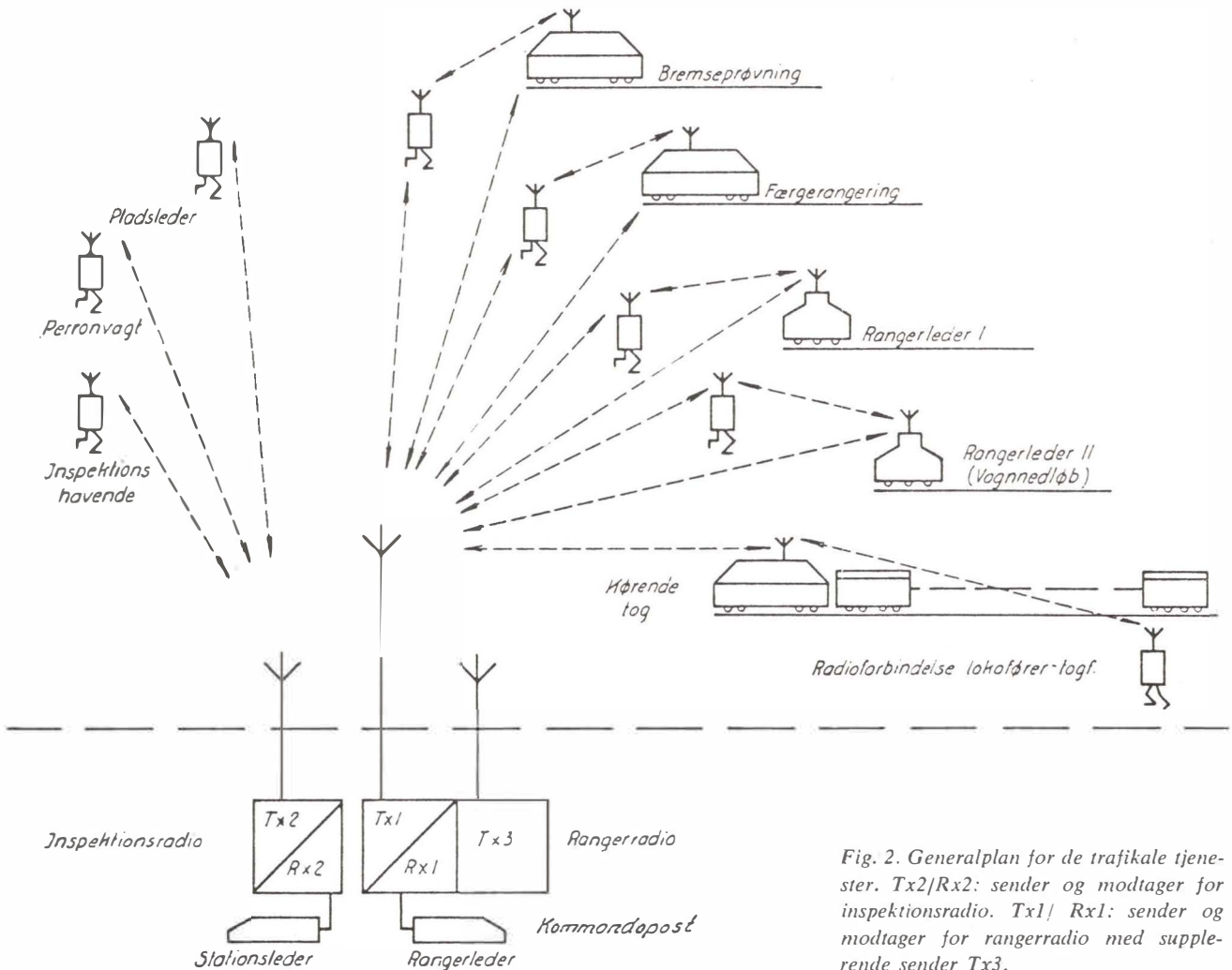


Fig. 2. Generalplan for de trafikale tjenester. Tx2/Rx2: sender og modtager for inspektionsradio. Tx1/Rx1: sender og modtager for rangerradio med supplerende sender Tx3.

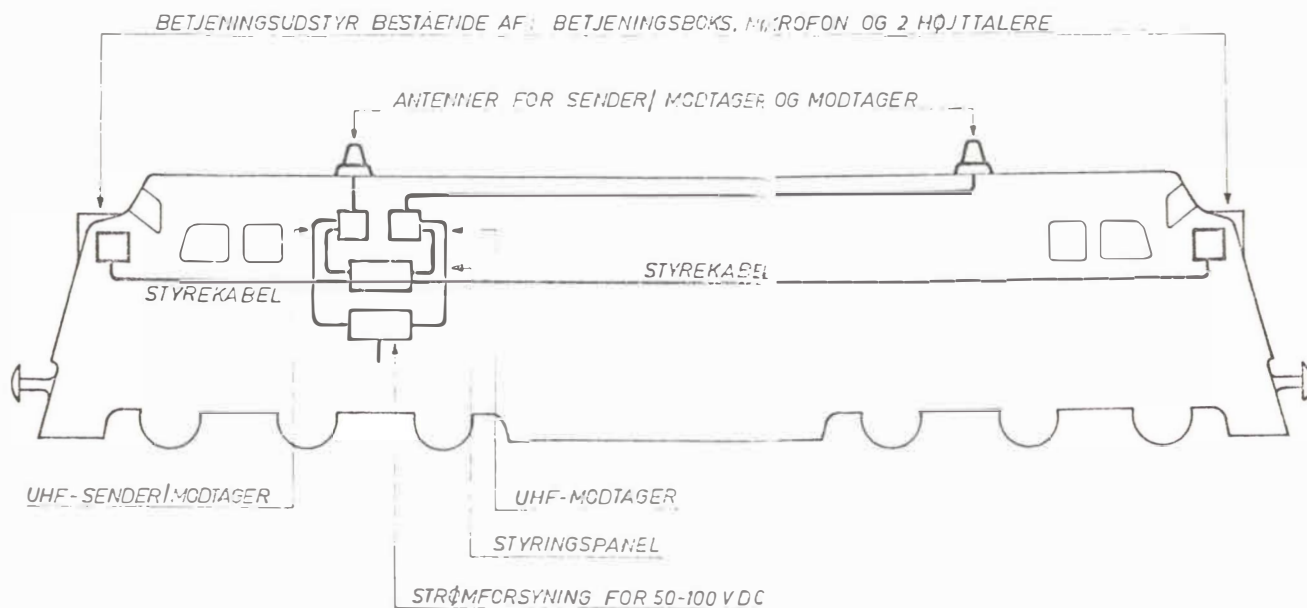


Fig. 3. Principskitse for radioinstallationen i MY.

Generalplanens tilblivelse og gennemførelse

Ved samtaler og møder med Post- og Telegrafvæsenets radioteknikere havde statsbanerne allerede i 1966 sikret sig tilsagn om at få et tilstrækkeligt antal »kanaler« i det nye frekvensområde, det såkaldte 450 MHz-bånd. Undersøgelser havde nemlig vist, at det ikke længere var muligt for DSB at få flere frekvenser i det hidtil benyttede 150 MHz-bånd, navnlig fordi vore mange færges og skibes samt enkelte specialanvendelser (f.eks. køreledningstjenesten) havde fået alt, hvad Post- og Telegrafvæsenet kunne tildele DSB.

Imidlertid fandtes der – på daværende tidspunkt – hverken mobile eller bærbare anlæg med transistoriseret 450 MHz-udstyr i fabrikation, men den tekniske udvikling på elektronikens område var så langt fremme, at fuldt transistoriserede mobile og faste anlæg kunne forventes på markedet i 1968.

Danske statsbaner udarbejdede derfor i samarbejde med Post- og Telegrafvæsenet og A/S Storno en generalplan for DSB's benyttelse af radioanlæg, og planen blev forelagt generaldirektoratet ved et distriktschefmøde 19. august 1968.

Imidlertid ønskedes det, at planen skulle underkastes en »brugerkritik«, og

med dette formål nedsattes en arbejdsgruppe under ledelse af trafikafdelingen, hvis arbejde blev afsluttet med en beretning dateret 25. september 1969.

I hovedsagen svarer foranstående artikel fra Vingehjulet i det væsentlige til gruppens indstilling.

Efter nævnte tidspunkt har sikrings-tjenesten søgt at gennemføre generalplanen dels gennem videre forhandlinger med Post- og Telegrafvæsenet, dels ved samarbejde med maskinafdelingen om installationsforholdene i tog og maskiner. Endelig er der skaffet forslag til konstruktioner, tilbud, finansieringsplan m.v., men alt i alt tør det nok siges, at det har været en »dans på roser« rigeligt forsynet med torne.

Problemer vedrørende 450 MHz-båndet

Sikringsteknikerne måtte forudsætte, at de europæiske jernbaneforvaltninger i fremtiden ville ønske at få flere direkte tog mellem landene, og i samarbejde med Post- og Telegrafvæsenet indledtes derfor undersøgelser og forhandlinger bl.a. via UIC med den tilsvarende organisation af europæiske postforvaltninger (CEPT), hvilket resulterede i en foreløbig aftale om en tildeling af 21×2 frekvenser. Et europæisk samarbejde måtte være

en forudsætning for, at banerne kunne udnytte togenes radioanlæg efter passage af landegrænserne, endvidere for at det ene lands anlæg ikke forstyrrede det andet lands anlæg. Indtil nu har denne foretagsomhed ikke givet noget resultat, tværtimod har Post- og Telegrafvæsenet den 31. august 1970 givet meddelelse om, at den af statsbanerne i september 1969 udarbejdede frekvensplan »må anses for urealisabel at få endelig vedtaget, før der er kommet en afklaring af, hvilke frekvenser der på internationalt plan skal anvendes til strækingsradio«.

Selvfølgelig vil det danske Post- og Telegrafvæsen give os midlertidige frekvenstildelinger, men det meddelte viser, at det europæiske jernbane-samarbejde ikke er effektivt nok med hensyn til at træffe beslutninger.

I 1968 tog statsbanerne de første fuldt transistoriserede mobile og faste radioanlæg i brug på Kolding station, og i foråret 1970 sluttedes aftale med A/S Storno om at levere anlæg til 70 rangermaskiner (MH og MT) samt 80 togmaskiner (Mx, My og Mz), idet disse leveringer skal være afsluttet i april 1973.

Samtidig etableres basisstationer i Roskilde og Korsør, således at man kan få erfaring for, om samtale-stabiliteten med de kørende anlæg er tilstrækkelig med

disse to stationer, hvis afstand er ca. 80 km.

Med hensyn til generalplanens gennemførelse synes problemerne vedrørende de bærbare anlæg imidlertid at være næsten uoverstigelige. Ganske vist har man som omtalt i foregående afsnit – bestilt nogle forsøgsanlæg i Schweiz, men de har indtil nu ikke opnået Post- og Telegrafvæsenets godkendelse. Dertil kommer, at de stort set er uegnede til brug i forbindelse med rangerarbejder m.v. At de fire nordiske lande for længst er blevet enige om en række grundprincipper for bærbare anlæg, har foreløbig ikke givet noget synligt resultat. Det er nemlig blevet fastslået, at banernes ønske om at få bærbare anlæg udstyret med 6 kanaler ikke kan efterkommes førend omkring 1975, såfremt anlæggene skal være bekvemme at bære. Danske statsbaner undersøger derfor f.t., hvilke konsekvenser – økonomiske og tekniske – det vil medføre, at de bærbare anlæg kun udstyres med 2 kanaler. Findes sådanne anlæg tilfredsstillende for statsbanerne, vil de kunne være i drift i 1972.

Det nye sikringsanlæg i Roskilde er baseret på færre pladstelefoner end hidtil, idet man havde forventet, at bærbare radioanlæg kunne sættes i drift i efteråret 1970. Dette har desværre vist sig umuligt, og man har derfor måttet foretage midlertidige foranstaltninger bl.a.

ved at beslaglægge en række bærbare anlæg på 150 MHz-båndet til brug i Roskilde.

Status for de mobile anlægs etablering

Som før nævnt er der nu i ordre 70 anlæg til brug i MH- og MT-maskiner. For MH-maskinernes vedkommende er installationsformen for længst standardiseret.

Med hensyn til togmaskinerne er det dels af tekniske, dels af økonomiske grunde bestemt, at Sjælland-Lolland-Falster først skal have radioanlæg i togmaskinerne, og det bestilte antal anlæg (80) skulle kunne dække det deraf følgende behov. Fig. 3 viser i princip, hvilke anlægsdele der skal benyttes i en My-maskine.

De faste installationer i Mz-maskinerne er i hovedsagen aftalt, og de bliver gennemført ved maskinafdelingens foranstaltning.

Installationerne i Mx og My er ikke helt afklarede, idet pladsforholdene i disse maskiner er knebne, og det desuden er bestemt, at der skal tages hensyn til anbringelse af apparaturer for styrevognskørsel, højtaleranlæg samt TK-anlæg. Installationen i lyntog, Mo-vogne og styrevogne er endnu ikke behandlet.

Formentlig skal der etableres 7–10 basisstationer for at sikre stabile samtaleforbindelser, men niveaumålinger er ikke

foretaget, idet de afventer forsøgene med basisstationen i Roskilde og Korsør.

Der foreligger detailkonstruktion af betjeningsapparaterne, ligesom anlægsdetallerne er gennemgået med henblik på den driftsikkerhed statsbanerne må kræve. De mobile anlæg udstyres med plads til 12 kanaler, af hvilke 4 påregnes benyttet til korrespondance med de større stationers kommandoposter og fjernstyringscentraler, medens de 8 kanaler foreløbig er forbeholdt korrespondancer med bærbare anlæg.

Basisstationerne skal naturligvis også baseres på stor driftsikkerhed, og frekvensplanen skal tilrettelægges sådan, at korrespondancer ikke sammenblandes til uforståelighed eller til fejlagtige aftaler. Basisstationerne indrettes med henblik på ovennævnte således, at de får 3 sendere og 2 modtagere, der kan betjenes fra 2 modtagerpulte.

Med ovennævnte artikel er det forsøgt at give fyldestgørende oplysninger om, hvad der er foretaget med henblik på indførelse af radioanlæg på statsbanernes fjerntrekninger. Fig. 4 viser den tidsplan, der foreløbig er gældende for afprøvning og levering af radioanlæg til statsbanernes fjerntrafik.

Anlæggene for S-togene udføres særskilt, og disse anlæg synes at kunne gennemføres med mindre besvær.

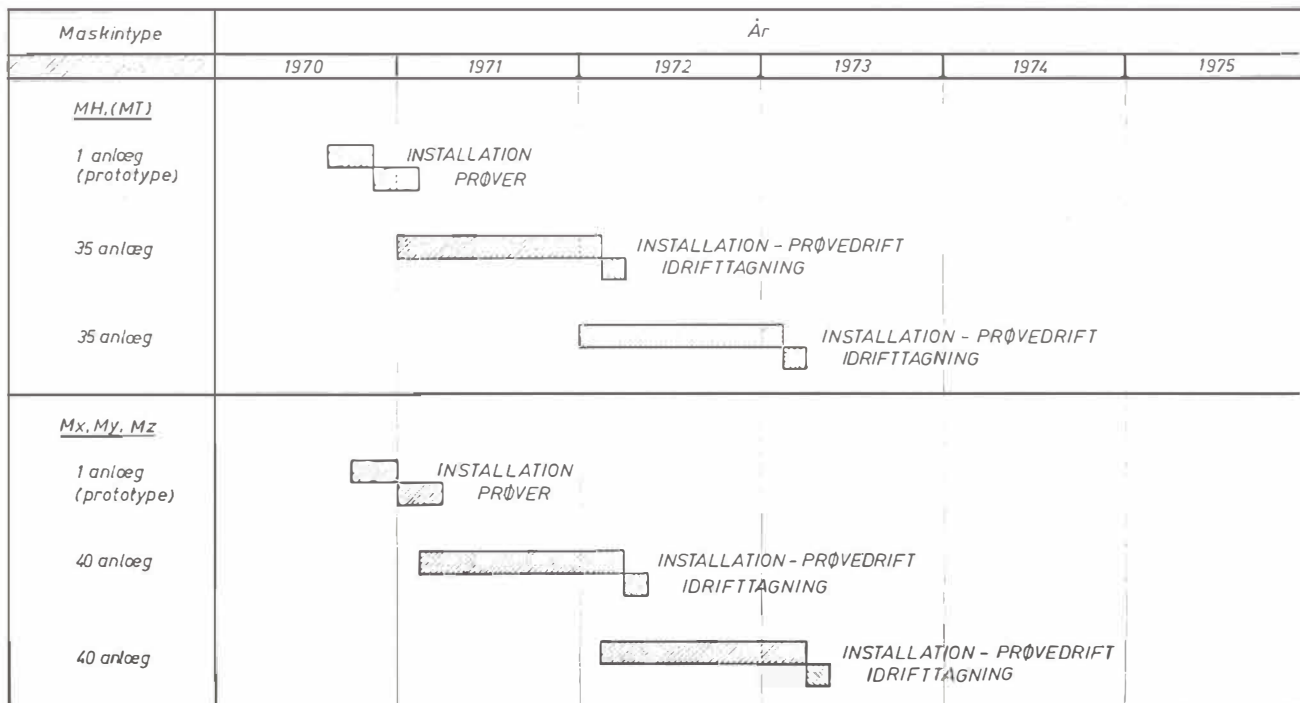


Fig. 4. Tidsprogram vedrørende første etape af radioinstallationer for fjernbaner.

Fjernstyrings- og sikringsanlæg i Roskilde

I midten af september toges det nye kombinerede fjernstyrings- og sikringsanlæg i Roskilde i brug. Dermed udskiftes stationens nu et halvt hundrede år gamle sikringsanlæg og de midlertidige fjernstyringscentraler i Roskilde, Tølløse og Ringsted nedlægges. Omkoblingen fra de gamle anlæg til det nye varer et par dage, og for at undgå driftsforstyrrelser udføres de væsentligste arbejder en lørdag-søndag, hvor trafikken er mindst.

Da fjernstyringscentralerne er standardiserede vil det fjernstyringsanlæg, som hidtil har været brugt i Ringsted, kunne flyttes til Helsingør, medens anlægget fra

Tølløse, der oprindeligt blev brugt i Tinglev, vil kunne flyttes til f.eks. Hjørring eller Frederikshavn.

Når anlægget i Roskilde er fuldt udbygget, vil togtrafikken øst for Storebælt blive dirigeret fra kun fire fjernstyringscentraler: Nykøbing F., Roskilde, Kalundborg og Helsingør, idet dog den københavnske nærtrafik vil blive ledet fra kommandoposten på Københavns Hovedbanegård. Med etableringen af fjernstyring behøver man ikke længere trafikuddannet personale på de øvrige stationer til trafikafviklingen, hvorved der opnås betydelige besparelser.

Det nye fjernstyrings- og sikringsanlæg i Roskilde er installeret i en stor kommandopost opført i stationens vestlige del. Herfra har man glimrende overblik over hele stationen, og ved hjælp af skematisk angivne spornet forsynet med lys-tableauer kan den vagthavende følge togenes bevægelser i hele det store område, som centralen dækker.

I det øjeblik et tog kører ind i området registreres det straks af særlige sporinstallationer, som påvirker hele den moderne elektro-mekaniske teknik, der ligger til grund for disse fjernstyrings- og sikringsanlæg, således at toget selv på sin vej automatisk stiller signaler og sporskifterne. På tableauerne i kommandocentralen kan man ved hjælp af små elektriske lamper til enhver tid se, hvor toget befinder sig. Ved at koncentrere fjernstyrings- og sikringsanlægget i den nye store central spares som nævnt personel. Vigtigere for Statsbanerne er det dog, at man nu har fået et anlæg, der arbejder med større sikkerhed.

Det er et stort og kompliceret arbejde at installere et sådant anlæg, men man har ved anlægget i Roskilde kunnet udnytte erfaringerne fra Københavns Hovedbanegård, hvor man for nogle år siden tog et lignende anlæg i brug. Flere vil følge efter i de kommende år.

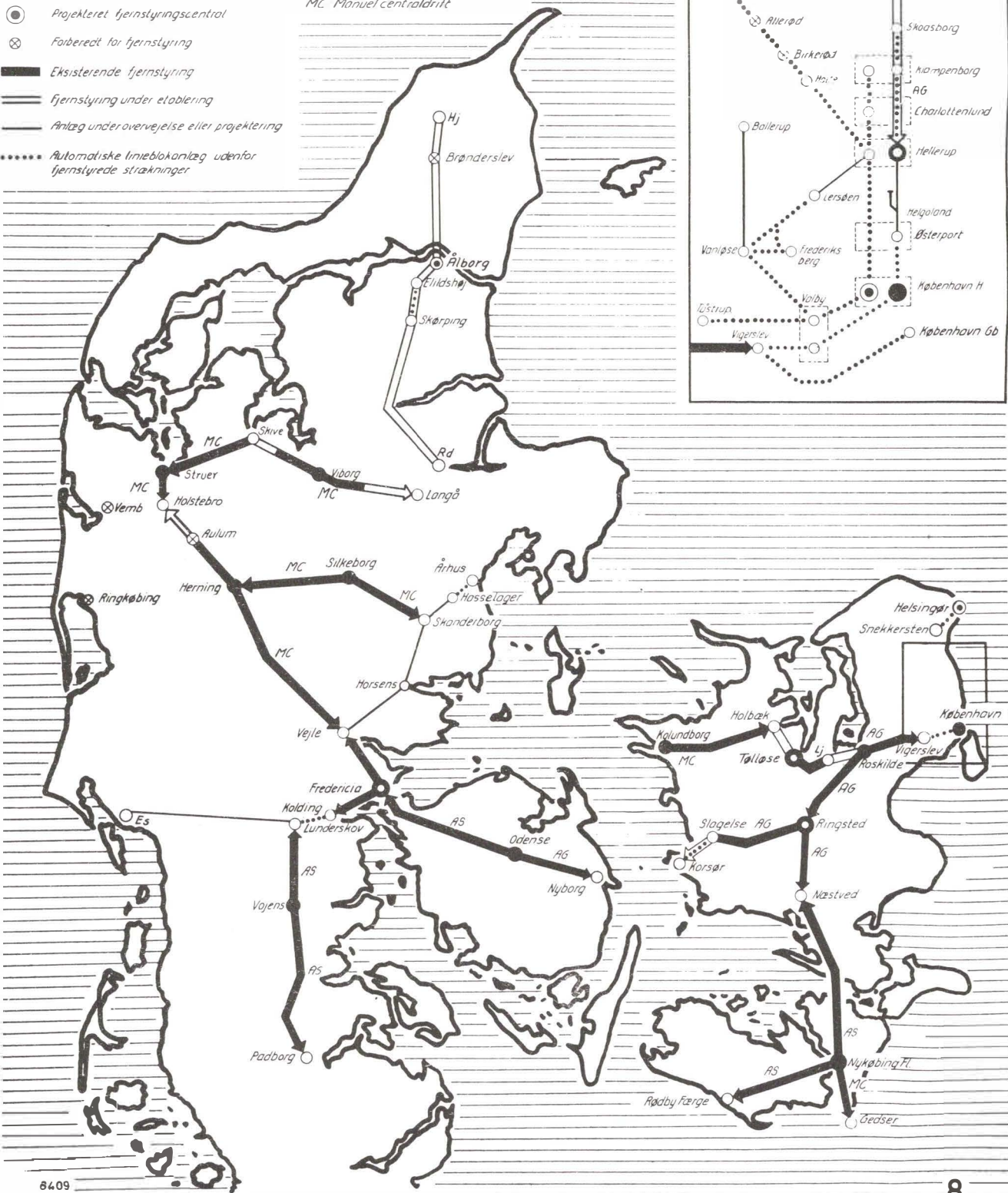


Omkring 6,5 millioner kr. har denne kommandopost kostet; men der er også tale om en god investering, både sikkerhedsmæssigt og økonomisk.

Fjernstyrede strækninger

- Endelig placeret fjernstyringscentral
- Midlertidig fjernstyringscentral
- ⊙ Projekteret fjernstyringscentral
- ⊗ Forberedt for fjernstyring
- Eksisterende fjernstyring
- Fjernstyring under etablering
- Anlæg under overvejelse eller projektering
- Automatiske linieblokanlæg udenfor fjernstyrede strækninger

- AS Automatisk stationsdrift
- AG Automatisk gennemførselsdrift
- MC Manuel centraldrift



Politisk økonomisk orientering

Dansk Økonomi

Der er i den forløbne sidste måneds tid fremkommet en serie rapporter, råd, kommentarer og analyser af vor økonomiske situation. Der peges på en række ømtålelige problemer og nogle taler om en storkrise. Men det er relevant at fastholde, at trods den skæve betalings- og valutabalancen, der vitterligt er af dyster karakter, så har Danmarks eksport aldrig været så høj som i det sidste år; beskæftigelsen slår alle rekorder, og der er mangel på arbejdskraft i næsten alle erhvervs-kredse. Også indtjeningen er højere end nogen sinde i alle befolkningslag. Selv i landbruget ligger priserne nu 12 pct. højere end i fjor. Forbruget af alle slags varer ligger over, hvad der på noget tidligere tidspunkt i landet er registreret.

Når der alligevel som antydnet er gærende uro på den økonomiske front, så skyldes det, at der forbruges mere, end der produceres. Inflationen er mærkbar. Priserne stiger og lønningerne presses med op.

Vismændene peger i deres rapport på, at skal faren for indhug i den fulde beskæftigelse afværges, må der ske en omstilling af produktionen og beskæftigelsen. Man ønsker lagt en dæmper på aktiviteten i de rene hjemmemarkedserhverv og i den offentlige sektor. Det vil altså sige, at man først og fremmest vil tæmme aktiviteten i byggeriet og i de statslige og kommunale anlægs- og byggearbejder. Vismændene understreger, at den derved frigjorte arbejdskraft skal indsættes i eksporterhvervene efter omskoling, hvor dette er nødvendigt.

Vismændene siger endvidere, at en bedring af betalingsbalancen i realiteten er umulig, dersom ikke den vældige aktivitet i boligbyggesektoren reduceres. Men navnlig kræver vismændene nedgang i de offentlige udgifter. Der peges på, at det offentlige disponerer over ca. 45 pct. af den samlede nationalindkomst. Det er nedslående at se, fremhæver vismændene, hvor vanskeligt det er her i landet at inddrage udgiftssiden på de offentlige budgetter i den konjunkturdæmpende politik.

Vismændene har altså klargjort, at det er ikke nok, når der skal ske en begrænsning af efterspørgselspresset, alene at lade dette ske over det private forbrug. *Nedbringelse af de offentlige investeringer må med ind i bestræbelserne.*

Det konstateres også, at de finanspolitiske bestræbelser, altså skatte- og afgifts-

politikken, ikke har haft den afgørende indvirkning på forbruget, som det er sket før i tiden. Åbenbart har folk opretholdt deres forbrug, og i stedet brugt af opsparrede midler – eller undladt at spare op som vanligt.

Vismændene er dog af den opfattelse, at den stramme kreditpolitik nu er ved at slå igennem, især i byggeriet.

Om den meget diskuterede indkomstpolitik hævder vismændene, at en indkomstpolitik ikke vil være af nogen værdi, så længe økonomien domineres af et efterspørgselspres. Den er i alle tilfælde kun et supplement til den stramme penge- og finanspolitik.

Vismændene nævner nogle konkrete ting, der vil kunne dæmpe efterspørgselspresset, bl.a.: At reducere rentefradrag på selvangivelsen og en indskrænkning af det såkaldte gratisprincips anvendelse. Der tænkes herved bl.a. på, at velhavere kan få store refusioner, hvor det ville være naturligt, at de selv betalte for faciliteterne.

Endvidere fremhæver vismændene nødvendigheden af, at der sker en forskydning af langvarige offentlige investeringer til fordel for aktuelle påkrævede maskininvesteringer i industrien og andre kortvarige investeringer. Vismændene gør også opmærksom på, at vi her i landet kan notere langt større stigninger i investeringer i boligsektoren og i den offentlige sektor end tilfældet er i England og Vesttyskland, hvor investeringerne dæmpes netop på disse to områder.

Etårige lønftaler

Om aktuelle lønproblemer peger vismændene på fordelene ved et-årige overenskomster gennemført på længere sigt. Gennem aftaler af så kort varighed hævder man at kunne overflødiggøre den inflationsskabende dyrtidsregulering. Vismændene ønsker tillige, at alle lønftaler – også statens – bør indgås på samme tid. Hjemmemarkedspriserne for landbrugsvarer bør ligeledes fastsættes for et år ad gangen.

Frygter ledighed

I en rapport udarbejdet af *Arbejderbevægelsens Erhvervsråd* hedder det, at vurderingen af den økonomiske situation må være den, at gennemførelsen af en stabil tendens til bedre ligevægt på betalingsbalancen kun lader sig gennemføre med generelle finanspolitiske og kreditpolitiske midler, så fremt man er villig til at

acceptere en stigende ledighed og stagnation i store dele af erhvervslivets produktion og investering. Alternativet er mere specielle indgreb, der stiler mod at skabe gunstigere vilkår for eksportvirksomhederne for derved at stille disse virksomheder bedre i konkurrencen.

I forbindelse med denne rapport er det naturligt at gøre opmærksom på det socialdemokratiske oplæg til økonomisk sænering. Man kræver bl.a.:

1. Differentieret rentepolitik til fordel for eksporterhvervene.
2. Obligationsrationering.
3. Omskoling i større omfang.
4. Større kontrol med skatteunddragelser (skattesnyderi).
5. Ændring i byrdefordelingen mellem stat og kommune.
6. Rentesikringen fastholdes og bolig-sikringen å jourføres.
7. Udbygning af statens bolig- og byggefond.
8. Det er påkrævet med øget planlægning og rationalisering.

Lavtlønnen

Lavtlønsudvalget, der blev nedsat i oktober i fjor, har i sin redegørelse fastslået, at de lavtlønstillæg, der hidtil er ydet, ikke har ændret lønrelationerne mellem de højere lønnede og de lavere lønnede. Umiddelbart efter ydelsen af et lavtlønstillæg kan der i de fleste tilfælde konstateres en vis indsnævring af lønforskellen; men lønrelationen er meget hurtigt blevet genoprettet.

Lavtlønsudvalget blev nedsat efter forhandlinger mellem Lønningsministeriet og tjenstemandsorganisationerne med det formål at undersøge mulighederne for at undgå afsmitning fra særlige lavtlønstillæg på det private arbejdsmarked til lønnen for visse tjenstemandsgrupper.

Demonstrationsmani

»Holstebro Dagblad« skriver, at den demonstrationsmani, der til tider er ved at ride landet som en mare, er en af de ting, der lokker unge ubefæstede sjæle ud på dybder, hvor de ikke kan bunde. Demonstrationerne vækker opsigt, der opstår et sammenhold mellem demonstranterne, der ikke alle er af lige god støbning, og mange bliver med tiden efterladt i en tilstand, hvor de ikke længere er til at nå for de organer, som samfundet har mobiliseret for at redde, hvad reddes kan i sådanne situationer.

Udenrigspolitisk oversigt

Uroen i Mellemøsten stadig alvorlig. – Flybortførelserne.

Bag flybortførelserne skjuler der sig en række arabiske problemer. Den organisation, der står bag flykapringerne, er »*Folkefronten til Palæstinas Befrielse*«, der ledes af *George Habash*, der er kristent opdraget. Hans organisation kræver, at de 3 millioner palæstinensere, der for størstedelens vedkommende lever uden Israel, skal vende tilbage til deres land, d.v.s., at staten Israel i sin nuværende skikkelse faktisk skal opløses. Habash er fanatisk og frygter, at en fred i Mellemøsten vil betyde, at palæstinenserne for bestandig vil være udelukket fra at tage deres gamle landområder i besiddelse. Den nye amerikanske fredsplan bekæmpes derfor med alle midler, og flybortførelserne skal bl.a. gøre verdensopinionen opmærksom på, at der eksisterer et palæstinensisk folk, der føler sin eksistens truet. Habash repræsenterer den yderliggående fløj af den arabiske partisanbevægelse. Den mere moderate fløj ledes af *Arafat*, der skarpt har taget afstand fra Habash's metoder med flybortførelser. Men også Arafat er hensynsløs i sin kamp mod Israel, men han går mere diplomatisk til værks. Han støttes af Sovjet, hvis nølende og beregnende politik i Mellemøsten har fundet det klogt at satse på Arafat. Der er næppe tvivl om, at Sovjet vil bruge Arafat til at vedligeholde terror og uro ikke alene på fronterne mod Israel, men også til ved given lejlighed at få styrtet Kong Hussein, hvem Sovjet altid har næret dyb uvilje imod og mistillid til. Det store opgør mellem Hussein og partisanerne følges nøje i Sovjet. En magtovertagelse i Jordan til fordel for Arafat vil mægtigt øge Sovjets greb om Israel. – I Forvejen har Sovjet den dominerende indflydelse i Syrien og Ægypten og med Jordan som en ny sikker allieret, ville Sovjets position være øget meget betydeligt. Habash flypiratvirksomhed er derfor kommet på tværs af Sovjets interesse i at lade tingene udvikle sig mere roligt. Men trods denne krise fortsætter Sovjet – uanset den indgåede våbenhvile mellem Ægypten og Israel – sin opbygning af svære raketbaser ved Suez. Hverken Israels protester eller USA's holdning har muliggjort, at Sovjet holdt inde med raketopbygningen. Tværtimod synes denne oprustning af Ægypten at foregå med største hast.

Der foreligger oplysninger om en *mandobling* af raketbatterier i den »for-

budte« Zone. Det drejer sig både om *Sam 2* og *Sam 3*-raketter, hvoraf de sidste betjenes af russiske officerer og teknikere. Meget tyder på, at Sovjets generaler vil prøve, hvor effektivt deres raket-system virker i en konfrontation med Phantomangreb af amerikansk fabrikat. Generalerne vil uden tvivl udnytte disse erfaringer på hele Sovjets raketopbygning hjemme i Sovjet og ud over alle de sovjetiske lydlande og sympatiserende nationer.

USA synes ikke at kunne træde kraftigt nok op over for Sovjet i Mellemøsten. Det er blevet for sent, talrige stærke sovjetiske militærpositioner er de seneste år bygget op, helt oppe fra Syrien over Ægypten til Det indiske Ocean, hvor en sovjetisk flåde holder til. Israel er dybt bekymret over denne udvikling. Det ser ud til, at USA har forsynet Israel med nye Phantomjagere, men en direkte støtte til Israel fra USA's side i form af aktiv militærstøtte er udelukket. Israel må stole alene på egen styrke. Man forstår derfor Israels desperate situation. Dets aksept af Amerikas fredsplan er givet med største skepsis. En rugende tvivl om Sovjets egentlige hensigter i Mellemøsten nager Israel.

Ganske vist har Sovjet lovet at garantere Israel suverænitet efter en fredsslutning på Sikkerhedsrådets vilkår, og på betingelse af, at palæstinenserne vender tilbage til de områder, der nu ligger indenfor Israels grænser. En sådan stat ville hurtigt blive et bytte for uro, oprør og terror, og det er måske dette frygtelige perspektiv, der regnes med i Sovjet, der næppe mere er interesseret i en jødisk-israelsk stat. Et knækket Israel vil for Sovjet betyde, at USA er kastet helt ud af Mellemøsten, der derefter ville henligge som en russisk interessesfære i det mægtige sovjetiske imperium.

Inflation også i de vesteuropæiske lande.

Af *Fællesmarkedskommissionens rapport* for nylig om den økonomiske udvikling fremgår det, at lønningerne er for opadgående i Fællesmarkedslandene. Det fremhæves i rapporten, at lønnen pr. produceret enhed er gået i vejret, langt mere end produktionsforøgelsen kan dække.

I Italien er lønnen for store samfundsgrupper steget med henved 20 pct., og i andre fællesmarkedslande er der konstateret stigning i lønningerne på 12 pct.

Også i England er der en tilsvarende opgang; og der er lønkrav af større omfang fremsat indenfor visse fag. Finansminister *Barber* er nervøs for, at dette vil betyde indledning til stærk inflation. Officielle engelske statistiske beregninger er kommet til det resultat, at produktiviteten kun er steget 3 pct. i britisk industri. Holder disse beregninger stik, er det vanskeligt at se, hvordan Storbritannien vil kunne undgå et efterspørgselspres, der driver priserne højt i vejret og skaber en inflation, som vil være vanskelig at dæmpe. Det vil også stille England ugunstigt i de begyndende forhandlinger med Fællesmarkedet, hvis lande stedse har været bekymret for udviklingen i britisk økonomi.

Verdensskibstonnagen stiger

Ifølge »*International Shipping Journal*« er der kloden over et værdigt skibsbyggeri igang; og interessen for kontrahering af nye skibe både tank- og fragtskibe er betydelig. Navnlig bygges der store tankskibe på over 150.000 tons d.w. Der var henved 238 supertankere på ialt 57 mill. tons d.w. under bygning i juli måned 1970. Der er planer om at bygge supertankere helt op på 1 million tons d.w.

18 supertankere af de ialt 238, der er kontraheret på verdens skibsværfter, skal bygges på *Lindøværftet*.

Verdensbanken i rivende udvikling

Verdensbanken, hvis præsident er den tidligere amerikanske forsvarsminister *Robert S. Mc Namara*, har udgivet sin beretning. Ifølge beretningen for finansåret 1969–70 har Verdensbanken og de tilsluttede organisationer IDA (Den internationale Udviklingsfond) og IFC (Den internationale investeringsfond) udlånt følgende beløb til finansiering af økonomisk udvikling i u-landene.

1. Verdensbanken: 69 lån til 39 lande, 1.580 mill. dollars.
2. IDA: 56 kreditter til 33 lande, 606 mill. dollars.
3. IFC: 29 investeringer i 19 lande, 112 mill. dollars.

Asien har fået lånetilsagn på 869 mill. dollars. Latinamerika 714 mill. dollars, Afrika 443 mill. dollars og Europa 161 mill. dollars.

Min far

Af nu afdøde lokomotivfører Erik Christensen, Padborg

2

I.

Mine kollegaer minder mig tit om morsomme hændelser, fra den tid, hvor min far var blandt os. Han var en af de gamle, hyggelige lokomotivførere, i hvis selskab man aldrig kedede sig – det må kunne give underholdning for den, som trænger til det.

Han var ikke nogen fornem figur, hvilket man ikke undrer sig over, når man hører lidt om, hvordan han har fået livets start. Nu skal det ikke forstås sådan, at han er blevet mishandlet eller sådan noget – nej, han talte altid om sine drengeår, så man kan få ud af det, at han har haft det meget morsomt i den tid.

Han blev født i Tyvkær i 1895. Dette sted ligger få kilometer øst for hovedvejen mellem Kolding og Vejle – en ganske lille landsby – men en »Brugs« var der allerede på hans tid. Jeg har fornyligt opsøgt stedet, men det lille hus med stråtaget på hjørnet af Klatrupvej var borte – kun brønden var tilbage, den var nemlig fælles med nabohuset.

Da jeg først er født 24 år efter min far, er alt hvad der fortælles om, fra før den tid, noget jeg har fra ham selv eller min mor. Jeg har altid lyttet, når han fortalte, så der er ikke så lidt at fortælle, også om den tid.

Han var den yngste af elleve børn, så at han var et skikkeligt menneske, skyldes sikkert, at han var skikkelig af natur, ellers plejer efternølere gerne at være nogle pralehoveder eller tøsedrenge.

Hans far lavede snudetræsko og tørvekurve, og hjalp bønderne med drænsarbejde eller andet, når der var brug for det. Jeg kan lige huske sidste gang, vi har været på besøg i Tyvkær. – Jeg har vel været omkring 5 år dengang. – Det var et meget lille hus, og så har der endda været to lejligheder, da min far var dreng.

De bagte selv rugbrød, så der var en lille muret bageovn i køkkenet – den tog meget brændsel, så der bagtes tolv brød af gangen, der skulle bages allerede når der kun var to eller tre brød tilbage af beholdningen, ellers var de nye brød for friske, så var de usunde, børnene spiste også mere, end de havde godt af.

På tider, hvor ovnen var kold, brugte han den til gemmest, når der var tæsk i luften, der var nemlig ikke andre end ham, der kunne komme helt derind.

Også i gammel tid, da der var to lejligheder i huset, var der kun det ene

køkken – så der har jo nok til tider været rav i den.

Soveværelset var meget lille – der var en smal gang fra døren til vinduet, så var der en seng på hver side, bygget fast på væggene. – Over sengene hængte et tov med træhåndtag, det kunne man hale sig op i om morgenen, når ryggen var stiv af at ligge i den hårde halm.

Far sov inde i stuen på noget de kaldte en slagbænk. Den kunne både bruges til at sidde på om dagen, og sove i om natten, det medførte ganske vist, at han måtte blive siddende oppe til alle skulle i seng – og så måtte han sove i røgen fra langpiberne.

Foruden denne slagbænk var der i stuen kun forældrenes stole, som træskomanden selv havde lavet i værkstedet. Sæderne var flettet af det brune garn, man også bruger til måtter. Der var et langt bord ved slagbænken, så var der en kakkelovn og et morsomt gammelt ur – det havde lodderne hængende frit, urskiven var hvid med kulørte blomster.

Ved husets vestlige side var der tilbygget en trælade beklædt med tagpap – denne blev brugt til brændsel og WC. Herinde stod en stor spand med en træramme på, den kunne man så flytte med, som der var træ og tørv i laden til.

Efter fars fortællinger skulle hans forældre have været religiøse, det har nok været under særlige former, brændevinsdunken blev brugt hver dag – det kan jo selvfølgelig have været som medicin – men jeg kan nu huske den enkelte gang, jeg har set bedsefar – hans næse havde en rød-lilla kulør.

Far skulle med i kirke hver søndag i Smidstrup, ca. 3 km fra Tyvkær. – Det var han nu ikke så glad ved, for han blev drillet i skolen derved – og kaldt »Jesus« – og han hed da Johannes. – Nå, han snød af og til ved ikke at være hjemme, når de skulle gå, for at være i kirken til tiden.

Sådan fortæller han, at han medens forældrene var i kirke, havde taget af hans fars drænrør og dermed drænet rundt om huset. Der var tit smadret, så han mente nok, det kunne have sin betydning. – Men det var et slemt pukkelarbejde, og det skulle være færdigt, inden de gamle kom hjem, ellers kunne der godt vanke tæsk, for sådan at grave gangen rundt om huset op. – Det viste sig imidlertid, at arbejdet var godt. – Der kom vand ud af rørenderne i grøfterne langs vejen, hvor han havde ledt vandet ud.

I kirken havde han engang siddet i nærheden af to ældre koner. Den ene havde ved en af salmerne, fået slået op på en forkert side, det har hun nok ikke fået lagt mærke til, for hun sang bare løs der i den forkerte salme, den anden kone sagde hviskende til hende. – »Do synger mæi en fokeit ton, kjestine«. – Den anden svarede skarpt. – »Hold do di kjæft, a synger mei mi ton, så ka do syng mei din«.

Den første tid havde man ingen orgel i kirken, men der blev senere råd til et. Skolelæreren skulle lære at spille på det, man havde ingen anden til det, han var ellers meget galhovedet. Han fik da lært en hel del salmer, men det kunne nok hænde, at præsten fik bestemt en salme, der var noget vanskelig at spille. Sådan en dag kunne det godt gå galt for skolelæreren, og skete det, kunne han blive så gal, at han slog alle fingre i klaviauret på en gang og gav et stort brøl fra sig. – Den dag fik menigheden ikke mere orgelmusik.

Selv om Tyvkær var et noget afsides sted, havde far nok hørt om, at der kørte tog i nærheden, det havde skolelæreren fortalt om. En dag var han kommet i tanke om, at han ville se sådan et »Stilan«, men der var langt til den nærmeste jernbaneoverskæring, og han havde jo ingen anden transportmiddel end træskoene.

Han travede i flere timer og måtte så endda vente i lang tid, inden der kom et tog. – Og kørte forbi. – Og så den lange vej hjem igen. Se der kan man se, hvad en dreng dengang regnede for en oplevelse, og hvad han betalte for den. Han måtte nemlig i bageovnen bagefter, fordi han havde været så længe væk. »A kommer æt ue før i æ gauen i seng, for så vil i bonk mæ«, råbte han inde fra ovnen.

Johannes kom ret tidlig ud i en plads ved en bonde, jeg tror, han har sagt ved ni eller ti år. Så passede han skolegangen ved siden af. Han gik kun i skole hver anden dag. I forbindelse med denne plads fik han tit ærinde til smeden, og her fulgte han interesseret med i alt, hvad der blev lavet så længe, han var der.

Det lagde smeden mærke til, og han spurgte ham om, det ikke var noget for ham at blive smed. – Det fortalte Johannes glædestrålende hjemme. – Men ak og ve, den gik ikke – hvad tænkte han om sig selv, skulle han til at stable sig

op over de andre søskende som en helgen.

Standsforskel kendtes også dengang – ingen af Johannes brødre kom til at lære et håndværk – hvorfor skulle han så, det havde den gamle meget imod. Han var kun en fattig træskomand, så var det flot, hvis knægtene kunne komme ud til bønderne.

Det var ikke sidste gang Johannes kom ved smeden, og denne lovede at tale med den gamle om det, smeden var selv interesseret i det. Johannes havde et omgængeligt væsen, og det kunne nok være nødvendigt, smede blev galhovedet nok endda.

Det endte også med, at Johannes kom i lære, da alderen var der. Det blev nu ikke ved smeden i Tyvkær, for han havde lærlinge nok på den tid. – Men han skaffede ham en plads i Starup, ca. 5 km borte. Han talte altid godt om denne læreplads, jeg kunne mærke på ham, at det har været gode, retfærdige mennesker han var hos der – som sikkert har haft en god indflydelse på hans opdragelse i de 4 år, han var der.

Læretiden har selvfølgelig givet anledning til mange morsomme historier, der er blevet fortalt, når far var oplagt til det – især når vi havde besøg af bekendte, kunne han underholde.

Hestevogne er jo ved at gå af mode – er der nogle endnu, har de sikkert hjul der ligner bilhjul. Denne historie handler om vognhjul af træ – dem med eger der er tappet i navet og fælgen. Om fælgen var spændt en jernring, der holdt hjulet sammenspændt, denne ring skulle også aftage slidet fra vejene.

Det er klart, at denne ring skulle passe ret godt om hjulet, for at resultatet kunne blive godt.

En af svendene var en dag kommet i gang med dette arbejde. Det var på en meget uheldig dag – han havde aftenen inden været slemt i lag med brændevinsdunken, så humøret var langt nede.

Nu var han kommet så langt, at fladjernet til ringen var klippet af, og kørt igennem bukkemaskinen, så det var en ring. – Han skulle så til at måle op, inden der skulle svejses.

Til dette har man et hjulmål. Det ligner det hjul, man bruger til at trille småkager med, det er bare noget større – det var ca. 10 cm i diameter. Der var på omkredsen et lille hak. Man satte så hakket ved en samling i fælgen på hjulet – kørte rundt om denne – talte omgangene det lille hjul gjorde, til det igen

nåede samlingen i fælgen, og der slog man en kridtstreg.

Metoden var god – dersom altså ikke målehjulet skred under kørslen. – Men det var jo netop det, der var så vanskeligt, når tømmermænd var med i spillet, det skulle gøres med en rolig hånd.

Når hjulet var målt, kom turen til ringen. Denne skulle være en smule mindre end hjulet – varierende efter hjulets størrelse. Så skulde ringen svejses sammen og varmes op hele vejen rundt. Herved blev den så stor, at den kunne presses på hjulet, ved afkølingen trak ringen sig sammen, så hjulet var i spænd.

Svenden stemmede ringen over hovedet – dagde den delvis på essekanten og ambolten – så han stod inde i ringen. – Så skulle han køre ind i ringen med hjulmålet. – Men her gik det galt. – Var det vanskeligt at køre på træfælgen, så var denne glatte ring endnu værre.

Det lille hjul blev ved med at smutte af, og hver gang måtte han begynde helt forfra for at få omgangene talt rigtig. Øjnene lynede mere og mere for hver gang.

Så manglede der kun 10 cm i hele omgangen, igen smuttede hjulet. – Han snurrede rasende tilbage – i farten skubede han til ringen, så den faldt ned bag ham, og rev skindet af begge hans haser lige over træskoene.

Nu sprang han ud af ringen – hævede den over hovedet og satte den i fart ud af porten. – »A ska satan partireme send den forbandede ring a helvede til«, råbte han.

Om han så har ment, at gadekæret var helvede, ved man ikke. – Men det lå på den anden side af vejen – og der for ringen ud i med skumsprøjt efter sig.

(Fortsættes).

PERSONALIA

Lokomotivfører A. Henriksen og Hustrus Legat

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

Der uddeles indtil 3 portioner à 50 kr. årligt af renterne fra ca. 3.000,- kr. legatkapitalen andrager, og ansøgning herom indsendes til Dansk Lokomotivmands Forening, Hellerupvej 44, 2900 Hellerup, senest den 1. december.

Kursus i december

Landsoplysningsudvalget afholder kursus i tiden 7.–12. december 1970 på foreningens feriehus.

Under titlen »Fremtid og velfærd« behandles en række emner af højst interessant indhold.

Kursus arrangeres fortrinsvis for medlemmer, og tilmelding skal finde sted senest den 1. november 1970. Er du interesseret, så meld dig snarest.

Der vil senere tilgå afdelingerne meddelelse om kursusprogrammets detaljer.

Jørn Thillemann,
Avedøregårdsvej 71,
2650 Hvidovre.

Lokomotivpersonalets Hjælpefond

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

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

Ansøgningskemaet kan fås på foreningens kontor og må senest den 1. december være tilbagesendt til Lokomotivpersonalets Hjælpefond, Hellerupvej 44, 2900 Hellerup.

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

Jubilæumsforeningen

Jubilæumsforeningen afholder sin årlige festlighed torsdag den 5. november 1970 kl. 12,30 i Officersforeningens selskabslokaler, H. C. Andersens Boulevard 20 (lige over for rådhuset).

Vi håber på stor deltagelse og vore pensionister er hjerteligt velkomne.

Deltagerpris kr. 55,-.

Tilmeldingen slutter den 1. november 1970 kl. 12,00.

Indtegningslister fremlægges på stuerne.

P.b.v. Preben Wichmann,
Puggårdsgade 8, 1573 Kbh. V.,
telefon 12 37 62.

Opmærksomhed frabedes

Opmærksomhed i anledning af mit jubilæum fra bedes venligst.

H. Petersen,
lokomotivfører, Kolding.

Din løn – samfundets økonomi

af fhv. økonomiminister

Ivar Nørgård, MF.

er en letforståelig beskrivelse af, hvad der bestemmer lønnens højde, og hvad lønnen betyder for andre økonomiske faktorer som f.eks. priser og konkurrenceevne.

Den er ikke skrevet for folk, som selv har haft tid til og teoretiske forudsætninger for at erhverve sig den fornødne viden om denne problematik – tværtimod er den skrevet med det håb og formål, at den almindelige avislæser kan få en så vidt mulig sammenhængende fremstilling af ikke umiddelbart let gennemskuelige forhold.

Den er også skrevet ud fra en dyb sympati for alle fornuftige bestræbelser på – uden blodsudgydelser – at ændre verdens uretfærdigheder til fordel for de dårligst stillede og til fordel for lønmodtagerne. Også på de felter, hvor det kun kan ske på kapitalisternes bekostning. Bogens indhold omfatter:

1. Verdens fattigdom og rigdom.
2. Vor egen lille verden.
3. Uddannelse og investeringerne i et dynamisk samfund.
4. Lønnen som omkostning.
5. Økonomiske mål og midler.
6. Lønnens betydning for konkurrenceevnen i den internationale handel.
7. Løn, profit og kapitalgevinster.
8. Lønuligheder.
9. Den personlige indkomstfordeling

og udjævning over de offentlige finanser.

10. Hvad kan der gøres mere?

Udgives af Arbejdernes Oplysningsforbund og Forlaget Fremad. Den tænkes anvendt som et indslag i den aktuelle debat om vort økonomiske liv, om økonomisk demokrati, om lønmodtagernes indflydelse f.eks. gennem samarbejdsudvalg og virksomhedsnævn.

Bogen vil også være velegnet til undervisnings- og studiekredsbrug – såvel i større skoleklasser som i voksenundervisningen.

Pris: kr. 19,75.

Forurening

– det nye store samfundsproblem er titlen på den hidtil bedste bog om den problematik som – med rette – er gjort til vort tids største.

Adskillige er de områder, der nævnes som hørende til de faretruende – og adskillige er de forslag til løsninger, der har fulgt i kølvandet af den indtil nu pågåede debat.

Bogen er en stærk komprimeret teknisk redegørelse over miljøvernens problemer – den indeholder en række konkrete forslag til løsning – den redigeres af professor, dr. med. Poul Bonnevie og er på 147 sider. – Bogens afsnit omfatter:

1. Forurening – hvad er det? – af stud. psyk. Lennart Holm.
2. Akustisk forurening. – af journalist Leif Larsen.
3. Luftforurening. – af ingeniør Erik Holst, MF.

4. Skal vi gå til i affald?

– af ingeniør Erik Holst, MF.

5. Vandforurening.

– af vandværksdirektør G. O. Andrup.

6. Forurening af jord- og levnedsmidler.

– af overdyrlæge Gunnar Mortensen.

7. Kemisk forurening af levnedsmidler.

– af overdyrlæge Gunnar Mortensen.

8. Biologisk forurening af levnedsmidler.

– af overdyrlæge Gunnar Mortensen.

9. Forurening og helbred.

– af professor, dr. med.

Poul Bonnevie.

10. Forureningens omkostningsproblemer.

– af cand. polit.

Jens Kampmann, MF.

11. Forureningens administrative og forskningsmæssige problemer.

– af cand. polit.

Jens Kampmann, MF.

12. Den etiske forurening.

– af dr. phil. Helmuth Gottschalk.

Udgives af Arbejdernes Oplysningsforbund og Forlaget Fremad. Den tænkes anvendt som et indslag i den standende debat og vil være anvendelig i såvel undervisnings- og studiekredsvirksomheden – især i større skoleklasser og i voksenundervisningen.

Pris: kr. 22,50.

De kan købe bøgerne hos boghandleren eller i Arbejdernes Oplysningsforbund, Teglværksgade 27, 2100 København Ø, telefon (01) 29 60 66.

Emolumenter 1. oktober 1970

Rettelsesblad
til lommebogen
side 14

Emolumenter

Ydelsens art		Lokomotivpersonale				
		20. lrm.	17. lrm.	13. lrm.	10. lrm.	7. lrm.
Time- og dagp.	Timepenge	1,85	1,85	1,73	1,73	1,73
	Fulde dagpenge	34,75	34,75	32,75	32,75	32,75
	Hertil nattillæg	49,00	49,00	43,05	43,05	43,05
	Tillæg for 1.-4. dag	15,60	15,60	12,10	12,10	12,10
	Nedsatte dagpenge	42,85	42,85	39,20	39,20	39,20
	Heraf nattillæg	18,35	18,35	15,70	15,70	15,70
Kørepenge		1,62	1,62	1,35	1,35	1,35
Rangergodtgørelse		—	0,81	0,68	0,68	0,68
Overarbejdspenge		—	26,06	23,71	22,22	21,11
Godtgørelse for mistede fridage		—	195,00	179,00	166,00	158,00
Natpenge	Kl. 17-22	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
	Kl. 22-6	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
For tjeneste fra lørdag kl. 14 til søndag kl. 24 samt skæve helligdage 0-24		4,00	4,00	4,00	4,00	4,00
For mere end 3-delt tjeneste ..		2,76	2,76	2,76	2,76	2,76
For delt tjeneste udov. 12. time		1,31	1,31	1,31	1,31	1,31



BESØG SOVJETUNIONEN

Med DSB til Moskva



I tillid til, at der endnu findes mindst 15 ansatte ved DSB, som har lyst og tid til at rejse med os til Moskva, arrangerer vi endnu en tur »Med DSB til Moskva« efter følgende plan:

25. februar:

Afrejse fra Københavns Hovedbanegård kl. 22.45 i gennemgående sovevogn til Moskva.

26. februar:

Efter ankomst til Berlin Ost-Bahnhof kl. 7.03 serveres der morgenmad inden vidererejse kl. 9.17 via Frankfurt/Oder-Warszawa-Brest til Moskva.

27. februar:

Ankomst Moskva kl. 16.00. Efter ankomsten køres direkte til hotel for indkvartering.

Efter middagen gives der en praktisk orientering vedr. opholdet i Moskva.

28. februar-3. marts:

Disse dage tilbringes i Moskva og går erfaringsmæssigt alt for hurtigt. Af de mange ting, vi skal nå, skal nævnes:

Byrundtur i Moskva.

Besøg i såvel den gamle som den nye bydel.

Besøg på den røde plads og i Lenins Mausolæum.

Rundgang i Kreml, blandt andet i rustammeret og i en del af de gamle, smukke løgekuplede kirker.

Endvidere besøg på den permanente udstilling, hvor måske især pavillonen for rumforskning vækker opmærksomhed.

Af særlig interesse for jernbanefolk er et besøg i Moskvas metro og på en af Moskvas banegårde, hvor der sædvanligvis også er tid til med russiske jernbanefolk at fortælle og diskutere om forholdene og forskellene på vor respektive struktur og opbygning.

Endvidere bliver der arrangeret teateraftener på Bolshoi-teatret og i Kreml-palace-teatret, afhængig af hvilket repertoire, der spilles, ligesom vi overværer en forestilling i det russiske statscirkus.

4. marts:

Efter frokost pakker vi kufferten og tager afsked med Moskva. Rejsen hjem

foregår i gennemgående sovevogn til København.

Rejsetiden forkortes, ligesom på vejen ud, med besøg i spisevognen og iøvrigt med hyggeligt kammeratligt samvær.

6. marts:

Om morgenen kl. 8.28 ankomst til Københavns Hovedbanegård.

Prisen for hele denne rejse beløber sig til kr. 1.100,- pro persona.

I prisen – der forudsætter fripas København-Brest og retur – er inkluderet sovevogn København-Moskva og retur, ophold med forplejning samt doglige udflugter i Moskva, fuld forplejning på rejse ud og hjem, visum-udgifter og rejseleder, såvel under rejsen som under opholdet.

For ikke-fripas-berettigede er prisen kr. 1.400,- pro persona.

Indtegning til rejsen sker gennem det lokale tjenestested eller direkte til DSB Rejsebureau, Nørre Frederiksborggade 42, 1360 København K. Telefon: Mi. 3441 eller 3442, eventuelt over selektor 2469 under vedlæggelse af depositum kr. 100,- pro persona.

DAMERNES DAG

Sæt blomster på Deres breve

Mange sygdomsbekæmpende foreninger arbejder mest i det stille og når kun frem til offentligheden gennem deres årlige salg af mærkater. Landsforeningen for spastisk lammede børn gør dog også opmærksom på sit arbejde ved at sælge nogle meget smukke, firfarvede mærkater med motiver fra markens og skovens flora. Et ark med femten mærkater koster 2,50 kr. og mindste bestilling er to ark. Send Deres bestilling til foreningens adresse: Vangehusvej 12, 2100 København Ø, eller ring på tlf. RYvang 465. Ved at sætte et mærke på alle Deres breve støtter De foreningens arbejde i en meget alvorlig sag, spreder kendskabet til dens eksistens og glæder brevets modtager med en smuk blomsterhilsen.



All-round kalveskindssko med smalle pynteremmer over vristen (fastgjorte med elastik, så skoen er let at tage af og på).

Pas på poncho'en

Den mexikanske poncho er blevet populær i Danmark, såvel i hæklet som i vævet udgave, såvel til store som til små. Det er nem og hurtig beklædning, der blot skal trækkes over hovedet, og det kan klares af endog temmelig små børn, hvem de frynsekantede slag klæder meget sødt. Alligevel må vi hejse et advarselssignal: poncho'en duer ikke om »legetøj«. Den er ubekvem for ikke at sige direkte farlig. De flagrende snipper kan hænge fast i cykler, klatrestativer og legekarruseller og bevægelsesfriheden hæmmes på grund af poncho'ens facon. Men ved mange andre lejligheder er det en glimrende påklædning!

Det dyre drys

Det er nemt, hygiejnisk – og dyrt at rense boligens klosetter med velduftende pulvere fra kendte koncerner. Et ligeså effektivt, men kun halvt så dyrt middel er natriumbisulfat, der fås hos enhver materialist, evt. hos farvehandleren. Det kan anvendes til alle former for klosetter og fås i reglen i plastikposer. Bør omhældes i en plastik spand med tætsluttende låg

Let selskabssko i kirsebærrødt slange-skind med snøre over vristen og moderat hælhøjde.

Spadersesko i blankt kalveskind. Slutter højt om foden og giver god støtte. Tåpartiet højt og rummeligt. (Alle modeller Dansk Skomoderåd).

for at undgå klumpning eller forstening. Prisen er omkring 4 kr. pr. kilo, og nogle materialister har også natriumbisulfat på dryssedåser.

Nye sko med remme og snører

De nye sko er lige til at spejle sig i, for lak og chevreau med højglans er meget anvendt. Desuden ser man mange skind i slange- og firbenmønstre samt nubuck og ruskind.

Vrist-remme og metalspænder går igen overalt for ikke at tale om snørebånds-effekter. I dag er en snøresko kun undtagelsesvis en travesko. Man snører sin sko med måde silkesnor og læderlidse, trukket igennem ornamenterede huller, metalringe eller -kroge a la skøjtestøvle.

Hælene får hist og her et lille svaj, hvad de bliver kønnere af. Tåpartiet er stadig bredt og rummeligt, dog af og til med en lille afrunding.

Både hverdags- og selskabssko har høj front og slutter op om foden. Det giver en god støtte, men kræver samtidig at facon'en passer godt til foden lige fra begyndelsen.

