



11

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. NOVEMBER 1970 — 70. ÅRGANG

11

Indhold:

Rationel arbejdsfordeling eller junglens lov	2
Formandskifte i Jernbaneforeningen	3
Gods- og containerterminaler i København	4
Andel i kapital-tilvæksten	6
DB's dieselhydrauliske standard- lokomotiver	8
Politisk økonomisk orientering	13
Glimt udefra	14
Min far	16
Personalialia	17
Damernes Dag	20

Redaktører:

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

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

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Containiseringen synes at give jernbanerne gode muligheder for en stigende andel i de totale transportmængder, selv i Danmark, hvor afstande er så relativt korte, at det kan være problematisk at drive jernbaner. De relativt korte afstande kan begunstige lastvognstrafik ad landeveje og give jernbaner tids- og prismæssigt svære konkurrencevilkår. Fordelingen af transporterne er imidlertid, set fra et samfundssynspunkt, irrationel. Og det er den væsentligst, fordi man som en stor unkladessynd ikke har etableret et organ, der har effektiv bemyndigelse til at forestå trafikplanlægning og -koordinering. Vi ved at der køres i Danmark med et udbygget jernbanenet, der savner et driftsgrundlag, som gør indtægtssiden større end udgiftssiden af den store medårsag, at vognmands-erhvervet herhjemme er så liberalt, at enhver kan nedsætte sig som vognmand, og at han under hensyn til konkurrence og for at kunne blive i erhvervet må påtage sig en arbejdstidslængde som belaster trafikikkerheden og føre en prispolitik, der slet ikke står i rimeligt forhold til ønskelig indtægtsudvikling for ham selv. Med liberaliseringsfilosofien har den enkelte jo den lod under sådanne irrationelle vilkår at tage et slid med sved og tårer og mindre rimelig indtægt for også at opretholde en ambitiøs fiktion om personlig selvstændighed, hvilket må opfattes noget kuriøst i sammenhæng med de økonomiske bindinger, det offentlige pålægger ethvert område. Begge parter kunne i et realistisk samarbejde få et gunstigere økonomisk driftsgrundlag, men hvad væsentligere er, også transportkunderne kan få økonomiske fordele og effektivere service, medens det offentlige kan tilgodese skatteyderne med en mindre kostbar udbygning af et i forvejen underdimensioneret vejnet, som slet ikke kan tage den belastning, som f.eks. containertransport bliver i teknisk forstand. Taler erfaringer om transport fra store udenlandske containerhavne ikke for, at man i tide reber sejl. Er det rimeligt og rationelt at losse det ene hundrede containere efter det andet fra skib til lastbil og så sende dem i en strøm ad landevejene til gene for trafikens afvikling i almindelighed og med mange forbundne ulemper for disse lastbiltog selv. Vi må være enig med trafikministeren i, at man bør udnytte et eksisterende jernbanenet. Det er billigere fremfor en kostbar og unødigt udbygning af vejnettet. Transporterhvervet på landevej bør i tide indse det rigtige og hensigtsmæssige i et samarbejde mellem bil og bane.

Formandsskifte



O. H. Jensen



Gunnar Kragballe



Erhvervet bør også indstille sig på, at det snart når punktet, hvor liberaliseringsprincippet i erhvervet simpelthen må forlades, og at der må rationaliseres til yderste konsekvens, hvis ikke junglens lov skal råde.

Fremgangsmåden ved rationalisering af en virksomhed er entydig. Det gælder således enten det er et transporterhverv eller en industrivirksomhed. Lastvognserhvervet kan roligt forlade sig på, at dets form og virkemåde er et belastende bekendtskab for samfundshelheden, så længe enhver frit driver erhvervet.

Hvad de politiserende kredse åbenbart ikke kan løse – trafikplanlægning og -koordinering – bør de, der leder bane- og bildrift med lempelighed selv kunne finde ud af.

Et gammelt ord siger: »Nye koste fejer bedst«. Man skulle tro, Jernbaneforeningen efterlevede dette, thi nu skiftes påny formand, idet Gunnar Kragballe fra 1. november 1970 er udnævnt til kontorchef i personalekontoret. Han fratræder hvervet som Jernbaneforeningens formand efter ca. 1½ års virke. Indvalgt i hovedbestyrelsen 1957 og hverv som medarbejder ved »Vor Stand« i 1959, han ansattes i 1960 som sekretær. 1962 tillige sekretær i CO II. Vi kan kun beklage, at Gunnar Kragballe fratræder, idet han vil savnes i organisationsarbejdet i almindelighed og indenfor jernbaneorganisationerne i særdeleshed, men det skal ikke afholde os fra at lykønske ham med den nye stilling, hvor vi håber og tror at kunne få et samarbejde på samme sympatiske, men alligevel realistiske grundlag, som hidtil i organisationsarbejdet.

Selvom Jernbaneforeningen således indenfor halvandet år er tappet for et par gode formænd, er den alligevel velbjerget med nye emner, og har konstitueret næstformanden, O. H. Jensen som formand, indtil næste delegeretmøde. Man skal således ikke bekymre sig for noget afbræk i det videre organisationsmæssige samarbejde, thi i O. H. har man en leder med et mangeårigt foreningsarbejde bag sig. Med stor dygtighed behandler han store og små problemer, parret med ligefremhed og venlighed, som aftvinger respekt, ikke blot i kredsen af organisations-tillidsmænd, men i alle han kommer i berøring med.

Gods- og containerterminaler i København



Statsbanerne indviede onsdag den 23. september statsbanernes nye gods- og containerterminal i København.

Modernisering af stykgodstrafikken

Godsterminalen er et afgørende led i moderniseringen af statsbanernes stykgodstrafik, idet den udgør den københavnske del af den knudepunktordning for stykgodstrafik, som statsbanerne nu introducerer under rationaliseringen af denne del af godstransporterne. Ved denne ordning bliver stykgodstransporterne koncentreret på enkelte store byer: København, Århus, Aalborg, Odense m.fl. Mellem disse knudepunkter skal transporterne foregå pr. bane, medens de mellem knudepunkterne og disses opland udføres ved hjælp af lastbiler.

Den nye godsterminal

På grund af de meget høje grundpriser måtte udnyttelsen af arealet gøres mere intensiv end det var muligt ved blot at bebygge det med den én-etages bygning, der skulle til for afvikling af statsbanernes stykgodstrafik. Heraf udspang planen om ovenpå pakhuset at opføre et 5-etagers kontor- og lagerhus og udnytte pakhusets store tag til parkeringsformål, således at der her blev plads til ca. 600 biler.

Selve pakhuset er ca. 370 meter langt med en samlet bredde på ca. 60 meter. Der er indført 3 jernbanespor i pakhuset gennem porte i den sydlige ende. Sporene har en samlet længde på ca. 1000 m.

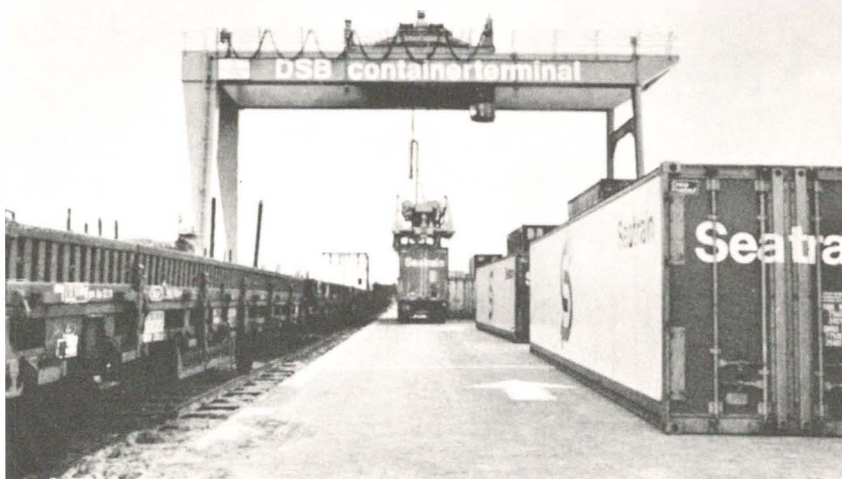
Langs begge pakhusets længdefacader er der anbragt læseperroner efter kamssystemet med en port for hver perron.

På den ene side er der indlevering af gods og på den anden udlevering. Vejforbindelsen til anlægget er den bedst mulige, idet Kalvebod Brygge ud for pakhuset allerede er udbygget til 4-sporet motorgade.

Den interne transport i pakhusanlægget foregår ved hjælp af kædetransportører, der trækker hydrauliske palleløftevogne.

Lager- og kontorhuset er for en stor del allerede udlejet bl.a. til Postvæsenet og en række firmaer. Godstransporten mellem pakhuset og etagerne i lager- og kontorhuset udføres ved hjælp af store gods-elevatore.

Ved denne kombination af pakhus- og lager- og kontorhus opnås en række for-



dele, idet firmaer her kan modtage gods, opbevare det, sælge, og sende det til køberne, uden at man har behøvet at flytte det imens. Der har da også fra erhvervs-side været betydelig interesse for disse faciliteter.

I lager- og kontorhuset har endvidere statsbanernes edb-center og jernbaneskolen fået lokaler.

Parallelt med Bernstorffsgade er opført en 3-etagers administrationsbygning. Bygningen rummer først og fremmest godsbanegårdens administration, men også andre administrative funktioner har til huse i denne bygning, hvoraf en del er udlejet.

Den fremtidige udbygning

Den nye godsterminal er på længere sigt beregnet på at skulle betjene selve København, medens den udbygning af virksomheder, der finder sted i kommunerne i ringen uden om København, senere kan få sit stykgodstransportbehov dækket af et pakhusanlæg, der er tænkt placeret i Høje Tåstrup, og hvortil der er sikret arealer ved de bedst mulige vejforbindelser.

Godsterminalens bygning blev efter licitation overdraget et konsortium bestående af A/S Højgaard & Schultz og A/S Monberg og Thorsen – projekteringen af selve pakhuset m.v. er foretaget af rådgivende arkitekter og ingeniører – arkitekt m.a.a. Ole Hagen og det rådgivende ingeniørfirma Henning Hansen og Erik Carlsen, Jens E. Frølund.

Containerterminalen

For ekspedition af den hastigt voksende containertrafik har statsbanerne i løbet af de seneste måneder indviet containerterminaler i Odense, Ålborg og Århus. Nu kommer containerterminalen i København med som det fjerde og største af disse anlæg.

Containertrafikken til og fra det stor-københavnske område har hidtil været ekspederet ved hjælp af anlæg på Glostrup station samt ved hjælp af sideloaderen på Københavns Godsbanegård, anlæg der fortsat vil være til rådighed for denne trafik.

Den nye containerterminal er placeret i Vasbygade, fordi der her er god forbindelse til godsbanegårdens spornet og god vejforbindelse til den kommende semimotorgade. Lige som den er velplaceret i forhold til Københavns havn.

Det er kun første del af containerterminalen, som nu tages i brug – den videre udbygning følger efterhånden, som behovet melder sig.

Containerne løftes af en portalkran, der kører på spor og som kan løfte 35 tons. Kranen spænder over to jernbanespor, to kørebaner og to henstillingsbaner for containere, ialt 22,5 meter og er i stand til at løfte en container 8 meter i højden, d.v.s. hen over et lastet containertog.

Kranen kan dreje en løftet container 270°. Man kan derfor altid placere containeren på lastbilen, således at man kan komme til containerens døre på den mest bekvemme måde.

Kranen betjenes af en mand fra en svævekabine, der bevæger sig under hoveddrageren.

Terminalen omfatter endvidere en henstillingsplads for containere. Her kan lastning og losning af containere foretages ved hjælp af sideloader.

Ved indkørslen til containerterminalen er opført en ekspeditionsbygning med drive-in-ekspedition for lastbiler.

Udover statsbanernes ledelse af terminalen rummer bygningen lokaler for toldvæsenet og for visse speditorer, der har betydelig trafik på containerterminalen.

Containerterminalen, der har kostet ca. 8 millioner kr., er anlagt af A/S Monberg & Thorsen.

Alle lønmodtagere skal have andel i kapital-tilvæksten

LO's udvalg om økonomisk demokrati har tiltrådt principforslag, der går ud til en idédebat i organisationerne og på arbejdspladserne.

Efter at LO's udvalg om økonomisk demokrati gennem nogen tid har drøftet planerne om udbyttedeling og om en investeringsfond, som led i planerne for økonomisk demokrati, har man nu i LO's forretningsudvalg godkendt, at det af udvalget vedtagne principforslag om oprettelse af en Lønmodtagernes Udbytte- og Investeringsfond sendes ud til debat. Det skal senere – sammen med det øvrige materiale om økonomisk demokrati, som udvalget arbejder videre med – behandles endeligt på LO's kongres i foråret 1971.

Vi har bedt Henry Grünbaum, der er formand for LO's udvalg, om at give os en orientering om, hvad forslaget går ud på.

Lønmodtagernes ejendom

– Henry Grünbaum, hvad går dette forslag ud på?

– Det må understreges, at der er tale om et principforslag. Det er altså et oplæg til debat. Man er interesseret i, at det kommer til drøftelse i fagbevægelsen og på arbejdspladserne, inden der tages endelig stilling. Men sagt i al korthed går forslaget ud på at sikre alle lønmodtagere andel i kapitaltilvæksten i det danske samfund og dermed i udbyttet af den kapital, som lønmodtagerne i realiteten er med til at frembringe.

– Hvordan kan dette så ske?

– Det skal efter forslaget ske ved, at der ved lov oprettes en »Lønmodtagernes Udbytte- og Investeringsfond«, der skal være en selvejende institution i tilslutning til lønmodtagernes organisationer og med tilsyn fra staten. Alle arbejdsgivere – private såvel som offentlige – indbetaler til denne fond visse beløb ud over den almindelige løn. Forslaget regner med en indbetaling i ordningens første år på 1 pct. af den udbetalte lønsum og derefter stigende med ½ pct. årlig til ialt 5 pct. efter 8 års forløb. Her bliver procenten så stående.

De indbetalte beløb er lønmodtagernes ejendom. Selv om der er tale om en fond under ledelse af de forskellige lønmodtagerorganisationer, LO, FTF, tjenestemændene og andre, er det altså en *personlig ejendomsret*, der sikres gennem udstedelse af personlige beviser (såkaldte certifikater) på lige store andele i fondens samlede kapital.

Det gælder alle lønmodtagere, uanset hvor de er beskæftiget, og uanset om det er i virksomheder, der er beregnet på at give et driftsmæssigt overskud eller ikke. Også uanset om de er privat eller offentligt ansatte. Alle får lige andel i den samlede kapital og lige andel i den årlige tilskrivning af rente-, kurs- og værdiforøgelse for denne kapital.

Problemer med udbyttedeling

– Forslaget indeholder altså en slags generel udbyttedeling?

– Ja, men den står ikke i forhold til den enkelte virksomheds *overskud*, således som tanken er i de traditionelle former for udbyttedeling. Udbyttet er baseret på de nævnte indbetalinger og på andel i kapitaltilvæksten for erhvervslivet som helhed.

– I LO's udvalg har man drøftet såvel tanken om udbyttedeling som tanker om en central investeringsfond for lønmodtagerne. Man har været enige om, at den traditionelle form for udbyttedeling indeholder en række problemer for lønmodtagerne, bl.a. det, at skifter man arbejdsplads, så bliver man ikke alene fyret fra sit arbejde, men også fra sin kapital, ligesom der fra virksomhed til virksomhed vil være tale om overskud af højst forskellig størrelse.

– Nogle virksomheder vil måske slet ikke give overskud eller give underskud,

måske gå ned om og hjem, hvorved også lønmodtagernes kapital er tabt. Desuden er der som nævnt mange lønmodtagere beskæftiget i virksomheder, der slet ikke er beregnet på at give driftsmæssigt overskud, og hvor der altså ikke er noget overskud, der kan deles.

– Med det forslag, som nu er vedtaget af LO's udvalg, kommer alle lønmodtagere med, og man er ikke afhængig af, om den enkelte virksomhed giver et »overskud«, som der i øvrigt kan manipuleres med, f.eks. via afskrivninger o.lign.

Lønmodtagerkapital i virksomhederne

– Men selve hovedtanken i det forslag om udbyttedeling, som blev vedtaget på smedenes kongres, er det også med i dette forslag om en Lønmodtagernes Udbytte- og Investeringsfond?

– Ja, nemlig tanken om, at der i de enkelte virksomheder skal være en særlig lønmodtagerkapital, der kan danne basis for en videreudvikling af det, man nu kalder nærdemokrati i virksomhederne.

– Det er et vigtigt punkt i forslaget. Det sigter jo på at gennemføre økonomisk demokrati, og selv om økonomisk demokrati er mere end fondsdannelser af den ene eller den anden art, er det i hvert fald vigtigt, at der opnås en medejendomsret, der kan give lønmodtagerne repræsentation i ledelsen i forhold til den kapital, der efterhånden vil opstå i virksomhederne som særlig lønmodtagerkapital.

– Det gælder både i aktieselskaber og andelsselskaber og i øvrige virksomheder, hvor der efter forslaget kan træffes aftale med fonden om placering af kapital.

– I aktieselskaber og andelsselskaber skal arbejdsgivernes indbetalinger simpelthen blive stående som ansvarlig lønmodtagerkapital, der opnår udbytte og andel i stigningen i de indre værdier i virksomhederne helt på linje med aktie- eller andelskapitalen. I andre virksomheder kan det ske efter aftale.

– Udbyttet og forrentningen skal årligt indbetales til Lønmodtagernes Udbytte- og Investeringsfond, hvor de indgår i den samlede stigning i fondens kapitalværdier sammen med udbytte- og værditilvækst for den kapital, som fonden selv placerer som aktiv kapital i aktier, jord og fast ejendom.

– Der skal efter forslaget være tale netop om en aktiv placering, for at man derigennem kan få andel i den værdistigning, som bl.a. følger af den almindelige prisudvikling i samfundet, men også i stigningen i de »indre værdier« i virksomhederne, der opnås ved henlægninger, ekstra afskrivning o.lign. Den særlige lønmodtagerkapital, der indestår i virksomhederne, har på forhånd en sådan placering.

Certifikaterne kan indløses

– Den enkelte lønmodtager får altså et bevis på sin andel af den samlede kapital, således som denne hvert år reguleres op med renter og værditilvækst. Men hvad så? Hvordan kan den enkelte disponere over sin andel?

– Her foreslås det, at certifikaterne, der udstedes efter hvert års indbetalinger, ganske vist ikke kan omsættes (i så fald kunne de jo opkøbes, og så var der ikke meget økonomisk demokrati i det forslag), men at de til enhver tid skal kunne indløses i fonden, dog efter en bindingsperiode på 5 år.

– En sådan bindingsperiode er nødvendig for at få opbygget en vis kapital. Det vil formentlig også vise sig, hvis planen bliver til virkelighed, at de fleste lønmodtagere er interesseret i at bevare deres kapital længst muligt i fonden, for derigennem at opnå et større samlet beløb, der i givet fald kan tages ud, f.eks. til indskud i eget hus.

– Man skal dog altid kunne få pengene ud i tilfælde af pensionsalders indtræden eller ved død, invaliditet eller lignende. Meningen med forslaget er at skabe grundlag for økonomisk demokrati på en sådan måde, at det bliver af umiddelbar interesse for den enkelte, altså ikke noget i luften frit svævende uden forbindelse med den enkelte lønmodtagers egne interesser.

Organisationerne med

– Og organisationerne må med i billedet?

– For det første er det jo simpelthen nødvendigt med en eller anden form for forvaltning af midlerne. Ellers kan man ikke opnå den rigtige placering af kapitalen. Det mest nærliggende er da, at det er lønmodtagernes egne organisationer,

der forestår denne forvaltning. Det er jo lønmodtagernes penge, det drejer sig om. Deres egne organisationer må være nærmest til at danne den selvejende institution, hvor dog staten skal være med og føre tilsyn samt deltage i ledelsen.

– Fra borgerligt hold forsøger man i den forbindelse at miskreditere lønmodtagernes organisationer. Naturligvis ønsker man fra borgerlig side intet hellere end at få fagbevægelsen skubbet uden for. Men her må det siges så skarpt og klart, som overhovedet muligt: Fagbevægelsen lader sig ikke skubbe til side i spørgsmålet om økonomisk demokrati. Fagbevægelsen inden for LO og de øvrige lønmodtagerorganisationer er led i dansk demokrati. Demokrati er mere end det, der foregår på Christiansborg. Organisationerne hører med.

Magtstrukturen må ændres

– For det andet drejer spørgsmålet om økonomisk demokrati sig også om at få ændret på magtstrukturen i samfundet. Det er et spørgsmål om ændring af formuefordelingen, så den bliver mere lige, men også om at få ændret magtstrukturen, så den bliver mere demokratisk.

– Det kan ikke gøres, uden at der står stærke organisationer bag lønmodtagernes Udbytte- og Investeringsfond.

– De Konservatives tanke om »folkeaktier« er en narresut, der hverken vil medføre en større spredning af ejendomsretten eller en ændret magtfordeling – tværtimod. Jo mere aktierne spredes på mange små aktionærer jo større magt får i øvrigt de allerede herskende magtgrupper. De små aktionærer kan slet ikke gøre sig gældende. Det viser udviklingen med »folkeaktier« med al ønskelig tydelighed i USA og Vesttyskland. De stores magt er blevet endnu større.

– Efter forslaget skal der oprettes lokale kontaktorganer og branchemæssige udvalg, som bl.a. har til opgave at rådgive ved placering af fondsmidler. Det kan også have betydning for en mere demokratisk udvikling af vort erhvervsliv.

Øget tilgang af kapital

Det er udtrykkeligt udtalt i forslaget, at det tilsigter at forøge opsparingen og

dermed øge tilgangen af kapital til industrien og andre vigtige dele af vort erhvervsliv. En sådan forøget tilgang af kapital er nødvendig bl.a. over for den voksende udenlandske indflydelse og i det hele taget, hvis industrien skal kunne ekspandere i fornødent omfang.

LO's udvalg har her indtaget en positiv holdning til kapitalproblemet. Men lønmodtagerne kan givetvis ikke acceptere, at et mindretal i befolkningen skal indkassere de store kapitalstigninger, som delvis skyldes lønmodtagernes indsats. Lønmodtagerne skal ikke fortsat være sorteper, hvor det drejer sig om formuefordelingen og kapitaltilvæksten i det moderne danske samfund.

Det bør nu være slut med den gammeldags, kapitalistiske indstilling, siger Henry Grünbaum.

Regnskab for Kong Christian den IX's understøttelsesfond ved de danske statsbaner i 1969/70

<i>Indtægter:</i>	Kr.
Beholdning fra 1968/69	199,18
Renter	4 878,27
Gaver	9 126,00
	14 203,45

<i>Udgifter:</i>	Kr.
Uddelte legatportioner	3 800,00
Indkøbte obligationer	8 950,48
Porto	41,80
Beholdning til næste år	1 411,17
	14 203,45

<i>Beholdninger:</i>	Kr.
Bankbeholdning	1 411,17
Obligationbeholdning	73 286,10
	74 697,27

København, d. 31. marts 1970.

Skov

/ M. Lindborg,
sekr.

Regnskabet revideret og fundet i overensstemmelse med bilag.

Beholdningerne var til stede.

København, d. 8. september 1970.

E. Svendsen.

L. Thorup.

Deutsche Bundesbahn's dieselhydrauliske standardlokomotiver

De vesttyske forbundsbaner har gennem den sidste snes år udviklet dels en række forskellige typer af elektriske lokomotiver og dels en række forskellige typer af diesellokomotiver, de sidste med hydraulisk kraftoverføring for alle de større typers vedkommende. Lokomotiverne varierer bl.a. med hensyn til ydeevne, maksimalhastighed, akselantal og akseltryk. I konstruktiv henseende udviser elektrolokomotiverne store indbyrdes ligheder. Det samme gælder diesellokomotiver. Men elektrolokomotiverne og diesellokomotiverne er højst forskellige fra hinanden. Lokomotiverne falder altså ud i to »slægter«.

Til de kraftige, hurtige motorvognstog, altså dem, vi er tilbøjelige til at betegne som lyntog, bruges der maskinudstyr, som ligner det, der bruges i de forhåndenværende dielelektriske lokomotivtyper.

Den følgende fremstilling skal kun dreje sig om diesellokomotiverne, endda kun de egentlige toglokomotiver med stor ydeevne.

Det længe løbende program og de enkelte typer forudsættes bekendt; omtalen her skal derfor begrænses til at dreje sig om de sidste års udvikling og om planerne for den nærmeste fremtid.

Nu agter Bundesbahn at koncentrere sig om en enkelt grundtype, et standardlokomotiv, som skal kunne tjene praktisk talt alle trafikale formål.

De nye standardlokomotiver vil kunne bruges sammen med hurtigtogsvogne og lokaltoget, som er udrustet med fjernstyringsanlæg, hvorfra lokomoti-

verne kan betjenes, så det bliver muligt i vid udstrækning at anvende lokomotivtog, selv hvor man hidtil har brugt motorvognstog, tilmed både til fjerntog og lokaltoget. Lokomotiverne vil da snart befinde sig i togets forende og snart i togets bagende; denne praksis er allerede almindelig, endda ikke blot hvor der bruges diesellokomotiver, men også hvor der bruges elektriske lokomotiver.

De nye lokomotiver kan bruges både til små tog og store tog, dels fordi lokomotiverne hver for sig er meget lette, og dels fordi et lokomotiv kan fjernbetjenes ikke alene fra særlige styrevogne, men også fra det andet lokomotiv, så én mand kan betjene flere lokomotiver.

Der kan endog køres med indtil 4 sådanne lokomotiver i samme tog, enten formeret til en samlet gruppe eller fordelt på begge togets ender eller på den ene ende af toget og et eller to steder i toget.

Da lokomotiverne er lette og korte, er det for så vidt ikke urimeligt at bruge flere sammen. Men da de på den anden side er meget kraftige hver for sig, kan det kun undtagelsesvis blive aktuelt at bruge flere sammen, f.eks. hvor der skal fremføres meget tunge tog med meget store hastigheder på meget stejle stigninger, eller i tilfælde, hvor to tog med forskellige mål af driftsmæssige grunde ønskes fremført sammen på en stærkt belastet banestrækning.

De nye lokomotiver er udviklet af den type, der tidligere benævntes V 160. Denne type er blevet fremstillet igennem ca. et dusin år, og den er nu repræsenteret

ved et antal, som overstiger 200. Disse udviser betydelige detailforskelle, f.eks. med hensyn til motorinstallation, top-hastighed, akseltryk og fjernstyringsanlæg.

Den nu foregående udvikling går fra denne type til den nye standardtype via flere typer med forskellige typebetegnelser, hver for sig endda med en række varianter.

V 160 betegnes nu som type 216. De nye typer kaldes 219, 215, 217, 218 og 210.

Det kan måske nok være lidt vanskeligt at holde rede på forskellene mellem de mange hovedtyper og detailtyper, navnlig i betragtning af, at samtlige varianter i det ydre ligner hinanden til forveksling.

Deutsche Bundesbahn koncentrerer nu næsten hele diesellokomotivbyggeprogrammet om en enkelt type, omend i flere varianter, dels som en følge af den langvarige udviklingsperiode, dels af hensyn til varierende driftsforhold, bl.a. forskellige former for togopvarmning, nogle steder ved damp, andre steder ved elektrisk strøm, der leveres fra lokomotivet. De forskellige varianter betegnes med typenumrene 216, 217, 218, 219, 215 og 210.

De er 4-akslede, korte lokomotiver med hydraulisk kraftoverføring, som i det ydre ligner hinanden. Tilsyneladende er de lidet imponerende, men de kan præstere bemærkelsesværdigt meget.

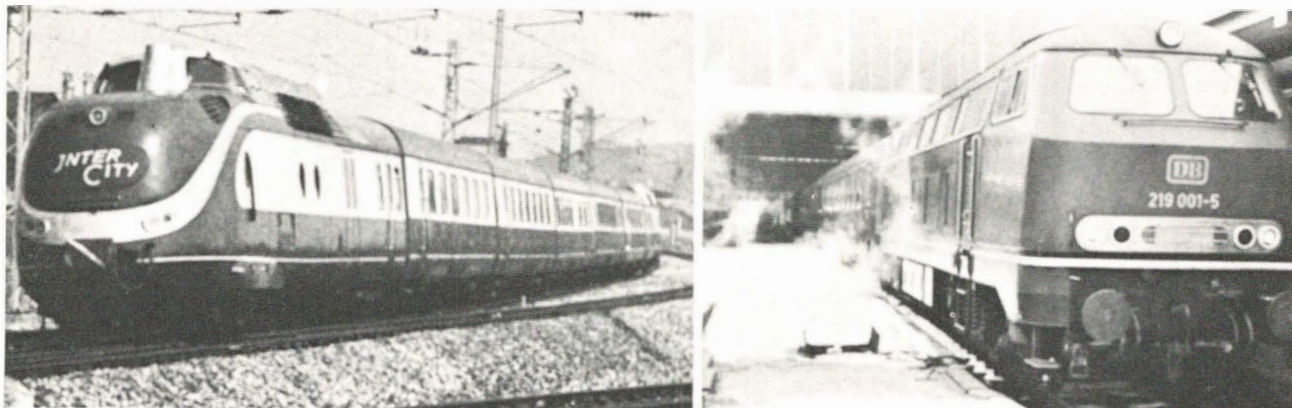
De kan bruges både til godstog, persontog og eksprestog, ja endog til lyntog, eftersom nogle af de nyeste har en top-hastighed af ikke mindre end 160 kilometer i timen, de fleste dog kun 140 kilometer i timen. Lokomotiverne kan fjernstyres fra en vognstamme med førerkabine. Et lokomotiv kan også fjernstyres fra et andet lokomotiv. Følgelig kan de bruges parvis eller tre sammen, ja indtil 4 i en gruppe, der fungerer som et enkelt lokomotiv med tilsammen 4 motorer og 48-64 cylindre (jvf. de tidligere konstruerede tyske diesellokomotiver med to motorer og ialt 24-32 cylindre eller de gamle danske lyntog med 4 motorer og ialt 24 cylindre, ja det dobbelte antal i et dobbelt lyntog).

Type 210 har - ligesom eksperimenttypen 219 - hvoraf der blot er lavet et enkelt eksemplar, i 1965 - en gasturbine i supplement til en dieselmotor.

Type 210's dieselmotor kan yde 2500 hk, og gasturbinen kan yde 1100-1200 hk. I løbet af de sidste måneder er der leveret 8 lokomotiver af type 210.

Den bliver formentlig normaltypen til anvendelse på strækninger, hvor der i korte perioder er brug for meget stort kraftopbud - f.eks. hvor meget hurtige lyntog eller meget tunge godstog skal trækkes op ad stejle stigninger med meget store hastigheder.





Nogle af de tyske TEE-dieseltog – der ligner de nye danske lyntog, som faktisk er en variant af dem – bliver nu opbygget med henblik på større hastigheder. Af de eksisterende 19 lokomotivvogne får de 5 deres dieselmotor, som kan udvikle 1100 hk, udskiftet med en gasturbine, som kan udvikle 2200–2500 hk.

En togformation med en dieselmotorvogn i den ene ende og en gasturbinevogn i den anden ende er mere kompliceret end en togformation med to ens motorvogne. Til gengæld kan der opnås andre fordele, bl.a. på grund af, at en dieselmotor helst skal gå med omtrent fuld belastning hele tiden af hensyn til brændstofforbruget pr. udviklet hk-time, medens en gasturbine, der bruger meget brændstof pr. hk-time, helst kun bør bruges, når kraftbehovet er særlig stort; det store krafttilskud kan da erholdes ved lille ekstra maskinvægt.

Et tog med en dieselmotorenhed i den ene ende og en gasturbineenhed i den anden ende kan accelerere meget hurtigt og opnå meget store tophastigheder. Der kan også formeres tog med gasturbineenheder i begge ender. Som et eksperiment vil man formere og gennemprøve et sådant tog, bestående af to lokomotivvogne og tre mellemvogne. Mellemvognene får et nyt fjedersystem, som i kurver krænger vognkasserne indad, så passagererne ikke føler centrifugalkraften så stærkt. Skønt dette ikke influerer på gogiernes kørsel på skinnerne, venter man at kunne forøge maksimalhastigheden i kurverne med 10–20 pct.

V 216 er tilmed ret uanselig af ydre. Desuden har den stået i skyggen af de større typer, som i højere grad har tiltrukket sig opmærksomheden, dels på grund af deres udseende, dels på grund af deres størrelse og dels på grund af deres anvendelse.

V 220 og 221, hvoraf der er fremstillet mere end 100, har to 12-cylindrede motorer, som tilsammen kan udvikle fra 2200–2700 hk.

V 320, hvoraf der kun er bygget et enkelt eksemplar, har to tilsvarende 16-cylindrede dieselmotorer, som tilsammen kan udvikle 3600–4000 hk.

V 160 eller 216 har kun en enkelt motor. Det er en 16-cylindret motor. Den kan udvikle 1800–2000 hk.

V 219 er en eksperimenttype, hvoraf der kun er lavet et enkelt eksemplar. Det præsenteredes på trafikudstillingen i München i 1965. Siden er det blevet grundigt gennemprøvet. Dette lokomotiv er udrustet med en 900 hk gasturbine som hjælpekraftmaskine. Et eksperiment, naturligvis. Desuden er dette lokomotiv indrettet således, at det kan producere elektrisk strøm til opvarmning af togene, hvilket kræver et meget betydeligt kraftopbud. Også det var et eksperiment.

Størstedelen af de vesttyske hovedbaner er nu elektrificeret. Desuden er nabolandenes hovedbaner for størstedelen elektrificeret. Vognene har i vid udstrækning fået elektrisk opvarmning, i det mindste som supplement til dampopvarmningen.

Ved udsigten til, at Deutsche Bundesbahn skal opgive damplokomotivdriften helt i løbet af 1970'erne, var det nærliggende at søge at konstruere de nye diesellokomotiver således, at de kan levere elektrisk strøm til togenes opvarmning, altså strøm der produceres i generatorer, som drives af dieselmotorer.

Type 217 har et dielelektrisk opvarmningssystem. Det er baseret på en dieselmotor, som kan udvikle 500 hk. Den driver en generator, som producerer 3-faset vekselstrøm, der konverteres til 1-faset vekselstrøm, svarende til ledningsnetstrømmen.

Type 218 har kun en enkelt, til gengæld meget kraftig dieselmotor. Den trækker ikke blot de hydrauliske maskiner, som driver lokomotivet, men tillige generatoren, der producerer elektrisk strøm til togopvarmningen, og det vel at mærke uden at lokomotivets effektive ydeevne forringes på kolde vinterdage.

Type 215 svarer nogenlunde til type 218, men har en varmekedel.

Type 210 har samme dieselmaskiner, motorinstallationer, opvarmningssystemer m.m. som type 218. Og den har tillige en gasturbine, ligesom type 219, men af en nyere og kraftigere type. Denne kan bruges som hjælpekraftmaskine, når det er påkrævet, og hvor den ekstra kraftydelse kan udnyttes, d.v.s. specielt ved store hastigheder. Dieselmotoren kan udvikle ca. 2500 hk og gasturbinen ca. 1200, tilsammen godt 3700 hk.

To sammenkoblede 210-lokomotiver

kan præstere ca. 7500 hk. Fire sådanne lokomotiver, der betjenes fra en enkelt førerstand, kan præstere ca. 15.000 hk. Det har dog mest teoretisk interesse. 7500 hk er tilstrækkeligt til næsten alle tog.

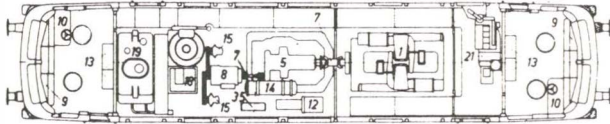
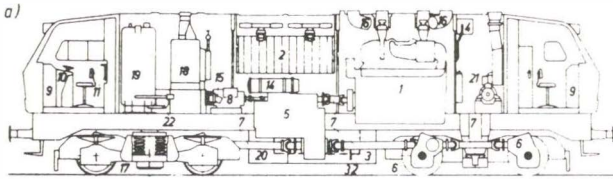
Enkelte træk ved den nye lokomotivfamilie skal omtales nærmere.

Projekteringen af type 216 er af gammel dato. Udviklingen kom dog først rigtig i gang i 1956, da Bundesbahn afsluttede en kontrakt med firmaet Krupp om udviklingen og produktionen af denne maskine.

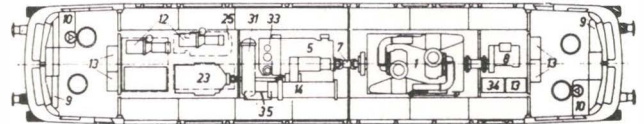
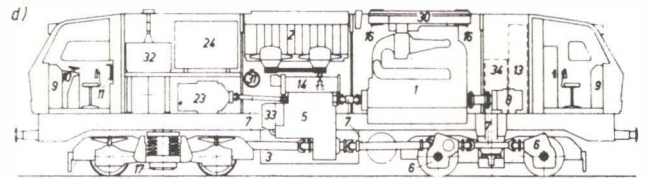
På dette tidspunkt var der næppe nogen, som havde tanker om, hvor meget typen skulle blive udviklet videre igennem en længere årrække, og at den efterhånden skulle blive så alsidigt anvendelig, at den kunne komme til at fungere som en universaltype til erstatning af alle andre kraftige toglokomotivtyper.

Målet var til at begynde med et lokomotiv med ca. 2000 hk ydeevne, egnet for hastigheder op til 120 km i timen og i stand til at præstere 24 t startkraft og 16 t varig kraft, d.v.s. tilstrækkeligt til fremføring af en togstamme vejende 1200 t på 100/100 stigning uden hastighedstab.

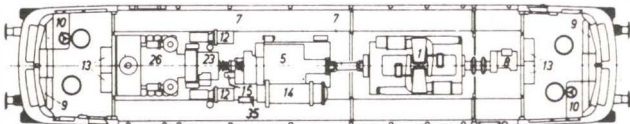
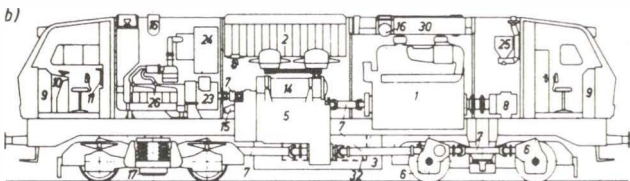
Lokomotivet udstyredes ligesom diesellokomotiverne af type V 100 = 211 og 212 og ligesom forskellige lyntogstyper med dieselmotorer fra M.A.N., Maybach eller Mercedes-Benz (de to sidstnævnte firmaer er senere sammen-sluttet til ét selskab).



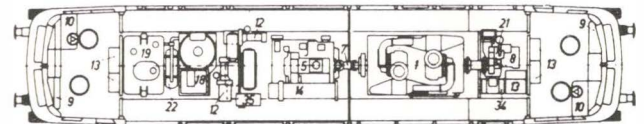
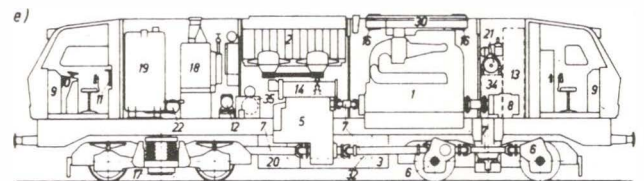
V 216 - Serienausführung mit 2000 PS Dieselmotor und Dampf-Zugheizanlage



V 218 mit 2500 PS Dieselmotor und elektrischer Zugheizung durch den Fahrdiesel

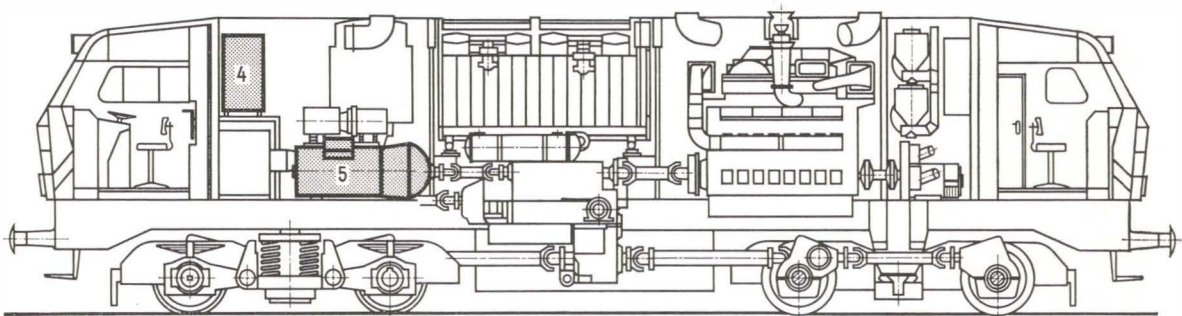


V 217 mit 2000 PS Dieselmotor
und elektrischer Zugheizung durch besonderes Diesel-Generator-Aggregat



V 215 mit 2000 PS oder 2500 PS Dieselmotor
und Dampf-Zugheizanlage

Diesellokomotive 219001



4 Heizumrichterschrank
5 Heizgenerator mit Turbokopplung

Da lokomotivtype 216 skulle være kraftigere end sidebanetypen 212, med 12-cylindret motor, udstyredes den med en lignende Mercedes motor, MB 839, som har 16 cylindre, og som har køling af luften mellem kompressoren og cylindrene. Denne motor udviklede til at begynde med 1740 hk ved 1450 omdrejninger pr. minut.

Motoren drev en hydraulisk konverter, enten en Maybach eller en Voith, hvorfra kraften overførtes mekanisk via en aksel centralt i vognens længderetning til de to bogier og videre til bogiernes aksler.

Systemet bød på to hastigheder, nemlig 120 og 80 km i timen. Det var passende for almindelige personførende tog og godstog.

En stor del af disse lokomotiver indrettedes for fjernstyring, så de kunne styres fra en vogn med fjernstyringsanlæg i den modsatte ende af et tog eller styres fra et andet lokomotiv, så to eller teoretisk set måske flere sådanne lokomotiver kunne anvendes omtrent som et enkelt stort lokomotiv med to sæt maskiner.

Disse lokomotiver kunne erstatte de gængse damplokomotiver af type 23, 38, 39, 50 og 52.

Akseltrykket var oprindeligt fastsat til 18,5 t. Men det blev hurtigt ændret til 20 t. Lokomotivets totalvægt blev altså 80 t.

Lokomotivet var udstyret med en varmekedel, der kunne udvikle 900 kg damp i timen, d.v.s. tilstrækkeligt til opvarmning af 10 vogne, når udendørstemperaturen var $\pm 20^{\circ}$ C, og 12 vogne, når udendørstemperaturen var $\pm 10^{\circ}$ C.

Der er nu ialt 224 lokomotiver af denne type i drift.

De er bygget ikke blot af Krupp, men også af Henschel, Ma.K., K.H.D. og Krauss-Maffei.

Type 217, der tidligere benævntes V 162, er en avanceret version af type 216. Dens vognkasse er lidt længere end størstedelen af 216's vognkasser. Den har sidegang i begge sider, og maskinerne er mere tilgængelige og lettere at udskifte.

Den driftsmæssigt set vigtigste forskel er, at den i stedet for en opvarmningsdampkedel har en opvarmningsstrømkilde. Hertil benyttes en 500 hk dieselmotor af typen M.A.N., nemlig type D.3650-Km-3U, en type, der bruges meget til motorvogne til hovedbaner, sidesykket til DSB's MO-vogne. Motoren

trækker en generator, som producerer 3-faset vekselstrøm, der af en omformer konverteres til 1-faset vekselstrøm med frekvens og spænding som krævet til togopvarmningen.

Dette opvarmningsanlæg kan yde 300 kW, hvilket er noget mindre end ønskeligt, men dog nok til at forsyne hver af vognene i et 8-vogns tog med 36 kW hver, hvor ved de kan holdes tilstrækkeligt opvarmet, selv når udetemperaturen er $\pm 20^{\circ}$ C.

Hovedmotoren yder 1900 hk ved 1440 omdrejninger pr. minut, d.v.s. noget mere end i den foran omtalte version.

Disse lokomotivers ydeevne i den praktiske togdrift står ikke meget tilbage for ydeevnen af 220 og 221-lokomotivernes med to 12-cylindrede maskiner af lidt ældre version.

Lokomotiverne kan benyttes parvis, betjent af en enkelt fører.

De elektriske opvarmningsstrømforsyningsanlæg i de to lokomotiver kan da bruges sammen, så selv et langt tog kan holdes godt opvarmet på meget kolde vinterdage.

Af denne lokomotivtype er der fremstillet tre prototyper og derefter en serie på 12. De 15 lokomotiver blev leveret i perioden 1965-68.

Type 218 er en videreudvikling af type 217. Den har kun en enkelt motor, som til gengæld er af kraftigere type; den kan udvikle ca. 2500 hk. Heraf går en del til togopvarmningen i vintertiden. På den anden side kan alle de 2500 hk udnyttes til fremdrivningen i korte perioder, selv når det er koldt.

De i type 218 benyttede motorer er af helt ny konstruktion. Det drejer sig dels om M.A.N. motorer af typen V 6 V 23/23 TL, der kan udvikle 2520 hk, og dels om Mercedes-Benz-Maybach motorer af typerne MC 1060 og MC 956, der kan udvikle 2400-2500 hk.

I modsætning til Mercedes-Benz-Maybach motoren MB 839 Bb, der er en Mercedesmotor med 16 cylindre, har MC 1060 og 956, der er Maybach-motorer, kun 12 cylindre. Det er altså motorer med meget store cylindre. Slagvolumet pr. cylinder er i M.A.N. 23/23 motoren 9,55 l, og i MC 956 er den 9,56 l.

Type 215 er et sidestykke til type 218 og er udviklet samtidig med den. Også den stammer fra Krupp.

Type 215 har varmedampkedel. Men rummet hertil er udformet således, at dampkedlen senere kan udtages og er-

stattes med en elektrisk generator, tjene opvarmningen.

Der er i første omgang bygget 10 af disse lokomotiver. De kan opfattes som prøvetyper, og de efterfølges af en større produktionsserie.

Motorerne er i det første lokomotiv en 16-cylindret MB 839, der kan udvikle 1900 hk, og i de øvrige M.A.N., hvoraf nogle kan udvikle 2150 og enkelte 2400 hk. De øvrige lokomotiver får MB 839 motorer med 1900 hk. Men ved senere overgang til elektrisk opvarmning må disse motorer erstattes med de kraftigere Maybach- eller M.A.N.-motorer.

De hydrauliske konvertere er i et af lokomotiverne en Maybach-type 252 SU, og i de øvrige bruges Voith konvertere. Nogle af disse konvertere er af en avanceret konstruktion med en hydrobremse. Det er i funktionel henseende et sidestykke til en elektrisk modstandsbremse, nemlig en bremse, hvori togets kinetiske energi konverteres til varme. Apparatets bremseydelse kan igennem kort tid svare til ikke mindre end 3000 hk. Den varige bremseydelse svarer dog kun til 1600 hk. Men det er dog tilstrækkeligt til, at et tog på 600 t kan bremses eller rettere sagt holdes på samme hastigheder på $100/_{100}$ fald inden for hastighedsområdet 140-80 km timen, så hjulbremserne kan skånes.

Lokomotivet har faktisk to gear. Den største tilladte hastighed i det høje gear er 140 og i det lave gear 90 km i timen.

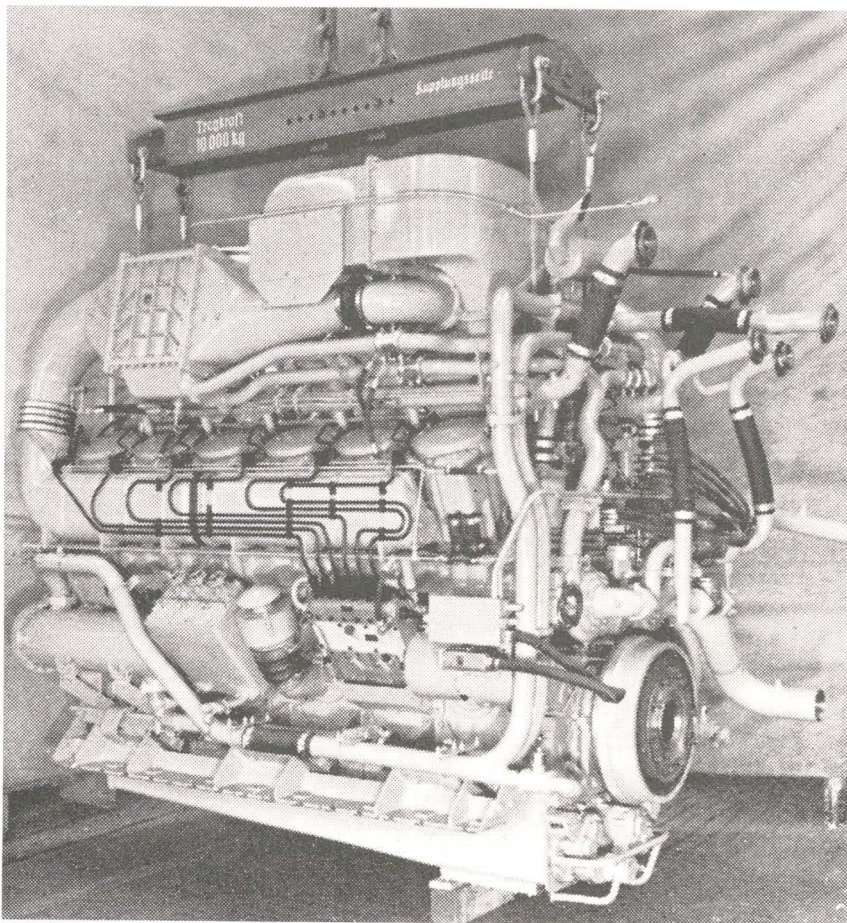
De nævnte hastigheder passer for henholdsvis eksprestog og hurtige godstog.

Nye versioner af denne lokomotivfamilie får udvekslingsforhold for maksimalt 160 km i timen.

Type 210 kan opfattes som en videreudvikling af type 218 og 219.

Den får en meget kraftig dieselmotor på ca. 2500 hk. Desuden udstyres den med en gasturbine, i dette tilfælde af en nyere og kraftigere type end type 219, i stand til at udvikle 1200 hk. Der er mekanisk kraftoverføring fra gasturbinen til den hydrauliske konverter, ligesom fra dieselmotoren, så de arbejder parallelt. Fra konverteren er der mekanisk kraftoverføring til varmemstrømsgeneratoren.

Gasturbinen fylder kun lidt og vejer kun lidt. Men den kan trods alt forøge lokomotivets ydeevne med omkring 50 pct. Den maksimale ydeevne er ca. 3700 hk. Det er imidlertid så meget, at det ikke kan udnyttes ved lave hastigheder, fordi adhæsionsvægten ikke er sær-

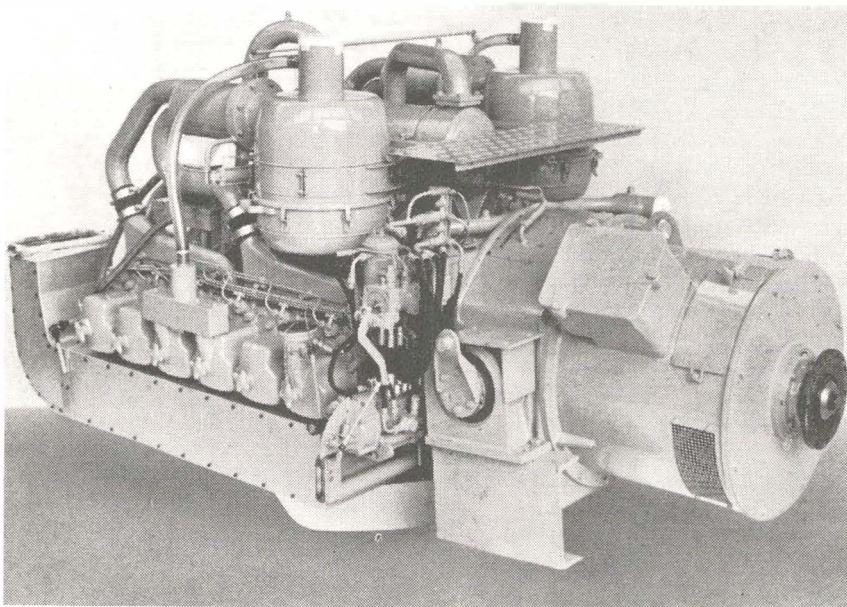


lig stor. Men det kan være til stor nytte ved store hastigheder.

Derfor bruges gasturbinen som en hjælpekraftmaskine, når der bliver behov herfor, og hvor den kan udnyttes. Det fremhæves, at den ikke bruges varigt.

Gasturbinens brændstofforbrug pr. udviklet hk-time er væsentlig større end dieselmotorens. Men det spiller ikke nogen synderlig rolle, fordi den kun bruges i korte perioder.

Type 217 har i supplement til hovedmotoren, som driver en turbopumpe, en ret kraftig, 6-cylindret liggende dieselmotor, der driver en generator, som leverer elektrisk strøm til togopvarmning.



Til gengæld udnyttes dieselmotoren omtrent hele tiden ved maksimal ydeevne eller i hvert fald stor ydeevne, og netop da er dens brændstofforbrug pr. udviklet hk-time særlig ringe.

Kombinationen af dieselmotor og gasturbine byder altså på fordele med hensyn til brændstofforbruget. Det skønnes at opveje ulemperne ved den ekstra komplikation, som ligger i at bruge to, hilm med højst forskellige kraftmaskiner i samme lokomotiv.

Fremdeles byder den ved lidet forøget vægt på meget forøget hk-ydelse, som ganske vist kun kan udnyttes ved store hastigheder, fordi adhæsiionsvægten er ringe.

Disse forhold har ansporet Deutsche Bundesbahn til også at ombygge nogle af lyntogene af type VT 601 med 1100 hk dieselhydrauliske maskiner. De får nu deres dieselaggregater erstattet med gasturbineaggregater med 2200 hk; herefter betegnes de som type VT 602.

De nyeste tyske lyntog, som forøvrigt er forbilledet for de nyeste danske, kan herefter formeres enten med dieselmaskinanlæg i begge ender eller med gasturbineanlæg i den ene ende eller med gasturbineanlæg i begge ender. Herved kan accelerationen og tophastigheden forøges. I det ene tilfælde kan det endda ske uden væsentlig forøgelse af brændstofforbruget.

De samme fordele og flere til kan opnås ved anvendelse af de beskrevne nye lokomotiver sammen med eksprestogsvogne, eventuelt med fjernstyringskabine i den ene ende af toget.

De nye tyske universallokomotiver er anvendelige på så mange, højst forskellige måder og har så fremragende præstationsevner, at man må interessere sig for dem.

Det gælder måske allermest i Danmark.

Her kan de nemlig skabe grundlag for, at man kan udføre en bro eller tunnel over eller under Storebælts Østre Rende med langt stejlere hældninger end hidtil påregnet. Østre Rende er nemlig så smal mellem Halsskov Rev og Sprogø Rev, at længden af bro- eller tunnelstrækningen hovedsagelig bestemmes af stigningsgradienterne. Følgelig kan de omtalte lokomotiver skabe grundlag for store bro- eller tunnelforkortelser, så der kan spares hundreder af millioner kroner.

Politisk økonomisk orientering

Regeringens indkomstpølitik

Statsministerens åbningstale kredsede stærkt om indkomstpølitikken. Hvad er indkomstpølitik? vil mange spørge. Såvel statsministeren som økonomiminister Nyboe Andersen fastholder, at indkomstpølitik er en samordning af det offentlige, erhvervslivets og arbejdsmarkedets indkomstreguleringer.

I den redegørelse, som økonomiministeren for nylig afgav overfor 21-mandsudvalget, vil der til det *private* forbrug i de næste to-tre år kun være mulighed for en stigning på 700-1100 mill. kr. årligt. Men i realiteten vil det *private* forbrug i virkeligheden kun få lov til at stige med 500-800 mill. kr., fordi udgifter til uddannelse og sociale pensioner vil beslaglægge flere hundrede millioner kr. af det beløb, der er til rådighed for stigning i det *private* forbrug.

Når der bliver et så forholdsvis lille beløb til rådighed for stigninger i det *private* forbrug i de næste par år, er grunden den, at regeringen vil anvende 1,6 milliard kr. til nedbringelse af underskuddet på betalingsbalancen. Det vil betyde, at forbruget i de kommende år kun vil få lov at stige med ca. 1 %. Derimod regnes med en produktionsstigning på 3-4 %, og at der vil kunne investeres et tilsvarende størrelsesbeløb i nye maskiner og erhvervsbyggeri.

Regeringen regner i sin oversigt endvidere med, at arbejdskraften er stagne-nde, og at derfor hele stigningen i produktionen på 3-4 % skal komme via rationalisering og nye maskiner. Økonomiministeren anslår endelig, at det skulle være muligt at bygge 500.000 nye lejligheder i 1970'erne. Det er en beskeden neddæmpning af den aktivitet, der kendetegnede 1969-året, hvor der påbegyndtes 54.000 boliger. I de foregående år var tallet nede på 45.000. Det vil altså sige, at ministeren regner med, trods stramninger, at der stadigvæk kan bygges ca. 50.000 boliger om året.



Ny bankfusion i Jylland

Vi står overfor en ny stor jydsk bankfusion. Den nye banksammenslutning kommer til at bestå af *Horsens Bank, Vejle Bank, Kolding Folkebank* og *Kolding Låne- og Diskontokasse*. Det nye pengeinstitut vil kunne vise en balance

på 1 milliard kr., og rykker dermed op til at blive talt med i rækken af Danmarks største banker. Banken vil få navnet »Aktiv-banken«, og får ialt 65 afdelinger, hvoraf een i København.

De samlede driftsindtægter for de fire banker var i 1969 i mill. kr.:

Vejle Bank 32,5

Horens Bank 20,4

Kolding Folkebank 18,0

Kolding Låne- og Diskontobank 14,8.



Virksomhedsnævn i Danmarks Radio

Ved en afstemning om indførelse af virksomhedsnævn i Danmarks Radio deltog 89,7 % af medarbejderne i afstemningen.

70,6 % stemte ja. Dersom Radiorådet og kulturministeren akcepterer, vil det betyde, at der vil ske en demokratisering af ledelsesorganer. Der vil i realiteten ske det, at medarbejderne får medbestemmelse i vigtige spørgsmål om arbejds- og personaleforhold. Det nye virksomhedsnævn vil få 20 medlemmer - nemlig 10 fra medarbejderne og 10 fra ledelsen. Står stemmerne lige, bortfalder sagen.



Trafikministeren kasserede licitationstilbud på Lyngbyvej-tunnel.

Trafikminister Ove Guldberg kasserede for nylig et licitationstilbud på Lyngbyvej-tunnelen.

Tilbuddet var på 156 mill. kr. Ministeren fik regeringens akcept på afslaget, fordi tilbudet var 30 mill. kr. mere, end der var lovhjemmel til. Bag afslaget ligger de store problemer vedr. vejprojekterne i selve København, navnlig Søringprojektet. Den pågældende tunnel skulle gå fra Vibenshus Runddel til Hans Knudsens Plads. Det er sandsynligt, at der nu skal søges alternative løsninger. Trafikministerens syn på Søringen er jo den, at en sådan gade, som den nu er projekteret, i første række er

et kommunalt anliggende, og må derfor betales af de implicerede kommuner i hovedstadsområdet.

Noget andet er, hvis Søringen gøres til en motorgade, der får forbindelse ud til Saltholm og til den kommende faste forbindelse til Sverige. I så fald vil Søringen helt blive en statsopgave, der betales fuldt ud af statskassen. *Men i så fald vil også staten bestemme linieføringen.* Som man ser, er der lagt op til en hed debat om Københavns trafikplaner. Socialdemokratiet og de konservative holder på, at Søringen skal gennemføres som projekteret, men betydelige kræfter bl. a. trafikministeren har sat sig imod, og der ønskes nye overvejelser igangsat. Fra anden side, navnlig fra »Politikens« trafikmedarbejder synes der at være en stærk opbakning af trafikministerens synspunkter, og det er ikke udelukket, at Søringprojektet falder.



Kommuneskatterne i stærk stigning

De forventede store stigninger i kommuneskatterne har med rette vakt uro i mange kredse. Der ventes forhøjelse på henved 30 % næste år. Samtidig foreligger der en opgørelse fra *Danmarks Statistik*, der viser, at de kommunale investeringsudgifter er steget med næsten voldsom fart i de sidste to år. I 1968/69 var de kommunale investeringsudgifter opgjort til 4,1 milliard kr., men i 1970/71 til 6 milliarder kr., altså en stigning på ca. 50 %. Det er givet, at der må være udgifter, der må holdes igen på netop nu.

Trods det faldende antal af skolesøgende børn, viser det sig, at kommunernes skolebyggeri i de sidste to år er steget med 90 %.

Det synes derfor nødvendigt, at kommunerne ligesom staten ser sine udgiftsposter godt efter i sømmene. Det ville næppe være hensigtsmæssigt, hvis udviklingen går i retning af, at staten sparer betydelige beløb på sine budgetter, medens kommunernes udgifter til gengæld stiger kraftigt. I så fald vil det samlede billede blive en bet for skatteyderne.

Statsministeren har da også - senest i sin åbningstale i folketinget - henstillet til kommunerne at vise tilbageholdenhed med anlægsarbejder og nyansættelser.

Glimt udefra

Efter Nassers død

Spændingen om, hvem der skal være Nassers efterfølger som præsident, blev udløst ved beslutningen om at udnævne den fungerende præsident *Anwar Sadat* til Nassers efterfølger. Men det står umiddelbart klart, at det bliver ikke den svage mand, der får den reelle indflydelse. I flere dage efter og før begravelsen af Nasser opholdt den sovjetiske ministerpræsident *Kosygin* sig i Cairo og førte daglange forhandlinger med topledere i Ægypten.

Meget tyder på, at Sovjet er tilfreds med en svag mand på præsidentposten, men under forudsætning af, at en stærk pro-sovjetisk mand bliver den egentlige leder af Ægyptens militære og politiske beredskab. Sovjets mand er den betydelige *Ali Sabri*, der regnes for Sovjets fortrolige, og som den mand der ønsker Sovjets indflydelse befæstet og styrket. Der er næppe tvivl om, at Sabri og kredsen omkring ham vil blive dominerende i Ægypten, og at Sovjet dermed vil fastholde sit jerngreb om landet. De enorme russiske militærforsyninger, der løber op i mange milliarder kr., den russiske økonomiske og tekniske støtte til opbygning af Asuan-dæmningen og russisk teknologisk støtte iøvrigt, er nu så stor, at Ægypten ikke kan undvære den. Et muligt magtskifte til fordel for USA har været luftet bl. a. i *New-York Times*, men må regnes for aldeles udelukket.

Spændingen ved Suez ventes at ville stige, hvis våbenhvilen, der udløber den 5. november ikke fornys. Borgerkrigen i Jordan har svækket arabernes position over for Israel. Men så meget mere nødvendigt vil det blive, at Ægypten ruster sig for at afværge eventuelt nyt angreb på dets stillinger ved Suez.

Den 150 km store strækning fra Suez ind til Cairo er spækket med militær. Og det er en kendsgerning, at talrige russiske raketbatterier er opstillet langs Suez i strid med våbenhvileaftalen, Udenrigsminister *Raid* har offentligt erklæret, at Ægypten hverken vil demontere endsige flytte noget raketbatteri ved Suez. Disse udtalelser er givetvis afgivet efter direkte inspiration fra Sovjet.

Vestlige iagttagere hævder, at der er russiske officerer og instruktører ved hver eneste ægyptisk hærafdeling. Man nævner tallet 12.000 som en sandsynlig størrelsesorden på russiske teknikere. Men ingen ved noget bestemt herom. Måske er det meget større. Så meget er

vidst, at Sovjet nu er kommet så vidt i sin opbygning af militærherredømmet ved Suez og i Ægypten, at det ikke tillader et israelsk angreb af større format rettet mod Ægyptens indre. I så fald kan det ventes, at Sovjet griber ind med midler, der klart fastslår, at det er kommet for at blive i Det mellemste Østen.

USA er uden tvivl klar herover. Men også dette land har store olieinteresser i den nære orient. USA er derfor tilhænger af en afspænding i området, og samtidig ønsker man at standse en udvikling, der betyder, at hegemoniet i denne del af verden overgår til Sovjet. USA's støtte til *Israel* er derfor af storpolitisk karakter. Dette land bliver mere og mere en forpost i USA's strategiske planer af overvejelser vedrørende Det mellemste Østen. Men netop dette kunne tyde på, at USA opgiver at blande sig i Ægyptens forhold, og at man som en indrømmelse til freden måske er villig til at støtte en israelsk tilbagetrækning fra Suez, hvis Sovjet vil garantere og anerkende staten Israels eksistens.

Måske vil der i en sådan »modusvivendi« kunne skabes basis for en fredsperiode af længere varighed i området. Spørgsmålet er imidlertid, om palæstenserne vil gå ind på en anerkendelse af Israel. Siger disse nej, vil de øvrige arabere komme i en situation, der kan tvinge dem ind på samme uforsonlige linie. I dette spil vil Sovjet næppe sætte sin indflydelse ind på at dæmpe gemytterne. Sovjets mål er meget store og langsigtede, og det gør hele situationen i Mellemøsten dyster og foruroligende. Israels frygt for Sovjet er ikke ubegrundet. Den latente antisemitiske kurs, der nu føres af lederne i Sovjets kommunistiske parti, ængster jøderne i alle lande, men specielt i Israel.

Adam Rapacki død

Omtrent samtidig med meddelelsen om *Edouard Daladiers* død indløb der underretning om, at Polens mangeårige og international kendte udenrigsminister *Adam Rapacki* var afgået ved døden, kun 60 år gammel, ramt af et hjertetilfælde. Hans navn vandt berømmelse, da han i 1950'erne fremlagde sit forslag om at gøre Centraleuropa atomfrit. Hans forslag indeholdt bestemmelser om, at i Polen, Tjekkosllovakiet, Øst- og Vesttyskland skulle atomvåben forbydes.

Planen vakte interesse, og den undersøgtes længe af vestlige eksperter som

en mulig afspændingspolitisk realitet. Men til sidst forkastede de vestlige stormagter hans plan, bl. a. fordi man mente, at en atomfri zone i Centraleuropa ville betyde, at Østmagterne ville få overherrerømmet i Centraleuropa på grund af overlegenhed i antallet af konventionelle styrker.

Rapacki gav imidlertid ikke op. Efter afslaget kom han med en ny plan, der betød, at man skulle foretage en såkaldt nedfrysning af kernevåbnene i Europa.

Selvom dette forsøg også mislykkedes, er det et spørgsmål, om det ikke havde været politisk klogt at tage det op til mere seriøs behandling. Ganske vist næredes der en ikke ringe interesse for det, og en periode havde Rapacki vistnok visse håb om, at hans fredsplan skulle kronnes med held. Nu er han død. Efter forlydende var han faldet i unåde p. gr. af sin modstand mod den nye stalinistiske kurs i Polens kommunistiske parti, der bl. a. førte til jødeforfølgelser og til indmarchen i Tjekkosllovakiet. Det er dog aldrig blevet oplyst fra officiel polsk side, om der fandt en diskrimination sted af ham på hans sidste år. Men det er sandsynligt. Med ham er en stor polsk patriot gået bort. Han havde gennemgået trængsler under den 2. verdenskrig, hvor han sad i tysk fangelejr i 5 år.

Edouard Daladier er død

Hans navn vil især være knyttet til de uhyggelige *Münchenforhandlinger* i september måned 1938, da *Daladier* og *Chamberlain* som repræsentanter for vestmagterne måtte kapitulere over for Hitlers krav på Sudeterlandet, et krav, der betød Tjekkoslavakiets sønderlemmelse. Året efter i 1939 var han stadig Frankrigs premierminister, og det blev ham, der erklærede Tyskland krig i september 1939. Han og alle franskmænd nærede tillid til, at forsvarslinien ind mod Tyskland, den såkaldte *Maginot-linie*, ville være uovervindelig. Men da Hitlers hære maj 1940 på få dage trængte igennem Holland-Belgien og frem mod Paris, sønderknustes Frankrigs håb. *Daladier* blev taget til fange og ført til Tyskland, hvor han sad i koncentrationslejr indtil 1945.

Han trådte påny ind i politik, men hans skæbne var brudt, og nu er han død 86 år gammel. Hans navn vil altid være knyttet til de store tragedier i 1938 og 1939/40,



Stemmingsfuldt billede med solnedgang over Kalundborg Fjord.

Svagføres ferieophold på feriehemmet 1970

Atter har et hold svagføre haft et ferieophold på foreningens feriehem. 40 svagføre, handicappet på forskellig vis, har tilbragt en uge væk fra dagligdagens besvær, og med sig hjem har de taget en række indtryk, som vil være rare at tænke tilbage på i den sure vintertid, som banker på døren.

Det er efterhånden et stort antal svagføre, der ved medlemmernes offervilje, har fået et tiltrængt ferieophold på vort feriehem. Det må håbes, at denne mulighed fortsat må bestå, for selvom der landet over er en række kredse i befolkningen, som på den ene eller anden måde arrangerer noget for svagføre, så er der stadig et vældigt behov for at få endnu flere sendt på ferieophold.

Min far

Af nu afdøde lokomotivfører

Erik Christensen, Padborg (fortsat)

Lærlingene boede hos mesteren, med kost og logi. Så fritiden skulle gå med noget. – Her skaffede han dem fritidsarbejde, så de kunne tjene en ekstra skilling ved at male nye plove og radrenserne, eller skære gevind på bolte o.s.v.

Sådan har Johannes en tid lavet beslag til »Cykelheste«, nogle kender måske ikke sådan et »Monstrum«. – Det var en legetøjshest – udskåret i ca. 1½ tomme tykt bøgetræ. På bagbenene havde den en aksel med to hjul.

I stedet for forben, havde den et forhjul med pedaler. Som en barnecykel – i stedet for cykelstyr havde den et hestehoved. Køretøjet var beregnet for børn for skolealderen.

Karetmageren fremstillede træarbejdet, han havde så allieret sig med Johannes om beslaget. Han tjente så mange penge ved dette arbejde, at han flottede sig med at få syet et sæt tøj ved en skrædder. Det var af »Serges«. Det skulle han så en søndag hjem til Tyvkær og præsentere. – Men det faldt nu ikke i deres smag.

»Vi er da så glade nær do kommer hjem å besøger os, Johannes – men vi ser nu gjern te do kommer i dit vadmels-tøj – det klær såen en knøs bejer«.

En dag kom en gammel daglejer ind i smedien, han skulle have to stykker fladjern. De skulle være temmelige svære, og med huller i enderne, så de kunne skrues på bindingsværken med franske skruer. Fladjernet skulle være så langt, at det kunne nå tværs over en »Tavle« – sådan kaldte man det stykke mur, der var mellem tømmeret i bindingsværken.

Herover kunne smeden ikke dy sin nysgerrighed, han spurgte den gamle, om han da ikke kunne kline den tavle fast. Disse stykker jern kunne muligvis skæmme hans hus.

»Næ – sier do smei, a har fåen besøg å mi dåter – å æ kvinn hår en karl mei – å nu hår de sovet i æ øster kammer. Æ tror nok, de æ så måi glade ved hver-ander, for nu hår de tre nætter tråt den tavel uid å æ væg, så liger de dier æ hiele nat mei æ fadder uid å æ hus. De ka jo rei dem en skåed til å dier helbrei. – Jae – å så sier æt da også spåse ued for dem som går forbi«.

Nu kunne smeden nok forstå, det var nødvendigt med noget beslag. – Medens jernet blev boret, spurgte han den gamle, om det ellers gik ham godt.

»Ja – i går fik a en dram a æ fryken

– hinner lokumsspand hvar reen fuld – å hva – den ku a da snar tøm. A så fik a en dram«.

Det var på den gård, hvor daglejeren havde sit arbejde, at gårdejeren var en enlig frøken – hun vidste, at han var så glad ved en dram. – Jo, det fortælles også, at han engang var kommet slemt til, ved at hugge sig i en finger med en økse.

Dette rensede man straks ved at bade det i skål med brændevin. Da det var overstået, så han længselsfuldt på skålen med denne mægtige »Dram«. – Farven tog han det ikke så nøje med. – »A tror a drikker æt«, sagde han stille. Det skulle sandelig ikke gå til spilde.

Se dette, om Johannes første tid, var tænkt som en begyndelse på historien. Der har nok været meget mere, der kunne berettes om, men der skal også være plads til alt det andet. Og det er nemlig først nu, det rigtig begynder.

Jeg vil ikke skrive om hans soldatertid, da denne sikkert kun kan fortælles fyldestgørende af en, der selv har været soldat. Jeg har aftjent værnepligten ved civilbeskyttelsestjeneste, grundet på anden verdenskrig.

Johannes var soldat ved Artilleri på Sjælland, ved noget der hed Avødøreljren. Han har fortalt meget derfra – men som sagt, jeg vil fortælle om ham som vor far og som lokomotivmand. I dette samfund af mange forskellige mænd har jeg selv været i 23 år, så det kender jeg bedre.

II.

Jernbanen og tjenesten der. – Det var fars stolthed. Og det kan man vel godt forstå, efter det første jeg nu har beskrevet.

Efter læretiden har han været et par år på Fyn. Han har været en tid på en maskinfabrik i Ringe. – Han har været i Odense ved A/S Thrige. Men hvilke af byerne han først var i, husker jeg ikke – blot ved jeg, at mor har haft plads som husassistent i begge disse byer samtidig, så det har nok været grunden til, at de senere er blevet gift. – Det var også grunden til, at han blev jernbanemand. Her kunne han få det at se på nær hold.

Ringe var jo dengang en stor krydsningsstation ved sydfynske jernbaner. Og ved dette selskab begyndte han at køre som fyrbøder. Det har antagelig været omkring 1918. Men han ville gerne til statsbanerne. Jeg tænker, han har haft

det ligesom mig. Jeg begyndte i Tønder, og glemmer ikke den fornemmelse, man havde, når de store lokomotiver kørte forbi på hovedbanen i Tinglev.

De gamle lokomotivførere sagde godt nok, at de kun var til at slæbe sig ihjel på. Men jeg kunne godt mærke, at det var den her med »Ræven og Rønnebærene«.

Johannes søgte til DSB. Det var på en eller anden måde kommen sydfynske baners ledelse for ørene. Og han blev forelagt, om han troede, at de uddannede folk til DSB. Så kunne han ligeså godt rejse med det samme.

Han måtte så til ledende folk ved statsbanerne og anmode om hjælp. – Det fik han – han måtte begynde på lokomotivværkstedet i Nyborg. Så kunne han senere komme ud at køre som fyrbøder, når de manglede sådanne.

Det har nok været en god begyndelse, for på dette sted lavede man hovedreparationer som dem, man sidst kun lavede i Århus og København. Værkstedet i Nyborg blev nedlagt som lokomotivværksted omkring den tid, hvor lillebæltsbroen kom til, og har siden været vognværksted.

Og hvad er der så at berette om den tid. Jo – der kom jeg til, og det var da godt for mig – ellers kunne jeg ikke have skrevet dette her.

Kl. 9 om morgenen den 23. oktober 1919 måtte han efter jordemoder. – Nu er det 46 år siden. Menneskene er nogle snedige apparater – vi kan alligevel holde længere end »Fordbilen«.

Far kom til at køre efter normal værkstedstid. Det hører nemlig med til aspirantuddannelse, at man skal et halvt år på lokomotivværksted, og da aspiranttiden var overstået, begyndte han at fare landet rundt.

Han nåede at gøre tjeneste følgende steder: Nyborg – Masnedsund – Slagelse – Fredericia – Vamdrup – Padborg – Tønder, og så sluttede han af i Nyborg. Der var hele tiden en eller anden grund til, at han måtte flytte.

De første par steder må jeg hellere springe over, da var jeg meget lille, jeg husker kun tilbage til Fredericia. Jeg kan dog fortælle, for dem der ikke kender noget til jernbanehistorie, at grunden til at vi var i Masnedsund var, at maskindepot dengang fandtes der. Der sejlede færger derfra til Orehoved indtil Storestrømsbroen kom til.

(fortsættes)

Forfremmelse til lokomotivfører

(17. lrm.) efter ansøgning pr. 1-9-1970
Lkf. (13. lrm.) J. P. Christensen, ddt Kø,
i ddt Gb.

Forfremmelse til lokomotivfører

(17. lrm.) efter ansøgning pr. 1-10-1970
Lokomotivførerne (13. lrm.):
S. F. Sørensen, ddt Kø i ddt Gb.
L. Willumsgaard, ddt Es i ddt Fa.

Forfremmelse til lokomotivinstruktør

(20. lrm.) efter ansøgning pr. 1-11-1970
Lkf. (17. lrm.) H. B. Henningsen, ddt Gb
i ddt Gb.

Overgået til anden stilling efter ansøgning pr. 1-8-1970

Lkf. (17. lrm.) E. A. Hansen, ddt Gb,
lkf. (13. lrm.) ddt Gb.

Forflyttet pr. 1-9-1970 efter ansøgning

Lkf. (17. lrm.) W. F. Sørensen, ddt Fa
i ddt Ng.

Forflyttet pr. 1-11-1970 efter ansøgning

Lkf. (17. lrm.) A. P. Larsen, ddt Rf i
ddt Gb.

Afsked efter ansøgning pr. 16-4-1970

Lkf. (13. lrm.) O. Jensen, ddt Hg.

Afsked pr. 31-7-1970

Lkf. (17. lrm.) A. J. Bill, ddt Ar, gr. sva-
gelighed med pension.

Afsked efter ansøgning pr. 31-10-1970

Lokomotivførerne (17. lrm.):
J. C. Buus, ddt Gb, gr. alder m. pension.
B. A. K. Jensen, ddt Gb, gr. alder m.
pension.

Navneændring pr. 5-8-1970

Lkf. (17. lrm.) E. K. Larsen, ddt Hgl, til
E. Kirk.

Dødsfald

Pens. lokomotivfører H. Friis Hansen,
København, er afgang ved døden den
4-9-1970.

Pens. lokomotivfører H. A. Grejsen, Ny-
sted, er afgang ved døden i august måned
1970.

Pens. lokomotivfører Th. G. Pedersen,
Randers, er afgang ved døden d. 9-9-1970.

Pens. elektrofører C. C. Rasmussen,
Hvidovre, er afgang ved døden i oktober
måned 1970.

Påskønnelse

Gdt har givet udtryk for sin bedste tak
og påskønnelse over for lkf. (17. lrm.)
N. B. Dahlsen, ddt Ng, i anledning af, at
han den 23-6-1970 under fremførelse af
tog 211 udviste god agtpågivenhed og
godt initiativ, hvorved en faresituation
blev afværget.

Opmærksomhed frabedes

Opmærksomhed i anledning af mit jubi-
læum frabedes venligst.

W. E. Andresen,

lokomotivfører, Godsbanegården.

Opmærksomhed i anledning af mit jubi-
læum frabedes venligst.

F. J. Jørgensen,

lokomotivfører, Godsbanegården.

Al opmærksomhed i anledning af mit
jubilæum frabedes venligst.

T. V. Nellemose,

lokomotivfører, ddt Gb.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit
jubilæum frabedes venligst.

H. S. Johansen,

lokomotivfører, Godsbanegården

Statsbanepersonalets Sygekasse

Medlemmer, som er interesseret i syge-
kasseregnskabet for regnskabsåret 1969-
70 kan få sådant et ved at rette henvæn-
delse til Statsbanepersonalets Sygekasse,
Frederiksborggade 20, 1360 Køben-
havn K.

LO's Jubilæumsfond

Ifølge Jubilæumsfondens fundats udlod-
des hvert års renteindtægt til ansøgere
over 30 år, som er medlem af organisa-
tioner tilsluttet LO. Legaterne ydes som
hjælp til deltagelse i kurser vedrøren-
de organisationskundskab, socialøkonomi
o.l. arrangeret af AOF eller fagbevægelsen
og dermed beslægtede institutioner i
ind- og udland. Det er ikke fondens op-
gave at yde støtte til kurser vedrørende
teoretisk uddannelse inden for pågælden-
des erhverv som f.eks. maskinistskole o.l.

Ansøgere, der ikke tidligere har mot-
taget legat af fonden, har fortrinsret.

Ansøgningskemoer kan rekvireres i
L.O., og vi gør opmærksom på, at *samt-
lige spørgsmål skal være besvaret, og do-
kumentation for ansøgerens deltagelse i
kurset vedlagt*, idet ansøgningen ellers
ikke vil blive behandlet. Ansøgerne kan
ikke forvente svar før efter 1. marts
1971, og såfremt fondens svar ikke fore-
ligger inden 15. marts, har andragendet
ikke kunnet imødekommes.

Unge under 30 år henvises til LO's
Ungdomsfond.

*Vi beder venligst forbundene om på
egnet måde at gøre medlemmerne be-
kendt med foranstående, og indsende
eventuelle ansøgninger til LO inden 1.
marts 1971 forsynet med forbundets ind-
stillingspåtegning.*



Afskeds- og velkomstfest

Atter i år har Godsbanegårdens afdeling den glæde at kunne indbyde vore med-
lemmer og pensionister til afskeds- og velkomstfest.

Festen afholdes *tirsdag den 1. december 1970 kl. 12.00*, i Folkets Hus, Enghavevej 40.
Vi tager denne dag afsked med de af vore kolleger, der i årets løb er gået over i
pensionisternes rækker, og byder samtidig nytilkomne medlemmer velkommen i
afdelingen.

Der vil i år blive serveret et nyt traktement der består af:

1 stykke m. sild – »Charapulca«, Køkkenchefens specialitet (en rigtig mandfolkeret)
og sluttelig et stykke med ost. Der serveres naturligvis pilsner og snaps hertil.

Efter spisningen er der kammeratligt samvær i de tilstødende lokaler, og her serveres
kaffe med cognac og cigar eller cigaretter efter ønske.

Prisen for hele dette traktement er sat til 35 kr. pr. deltager.

Afdelingsbestyrelsen opfordrer så mange som muligt, både medlemmer og pensio-
nister, til at deltage for derigennem at give dagen den festlige ramme den fortjener.
Tilmelding sker på de fremlagte lister på Godsbanegårdens opholdsstue, eller på
telefonerne: Asta 3093 og 94 75 46.

Bestyrelsen henstiller venligst, at tilmelding sker snarest efter, at dette læses, da vi
jo ikke har mulighed for at minde om festen inden 1. december.

Vel mødt!

Afdelingsbestyrelsen.

Støt fremgang for humanitært fond

Repræsentantskabet bemyndigede bestyrelsen til at arbejde med planer om erhvervelse af grund og opførelse af det første plejehjem.

På det ordinære repræsentantskabsmøde den 8. oktober 1970 i *Jernbanemændenes kooperative Forsikringsforeningers Fond* traf repræsentantskabet beslutning om, at den kommende periode skal bruges til at finde frem til forslag om en egnet placering af et plejehjem og til et forslag om indretning og opførelse.

Beslutningen blev truffet efter debat om en ideskitse, der var tilvejebragt i samarbejde med et socialt boligselskab, der har planer om bebyggelse af et større areal vest for Roskilde. I denne bebyggelse vil et plejehjem kunne indgå i en stationsbys daglige miljø uden at få karakter af et isoleret område for plejepatienter.

Den fungerende formand, *E. Svendsen*, kunne iøvrigt i sin beretning for den for-

løbne toårsperiode oplyse, at antallet af faste bidragydere var steget med ca. 50 pct., men at dette procenttal lagt oven i det oprindelige tal af bidragydere alligevel kun udgjorde en beskedent del af de ansatte ved statsbanerne. Han opfordrede derfor så mange som muligt til at melde sig som bidragyder med et fast månedligt beløb, der skal være deleligt med 5 kr. Det har allerede vist sig, at denne vej er sikker for en støt vækst for fonden, der nu med bidrag, gaver og renteindtægt af formuen har en årlig indtægt på over 40.000 kr.

Det kan allerede nu forudses, at fondens formue ved udgangen af regnskabsåret 1970 vil være på ca. 250.000 kr., hvilket runde tal er nået ved Vejlekassens og Forsikringsagenturforeningens gaver på hver 10.000 kr.

Fondens indtægter udgjorde i 1968 ialt 48.522,28 kr. og i 1969 var tallet 48.475,38 kr. oplyste fondens kasserer,

E. W. Hauge. Indtægten for 1968 er incl. en kursgevinst på 9.248,28 kr., men i 1969 måtte fonden med de stærkt fallende kurser på obligationer notere et kurstab på 15.345,75 kr. Kursnedgangen er dog i nogen udstrækning reduceret gennem en gevinst på udtrækning af obligationer. Når disse poster – kursgevinst og kurstab – figurerer i regnskabet, skyldes det bestyrelsens ønske om til enhver tid at kunne give oplysning om den reelle værdi af fondens obligationsbeholdning, hvilket må ses i forbindelse med den kendsgerning, at der ved anskaffelse af grund m.v. til plejehjem bliver nødvendigt at realisere obligationsbeholdningen helt eller delvis.

Ordningen med faste månedlige bidrag blev indført for 5 år siden. Den startede med 5 bidrag à 10 kr., men i de efterfølgende år har stadig flere og flere meldt sig som faste bidragydere, og ad denne vej indgår over 2.000 kr. pr. måned.

Undertegnede

(navn med alle forbogstaver)

(stilling)

(tjenestested, evt. adresse)

(CPR-nummer)

Ønsker fra den 1. 1970 at yde fast månedligt (Sæt kryds)

bidrag på kr., trukket i min løn/pension

Ønsker tilsendt girokort til brug ved indbetaling af et engangsbeløb.

Indsendes til: Kassereren for Jernbanemændenes kooperative
Forsikringsforeningers Fond,
trafikkontrollør E. W. Hauge,
København H.

Trods dyrtid byder Fremad på en ny stribe læse-oplevelser til billigpris

Faste månedlige bidrag må af hensyn til fradraget gennem lønningskontoret være på mindst 5 kr. og iøvrigt deleligt med 5 kr. De faste månedlige bidrag varierer fra 5 kr. til 50 kr., men bidrag på 10 kr. om måneden er i overtal.

Alle bidrag – små som store – er meget velkomne. Bidrag på over 100 kr. og indtil 1.000 kr. om året kan fradrages på selvangivelsen.

Også De kan melde Dem som fast bidragsyder ved at udfylde kuponen og sende den til fondens kasserer. *trafikkontrollør E. W. Hauge, København H.* De kan også yde et engangsbeløb til fonden, og ved indsendelse af kuponen med kryds i nederste rubrik vil De få tilsendt et girokort, som kan bruges ved indbetaling på fondens postkonto 13 91 56.

Udfyld og indsend kuponen i dag – så er De også med til at oprette plejehjem, hvor ældre kolleger og ægtefæller kan sikres ophold på rimelige vilkår.

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

FFB forfattere i denne billigbogserie

Poul Ørum

*

Hans H. Kirsts

*

Henning Hjuler

*

Ivar Lo-Johansson

*

A. J. Cronin

*

Leck Fischer

*

Gavin Lyall

*

Pietro Donato

*

Gerald Hanley

*

Harrison E. Salisbury

I en tid hvor man ømmer sig over stigende priser, er det rart at konstatere, at arbejderbevægelsens eget forlag søger at presse bogpriserne så stærkt som muligt.

I år lægger man igen et dusin fine bøger på bordet: først *Poul Ørums* TV-succes, »*Rundt om en Enebærbusk*«, og *Hans H. Kirsts* afslørende »*08/15 i Dag*« om kadaverdisciplinen, der på kedelig vis har overlevet Hitler og stadig findes i den nye tyske forbundshær.

I næste runde byder man på en dansk debutant i spændings-genren: *Henning Hjulers* »*Hvor er Erika?*«, om en hemmelig agents eventyr på den anden side jerntæppet. Og dertil en ny udgave af *Ivar Lo-Johanssons* åbenhjertige kærlighedsroman, »*Lykken*«, hvorom Tom Kristensen skrev »*Bedre end Lady Chatterley!*«

Cronins store roman om gruberne

I to bind får FFB-læserne en af vor tids helt store romaner, nemlig *A. J. Cronins* rystende »*Under de evige Stjerner*«, hvis emne må siges at være så aktuelt som nogensinde: romanen beretter om en stor-konflikt i en walisisk mineby, hvor en grufuld ulykke afslører minearbejders griskhed og vækker minearbejderne til dåd og kamp for menneskeværdige kår. En roman man aldrig glemmer . . .

Ny Leck Fischer i FFB

Leck Fischer, der døde alt for ung, skrev som sin sidste roman, »*Skyldig i Synd*« – også den er aktuell i dag, hvor trafikdrab hører til dagens orden. Leck Fischers menneskekloge roman vil vække ny debat.

Spænding i rigt mål vil læserne finde i englænderen *Gavin Lyalls* dramatiske roman »*Venus med Pistol*«, om en kunstsmuglers fantastiske færd gennem det ganske Europa med kunst til millionbeløb.

Humor og livsglæde præger *Pietro di Donatos* »*Det sjette Bud*«, hvor en flok fattige italienere har slået sig ned i Ho-

boken ved New York og her skabt en farverig filial af deres hjemland. En bog man bliver glad i sindet ved at læse . . .

En erfaren safari-hunter lokkes med på jagt efter Afrikas største elefant. Jagtfællen – en ung amerikaner – er lige så stædig og sej som Gilligan og deres fælles bytte. Man sammenligner under læsningen »*Hans sidste Safari*« af *Gerald Hanley* med Hemingways bedste jagtromaner.

Enestående dokumentarberetning om Leningrad-belejringen

Og så sætter FFB trumf på med de to sidste bind, idet medlemmerne får *Harrison E. Salisburys* nye storværk, »*900 Dage*« – om Leningrads belejring, til medlemspris trods at bogen koster det dobbelte i bogladerne i løssalg. I 30 frygtelige måneder lå den tyske jernring omkring Leningrad i et forfærdende forsøg på at sulte millionbyen ihjel. Salisbury har i tyve år samlet materiale til denne enestående dokumentarberetning, der ikke blot er præget af begivenhedernes frygtelige udvikling, men endnu mere af de mennesker, der overlevede, og som gennem deres dagbøger fortæller om liv og død under denne verdenshistoriens største belejring.

Gratis billedværk til alle medlemmer

Med denne ekstragevinst til medlemmerne sparer disse hele 65 kr. ved at indtegne sig i Bogringen – hvor de for kun 16,85 pr. bind får smukt indbundne bøger, af de bedste danske og udenlandske forfattere, man kan ønske sig. Men ikke nok hermed: FFB udgiver i denne sæson sin bog nr. 200, og dette fejres med et læserlotteri, hvor alle er sikre på gevinst, idet alle medlemmer sammen med oktober-bøgerne får et stort flot udstyret billedværk: »*Sjældne Dyr i Zoo*«, hvor 240 prægtige fotos ledsages af tekst af selveste *Ingvald Lieberkind*. Værket koster i boghandelen 36,75, men alle Bogringsmedlemmer får det gratis! Bøgerne fås både i boghandelen og hos FFB's mange bogombud.

DAMERNES DAG

20

Er efterårsferien et spøgelse?

For mange forældre – ja! De færreste børn skal bruge efterårsferien til dens oprindelige formål: at tage kartofler op på forældrenes marker. I dag er ferien en tiltrængt pause i perioden fra skoleårets begyndelse til jul.

Mange rejser sydpå – ifølge rejsebureauernes salgstal flere end nogensinde – for at nyde nogle ekstra sensommerdage.

Mange – men ikke flertallet, for flertallet har hverken tid eller råd. De fleste deler årets tre ferieuger op i fjorten dages sommerferie og en uge i forbindelse med påske eller jul.

Derfor ender efterårsferien med at blive en rigtig pressions-uge, hvor børnene plager sig ekstra lommepege til for at kunne deltage i mere eller mindre lødige, kommercielle arrangementer. Adspredelse må der selvfølgelig til, mens forældrene er på arbejde. Forældre til mindre

skolebørn har problem med at skaffe pålideligt opsyn til børnene. Naboens medvirken kan de ikke regne med, han er sikkert i nøjagtig samme situation!

Skolebørnene trænger til efterårsferie, men efterårsferien trænger til en debat. Prøv at føre problemet frem ved et af årets forældremøder, så alle kan være vel forberedte til næste års efterårsferie.

Få en bedre støvsuger

Selvom man passer sin støvsuger godt, kan den blive lidt træt med tiden og ende med at blive et stort irritationsmiddel i stedet for en effektiv hjælper i den daglige rengøring. En ny slange kan betyde en væsentlig forbedring – det vil en servicemand hurtigt kunne tage stilling til. En ny pose, d.v.s. stofpose kan også betyde noget. Stofposen til den svenske

model Electrolux koster kun omkring 6 kr., til Nilfisk noget mere, det afhænger af støvsugerens årgang.

En støvsugerpose må aldrig vaskes, da dens filtervirkning derved ødelægges. Alligevel må man sørge for at den er ren. Børst den med en nogenlunde stiv børste, når den tømmes. Har De mulighed for at låne en ekstra støvsuger er det en god idé at støvsuge posen.

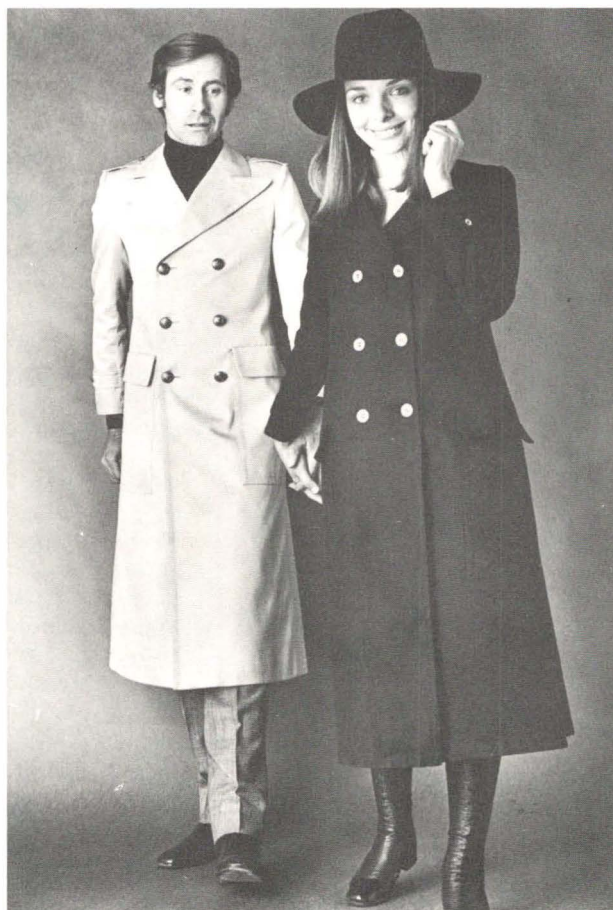
Lille spejl på væggen . . .

Et make-up-spejl, der har både almindeligt spejl, forstørrelsesspejl, samt indlagt dagslys, aftenlys og kontorlys bare man trykker på en knap – joh, det findes. Navnet er Carmen-spejlet, prisen kr. 198 og ideen at man kan lægge sin make-up i en belysning, der passer til den, man skal færdes i.

Levende lys findes ikke på skalaen, og det er endda den mest flatterende af alle . . .



Sådan laver italienerne regnfrakker. De lange linier brydes her af store lommer, do. krave og tydelig understregning af den dobbeltradede knapstilling.



Regnfrakker i midi og maxi til ham og hende. Liniene er lange og slanke – der er ikke plads til mange overflødige gram i den nye mode. Materialet er bomuld, snittet Margit Brandt's.