

3

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. MARTS 1970 — 70. ÅRGANG

3

Indhold:

Løn og pristal	2
DSB aktivitet	4
DSB's første Containerterminal	6
Biltrafik på jernbanetog over og under danske farvande	8
Katastrofal boligmangel for italienske arbejdere	14
Fra medlemskredsen — Trivsel	15
Politisk økonomisk orientering	16
Glimt udefra	17
Expo 70	18
Personalia	19
Damernes Dag	20

Redaktører:

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

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

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Pristallet for januar 1970 udløste en ny dyrtidsportion. Det er beregnet til 137,6 points og rundes op til 138. Især huslejer og fødevarer har forårsaget stigningen med henholdsvis 0,6 og 0,8 points. Dyrtidsportionen har virkning fra 1. april 1970, og stigningen i lønninger og stedstillæg fremgår af tabellerne på de følgende sider.

Med hensyn til lønningerne i øvrigt skal bemærkes, at det timelønstillæg som lønmodtagerne på det private arbejdsmarked i følge overenskomst skal have fra 1. marts, ikke er kompenseret for tjenestemændene. Herom skal der først forhandles. Videre skal man være opmærksom på, at halvdelen af det tilbagestående tilgodehavende, som følge af den ny tjenestemandsløvs gennemførelse, er forfalden til udbetaling fra 1. april. Sidste halvdel udbetales fra 1. oktober 1970.

Til forskel fra tidligere mærkes stigningerne ikke på samme måde. Der hengår ikke halvandet år, inden skatterne tager sin part. Kildeskattesystemet sætter jo ind med det samme. Der går nogen tid, før den enkelte vænner sig til dette. Tilmed er skattetrykket så stort, at dette, sammen med kildeskattesystemet, rent psykologisk giver en del af baggrunden for den megen uro på arbejdsmarkedet i dag. Man bør ikke alene tillægge meget venstreorienterede kredse skylden for denne uro, thi i vide kredse er der simpelthen stærk utilfredshed med den økonomiske tilstand i vort land.

Situationen er også den, at reguleringspristallet allerede er på vej til næste dyrtidsportion. Beregningen til juli vil næsten med sikkerhed give en ny dyrtidsportion fra oktober 1970. Der er således ingen ændring i det forhold, at vi får dækning for prisstigninger, der allerede er overfløjet af nye. Den eneste trøst er, at dyrtidsordningens opretholdelse holder intervallet for dækning indsnævret.

Et kommunevalg er lige overstået, og selvom man skal være varsom med at uddrage landspolitiske konsekvenser af stemmefordelingen, har der formentlig hos mange af vælgerne ligget ønsket om en tilkendegivelse af utilfredshed med den økonomiske situation, hvorfor de har kastet stemmerne på oppositionen eller ganske enkelt undladt at afgive stemme. Imidlertid er spørgsmålet, vil valgets udfald øve nogen indflydelse på regeringens beslutning om at begrænse forbruget. Vi må imødesee, at lønforøgelsen vil blive elimineret gennem regeringsindgreb. Hvilke afgifter bliver der tale om? Skal moms igen have en tak opad?

Løn 1. april 1970

Løn-ramme	Løn 1. april 1970 excl. stedstillæg (grundsaats + dyrtidstillæg 36 %)									
	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35
21	42.875,36 3.572,95	45.266,24 3.772,19	47.789,04 3.982,42	50.454,64 4.204,56	53.267,12 4.438,93	56.237,36 4.686,45	59.372,16 4.947,68	62.683,76 5.223,65	66.177,60 5.514,80	69.867,28 5.822,28
22	44.054,48 3.671,21	46.510,64 3.875,89	49.104,16 4.092,02	51.841,84 4.320,16	54.731,84 4.560,99	57.783,68 4.815,31	61.005,52 5.083,80	64.406,88 5.367,24	67.997,28 5.666,44	71.788,96 5.982,42
23	46.510,64 3.875,89	49.104,16 4.092,02	51.841,84 4.320,16	54.731,84 4.560,99	57.783,68 4.815,31	61.005,52 5.083,80	64.406,88 5.367,24	67.997,28 5.666,44	71.788,96 5.982,42	75.783,68 6.300,00
24	47.789,04 3.982,42	50.454,64 4.204,56	53.267,12 4.438,93	56.237,36 4.686,45	59.372,16 4.947,68	62.683,76 5.223,65	66.177,60 5.514,80	69.867,28 5.822,28	73.763,68 6.146,98	77.876,32 6.489,70
25	49.104,16 4.092,02	51.841,84 4.320,16	54.731,84 4.560,99	57.783,68 4.815,31	61.005,52 5.083,80	64.406,88 5.367,24	67.997,28 5.666,44	71.788,96 5.982,42	75.783,68 6.300,00	79.876,32 6.572,16
26	50.454,64 4.204,56	53.267,12 4.438,93	56.237,36 4.686,45	59.372,16 4.947,68	62.683,76 5.223,65	66.177,60 5.514,80	69.867,28 5.822,28	73.763,68 6.146,98	77.876,32 6.489,70	82.022,40 6.851,57
27	51.841,84 4.320,16	54.731,84 4.560,99	57.783,68 4.815,31	61.005,52 5.083,80	64.406,88 5.367,24	67.997,28 5.666,44	71.788,96 5.982,42	75.783,68 6.300,00	79.876,32 6.572,16	84.022,40 6.982,42
28	56.237,36 4.686,45	59.372,16 4.947,68	62.683,76 5.223,65	66.177,60 5.514,80	69.867,28 5.822,28	73.763,68 6.146,98	77.876,32 6.489,70	82.022,40 6.851,57	86.237,36 7.173,71	90.522,40 7.572,16
29	59.372,16 4.947,68	62.683,76 5.223,65	66.177,60 5.514,80	69.867,28 5.822,28	73.763,68 6.146,98	77.876,32 6.489,70	82.022,40 6.851,57	86.237,36 7.173,71	90.522,40 7.572,16	94.876,32 7.982,42
30	61.005,52 5.083,80	64.406,88 5.367,24	67.997,28 5.666,44	71.788,96 5.982,42	75.783,68 6.300,00	79.876,32 6.572,16	84.022,40 6.982,42	88.237,36 7.372,16	92.522,40 7.782,42	96.783,68 8.200,00
31	62.683,76 5.223,65	66.177,60 5.514,80	69.867,28 5.822,28	73.763,68 6.146,98	77.876,32 6.489,70	82.022,40 6.851,57	86.237,36 7.173,71	90.522,40 7.572,16	94.876,32 7.982,42	99.237,36 8.400,00
32	67.997,28 5.666,44	71.788,96 5.982,42	75.783,68 6.300,00	79.876,32 6.572,16	84.022,40 6.982,42	88.237,36 7.372,16	92.522,40 7.782,42	96.783,68 8.200,00	101.237,36 8.600,00	105.783,68 8.950,00
33	73.763,68 6.146,98	77.876,32 6.489,70	82.022,40 6.851,57	86.237,36 7.173,71	90.522,40 7.572,16	94.876,32 7.982,42	99.237,36 8.400,00	103.783,68 8.750,00	107.876,32 9.150,00	112.022,40 9.900,00
34	77.876,32 6.489,70	82.022,40 6.851,57	86.237,36 7.173,71	90.522,40 7.572,16	94.876,32 7.982,42	99.237,36 8.400,00	103.783,68 8.750,00	107.876,32 9.150,00	112.022,40 9.900,00	116.237,36 10.550,00
35	82.022,40 6.851,57	86.237,36 7.173,71	90.522,40 7.572,16	94.876,32 7.982,42	99.237,36 8.400,00	103.783,68 8.750,00	107.876,32 9.150,00	112.022,40 9.900,00	116.237,36 10.550,00	120.522,40 11.150,00
36	89.190,16 7.432,52	92.522,40 7.782,42	96.783,68 8.200,00	101.237,36 8.600,00	105.783,68 8.950,00	110.522,40 9.450,00	115.237,36 9.900,00	120.022,40 10.400,00	124.522,40 10.900,00	129.022,40 11.400,00
37	99.413,28 8.284,44	103.783,68 8.750,00	108.237,36 9.200,00	112.876,32 9.650,00	117.522,40 10.150,00	122.522,40 10.650,00	127.522,40 11.150,00	132.522,40 11.650,00	137.522,40 12.150,00	142.522,40 12.650,00
38	110.807,36 9.233,95	115.237,36 9.650,00	120.022,40 10.150,00	124.522,40 10.650,00	129.022,40 11.150,00	133.522,40 11.650,00	138.022,40 12.150,00	142.522,40 12.650,00	147.022,40 13.150,00	151.522,40 13.650,00
39	120.202,24 10.016,86	124.522,40 10.650,00	129.022,40 11.150,00	133.522,40 11.650,00	138.022,40 12.150,00	142.522,40 12.650,00	147.022,40 13.150,00	151.522,40 13.650,00	156.022,40 14.150,00	160.522,40 14.650,00
40	133.980,40 11.165,04	138.522,40 11.650,00	143.022,40 12.150,00	147.522,40 12.650,00	152.022,40 13.150,00	156.522,40 13.650,00	161.022,40 14.150,00	165.522,40 14.650,00	170.022,40 15.150,00	174.522,40 15.650,00

Løn-ramme	Løn 1. april 1970 excl. stedstillæg (grundsaats + dyrtidstillæg 36 %)									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	21.760,00 1.813,34	22.358,40 1.863,20	22.974,12 1.914,43	23.605,52 1.967,13	24.254,24 2.021,19	24.920,64 2.076,72	25.606,08 2.133,84	26.310,56 2.192,55	27.034,08 2.252,84	27.778,00 2.314,84
2	24.920,64 2.076,72	25.606,08 2.133,84	26.310,56 2.192,55	27.034,08 2.252,84	27.778,00 2.314,84	28.540,96 2.378,42	29.327,04 2.443,92	30.133,52 2.511,13	30.961,76 2.580,15	31.813,12 2.651,10
3	25.606,08 2.133,84	26.310,56 2.192,55	27.034,08 2.252,84	27.778,00 2.314,84	28.540,96 2.378,42	29.327,04 2.443,92	30.133,52 2.511,13	30.961,76 2.580,15	31.813,12 2.651,10	32.687,60 2.723,97
4	26.310,56 2.192,55	27.034,08 2.252,84	27.778,00 2.314,84	28.540,96 2.378,42	29.327,04 2.443,92	30.133,52 2.511,13	30.961,76 2.580,15	31.813,12 2.651,10	32.687,60 2.723,97	33.586,56 2.798,88
5	27.034,08 2.252,84	27.778,00 2.314,84	28.540,96 2.378,42	29.327,04 2.443,92	30.133,52 2.511,13	30.961,76 2.580,15	31.813,12 2.651,10	32.687,60 2.723,97	33.586,56 2.798,88	34.510,00 2.875,84
6	28.540,96 2.378,42	29.327,04 2.443,92	30.133,52 2.511,13	30.961,76 2.580,15	31.813,12 2.651,10	32.687,60 2.723,97	33.586,56 2.798,88	34.510,00 2.875,84	35.459,28 2.954,94	36.434,40 3.036,20
7	29.327,04 2.443,92	30.133,52 2.511,13	30.961,76 2.580,15	31.813,12 2.651,10	32.687,60 2.723,97	33.586,56 2.798,88	34.510,00 2.875,84	35.459,28 2.954,94	36.434,40 3.036,20	37.436,72 3.119,73
8	30.133,52 2.511,13	30.961,76 2.580,15	31.813,12 2.651,10	32.687,60 2.723,97	33.586,56 2.798,88	34.510,00 2.875,84	35.459,28 2.954,94	36.434,40 3.036,20	37.436,72 3.119,73	38.466,24 3.205,52
9	30.961,76 2.580,15	31.813,12 2.651,10	32.687,60 2.723,97	33.586,56 2.798,88	34.510,00 2.875,84	35.459,28 2.954,94	36.434,40 3.036,20	37.436,72 3.119,73	38.466,24 3.205,52	39.524,32 3.384,25
10	31.813,12 2.651,10	32.687,60 2.723,97	33.586,56 2.798,88	34.510,00 2.875,84	35.459,28 2.954,94	36.434,40 3.036,20	37.436,72 3.119,73	38.466,24 3.205,52	39.524,32 3.384,25	40.610,96 3.572,95
11	32.687,60 2.723,97	33.586,56 2.798,88	34.510,00 2.875,84	35.459,28 2.954,94	36.434,40 3.036,20	37.436,72 3.119,73	38.466,24 3.205,52	39.524,32 3.384,25	40.610,96 3.572,95	41.727,52 3.772,19
12	33.586,56 2.798,88	34.510,00 2.875,84	35.459,28 2.954,94	36.434,40 3.036,20	37.436,72 3.119,73	38.466,24 3.205,52	39.524,32 3.384,25	40.610,96 3.572,95	41.727,52 3.772,19	42.875,36 4.092,02
13	34.510,00 2.875,84	35.459,28 2.954,94	36.434,40 3.036,20	37.436,72 3.119,73	38.466,24 3.205,52	39.524,32 3.384,25	40.610,96 3.572,95	41.727,52 3.772,19	42.875,36 4.092,02	44.054,48 4.400,00
14	35.459,28 2.954,94	36.434,40 3.036,20	37.436,72 3.119,73	38.466,24 3.205,52	39.524,32 3.384,25	40.610,96 3.572,95	41.727,52 3.772,19	42.875,36 4.092,02	44.054,48 4.400,00	45.266,24 4.700,00
15	36.434,40 3.036,20	37.436,72 3.119,73	38.466,24 3.205,52	39.524,32 3.384,25	40.610,96 3.572,95	41.727,52 3.772,19	42.875,36 4.092,02	44.054,48 4.400,00	45.266,24 4.700,00	46.510,64 5.000,00
16	37.436,72 3.119,73	38.466,24 3.205,52	39.524,32 3.384,25	40.610,96 3.572,95	41.727,52 3.772,19	42.875,36 4.092,02	44.054,48 4.400,00	45.266,24 4.700,00	46.510,64 5.000,00	47.876,32 5.550,00
17	38.466,24 3.205,52	39.524,32 3.384,25	40.610,96 3.572,95	41.727,52 3.772,19	42.875,36 4.092,02	44.054,48 4.400,00	45.266,24 4.700,00	46.510,64 5.000,00	47.876,32 5.550,00	49.104,16 6.000,00
18	39.524,32 3.293,70	40.610,96 3.384,25	41.727,52 3.477,30	42.875,36 3.572,95	44.054,48 3.671,21	45.266,24 3.772,19	46.510,64 3.972,95	47.876,32 4.272,95	49.104,16 4.772,95	50.454,64 5.000,00
19	40.610,96 3.384,25	41.727,52 3.477,30	42.875,36 3.572,95	44.054,48 3.671,21	45.266,24 3.772,19	46.510,64 3.972,95	47.876,32 4.272,95	49.104,16 4.772,95	50.454,64 5.000,00	51.841,84 5.550,00
20	41.727,52 3.477,30	42.875,36 3.572,95	44.054,48 3.671,21	45.266,24 3.772,19	46.510,64 3.972,95	47.876,32 4.272,95	49.104,16 4.772,95	50.454,64 5.000,00	51.841,84 5.550,00	53.267,12 5.550,00

DSB aktivitet

Forbindelserne over Øresund

Repræsentanter fra danske og svenske statsbaner under forsæde af driftsdirektør Bäckström, Stockholm og distriktschef Scherman, Malmö hhv. trafikchef A. V. Jensen og banechef Gulstad, København har den 19. februar 1970 ved et møde i Helsingborg drøftet trafikale forhold i forbindelse med færgeoverfarterne over Øresund.

Trafikken har i det forløbne år udvist en overordentlig stærk stigning – ikke mindst for godstrafikken med jernbane. Der er i 1969 overført 238.000 godsvogne over Øresund mod 191.000 vogne i 1968 og 179.000 i 1967. Selv om højkonjunkturen i nogen grad spiller ind, er det den almindelige opfattelse, at der også fremtidig må regnes med en betragtelig trafikstigning. Desværre er det tilstedeværende beredskab, hvad enten det drejer sig om færger eller om havne- og stationsanlæg, nu så stærkt belastet, at

der vanskeligt kan opnås en højere udnyttelsesgrad.

Igennem det sidste års tid har det kun været muligt at klare sig nødtørfigt igennem med ekstraordinære foranstaltninger, bl.a. ved at den 4-sporede godsfærge »Asa-Thor« fra Storebælt siden sommeren 1969 har været afgivet til assistance på overfarten Københavns Frihavn-Malmö i de fleste weekends, fra lørdag formiddag til mandag morgen, hvor der ikke er påtrængende behov for godsfærger på Storebælt. I en sådan weekend kan færgen overføre op til 500 godsvogne over Øresund.

Formodningen om, at den mest rationelle og økonomisk fordelagtigere foranstaltning er den faste jernbane-tunnel-forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg, er således yderligere bestyrket, og drøftelserne blev derfor koncentreret om, hvorledes det vil være muligt at

klare sig igennem med begrænsede investeringer på basis af, at den faste forbindelse bygges, så den kan tages i brug i slutningen af 70'erne.

Det blev fastslået, at det af hensyn til besejlingsforholdene ikke vil være muligt at udvide sejladsen på Helsingør-Helsingborg overfarten med flere færger end de nuværende max. 7 færger (hvoraf 1 ren bilfærge). En vis kapacitetsforøgelse opnås fra kommende sommer derved, at den forældede færge »Kärnan« tages ud af drift og erstattes af en ny større færge af samme type som M/F »Najaden«, der blev indsat i 1967.

Der påtænkes skaffet yderligere kapacitet ved anskaffelse af endnu en færge af »Najaden«-typen. En sådan færge kan dog tidligst ventes indsat i 1973, og den ældre, meget lille bilfærge »Kronborg«, tænkes da taget ud af drift. Den nye færge tænkes indrettet således, at den efter ibrugtagningen af tunnelforbindelsen kan overflyttes til Bøjden-Fynshav.

Stedtillæg 1. april 1970

Skalaår	Stedtillæg 1. april 1970 (grundtaab + dyrdstillæg 36 %)									
	H	NØS	NY A	GL B	GL C	GL D	GL E			
1	3.264,00	2.176,00	1.088,00	965,60	741,20	564,40	251,60			
	272,00	181,34	90,67	80,47	61,77	47,04	20,97			
2	3.333,76	2.235,84	1.117,92	*	*	*	*			
	279,48	186,32	93,16	*	*	*	*			
3	3.446,24	2.297,04	1.149,20	*	*	*	*			
	287,19	191,42	95,77	*	*	*	*			
4	3.541,44	2.360,96	1.180,48	*	*	*	*			
	295,12	196,75	98,38	*	*	*	*			
5	3.638,00	2.424,88	1.213,12	*	*	*	*			
	303,17	202,08	101,10	*	*	*	*			
6	3.738,64	2.491,52	1.245,76	*	*	*	*			
	311,56	207,63	103,82	*	*	*	*			
7	3.840,64	2.560,88	1.279,76	*	*	*	*			
	320,06	213,41	106,65	*	*	*	*			
8	3.946,72	2.631,60	1.315,12	*	*	*	*			
	328,90	219,30	109,60	*	*	*	*			
9	4.055,52	2.703,68	1.351,84	*	*	*	*			
	337,96	225,31	112,66	*	*	*	*			
10	4.167,04	2.778,48	1.388,56	*	*	*	*			
	347,26	231,54	115,72	*	*	*	*			
11	4.281,28	2.854,64	1.426,64	*	*	*	*			
	356,78	237,89	118,89	*	*	*	*			
12-22	4.399,60	2.932,16	1.466,08	*	*	*	*			
	366,64	244,35	122,18	*	*	*	*			
23	4.284,00	2.854,64	1.428,00	*	*	*	*			
	357,00	237,89	119,00	*	*	*	*			
24	4.157,52	2.770,32	1.385,84	*	*	*	*			
	346,46	230,86	115,49	*	*	*	*			
25	4.021,52	2.680,56	1.339,60	*	*	*	*			
	335,13	223,38	111,64	*	*	*	*			
26	3.874,64	2.582,64	1.290,64	*	*	*	*			
	322,89	215,22	107,56	*	*	*	*			
27	3.716,88	2.476,56	1.238,96	*	*	*	*			
	309,74	206,38	103,25	*	*	*	*			
28	3.548,24	2.363,68	1.181,84	*	*	*	*			
	295,69	196,98	98,49	*	*	*	*			
29	3.366,00	2.242,64	1.122,00	*	*	*	*			
	280,50	186,89	93,50	*	*	*	*			
30	3.171,52	2.113,44	1.056,72	*	*	*	*			
	264,30	176,12	88,06	*	*	*	*			
31	2.964,80	1.974,72	987,36	*	*	*	*			
	247,07	164,56	82,28	*	*	*	*			
32	2.743,12	1.827,84	913,92	913,92	*	*	*			
	228,60	152,32	76,16	76,16	*	*	*			
33	2.507,84	1.670,08	835,04	835,04	*	*	*			
	208,99	139,18	69,59	69,59	*	*	*			
34	2.257,60	1.504,16	752,08	752,08	*	*	*			
	188,14	125,35	62,68	62,68	*	*	*			
35	1.991,04	1.326,00	662,32	662,32	662,32	*	*			
	165,92	110,50	55,20	55,20	55,20	*	*			
36	1.708,16	1.136,96	568,48	568,48	568,48	469,20	469,20			
	142,35	94,75	47,38	47,38	47,38	39,10	39,10			
37	1.408,96	937,04	469,20	469,20	469,20	363,12	363,12			
	117,42	78,09	39,10	39,10	39,10	30,26	30,26			
38	1.090,72	726,24	363,12	363,12	363,12	251,60	251,60			
	90,90	60,52	30,26	30,26	30,26	20,97	20,97			
39	754,80	501,84	251,60	251,60	251,60	0,00	0,00			
	62,90	41,82	20,97	20,97	20,97	0,00	0,00			
40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00			

For at undgå investering i den påtænkte nye færgehavn i Helsingør, vil de nuværende færgeanlæg blive søgt holdt i anvendelig stand ved begrænsede istandsættelser.

På svensk side vil der bl.a. blive foretaget visse sporomlægninger beregnet på at forbedre rangerforholdene til færgerne.

Som følge af den utilstrækkelige kapacitet på H-H overfarten må en væsentlig del af trafikstigningen absorberes af overfarten Københavns Frihavn-Malmö, men dette kan kun ske ved at tilføre overfarten mere færgekapacitet. Rent midlertidigt kan dette alene ske ved den nu praktiserede lejlighedsvis assistance ved godsfærgen »Asa-Thor« fra Storebælt.

Fra svensk side er der ikke umiddelbar mulighed for at afgive færgeassistance.

Som det fremgår vil der kun være begrænsede muligheder til stede for at sikre en nogenlunde afvikling af den stærkt stigende jernbanetrafik over Øresund. Det er derfor DSB's og SJ's håb, at der snarest bliver truffet beslutning om bygningen af tunnelforbindelsen mellem Helsingør og Hålsingborg. Kun ved en sådan fast forbindelse bliver der udvej for en virkelig tilfredsstillende afvikling af den store trafik.

Rationalisering af DSB's sporarbejder

Statsbanerne gennemfører 1. april omfattende organisatoriske omlægninger af sporvedligeholdelsesarbejdet, hvorved der opnås såvel personalemæssige som økonomiske besparelser.

Sporvedligeholdelsestjenesten forenkles ved, at 15 banesektioner og 45 overbanemesterstrækninger nedlægges. I stedet inddeles statsbanenet i seks baneområder med deres respektive ledelser placeret i København, Slagelse/Næstved, Fredericia, Herning, Århus og Esbjerg, medens banekolonnerne, der står for arbejdet på strækningerne, i antal reduceres fra nu ca. 240 til kun 80, men bliver til gengæld noget større.

Med denne forenkling bliver det i første omgang muligt at nedlægge en række lederstillinger, og med den tiltagende mekanisering af arbejdet vil der på længere sigt også kunne spares menigt mandskab.

Stor fornyelse af DSB's rutebilpark

Statsbanerne har som led i den stadige fornyelse af sin rutebilpark afgivet bestilling på 28 nye Volvo dieselbusser, som vil blive leveret i løbet af det kommende års tid, og som skal fordeles ud over landet.

Chassierne leveres af Volvo i Göteborg, medens karrossierne bygges af Aabenraa Karrosserifabrik, hvorved dens virksomhed er sikret en betydelig beskæftigelse. Ordren omfatter flere typer,

Nyt stort pakhuis i Århus

En arbejdsgruppe med banechef K. Gulstad som formand har afgivet betænkning om bygningen af et nyt stort pakhuis i Århus som led i moderniseringen af statsbanernes stykgodstransporter. Disse transporter skal for fremtiden koncentreres på en række store knudepunkter med moderne, velindrettede pakhuisfaciliteter, så de mange mindre godsekspeditioner rundt om i landet kan nedlægges.

Det nye pakhuis i Århus opføres i Skovgaardsgade, hvor den nuværende fragtekspeditionsbygning ligger. Denne bygning må derfor nedrives. Det nye anlæg får gode forbindelser til primærgadennettet, så lastbiler med gods hurtigt kan komme til og fra godsekspeditionen.

hvoraf den største til landevejstrafik får plads til 53 passagerer siddende og 12 stående.

I takt med tilgangen af de mange nye vogne udrangeres ældre, hvorved man opnår til stadighed at have gode, moderne vogne til rådighed, sikre passagerne den bedst mulige komfort og Statsbanerne de lave reparations- og vedligeholdelsesudgifter som forudsætning for en rimelig driftsøkonomi.

Der skal her kunne ekspederes ca. 60 jernbanevogne om dagen. Jernbanespor føres ind i selve bygningen, som indrettes med henblik på den mest effektive godsbehandling ved hjælp af kædetransportør og gaffeltrucks.

I kælderetagen kan der eventuelt indrettes lagerlokaler for udlejning. Der skal endnu føres en række forhandlinger bl.a. med Århus kommune om godkendelse af projektet, før den endelige beslutning om byggeriet træffes. Arbejdsgruppen regner med, at det kan gennemføres i løbet af finansårene 1970/71-1974/75. Anlægsudgiften er anslået til ca. 18 mill. kr.



Modernisering af Padborg station

Som led i moderniseringen af de sønderjyske baner har en arbejdsgruppe nedsat af generaldirektoratet for statsbanerne med trafikinspektør F. C. K. Fregil som formand afgivet betænkning om ombygning og modernisering af stationen i Padborg. Stationens sporanlæg forenkles ved, at antallet af hovedspor reduceres fra otte til fem, og samtidig forlænges sporene, så de vil kunne tage selv de længste godstog. DSB kører med, d.v.s. tog med en længde på over 800 meter. Der installeres et nyt sikringsanlæg og ekspeditionsbygningen ombygges, så der herved skabes bedre forhold for såvel publikum som personalet.

Moderniseringen er beregnet at ville koste godt 4 mill. kr., hvoraf mere end halvdelen går til det nye sikringsanlæg.

Der skal nu føres en række afsluttende forhandlinger i generaldirektoratet, og derefter skulle man kunne gå igang med arbejdet. Selve sporarbejdet regner man med at kunne få igang endnu inden udgangen af dette finansår.

Eksport af jernbanesveller til Amerika

Statsbanernes svelfabrik i Fredericia skal nu levere jernbanesveller til Amerika, idet Højgaard & Schultz, som driver denne virksomhed, har sluttet kontrakt med Massachusetts Bay Transportation Authority om levering af 22.000 betonsveller.

Svellerne skal leveres i løbet af april-maj og vil blive brugt i Stor-Boston området. Statsbanerne har påtaget sig tilsynet med fremstillingen af de mange sveller.

DSB's første containerterminal

5
Containertrafikken giver
jernbanerne øgede muligheder i
konkurrencen med andre
transportkategorier
Kunder slipper helt for omladning
af godset under transporten

Statsbanerne indviede *fredag den 30. januar* sin nye containerterminal i Odense – den første af de i alt fire terminaler, som for tiden er under bygning for betjening af banernes hastigt voksende containertrafik.

Statsbanerne begyndte den egentlige containertrafik i efteråret 1967, og nåede da inden årets udgang at transportere godt 400 containere. Siden har der været tale om en endog meget kraftig stigning, idet der i 1968 blev transporteret 3911 containere og i 1969 13.756 containere. Alene for containertrafikken til og fra det fynske område har der været tale om ca. en femdobling i antallet af transporterede containere. Alt tyder imidlertid på, at man endnu kun står ved indledningen til en transportudvikling, hvorunder en meget stor del af verdens varetransport vil blive containeriseret.

På baggrund af den internationale og nationale udvikling er containerterminalen i Odense nu bygget. Om kort tid tages også containerterminaler i brug i Århus, Aalborg og København, således at DSB dermed dækker det meste af landet med et effektivt system for transport af containere.

Containerterminalen i Odense skal betjene hele det fynske område – dog således at det formentlig i praksis i mange tilfælde vil vise sig hensigtsmæssigt at betjene Middelfart fra Fredericia.

Terminalen, der har kostet ca. 1 million kroner incl. kranudstyr, er placeret på jernbaneterrænet på hjørnet af Jarlsberggade og Rugaardsvej med til- og fra-kørsel ad Jarlsberggade og har således

en central placering med gode forbindelser til det overordnede gade- og vejnet.

Terminalen består af til- og frakørselsveje dimensioneret for lastbiler, jernbanespor, kranspor og selvkørende portalkran med en max. løfteevne på 35 tons, samt henstillingsplads for containere, hvor der er etableret en række el-stik for tilslutning af henstillede kølecontainere.

Portalkranen, kan løfte en fuldt læsset 40 fods container indtil 6,8 m, hvilket muliggør ekspedition af containere hen over en lastbil læsset med container, samt stabling af containere i 2 »etager« på henstillingspladsen. Der vil her blive henstillet et antal tomme containere som en slags depot, således at de hurtigt kan sendes til kunder for læsning.

Kranen er leveret af Thrige-Titan i Odense. sporarbejderne er udført af statsbanerne, medens vej-, plads- og afvandingsarbejder samt kran-skinnefundamenter m.m. er udført i entrepris af Odensefirmaet Hans & Victor Christiansen med Dansk Dammann A/S som underentreprenør. For alle medvirkende gælder, at der er ydet en særlig indsats som har muliggjort, at anlægget har kunnet fuldføres på rekordtid.

Der er straks fra starten sikret mulighed for udvidelse af terminalen. Portalkranens spor vil således kunne forlænges fra 105 meter til ca. 230 meter. Senere vil også endnu en sådan kran kunne tages i brug.

I de tilfælde, hvor kunderne ikke måtte ønske selv at stå for transport af containere til og fra terminalen, vil denne kørsel kunne udføres af Team-trailers A/S, hvori DSB har økonomiske inter-

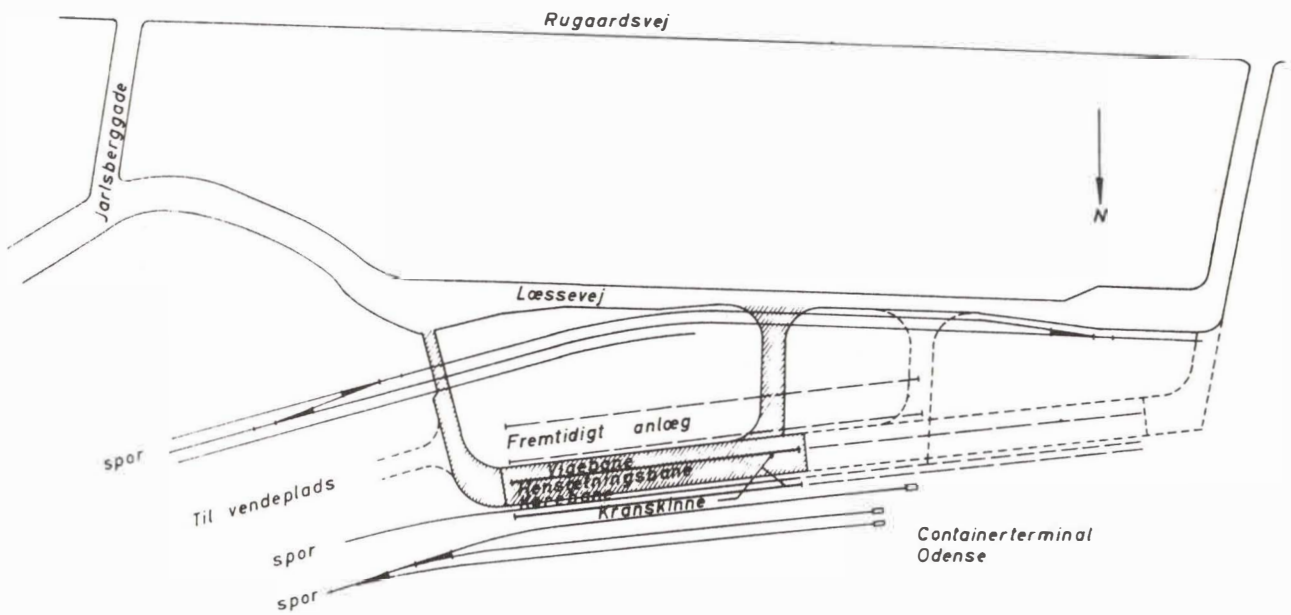
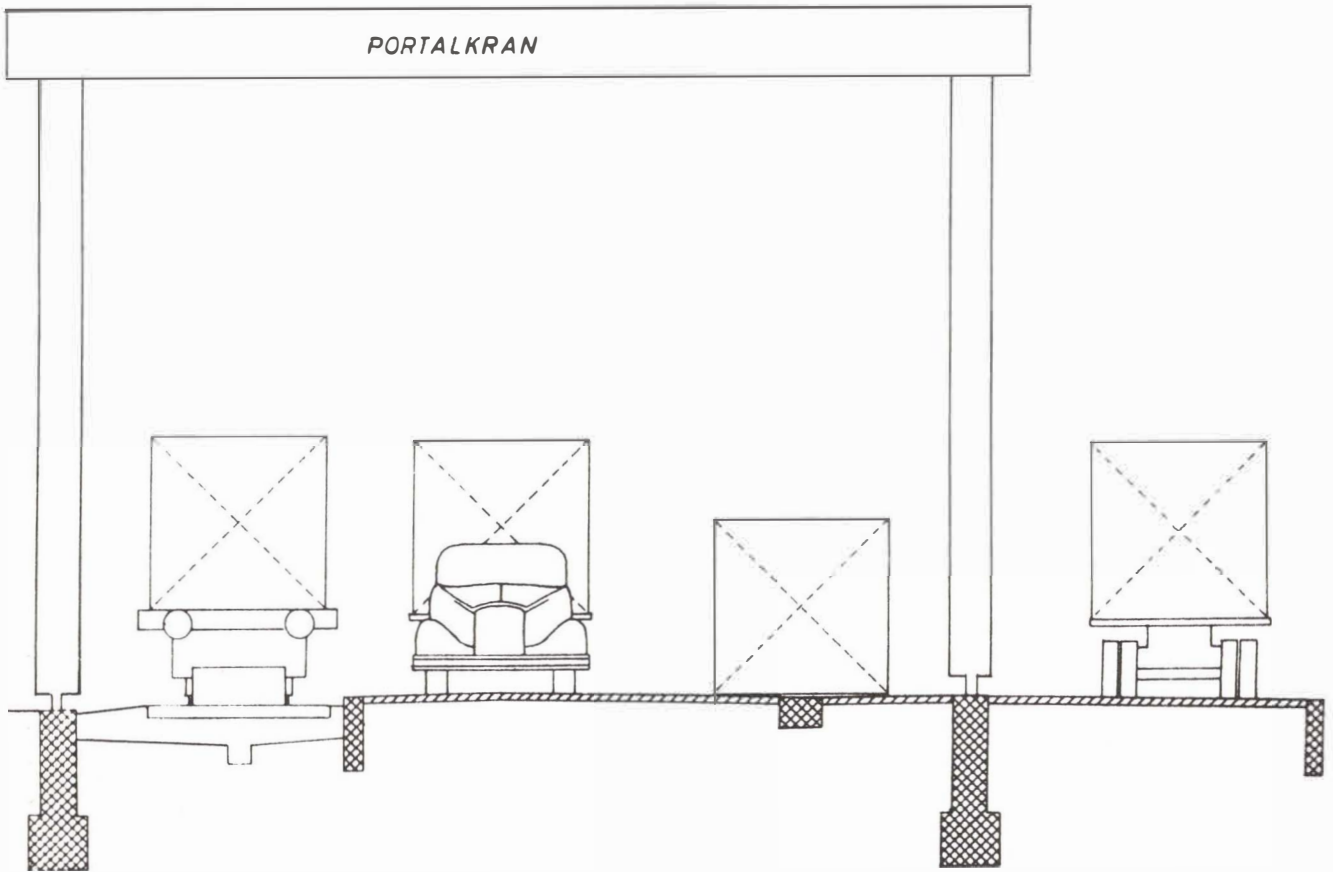
esser, og som i Odense er repræsenteret ved speditørfirmaet Halle & Boserup.

Terminalen er indrettet for ekspedition af alle former for containere fra 10 til 40 fod og gennem sit medlemskab af de europæiske baners særlige containerselskab INTERCONTAINER vil DSB kunne stille sådanne containere til kundernes rådighed. Der er allerede udarbejdet faste takster for international containertransport og om kort tid kommer de tilsvarende takster for de indenrigske transporter – takster der ikke alene omfatter selve jernbanetransporten, men også afhentning og udbring af containere, således at de dækker hele den hurtige og meget effektive dør til dør-transport. Ved at benytte containere opnår kunderne desuden bl.a., at man helt slipper for omladning af godset under transporten. Containerne læsses på ens egen virksomhed og åbnes først, når godset skal losses ved ankomsten til modtager. Herved er faren for tyveri og beskadigelser undervejs stærkt reduceret.

Containertrafikken giver jernbanerne stærkt øgede muligheder i konkurrencen med andre transportkategorier. Med indsættelsen af containerskibe med en lastevne på f.eks. 1000 containere i transporten mellem kontinenterne vil der ske en voldsom koncentration på ganske få havne, i Europa måske kun 2–3 centralhavne, og her til og her fra skal containerne køres enten med jernbane eller lastbiler.

Til transport af 1000 containere vil man kunne klare sig med kun 10 jernbanetog hver med to mands besætning, medens man for transport ad landevej skal bruge 500–1000 lastbiler, hver med to mand, der i mange tilfælde i høj grad vil øge de trafikale problemer på i forvejen overfyldte veje.

Statsbanernes opgaver på containertransportens område gælder dels transport af containere til og fra udlandet for dansk erhvervsliv og dels transport af containere mellem indenlandske destinationer. Ud over de fire første containerterminaler i Odense, Århus, Aalborg og København vil der kunne blive tale om egentlige terminaler også i andre byer, men derudover vil en del almindelige stationer kunne ekspedere containere. De første egentlige containertog kører allerede mellem København og Esbjerg, og efterhånden som udviklingen fortsætter vil flere sådanne tog blive sat i fart.



Biltrafik på jernbanetog over og under

Af C. E. Andersen

Transporten af biler over Øresund, ekskl. de biler, der bliver transporteret på jernbanevogne som vognladningsgods, omfattede i 1968 ialt 1.237.200. Deraf 364.800 på de sydlige ruter, d.v.s. mellem København, Dragør og Tuborg på den ene side og Malmö, Limhamn og Landskrona på den anden side, samt 872.400 på de nordlige ruter, d.v.s. mellem Helsingør og Hålsingborg.

De kommende tiders vækst af biltrafikken over Øresund og dennes fordeling på de forskellige ruter vil blive påvirket meget af den fremtidige udbygning af trafiksystemerne.

Den mest aktuelle plan for en fast forbindelse mellem Sjælland og Skåne er en tunnelforbindelse under Øresund, fra det sydvestlige Helsingør til nordøst for Hålsingborg.

Tunnelen under det nordlige Øresund

Tunnelen skal være en ren jernbanetunnel. Den skal have et eller to spor.

Tunnelstrækningen under vand skal udføres som sænketunnel, placeret i en grøft i havbunden og derpå overdækket.

I den centrale del af Øresund, hvor der er en dyb rende, skal tunnelen dog lægges på en kunstig undersøisk dæmning og sidebeskyttes, kort sagt indesluttet i dæmningen.

Største vanddybde i tunnellinien er 38 m. Tunnelens underkant føres netop ned til denne dybde. Tunneloverkanten kommer her til at ligge 24 m under vandlinien. De største eksisterende tankskibe vil altså lige kunne passere den.

Laveste skinnehøjde kommer til at ligge 33,60 m under vandlinien.

Tunnelens gradient bliver maksimalt 12‰.

Gradienten ville blive meget større, hvis tunnelen skulle udføres som boret tunnel og derfor fremføres i væsentlig større dybde under den dybe rende.

Netop derfor må sænketunnelkonstruktionen foretrækkes her, hvorimod en boret tunnel måtte foretrækkes under Drogden.

Helsingør-Hålsingborg tunnelens længde under vand bliver 4,8 km. Dertil kommer 1,1 km under Helsingør og 3,1 km under Hålsingborg. Total længden bliver 9,0 km.

Der bliver 14 km mellem den nye Helsingør Banegård og Hålsingborgs nye stationsanlæg på højplateauet bag ved byen, ved Lundsgård.

Tunnelen skal tjene den egentlige jernbanetransport, både godstog og internationale eksprestog, lyntog og lokaltog. Desuden skal den tjene transporten af biler på jernbanetog.

Der bliver terminaler for bil-banetransporten ved Gyhult, nordøst for Hålsingborg, nord for den nye banegård, 2 km øst for tunnelmundingen, og nær krydset af motorvejen Malmö-Göteborg og Hålsingborg-Stockholm. Den sidste skal eventuelt med tiden forlænges over Øresund i en linie, der forløber lidt nord for tunnelen og videre gennem det vestlige Helsingør til forlængelsen af Hørsholm-motorvejen.

På Sjællandsiden skal der være terminal ved nordsiden af Helsingør-Hillerød-banen, 5 km sydvest for tunnelåbningen, 2 km vest for Snekkersten Station, lidt øst for den kommende motorvej.

Distancen mellem de to terminaler bliver 17 km.

Hele projektet koster 1020 mill. kr., hvis tunnelen skal have to spor, og 800 mill. kr., hvis den kun skal have et spor. Disse priser er baseret på 1968-prisniveauet og indbefatter renter i byggerperioden. Tallene gælder formodentlig kun de byggetekniske anlæg og indbefatter ikke udgifter til eventuel elektrificering af banen ej heller driftsmateriel for biltransporterne.

Til jernbanedriften er et spor tilstrækkeligt. Men af hensyn til biltrafikken er et ekstra spor ønskeligt.

Biltransporterende tog mellem Sjælland og Skåne

Om SJ's og DSB's planer angående togmateriel til biltransporterne er der ikke offentliggjort noget endnu.

Det er sandsynligt, at man vil elektrificere tunnelforbindelsen, med vekselstrøm.

Måske vil man da også elektrificere Kystbanen fra Helsingør til København og eventuel Nordbanestrækningen fra Helsingør til Hillerød, i alt fald til bilterminalen.

Man må vel antage, at der agtes benyttet biltransport-togmateriel af avanceret konstruktion, selv om der muligvis ikke endnu er taget stilling til dettes udformning.

Det må i hvert fald være muligt og nærliggende at indføre togmateriel, som ligner det, der er skitseret til brug under Kanalen mellem England og Frankrig,

eller det, der er skitseret af professor Grob og tegnet af vognfabrikken Schindler til brug på Skt. Gotthard-ruten, særlig efter den eventuelle bygning af en ny, lang basistunnel her.

Da de biltransporterende tog kan køre meget hurtigt, er det temmelig ligegyldigt både for bruttokøretiden og for driftsudgifterne, om kørestrækningen bliver et par km kortere eller længere.

Men distancen bliver ikke ligegyldig for udgifterne til bygning af vejanlæg med stor kapacitet, ej heller for kørselsudgifterne, køretidsudgifterne og ulykkesudgifterne for bilerne på de tilsluttende motorveje.

I den nyligt udkomne betænkning om den fremtidige broforbindelse for en motorvej mellem Sjælland og Falster har man søgt at beregne kørselsomkostningerne for broruterne via Masnedø og Farø inkl. de tilsluttende motorveje.

Farø-ruten bliver ca. 5 km længere end Masnedø-ruten for størstedelen af trafikken. Beregningerne viser, at der i løbet af de 20 år fra 1980 til 2000 spares næsten 200 mill. kr. (henført med rentefradrag til 1980) i kørselsomkostninger + vurderet tidstab for en del af kørslen ved at vælge den korteste rute. Tallet er baseret på en trafik, hvis omfang i 1980 forventes at blive ca. 16.000 biler i gennemsnit pr. døgn, altså ca. 6 mill. biler årligt.

Biltrafikken mellem Skåne og Sjælland i Hålsingborg-Helsingør-linien vil næppe blive helt så omfattende. Men det er vel sandsynligt, at den vil blive mere end halvt så stor omkring 1980. I hvert fald, hvis der etableres hyppige, hurtige, bekvemme og billige befordringsforbindelser med biler pr. tog.

Derfor vil det være af stor betydning, hvis terminalen for de biltransporterende tog kan anlægges noget sydligere.

Terminalanlæg ved Brønsholm

Her skal peges på muligheden af at placere den i nærheden af vejknudepunktet ved Brønsholm, d.v.s., hvor motorvejen fra København nu ender som motorvej og fortsætter som landevej mod Helsingør, Fredensborg og Hillerød.

Den fremtidige ringmotorvej B 5 skal udgå fra Brønsholm og føres nord og vest om Sjæl Sø til Roskildevejen lidt øst for Hedeusene og videre mod syd, til den midtvejs mellem Tåstrup og Køge føres sammen med motorvejene til Gedser + Rødbyhavn og Korsør.

nske farvande

En terminal ved Brønsholm forudsætter bygning af en 2 km ny dobbeltsporet jernbane fra 1 km syd for Nivå mod sydvest.

Hvis kystbanen ikke har tilstrækkelig kapacitet, kan der i stedet bygges 9 km ny bane fra Kvistgård mod syd til Brønsholm-terminalen.

Herved spares bilerne for 14 km køredistance.

Desuden opnås den fordel, at køredistancen og dermed køretiden fra København til terminalen bliver kort, kun ca. 24 km regnet fra Vibenhush Runddel. Følgelig kan man beregne køretiden temmelig nøje og derved spare ventetider, hvis man vil have bilen med i et tog, hvis afgangstid man kender.

Distancen mellem terminalerne ved motorvejsknudepunkterne ved Brønsholm og Gyhult bliver 28 km.

Køretiden bliver godt 20 minutter.

Tidstabene i terminalerne bliver både ved indkørslen og udkørslen ca. 3 minutter, lidt forskelligt for de første og sidste biler. Den samlede bruttotransporttid bliver altså meget nær 30 minutter.

Hertil kommer den gennemsnitlige ventetid i afgangsterminalen. Den bestemmes af togenes hyppighed.

Da bilisterne må holde korte pauser nu og da under langture, bliver bruttorejsetiderne praktisk taget de samme, hvad enten man benytter de biltransporterende tog eller kører direkte igennem.

Dette biltransportsystem får meget stor kapacitet.

Biltransporttogenes hyppighed og deres størrelse kan varieres efter behov og kan varieres fra dag til dag, fra time til time.

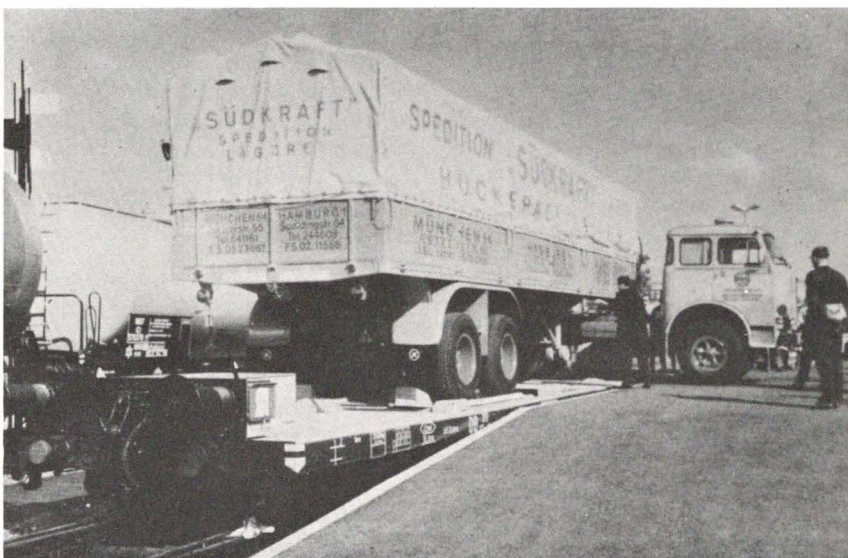
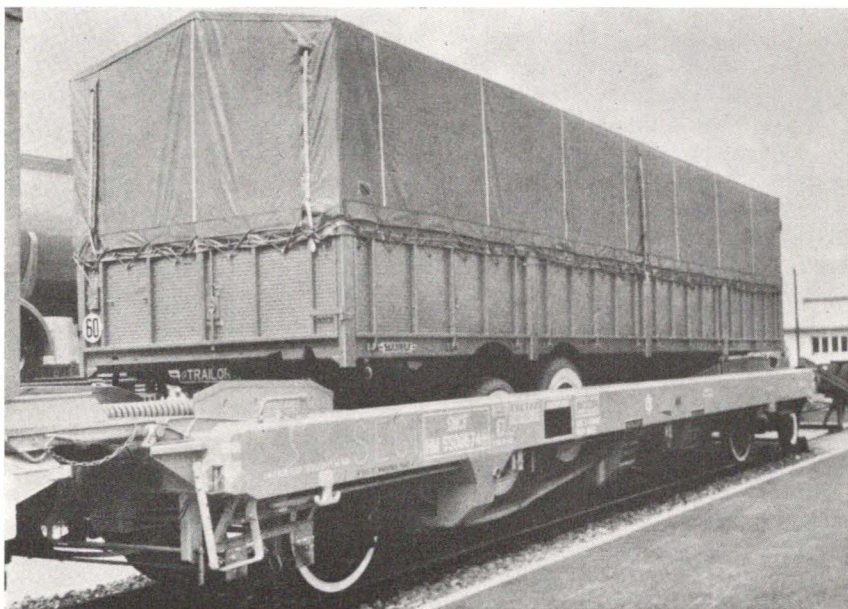
Et enkelt tog, som består af 20 vogne, svarende til 500 m toglængde, alle vognene med blot een etage, kan transportere ca. 100 personbiler eller 50-20 varebiler og lastbiltog.

Køres der med 12 tog i timen, kan der transporteres ca. 1000 typisk fordelte person- og lastbiler mellem Danmark og Sverige på blot en time.

Dette tal må ses på baggrund af, at der nu overføres ca. 1700 biler pr. døgn i hver retning mellem Danmark og Sverige med færgerne på alle Øresundsruerne tilsammen.

Storebæltstunnel, bl.a. for biltransporterende tog

I den nyeste Storebæltbetænkning omtales faste forbindelser, både broer og tunneler, såvel for egentlig jernbanetra-



I Nordamerika, hvor det ikke er tilladt at køre med store lastbilmåhængsvogne, men hvor der til gengæld køres med lange, svære sættevogne, altså semitrailere, i meget stort omfang, har det længe været almindeligt at transportere sættevognene på jernbanevogne af specialkonstruktion med fastgørelsesanordninger og nedfaldbare klapper i vognenderne, som muliggør kørsel fra den ene vogn til den anden.

Denne transportform er principielt særdeles praktisk, men den har ikke kunnet indføres i synderligt omfang på Europas jernbaner, fordi de her tilladte frirumsprofiler ikke er høje nok til, at der kan blive plads til lastbiler, sættevogne eller påhængsvogne med stor bruttohøjde på godsvogne med almindelig hjulstørrelse og deraf bestemt gulvhøjde.

Derfor har man konstrueret specialvogne med særlig lave gulvhøjder eller med nedsænkede partier af vogn gulvet.

Den øverste vogn, der er fransk, har et sænkeparti.

Den nederste vogn, der er tysk, har også et sænkeparti, og selv uden for dette har den lav gulvhøjde.

0 fik, egentlig jernbanetrafik + biltransporterende tog, samt biltrafik alene, over og under både Storebælts Vestre og Østre Rende, i nogle tilfælde flere alternativer, f.eks. med hensyn til broens udformning som skråningsbro eller hængebro, eller med broen i en eller to etager, endvidere med tunnelen udført med cirkulært eller rektangulært tværprofil o.s.v. Desuden med forskellige linieføringer, specielt for forbindelserne over og under Vestre Rende.

De mange planer kan kombineres på endnu flere måder, bl.a. fordi forbindelserne via Østre Rende og Vestre Rende faktisk kan udføres uafhængigt af hinanden; og fordi vejtrafik og banetrafik via såvel Østre som Vestre Rende kan holdes adskilt.

Der drages ikke konklusioner om, hvilke planer eller rettere sagt hvilke kombinationer af planer der er fordelagtigst i forskellige henseender.

Der angives priser for hvert enkelt af de mange alternative projekter. Det er lidt vanskeligt at få overblik over disse i sådan grad, at alle kombinationerne kan sammenlignes indbyrdes.

Imidlertid udviser priserne forbløffende ringe spredning.

Trods al usikkerhed ved de enkelte priser og navnlig ved differencerne mellem dem, synes broer for kombineret jernbane- og vejtrafik over såvel Østre som Vestre Rende at blive billigt.

Dette gælder vel at mærke, når anlæggene udføres på grundlag af de lidt tilfældigt foreskrevne standarder med hensyn til linieføringen, stigningsgradienten, de frie gennemsejlingshøjder og frie gennemsejlingsbredder.

En af planerne angår tunneler under både Østre og Vestre Rende for såvel egentlig jernbanetrafik som biltransporterende tog. Disse tunneler skal udføres for 4 spor, de 2 for den egentlige jernbanetrafik og de 2 for biltransporterende tog.

Biltransporttogene skal køre mellem terminaler ca. 1 km øst for Halsskov Færgehavn og ca. ½ km nordøst for den nuværende Nyborg Station.

Denne bane for de bilkørende tog tænkes elektrificeret. Togene forudses trukket af elektriske lokomotiver. Togene for den egentlige jernbanetrafik skal derimod forblive dieseldrevne.

Tunnel med to spor må være tilstrækkeligt

Nu er spørgsmålet, om det virkelig er påkrævet at udføre forbindelsen med 4 spor?

En bro- eller tunnelforbindelse for den egentlige jernbanetrafik mellem Helsingør og Hålsingborg behøver jo kun eet spor, og to spor byder på rigeligt kapacitet til både jernbanetogene og de biltransporterende tog.

Skt. Gotthard-tunnelen befares nu af

et fantastisk stort antal fjerntog og tillige op til et par hundrede biltransporterende tog pr. døgn, og denne forbindelse har kun to spor.

Professor Grobs projekt tillader kørsel med 40 eller flere biltransporterende tog pr. time i hver retning.

Tunnelen under Kanalen mellem England og Frankrig, der skal tjene både de fjerntog og biltransporterende tog, får kun 2 spor.

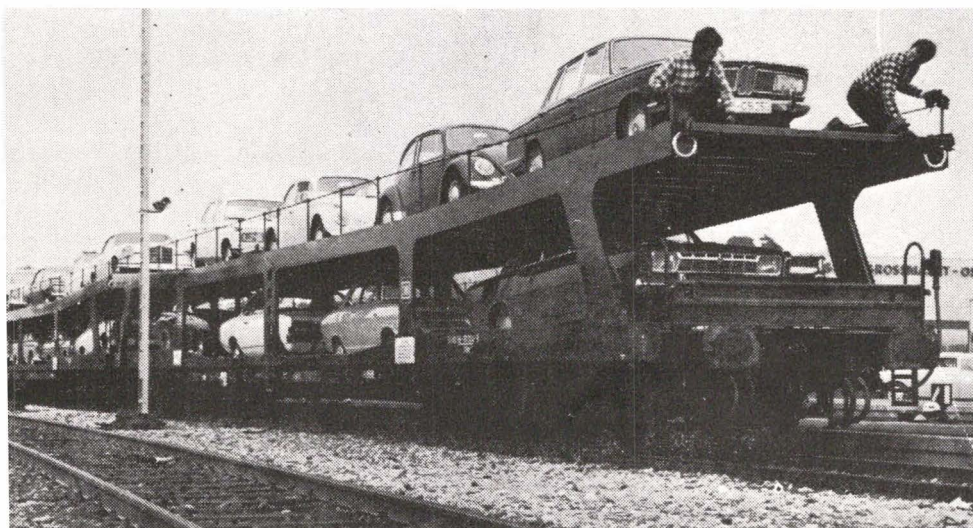
De fremtidige lokomotiver bliver langt kraftigere end de gamle, og vel at mærke uden at være ret meget tungere. De vil kunne trække længere eksprestog. De vil endog kunne trække tungere godstog. Dette er ganske vist betinget af stærkere koblinger; men sådanne kommer i løbet af 1970'erne i form af automatkoblinger.

Da togene kan køre hurtigere og accelerere hurtigere, kan de køre i tættere følge.

Endelig har de senere års udvikling af kontrol- og signalteknikken muliggjort væsentlig tættere togfølge end tidligere, ikke mindst ved store hastigheder.

Allerede DSB's nyeste diesellokomotiver er ca. dobbelt så kraftige som de første kraftige diesellokomotiver fra 1950'erne, og de har næsten dobbelt så stor adhæsiionsvægt. Så banernes kapacitet kan forøges meget, selv uden at togenes antal forøges.

Løvrigt er det muligt at elektrificere tunnelforbindelsen (med jævnstrøm eller



Deutsche Bundesbahn har for nylig anskaffet en serie vogne til biltransport. Medens der mest bruges 3-akslede dobbeltvogne, som er tilfredsstillende til moderate hastigheder, er de nye vogne bogievogne, som er konstrueret for hastigheder helt op til 160 km i timen. Disse vogne formeres til vognstammer, der kan fremføres som selvstændige togstammer, eller de kan kobles til eksprestogenes personvognsstammer. De bruges hovedsageligt som dele af eller komplementær til sovevognstogene; de bruges også til et enkelt dagtog mellem München og Ruhr-distriktet. Disse vogne er åbne og har to etager. De er meget lange, og hver vogn kan transportere 8 biler.

De tyske vognstammer af to-etages vogne til biltransport har ofte i hver ende en speciel rampevogn, som gør det muligt at køre fra den nedre rampe til den øvre og omvendt. Så behøves der ikke stationære rampeanlæg.



vekselstrøm) og at udstyre en del af de lokomotiver, der skal anskaffes i fremtiden, med strømaftagere, ensrettere m.v., så de kan bruges som rene elektriske lokomotiver. Sådanne lokomotiver bruges på banelinierne fra nord og nordøst til Grand Central banegården i New York, fordi det af hensyn til luftens renhed ikke er tilladt at bruge damplokomotiver og diesellokomotiver inden for New Yorks bygrænse.

Ved elektrificering af Storebæltstunnelen bliver det lettere at holde tunnel-luften ren. Der behøves ikke specielle, dyre ventilationsanlæg.

Dertil kommer, at sådanne lokomotiver kan yde mere, omend kun i korte perioder. Det beror på, at elektriske lokomotivers ydeevne faktisk kun begrænses af varmeudviklingen i motoren, når adhærensionsvægten da er tilstrækkelig.

Man må kunne nøjes med en tosporet tunnel for både den egentlige togtrafik og de biltransporterende tog.

Formodentlig kan man også nøjes med at bruge diesellokomotiver, i hvert fald i de første år.

Tunnelforbindelsen mellem Sjælland og Sprogø bliver ifølge de foreslåede planer 8,5 km lang mellem kysterne af Halsskovhalvøen og Sprogø. Mellem Sprogø og Fyn bliver der 8,4–8,2 km, lidt forskelligt angivet på tegningerne til de forskellige projekter. Hele strækningen over og under vand bliver altså knap 17 km.

Lange dæmninger føres ud til 9 m vanddybde på Halsskov Rev, 6 m på Sprogø Østrev, 9 m på Sprogø Vestrev og 6 m ved Knudshoved.

På disse dæmninger, eller rettere sagt inde i dem, bliver der ramper, som fører banen ned til større dybde. De bliver delvis overdækkede, og de kan for så vidt betragtes som tunneler »på land«.

Undervandstunnelernes længde bliver 5,28 km under Østre Rende og 5,72 km under Vestre Rende, sammenlagt 11,00 km.

Tunnelen under Østre Rende vanskeligst

Tunnelen under Østre Rende er den mest komplicerede. Den føres faktisk ikke hele vejen under Østre Rende.

Tunnelstøbningerne anbringes på størstedelen af strækningen i en gravet rende, hvorefter de overdækkes helt eller delvis. Største dybde i tunnellinien er 52 m. Her kan tunnelen ikke fremføres nedgravet, fordi stigningerne da ville blive for store. Der bygges en undersøisk dæmning, hvorpå tunnelstøbningen anbringes.

Skinnernes kotehøjde bliver kun 46 eller 45 m under vandfladen for henholdsvis den 4-sporede og den 2-sporede jernbane. Herved bliver det muligt at udføre tunnelstrækningen med gradienter, der kun bliver 14‰/100.

Selve undervandstunnelen koster 410 mill. kr. Dæmningerne koster 175 mill. kr. Sammenlagt 585 mill. kr. Dertil kommer jernbanespor og diverse tilsluttende

anlæg på land, der koster beløb af størrelsesordenen et halvt hundrede mill. kr. Med 20% tillæg for uforudsete udgifter, projektering og administration bliver det hele til 850 mill. kr.

Dette projekt bliver vanskeligere at udføre; det bliver dyrt, og det er ikke helt tilfredsstillende. Men det er realiserbart.

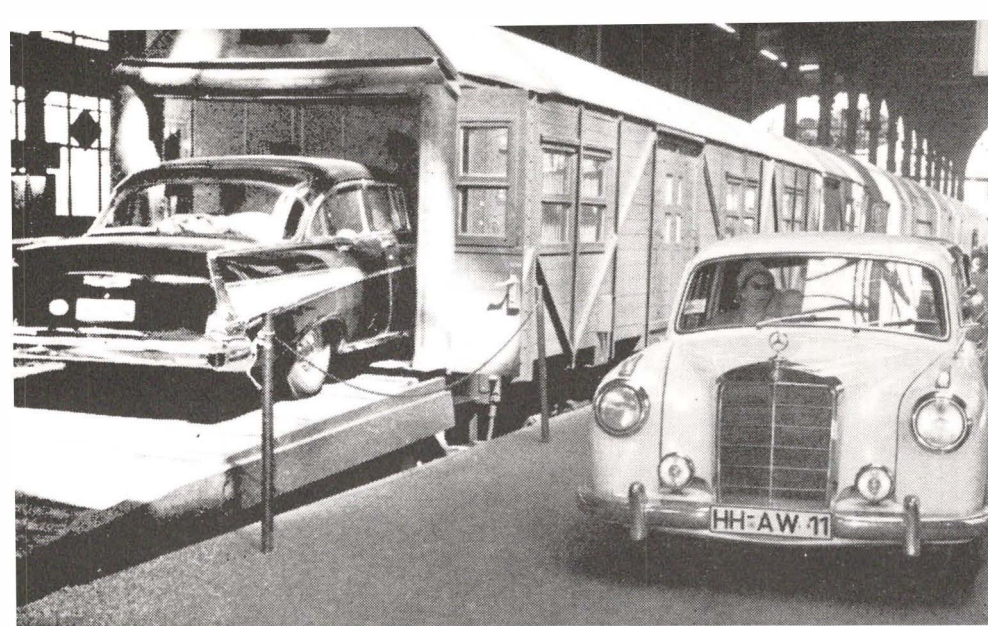
Tunnel for tog under Vestre Rende og bro for biler over Vestre Rende, fordi tog- og biltrafikken har forskelligt mål på Fyn

Derimod kan tunnelen under Vestre Rende blive fuldtud tilfredsstillende. Her er dybderne mindre, og bunden har mindre hældninger.

En jernbaneforbindelse mellem Sprogø og Fyn må have Nyborg Station som mål, ganske vist et nyt stationsanlæg lidt nordøst for det eksisterende. En vejforbindelse må derimod helst føres direkte mod motorvejen, allerhelst hvor denne drejer mod vest, under jernbanen ved Hjulby, d.v.s. flere km længere mod nord.

Såfremt vejforbindelsen kan føres direkte hertil, kan længden af motorvejen over Storebælt-Fyn reduceres med ca. 3 km.

Men dette forudsætter en anden placering af bro- eller vejforbindelsen end for jernbaneforbindelsen via Vestre Rende. Dens retning må blive anderledes, og den må nå til Fyns kyst ca. 4 km nordligere



Belgisk lukket biltransportvogn, set udefra og indefra. Den har ligesom moderne eksprestogsvogne gummivulster i enderne, dog helt ude i vognsiderne, så bilerne kan køre direkte ind gennem vognenderne og gennem hele vognrækken og ud i den modsatte ende af vognstammen.

end den sydligere bro, altså broen for kombineret jernbane- og vejtrafik.

Den nordlige bro bliver længere og derfor dyrere.

Trods alt må den nordlige broforbindelse principielt være den ønskelige.

Dette indebærer, at der må stiles efter adskilte forbindelser for vejtrafikken og jernbaneforbindelsen via Vestre Rende.

En sydlig forbindelse for jernbanetrafikken, som bedst og billigst kan udføres som tunnelforbindelse, byder på visse fordele.

Vejforbindelsen behøver imidlertid ikke at udføres samtidigt med jernbaneforbindelsen.

Tunnelforbindelsen via Vestre Rende koster ifølge kommissionsbetænkningen 435 mill. kr. for tunnelen og 155 mill. kr. for dæmningerne, tilsammen 590 mill. kr. Hertil kommer mellem 50 og 100 mill. kr. for andre tilsluttende anlæg, jernbanespor m.v. Med et tillæg på 20% for uforudseelige udgifter, projektering og administration, bliver hele beløbet til ca. 850 mill. kr.

Dette gælder for et anlæg for jernbanetraffic alene. Skal det også tjene biltransporterende tog, kræves der ekstra terminalanlæg. Derved forøges omkostningerne til henvend 900 mill. kr.

Vejbroen over Vestre Rende bliver 6050 m lang for den sydlige bro og 6950 m for den nordlige bro. Den sidste koster 955 mill. kr., inkl. 68 mill. kr. for dæmningerne.

Billig bro over Østre Rende for biltrafik

Over Østre Rende kan en bro for vejtrafik alene udføres meget billigt og hurtigt, som en hængebro.

En sådan bro kan føres fra Halsskov Rev til Sprogø Østrev vinkelret over Østre Rende. Her kan et 860 m langt hovedfag helt overspænde den dybe rende, nemlig mellem 30 m dybdekurverne,

lige ovenfor rendens stejle sider. Der kan da opnås stor gennemsejlingsbredde med stor vanddybde i hele bredden. Broens bærepiller kan til trods for de meget store dybder midt i renden, ned til 62 m, funderes på kun 30 m vanddybde.

Med to 400 m lange sidefag bliver hængebropartiet 1660 m langt. Kablerne kan forankres ca. 150 m nærmere land i forankringsblokke, der her kan placeres på 12 m dybde på Sprogøside og kun 7 m dybde på Halsskovside, fordi der her er en undersøisk banke. Med ialt 5 mindre fag ved hver side af hængebropartiet, hvert 150 m langt, bliver broens samlede længde ca. 3300 m.

Broen vil da nå ind til 6 m-dybdekoterne både på Halsskov Rev og Sprogø Østrev.

Herfra kan der bygges en 2,4 km lang dæmning på Halsskov Rev og en 2,5 km lang dæmning på Sprogø Rev til kysterne, næsten overalt på små vanddybder, dog over et 8 m dybt hul på Halsskov Rev.

En sådan brokonstruktion bliver væsentlig længere end den nye Lillebæltsbro, navnlig for hovedfagets vedkommende. Prisen pr. meter må derfor blive større. Totalprisen må blive omtrent tre gange så stor.

De lange dæmninger bliver relativt billige, men dog ikke ubetydeligt billige. De samlede anlægsmkostninger må formentlig blive mellem 700 og 800 mill. kr.

Såfremt broens bæretårne udføres med ekstra styrke og med hensyntagen til senere ophængning af skråkabler, som kan bære et svært, afstivet, nedre brodæk, kan broen også tjene jernbanetraffic.

Det fordyrer naturligvis broanlægget betydeligt. Ja, broen vil da blive dyrere end en ren kråstagsbro bygget for både bil- og jernbanetraffic ved ibrugtagningen.

Trods alt behøver prisen ikke at blive urimelig dyr. Den kolossale bro over

Tajo-estuarieret ved Lissabon, hvis hovedfag er 1013 m, har kun kostet ca. 75 mill. dollars i sin nuværende form, som vejbro, der kan udbygges til jernbanebro blot ved ophængning af et ekstra nedre brodæk. Lissabon-broen konstrueredes og byggedes af amerikanere, og stålkonstruktionerne leveredes præfabrikeret fra USA. Så prisen må være nogenlunde »international«.

Der kan være visse fordele ved at bygge broen i to omgange, først for vejtrafik alene, siden tillige for jernbanetraffic.

Storebæltsforbindelsen kan udbygges i tre trin

Man kan da udbygge den faste Storebæltsforbindelse i tre etaper.

I første omgang kan den skitserede bro over Østre Rende udføres som ren vejbro. Desuden kan der anlægges en vej på langs ad Sprogø; og ved Sprogø vestende eller ved enden af vestrevet, ikke at forveksle med de sydvestlige rygge og puller, kan der bygges en færgehavn for bilfærger. Bilfærgeruten til Knudshoved bliver derved forkortet fra 18-19 km til 6-7 km.

I anden omgang kan der bygges en tunnel med to jernbanespor under Vestre Rende. Samtidig kan broen over Østre Rende udbygges, så den også kan benyttes til jernbanetraffic. Desuden kan der bygges en lille terminal for »biler på tog« nær vestenden af Sprogø.

I tredje omgang kan der bygges en ren vejbro over Vestre Rende, en bred og lang bro i den nordlige linie direkte mod motorvejen nord om Nyborg.

Første udbygningsstadium kan navnlig komme biltrafikken til gode. Overfartstiden kan blive kort. Færgerne kan sejle hyppigt. Derved bliver den gennemsnitlige ventetid lille. Desuden får ruten stor kapacitet. Dette sker vel at mærke uden

at driftsudgifterne bliver større, og uden at der behøves flere nye bilfærger, der er meget dyre. Tværtimod; der kan spares færger.

Endelig vil færgetaksterne kunne ned-sættes drastisk.

Alle disse forbedringer i samspil med hinanden vil bevirke, at trafikken vil stige betydeligt ud over, hvad den almindelige, tidsbetingede udvikling medfører.

De samlede driftsindtægter af færgefarten kan blive meget store. For så vidt kan denne plan i nogen grad komme Statsbanerne til gode.

Biltog under Vestre Rende

Andet udbygningstrin kan først og fremmest komme jernbanetrafikken, altså DSB og dermed staten, til gode.

Bygningen af tunnelforbindelsen under Vestre Rende og udbygningen af broforbindelsen over Østre Rende vil tilsammen resultere i en uafbrudt jernbaneforbindelse mellem Øst- og Vestdanmark.

Denne forbindelse kan også komme biltrafikken til gode i nogen grad. Da færgerne må sejle efter en temmelig stiv fartplan, bliver overførselskapaciteten nogenlunde ens i alle dagens timer. Kapacitetsbehovet er imidlertid særlig stort i enkelte top-trafik-timer.

For at afhjælpe det, kan der indsættes biltransporterende tog på disse tider. Følgelig behøves der ikke anskaffet ekstrafærger til det formål. Og færgerne kan udnyttes effektivt hele dagen igenem.

I natterne, hvor der er ringe biltrafik, udnyttes færgerne kun dårligt. Der sejles færre ture. De lange ventetider mellem færgeafgangene er utilfredsstillende for den biltrafik, der skal afvikles om natten.

Herpå kan der rådes bod ved at indsætte biltransporterende tog mellem Sprogø og Fyn med ikke alt for lange mellemrum, til gengæld blot mindre tog.

Endelig kan der indsættes biltransporterende tog i supplement til færgerne på de få feriedage i årets løb, bl.a. ved påsketid, hvor der skal overføres så mange biler, at der nu er lange ventetider, fordi det ville være urimeligt eller umuligt at udbygge færgeforbindelsens kapacitet til tilfredsstillende afvikling af trafikken i disse få timer.

Sidste udbygningstrin kommer biltrafikken til gode. Ved fuldførelsen af vejbroen over Vestre Rende bliver der uaf-

brudt motorvejforbindelse mellem Øst- og Vestdanmark.

Forbindelsen bliver endda bemærkelsesværdig kort, fordi bilerne kan benytte en nordlig brorute over Vestre Rende og følgelig ikke behøver at køre umiddelbart forbi Nyborg.

Store resultater hurtigt og for små investeringer

I denne sammenhæng er det især første og anden udbygningsfase, der har interesse, broen over Østre Rende, og tunnelen under Vestre Rende, som muliggør forbedrede forhold for biltrafikken over Vestre Rende hovedsageligt med bilfærgerne og tillige med de biltransporterende tog.

Overfartstiden kan reduceres fra 45-55 til 20-25 minutter, når Halskov Havn erstattes med Sprogø Havn.

Færgerne kan da gøre en dobbelttur i løbet af 90 minutter inkl. opholdene i de to færgehavne.

Dette indebærer, at der ved indsættelse af blot 3 færger til stadighed i den normale drift kan blive afgang hver halve time.

Til 20 minutters drift kræves der 5 færger og til 15 minutters drift 6 færger til stadighed. Men det kan der næppe nogensinde blive behov for.

Færgeforbindelsens kapacitet, selv ved halvtimes drift, bliver overordentlig stor.

Rutens samlede kapacitet kan endda blive endnu større senere, ved tilkomsten af de biltransporterende tog.

Trods alt kan der frigøres færgemateriel til brug andetsteds, hvor det kan gøre meget stor nytte. Men herom senere.

Biltrafikens fordeling på Storebælts- og Kattegatsruterne

I 1968 overførte bilfærgerne i farten mellem Halskov og Knudshoved 1.727.300 biler. Togfærgerne mellem Korsør og Nyborg overførte kun ganske få biler, og disse er inkluderet i foranvænte tal, som derved er udtryk for den samlede Storebæltstrafik.

Det er ca. dobbelt så mange som de 872.400, der overførtes mellem Helsingør og Hålsingborg med DSB's og her navnlig de private færger.

Med DSB-færgerne mellem Kalundborg og Århus overførtes 202.400 biler.

Den private færgerute mellem Kalundborg og Juelsminde benyttedes af 304.900 biler.



Ruten mellem Sjællands Odde og Ebeltoft benyttedes af 426.500 biler.

Ruten mellem Hundested og Grenå benyttedes af 305.300 biler.

De 4 ruter over Samsøbælt og det sydlige Kattegat benyttedes altså af 1.239.100 biler.

Det er næsten samme antal, som førtes over Øresund, 1.237.200.

Det svarer til 72% af biltrafikken over Storebælt.

Man bemærker altså, at Storebæltsforbindelserne har større trafik end forbindelserne over Samsøbælt og Kattegat.

Dette er vel ikke underligt i betragtning af, at Storebæltsoverfarten er kortere, og at færgerne sejler hyppigere. Desuden er taksterne lavere.

Imidlertid bor den ene trediedel af Danmarks befolkning i Jylland nord for linien Vejle Fjord - Ringkøbing Fjord, medens kun en femtedel af Danmarks befolkning bor syd herfor og vest for Storebælt.

Følgelig kan det ventes, at de nordlige ruters trafik vil blive langt større end de sydlige ruters trafik, hvis overfartstiden, overfartshyppigheden og taksterne bliver nogenlunde ens, eller hvis der etableres faste forbindelser i begge ruter med nogenlunde lige store distancer mellem de vigtigste øst- og vestdanske befolkningscentre og trafikknudepunkter.

Derfor tvinges man til at rette opmærksomheden mod mulighederne for også at etablere en effektiv trafikforbindelse direkte mellem København og Provinssjælland på den ene side og Midt- og Nordjylland på den anden side.

fortsættes

Katastrofal boligmangel for italienske arbejdere

4 En dag kort før jul var Firenze totalt lammet af strejke. Ingen bus eller taxa bevægede sig fra holdepladserne, ingen kontorfunktionær eller arbejder indfandt sig ved skrivebordene eller i fabrikkerne: byens fagforeninger havde givet ordre til generalstrejke mod *il caro affitti* – den høje husleje, der hindrer almindeligt betalte lønmodtagere i at skaffe sig et nogenlunde ordentligt sted at bo. I Firenze, som i næsten alle italienske storbyer, medgår ofte over halvdelen af en arbejder- og funktionærløn til huslejebetaling, og der er langt fra boliger nok til at dække behovet (inden for den boligmasse, der ikke er udpræget luksusbyggeri). Ved slutningen af indeværende år vil der efter fagforeningernes beregninger mangle ca. 78.000 lejligheder i Firenze, og allerede 1960 var der ca. 46.000 boliger for lidt i samme by.

Også i en række andre byer såvel i Nord- som i Syditalien har der været strejker mod boligøden.

Nogle tal kan belyse den situation, som en forfejlet (eller manglende) boligpolitik har ført Italien ud i:

I 1951 producerede offentligt finansieret boligbyggeri ca. 25 procent af samtlige færdiggjorte lejligheder, mens private foretagender eller enkeltpersoner tog sig af resten. I 1964 var den offentlige indsats i boligbyggeriet faldet til 4,1 procent, og sidste år var det tilsvarende tal, trods voksende mangel på billige lejligheder, 7,4 procent. I 1964 konstrueredes i hele Italien ca. 450.000 lejligheder, for såvel offentlige som private midler. I 1968 var produktionen af lejligheder faldet til ca. 267.000. Men for at hver italiensk borger kan få eet værelse, skal der ifølge offentlige overslag bygges mindst 400.000 nye lejligheder pr. år.

Folkevandring fra syd til nord

En faktor, der har bidraget stærkt til at forværre boligmiséren i en række store italienske byer, er den tiltagende folkevandring, der finder sted i landet: titusinder af familier søger bort fra de arbejdsløshedsplagede områder i Syditalien og drager nordpå for at finde beskæftigelse i de store industricenter i Piemonte og Po-dalen. Særligt Torino og Milano har trukket store skarer af arbejdssøgende syditalienere til, og det har været ganske umuligt at skaffe de talstærke familier husly, selv om de store fabriksvirksomheder har kunnet absorbere de

arbejdsduelige familiemedlemmer (ofte ufaglærte) på deres lønningslister. Mindst en fjerdedel af den samlede italienske befolkning, nu ca. 56 mill. mennesker, har i løbet af de sidste tyve år taget del i denne interne folkevandring, og myndighederne anslår, at ca. 40 procent af

den samlede befolkning i slutningen af 80'erne vil være koncentreret på 4 procent af nationalterritoriet. Alene til den såkaldte industri-triangel (Torino, Milano, Genova) er der i årene efter sidste verdenskrig indvandret ca. 6 mill. mennesker.



I Rom og andre italienske storbyer er mange tomme boligejendomme forbigående blevet okkuperede af familier fra fattigkvartererne og barakbebyggelserne. Husene står tomme, fordi folk ikke har råd til at bo i dem. Politiet sætter automatisk »indflytterne» på porten igen. Her et billede fra Neapel, hvor en tom luksusejendom er blevet besat af folk uden lejekontrakt.

Danske turister, som har besøgt Italien i de senere år, vil have bemærket, at der uden om de store byer rejser sig hele bæltter af høje, nye beboelsesejendomme. Det gælder ikke mindst for Roms vedkommende. Der er imidlertid den hage ved disse stor-byggerier, at huslejerne i dem er for dyre til almindelige boligøgendes indtægter. I Bologna, der også har en betydelig industri, er der i løbet af de sidste tre år bygget så mange boligkarréer, at det har været umuligt at slippe af med lejlighederne: de er for dyre.

Barak-byer uden for Rom

I udkanterne af Rom ser man i dag, som nævnt, store nye kvarterer af moderne beboelsesejendomme, de såkaldte *case popolari* – »folkelige hjem«, men talrige af disse lejligheder står tomme, fordi lejen i forhold til den arbejdende befolknings indtjening er for høj (ca. 4–500 kr. om måneden). Mange italienske arbejdere og funktionærer tjener ikke over 1000 kr. i månedlig løn. Dette misforhold mellem leje- og lønniveau er skyld i, at mere end 20.000 familier (ca. 60–70.000 personer) må bo i bølgebliksbarakker i hovedstadens udkanter.

Tusindvis af danske Italien-besøgende har fra turistbusser set disse elendige, børneoverfyldte barakkvarterer, hvoraf mange findes sammenklinede langs de gamle romerske aquaducter sydøst for byen.

I Milano er befolkningstallet fra 1960 til 1968 vokset med ca. 600.000. Alene sidste år immigrerede ca. 51.000 syditalienere til den lombardiske industrimetropol – hvor der ikke er plads til dem. Derfor overfyldes nu byens omegnskommuner med tilflyttere, der bolig-mæssigt indretter sig, som det bedst kan falde. De små kommuners skolevæsen har måttet bruge mange millioner til skolebygning. Det eneste, tilflytterne i rigt mål bringer med sig, er børn.

Torino, med de store Fiat-fabrikker, er formodentligt den hårdest ramte af Italiens byer, hvad husnings-situation og skole-overfyldning angår: i byens historiske centrum er der opstået en formelig *ghetto* for tilflyttere sydfra. I de gamle uhygiejniske huse bor nu (skriver nyhedsmagasinet *Panorama*) lige så mange mennesker, som der bor rotter.

Virus.

Trivsel

En stor dansk undersøgelse, der publiceres i denne tid, analyserer ulemperne ved skifteholdsarbejde.

Det konstateres, at mange kommer ind i en ond cirkel: støj – søvnløshed – nervøsitet – dårlige nerver – mavebesvær.

Skifteholdsarbejde er så belastende, at forskerne har opstillet en række regler, som fortæller, hvilke kategorier mennesker, der skal holde sig langt væk fra en sådan form for arbejde. Det er: folk der har haft mavesår eller svære mavelidelser – personer med dårlige nerver – mennesker der har svært ved at sove – ligesom man fraråder folk over 50 år at starte med skifteholdsarbejde.

Når der skal tages så mange hensyn til disse mennesker, skyldes det, at vor døgnrytme er låst fast. Vi kan ikke lave om på den kendsgerning, at mange processer i vort indre, finder sted i en anden rytme om natten end om dagen.

I nattimerne falder blodtrykket, leverfunktionen går ned, det samme sker med blodets sukkerindhold og kredsløbet og mave-tarmkanalen indstiller sig på søvntilstanden.

Det går ud over ydeevne og koncentration, at de fysiologiske funktioner synker til så lavt et stade om natten.

Foruden søvn-mave-tarmbesværet, og de psykiske vanskeligheder: træthed – rastløshed – irritabilitet og dårligt humør, er der i et stort antal tilfælde også besvær med den sociale tilpasning.

På grund af aften- og natarbejde er skifteholdsarbejdere også kun sjældent politisk aktive på ledende poster, og fritidsbeskæftigelse uden for hjemmet bliver enten stærkt nedsat eller helt opgivet.

Den sociale trivsel falder kort sagt katastrofalt.

Undersøgelsens leder, socialoverlæge *Jørgen Andersen*, København siger: Skifteholdsarbejde er i det hele taget forbundet med en række ulemper af så alvorlig karakter, at denne form for arbejde burde indskrænkes til det absolut minimale. Folk trives ikke ordentligt ved skifteholdsarbejde. De kommer trætte hjem om morgenen, og kan ikke sove, og om aftenen er de sure over at skulle på arbejde, i stedet for at gå til en fest eller et fagligt møde.

Selv kender jeg efterhånden så meget til skifteholdsarbejde, at ikke syv vilde

heste fik mig til at arbejde på skift, slutter socialoverlægen.

Disse betragtninger, eller kendsgerninger, falder helt i tråd med tidligere indlæg og lederartikler her i bladet om emnet, ligeså med kongresser inden for DLF, der hver gang har haft forslag i samme retning, enten med forslag om nedsættelse af nattimeantallet eller en anden beregningsmåde for natarbejde.

Hvad kan grundene så være til, at disse ønsker ikke kan imødekommes fra administration og ledelse.

Det er vel et pengespørgsmål i første omgang, for tjenestetidsnedsættelse betyder som regel mere personale. Hidtil har det nærmest været sådan, at de arbejdstidsnedsættelser vi har fået, kun for at følge det private arbejdsmarked, er blevet betalt af personalet i marken alene, med mere forceret kørsel, hurtigere tog, nedsættelse af rangertimerne med halve og hele timer, så personalet nærmest skal ligge vandret for at nå arbejdet. En statistik viser, at en station i juli kvartal sidste år havde 460 vogne mere end samme kvartal forrige år, det blev klaret med ekstra 20 rangertimer – og med 840 ekstra kontortimer.

For år tilbage, da alt ikke var så tem-pofyldt, var vore tures timetal næsten som i dag. De kontorfolk der sidder og laver disse ture, får selvfølgelig deres direktiver fra højere sted, og her er ingen pardon – nedeften, slaverne kan blive ved, også i 70'erne, at muge på i 10 timer uafbrudt, også om natten. De siger nok, som de radikale: Vi vil gerne være med til reformer – bare der ikke sker nogen forandringer.

De har det jo også selv strengt, arbejdstid fra ca. 8 til 16, kontoret lukket lørdag-søndag, det tæller vel som 2 fridage – eller er der kun een?

Kniber det med fridage til personalet, kan sådan et par dage i hvert fald nemt tælle som 2 fridage – og det gør de! Så har vi sparet lidt der, så kan ham, der sidder på den stol, hvor der før sad en assistent, blive kontrollør.

Så er hans trivsel vel i orden!

At så en anden personalegruppe ikke kan få samme fremgangsmåde gennemført, er en anden sag.

De trives nok alligevel?

F.

Politisk økonomisk orientering

Uroen på arbejdsmarkedet

Lønaktionen om 1 kr. mere i timen, som blev indledt af Sømandenes Forbund – men som senere blev taget op af værftsarbejderne på B & W, og af andre værfters arbejdere, måtte givetvis blive afvist både af arbejdsgiverne og I.O af den simple grund, at der ikke midt i en overenskomstperiode kan rejses generelle lønkrav. Noget andet er, at der inden for »Jernet« eksisterer det såkaldte bevægelige lønsystem, der tillader justering af lønninger inden for overenskomstperioden. Noget sådant var smedenes formand naturligvis villig til at medvirke til, hvis man ønskede det på lokalt plan.

Der blev også fra visse sider hævdet, at reallønnen i 1969 er gået ned, men Arbejderbevægelsens økonomer har påvist, at arbejderne i 1969 har haft en forbedring i reallønnen på ca. 4 pct. LO-formanden *Thomas Nielsen* har i flere taler understreget dette, ligesom han klart har taget afstand i kampen for højere løn. LO-formanden kunne heller ikke akceptere, at man anvendte udenomparlamentariske metoder i bestræbelserne for at ændre regeringens finanspolitik. Dansk fagbevægelse, sagde *Thomas Nielsen* på et informationsmøde, bygger på demokratiet. At anvende udemokratiske metoder er ikke værdigt. Han pointerede, at anvendelsen af disse metoder har åbnet mulighed for de yderliggående, ekstremisterne og modstandere af demokratiet til at fiske i rørt vand.

LO-formanden gjorde opmærksom på, at aktivisterne intet havde opnået ved deres aktioner, men at deltagerne tværtimod havde fået økonomiske tab. Han henviste til, at ønskede man regeringen fjernet var vejen stemmesedlen på valgdagen. LO-formanden kritiserede stærkt regeringens praktisering af kildeskatten, den for høje kildeskatteprocent, det store budgetterede kasseoverskud; stramningen af finanspolitikken havde ramt lønmodtagerne urimeligt hårdt, hævdede han.

Nyt aktionsudvalg

På en faglig landskonference, hvor de aktivistiske ledere var forsamlet vedtoges det at nedsætte et udvalg, der fremover kan virke som et koordinerende led ved fremtidige aktioner. Udvalget består af 16 medlemmer. Blandt disse: Fællestillidsmand *Bent Fjellerad*, B & W, og forbundsformand *Preben Møller Hansen*, Sømandenes Forbund.

Det vil nu blive interessant at iagttage, om der i realiteten er tale om en ny »Situationens Generalstab«, eller om forholdene vil trække sig i lave, og atter lade LO blive den organisation, der som hidtil varetager lønmodtagernes interesser, fagligt og lønmæssigt. Det har før vist sig, at I.O har overlevet lignende rystelser af den art, som tilfældet har været i disse måneder, og faktisk er blevet stærkere, når stormen har lagt sig, og de rolige overvejsers tid igen er inde.

Arbejdsretten

I arbejderkredse vakte det nogen uro og kritik, at bodens størrelse forøgedes ved fremtidige ulovlige strejker. Fra flere sider ønskede man, at LO skulle nedlægge sine dommerpladser i Arbejdsretten som udtryk for kraftig protest. Men *Thomas Nielsen* manede også her til besindighed. Arbejdsretten hviler jo på lovgivning og gammel praksis, både arbejdere og arbejdsgivere har i sin tid akcepteret grundlaget for denne institution. Noget andet er, at tidspunktet for arbejdsgivernes krav var psykologisk så dårligt, som tænkes kan, og spørgsmålet er, om tiden ikke er inde til at lade hele problemet om bod i forbindelse med strejker indgå i en nøjere overvejelse.

Markedsdannelserne

Nordekplanerne bragtes til en foreløbig afslutning på Nordisk Råds møde i Reykjavik. Det er herefter meningen, at Nordek-traktaten skal færdigredigeres inden 7. marts, hvorefter ratifikationerne i de nordiske parlamenter kan finde sted, således at Nordek-institutionernes opbygning kan indledes fra 1. juli 1970.

Hovedsædet for Nordeks sekretariat er endnu ikke fastlagt. Der nævnes *Malmo*. Men toldunionen skal dog først træde i kraft i to etaper, og er reelt udskudt nogen tid. Ind i hele billedet kommer nemlig de forhandlinger med Fællesmarkedet, som nu er blevet aktuelle. Den tyske forbundskansler *Willy Brandt* har på et nyligt aflagt statsbesøg i Danmark erklæret, at Nordek-traktaten i sin nuværende form ikke kan skade forhandlingerne med Fællesmarkedet, har han dog også understreget, at man ikke samtidig kan være medlem af to toldunioner. Og han advarede stærkt imod, at vi afgav dele af vor suverænitet til

Nordek (et overnationalt nordisk organ), fordi noget sådant kunne sinke vor optagelse i Fællesmarkedet. Han gav udtryk for, at forhandlingerne kunne begynde snart (i sommeren 1970), og at de ville kunne afsluttes i 1972.

Statsminister *Baunsgaard* erklærer, at hvis en eller flere af de nordiske lande optages i Fællesmarkedet, må det medføre, at enten toldunionen (Nordek-toldunionen) slettes af Nordek-traktaten eller også må denne toldunion ændres. *Det må*, sagde *Baunsgaard* være *Fællesmarkedets toldunion, der gælder*.

Fra dansk side bliver den ledende kraft i de forhandlinger med EEC-landene, der begynder snarest, økonomi- og markedsminister *Nyboe Andersen*, der også som minister for nordiske anliggender har haft afgørende indflydelse på Nordek-forhandlingerne.

Toldunionen i Norden

Først den 1/1 1974 vil de nordiske lande antage satserne i en fælles nordisk toldtarif. I perioden indtil da, vil der ske toldtilnærmelser til såvel den nordiske tarif som til Fællesmarkedets toldtarif. Der er enighed om, at der skal være adgang til at suspendere traktaten, når forhandlingerne mellem de nordiske lande (Danmark og Norge) og de Seks er nået dertil, at der skal træffes beslutninger om at indtræde i Fællesmarkedet.

21 mands-udvalget

Det 21 mands-udvalg, der blev nedsat af folketinget i de hektiske dage omkring de store strejker, bragte ikke forlig i stand med oppositionen. Regeringen fastholdt sin stramme penge- og finanspolitik og nægtede at gå med til nye udgifter på statsbudgettet. Bortset fra visse forbedringer for folkepensionister og arbejdsledige, vil der ikke ske yderligere opgang i bevillinger til de sociale ydelser. Socialdemokratiet stiller derfor forslag om, bl.a. lønmodtagerfradragets forhøjelse fra 1.500 kr. til 2.500 kr., og flere andre sociale ydelser ønskes forhøjet, ialt til et beløb på ca. 880 mill. kr. Partiet ønsker endvidere skærpelse af kapitalvindingsskatten og forhøjelse af formue-promillesatsen, og indseende med bankernes udlåns- og indlånsrente.

Glimt udefra

Øget uro i Mellemøsten

Bruddet på den våbenstilstand, der oprettedes efter 6-dageskrigen i 1967, synes nu fuldstændig brudt. Israelske fly foretager angreb langt bag våbenstilstandslinien ved Suez-Kalanan og bomber langt inde i Nildalen, nær Cairo. De palæstinensiske partisaner, udrustet med sovjetiske våben, fortsætter offensiven på grænserne mellem Jordan, Israel og Syrien. Ægypten synes ikke at være i stand til at møde luftangrebene med en indsats af flyvemaskiner, der kan måle sig med de franske Mirage-maskiner, som Israel bruger.

Sovjet har stillet MIG-fly til rådighed for Ægypten, men ikke af den helt moderne type, som Sovjets egne luftstyrker er i besiddelse af. Sovjet tøver med at give Ægypten langtrækkende angrebsvåben. Meget tyder på, at Sovjet har sin pris for at yde virkelig effektiv militærstøtte til Ægypten. Sandsynligvis vil en hjælp af et sådant omfang betyde, at Ægypten tvinges til at lade russiske eller østeuropæiske specialtropper betjene de moderne våben. Nasser tøver med at sige ja dertil. Men hertil kommer, at ægypterne menes ikke at have tilstrækkelig godt uddannet fly-personel, ligesom det sikkert kniber med specialtropper til betjening af kraftige tanks, og mekanikere, der kan reparere materiellet, savnes også i tilstrækkeligt omfang.

Men trods Ægyptens tilsyneladende militære svaghed afviser landet ustandseligt – støtte af Sovjet – ethvert forslag om direkte forhandlinger med Israel om fred.

Sovjet ruger åbenbart over store hemmelige planer, vedrørende hele Mellemøstspørgsmålet. Så vidt man kan skønne satser Sovjet mere og mere på støtte til de palæstinensiske partisaner, der uden tvivl er langt bedre soldater end de øvrige arabiske tropper i området, og er Sovjet langt mere føjelige end Ægyptens officerer.

Partisanerne afviser enhver fred med Israel, medmindre alle flygtninge frit får lov at vende tilbage, og staten Israel skal ophøre at eksistere for at erstattes af et nyt Palæstina, hvor jøder og arabere ligestilles fuldt ud.

Der er mørkeudsigter for en varig fred, dersom Sovjet mere og mere binder sig til partisanernes krigsmål. Det vil betyde en konstant uro, terror og krigslignende tilstand ved Israels grænser.

Det alvorligste spørgsmål er dog, hvad der vil ske, hvis Sovjets eller østeuropæiske landes tropper pludselig sættes ind i området, således som det f.eks. var tilfældet i Nigeria, hvis borgerkrig afsluttedes på få dage, da sovjetiske stabs-officerer og østtyske piloter greb ind i kamphandlingerne.

Men USA vil næppe stiltiende betragte et lignende indgreb ved Suez.

De fire stormagter har gang på gang forsøgt at få en fred i stand i Mellemøsten, men forgæves. Den israelske udenrigsminister *Abba Eban* har forsøgt at nå frem til forhandling ved først at tilbyde orienterende møder om det palæstinensiske flygtningeproblem. Men det er tvivlsomt, om Nasser selv om han for tiden kunne ønske at indgå på fred, kan tvinge de palæstinensiske partisaner til at acceptere en våbenhvile, endsiige en fred. Disse partisaner, udstyret med deres russiske våben, er ved at blive en stat i staten eller rettere en slags Vietcong i området, som alle de arabiske lande er angst for at støde fra sig.

Israel på sin side er også langt mere urolig for partisanerne end for Ægypten. I dette uhyggelige magtspil er herskerne i Kreml måske dem, der til syvende og sidst bestemmer, om der skal etableres varig fred i Mellemøsten. Prisen vil i bekræftende fald blive, at Sovjets herredømme i det østlige Middelhav og i den nære orient øges i et omfang, der gør Sovjet dominerende i denne del af verden. Og hvordan vil staten Israel kunne leve under sådanne vilkår?

Pompidou – Willy Brandt

Præsident Georg Pompidou fortsætter i store træk de Gaulles middelhavspolitik med våben-embargo vendt mod Israel. Affæren omkring de fire kanonbåde, der hemmeligt forlod fransk havn for at sejle til Israel, medførte, at al tale om levering af franske Miragefly til Israel forstummede. Derimod fortsætter de franske bestræbelser for salg af våben til de arabiske lande. Især har det vakt uro, at Frankrig har accepteret en ordre på 110 Miragefly til Libyen, der er Ægyptens nære forbundsfælle – og som har nære forbindelser med Sovjet.

Frankrig er også leverandør af våben til lande som Irak og Libanon. Den franske våbenindustri er inde i en mægtig eksportoffensiv. Så vidt vides leveres nu også våben til Spanien, og man er

også villig til at forhandle med Grækenland om leverancer. Fransk udenrigspolitik er iøvrigt karakteriseret af fastholden ved sit nej til at vende tilbage til medlemsskab af NATO. Ved at erklære, at man nok vil støtte Atlantpagten, men *ikke* være medlem af den, har Frankrig placeret sig ligesom udenfor – og dog alligevel med mulighed for at påvirke store militære afgørelser i NATO.

Men denne »både og« politik i den atlantiske politik har det ikke været muligt mere at komme igennem med, når det gjaldt det europæiske fællesmarkeds udvidelse. Frankrigs mangeårige vægning ved forhandling med England, Danmark, Norge og Irland om optagelse, er blevet brudt, især ved den nye forbundskansler Willy Brandts konsekvente fastholden af, at der nu måtte ske bevægelse i den europæiske markedspolitik. Pompidou har ikke magtet at fortsætte de Gaulles nej-politik i Europa. Afgørende har det spillet ind, at Vesttysklands økonomiske opsving og dets store valutaeserver har bragt Frankrig ned på anden eller tredjepladsen blandt Europas ledende finansmagter. Francens devaluering og D-markens opskrivning har indirekte givet Frankrig en svagere forhandlingsposition inden for Fællesmarkedslandene, og det er ikke mindst dette, der yderligere har styrket Willy Brandt i hans dynamiske bestræbelser for åbning af konstruktive og relevante markedsforhandlinger.

Nixons politik i Sydøstasien

Præsident Nixons beslutning om tilbagetrækning af amerikanske tropper i Syd-vietnam har afgørende stivet hans popularitet af og samtidig taget brodden af de mange demonstrationer mod krigen. Men den forholdsvis ro, der har hersket på Vietnamfronterne i det sidste halve års tid, bør alligevel ikke forlede fredens forkæmpere til at tro, at alle farer i Sydøstasien er forbi. Nye og meget alvorlige bulletiner indløber fra Vietnams naboland Laos, det land hvor Ho-Chi-Minhstien løber, og ad hvilken tusinder af nordvietnamesiske soldater sluses ind i Sydvietnam. Store raketangreb og militære fremstød fra nordvietnamesiske troppeenheder har været sat ind for at generobre den strategisk vigtige *Lerkruksette*, der synes at skulle blive løbet over ende af de nordvietnamesiske elitetropper, støttet af stærke lokale kommunistiske *Pathet-Lao*-styrker.



Japans kronprins *Akihito* åbner den 15. marts den første verdensudstilling, som har fundet sted på asiatisk grund – Expo 70. Udstillingen er placeret i nærheden af storbyen Osaka, hvor mere end 70 nationer fra hele kloden samt 32 japanske industrikoncerner og sammenslutninger har rejst fantasirige pavilloner.

Forberedelserne til det gigantiske udstillingsprojekt, der breder sig over 330 hektarer, har varet i over tre år, og japanerne har investeret mere end 20 milliarder kr. i foretagendet. Kæmpesummer er medgået til anlæg af motorveje, nye jernbanelinjer og en stor hypermoderne udrustet lufthavn. Verdensudstillingen fungerer i 183 dage, og når specialbygningerne (som f.eks. den danske pavillon med restauranter) er ryddet af vejen, vil den japanske regering med støtte fra kommuner og privatkoncerner bygge et universitet på stedet, Japans største og mest alsidige læreanstalt.

50 mill. gæster –

Et halvt hundrede millioner udstillingsgæster ventes til Osaka, de fleste fra selve Japan. Af udlændinge vil ca. en million indfinde sig fra fem verdensdele. Der er anmeldt ca. 700.000 besøgende fra Nordamerika, Canada og de sydamerikanske lande. Vesttyskland har tegnet sig for ca. 20.000 gæster. I en omkreds af ca. 40 km rundt om Osaka kan hoteller bygget i vestlig stil huse ca. 18.000 gæster pr. nat. I anledning af udstillingen er der i og i nærheden af Osaka bygget nye hoteller, med ca. 8000 senge-

pladser, og en telby med 500 femmandstelte vil blive rejst 15 km fra udstillingsarealet. Der er sørget for tilstrækkelige transportmuligheder i form af bl.a. ensporede jernbaner og en flåde af store busser. Folk, der ønsker at bo på japansk hotelmaner, kan finde plads i talrige »ryokans«, gæstehuse af mere eller mindre landligt tilsnit. Videre har særligt udvalgte privatfamilier fået licens som værelses-værter for tilreisende, og i ungdomsherberger i og omkring byen er der sengepladser til ca. 1700 fremmede pr. nat.

Japanerne var billigst med køkkener

Udstillingens fornemste pavilloner er (som altid ved den art arrangementer) amerikanske, russiske, vesttyske, franske og japanske. De skandinaviske lande har bygget en fælles pavillon, projekteret af den danske arkitekt *Bent Severin* og indrettet med lys- og lydteknik og intern opbygning af de københavnske arkitekter *Jesper Tøgersen* og *Thorkil Ebert* samt rådgivende ingeniør *Karsten Schacht-Petersen*. Restaurantvirksomheden (der også omfatter cafeteria og terrasse) drives af SAS Catering. Møbler og øvrigt udstyr er leveret af skandinaviske firmaer, men køkkenerne er installeret af japanske special-firmaer – der med deres pristilbud lå på halvdelen af, hvad nordiske og vesttyske foretagender forlangte.

Den skandinaviske pavillon har kostet ca. 11 mill. d. kr. at rejse og indrette, og man kalkulerer med et totalt besøgstal på ca. 5 mill. gæster.

Virius.

Statsbanernes feriehus på Knudshoved modtager i sommersæsonen 1970 gæster fra torsdag den 7. maj (Kristi himmelfartsdag) til lørdag den 29. august.

Erfaringen har vist, at der altid indgår mange flere anmodninger om ophold i skoleferien, end det er muligt at efterkomme, og det henstilles derfor, at alle, der har mulighed derfor, søger at henlægge ferien til et tidsrum uden for skoleferien, i hvilken forbindelse opmærksomheden henledes på, at der nu er installeret centralvarme i samtlige værelser og opholdsstuer på feriehuset. *Endvidere henstilles, at opholdet – især for så vidt angår pensionister og enker – så vidt muligt tilrettelægges således, at ankomst og afrejse finder sted på lørdage.*

Betalingen for opholdet udgør pr. dag og pr. person:

Voksne og børn, som er fyldt 12 år 24,00 kr.
 Børn i alderen 4–11 år (inkl.) 12,00 kr.
 Børn under 4 år 6,00 kr.
 Inklusive moms samt betjeningsafgift (1½ pct.).

Såfremt der undtagelsesvis gives tilladelse til kortere ophold end 5 dage, vil der yderligere blive opkrævet 5 kr. pr. person for forbrug af sengelinned.

Til brug ved anmodning om ophold på feriehuset er fremstillet en særlig blanket, som vil kunne fås på stationer og ekspeditionssteder. Blanketten indsendes i udfyldt stand (alle 3 dele) direkte til generaldirektoratet.

Stationer og ekspeditionssteder, som måtte få brug for blanketten, (blanket A 849) bedes i nødvendigt omfang rekvirere denne i blanketkontoret.

Belægningen foretages af generaldirektoratet i den rækkefølge, hvori anmodningerne indgår; dog vil alle anmodninger, som er modtaget inden 1. april, blive betragtet som indgået samtidig.

For det tilfælde, at der skulle være optaget i det ønskede tidsrum, må det anbefales dem, der i så fald kunne ønske ophold i et andet tidsrum, at angive dette subsidiære tidsrum i ansøgningen.

Endvidere henledes opmærksomheden på, at dato for det ønskede tidsrum skal anføres på anmodningen. Svar på alle anmodninger, som er modtaget inden 1. april, vil kunne forventes udsendt fra generaldirektoratet ca. 20. april d.å.

DAMERNES DAG

20

Den lyse tid

Takket være det fine snetæppe har naturen været i stand til at vise sig fra den lyse side i næsten hele den mørke tid, men nu begynder vi at vende kalenderblade med forår på og kan se hen til både kongefødselsdag og påske i samme måned.

Dermed siger vi farvel til en vinter, hvor pigebørn med langt havfruehår skøjtede rundt på Peblingesøen i maxilange frakker. Det så romantisk ud, især om aftenen hvor der var projektørlys på isen. Egentlig manglede kun mufferne i at hele sceneriet lignede et genrebillede fra århundredeskiftet.

Skolebørnene var anderledes realistiske i deres vinter-sport: de kurede rask ned ad skrænter og bakker på tomme oliedunke af rødt eller blåt plastik. Dunkene kunne nå en fantastisk fart og så fjedrede de så rart. Kælken fik lov at blive hjemme.

Skal week-end'en forlænges

Den 5-dages skoleuge bliver en realitet, og hvis forslaget i den ændrede lukkelov

om at flytte fredagens lange åbningstid til torsdag vedtages af folketinget, vil mange familier sikkert kunne tyvstarte på week-end'en tidligere end før til glæde for dem, der skal i sommerhus.

For andre kan glæden nok blive lidt blandet. Det er ikke let at skulle købe ind til week-end'en allerede torsdag. Selvfølgelig kan første og sidste åbningstid fredag og lørdag (lukketid lørdag bliver kl. 12) også bruges, men fornøjelsen er ofte tvivlsom: om morgenen er kød- og torvevarer ikke lagt frem og bliver de solgt ud et godt stykke tid før forretningen lukker, kan der ikke suppleres op.

Nej til maxi

i hvert fald når det gælder kjoler til mænd! Parisiske modeskabere kan stadig skabe sensation selv om anstrengelserne af og til virker krampagtige. Idéen med mande-kjoler vakte hos de fleste kun kølig interesse. Habitten har sine fordele og lader sig ikke let fortrænge. – Det slår ikke igennem her i landet,

sagde en dansk tøjekspert for nyligt. – Selv om kvinderne har stjålet buksemøden fra os vil vi ikke gøre gengæld, bl.a. fordi kjoler er alt for upraktiske. Jeg glemmer aldrig, da jeg en gang ankom til et karneval iført fodsid kjortel. Jeg nåede knapt et trin op ad trappen, før jeg faldt så lang jeg var. Jeg havde glemt at løfte op i skørterne.

Stille-leg

Der er intet i verden så stille som en håndfuld børn, der sidder omkring et bord og klipper figurer ud i skumgummi. Det er et behageligt materiale, der hverken griser til eller støjer. Køb et par ruller i forskellige farver samt et par papirsakse og brug så fantasien. Start med en enkel form, f.eks. en fisk eller et hjerte. Brug evt. en hobbylim af den tekstilsikre slags til at klistre øjne og mund etc. på et måneansigt eller prøv at fremstille et Pippi-Langstrømpe hoved med rigtige hårsøjler i fletningerne og sæt så fregner på næsen med en filtskriver.

Hvad siger De så? At »herrehatten« er elegant, men brillerne næsten for særprægede . . . Pigen er set i Paris, men hendes lige skal nok dukke op herhjemme i løbet af foråret.



Ur og smykke i et. Materialet er sølv, der kommer mere og mere frem – sidst set i nye, avancerede smykker til mænd.

