



4

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. APRIL 1970 — 70. ÅRGANG

4

Indhold:

CO I's struktur	2
Repræsentantskabsmøde i CO I	3
De europæiske baner indfører centralkobling	7
Arbejdernes Landsbank	7
Naturlig landforbindelse mellem Sjælland og Jylland	8
Samarbejde om jernbanemuseum ..	14
Politisk økonomisk orientering	15
Glimt udefra	16
Personalia	18
Ansøgningsskema til feriehjemmet ..	19
J. H. Oldenbroek	20
J. A. Nordin	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.

Den 10. marts afholdtes ekstraordinært repræsentantskabsmøde i CO I med henblik på stillingtagen til forslag om ændring af CO I's vedtægter. Baggrunden for forslaget til vedtægtsændringer er ønsket om etablering af et CO-sekretariat uafhængigt af den organisation, hvorfra formanden er valgt samt de nye forhandlingsregler i tjenestemandsløven. Efter indgående debat om vedtægtsændringerne vedtoges disse praktisk taget i sin helhed som foreslået af CO I's forretningsudvalg. I den på de følgende sider bragte beretning af CO I's formand, Børge Aanæs, er redegjort for oplægget til og behandlingen af spørgsmålet om etablering af selvstændigt sekretariat, hvorfor gentagelser skal undgås her. Imidlertid findes det hensigtsmæssigt at knytte nogle bemærkninger til spørgsmålet, idet det forelagte og vedtagne forslag er udtryk for en afbalancering af forskellige synspunkter. Der er nok almindelig enighed om nødvendigheden af sekretariatets etablering. Specielt har forhandlingsreglerne i den i 1969 gennemførte tjenestemandsløvs forstærket ønskerne om et sekretariat med ekspertbistand til underbygning af CO I's interesser. Men der har ved sagens behandling dog været forskellig opfattelse af denne ekspertbistands form. Det er ganske klart, at sekretariatet skal være CO I's varemærke, og det er ikke ligegyldigt, hvorledes varen sælges. Varedeklarationen for indholdet bør være grundigt og dygtigt kendskab til samfundsøkonomiske forhold m.v. som grundlæggende for 1.: medlemmernes økonomiske og sociale fremgang og 2.: ambitiøs stræben efter at give CO I en naturlig førerstilling i tjenestemandsområdet. En varedeklaration af sådant indhold forudsætter for sekretariatsledelsen ikke blot grundigt kendskab til tjenestemand- og organisationsforhold, men også en uddannelsesmæssig baggrund til forståelse af økonomisk udvikling og tilvejebringelse af relevant statistisk materiale i den givne situation. Til fyldestgørelse af dette måtte sekretariatsledelsen eller lederen i det mindste være højt uddannet – universitetsuddannet el.lign. Det er tidligere nævnt, at forslaget er udtryk for afbalancering af forskellige synspunkter, idet der ligeledes er spørgsmålet om, hvor store udgifter man vil gå med til ved sekretariatets drift. Den ambitiøse forudsætning, ved egen indsats at tilvejebringe fornødent materiale til brug i de givne situationer og i almindelighed, medfører naturligvis betydelige driftsudgifter. Dette har man ment at måtte renoncere på, da man umiddelbart har adgang til at trække på

Repræsentantskabs- møde i CO I

ekspertbistand hos LO og FTF. Behandlingen af spørgsmålet sekretariatsledelse er derfor givet en formulering, hvorefter alene grundigt kendskab til tjenstemands- og organisationsforhold er fornødent. Der ligger med dette for den kommende sekretariatsledelse en vanskelig opgave i at gøre CO I fortsat førende i en ny udvikling på tjenstemandsområdet, når man ret beset er i et afhængighedsforhold til to andre organisationers eksperter. Man kan spørge, om det er prisen værd på vejen til at søge tjenstemandsorganisationerne samlet under een hat. Omend et sådant mål er langt af syne, er håbet herom trods alt ikke beskæmmet. Et selvstændigt CO-sekretariat kan lige så fuldt være befordrende for denne udvikling, som modsat hævdet af nogle, der mener virkningerne vil være negative. Efter vedtagelse af vedtægtsændringerne er man imidlertid i stand til at etablere sekretariatet. Det afhænger da helt af de, som skal udgøre sekretariatsledelsen, om der virkelig skabes fornyelse i CO I's virke, eller om det blot bliver en videreførelse på hidtidigt plan. Selv om rammen ikke helt er blevet som ønskelig, er der dog med fornyelsen af organisationsapparatet et grundlag for en bredere betjening af de tilsluttede organisationers medlemmer, der som sagt er nødvendig med de nye forhandlingsregler på tjenstemandsområdet. Det bør ej heller glemmes, at CO I endvidere på oplysningsvirksomhedens område vil kunne styrkes til at øve betydelig indflydelse. Nu får vi se, hvordan sagen løses, og om erfaringerne fører til, at man må tilpasse sekretariatets virksomhed. Ingen har taget for givet, at der med det foreliggende er skabt noget ideelt, som uændret kan fortsætte ind i fremtiden. Vi ser i dette sekretariat en dyd af nødvendigheden og håber på rimelige og retfærdige resultater af dets virksomhed.

Beretning aflagt af formanden, Børge Aanæs, ved CO I's repræsentantskabsmøde 10. marts d.å.

Selv om alle formentlig kender begrundelsen for dette ekstraordinære repræsentantskabsmødes afholdelse, vil det nok være rigtigt af hensyn til protokol og eftertiden, at jeg indleder med nogle betragtninger over årsagen til, at vi idag står overfor et forslag til en helt ny vedtægt for CO I.

Sekretariatstanken

Der er ikke noget nyt i tanken og ønsket om, at centralorganisationen skulle have eget sekretariat uafhængigt af den etatsforening, hvorfra formanden er valgt – der har da allerede også i en kortere periode i foreningens historie været etableret et selvstændigt kontor for CO I, men udvalgsarbejde og forslag herom har ikke tidligere været forelagt repræsentantskabet.

I de senere år har ønsket været forstærket – navnlig blandt de mindre organisationer, hvor behovet for assistance og konsulentvirksomhed er øget. Dette i forbindelse med tjenstemandsreformens gennemførelse, der gjorde det klart, at centralorganisationernes fremtidige arbejdsopgaver ville stige væsentligt, satte skub i diskussionen om oprettelse af selvstændigt sekretariat, således at forretningsudvalget optog et forslag fra politiorganisationerne til behandling på det ordinære repræsentantskabsmøde d. 10. december 1968, som pålagde det nuværende forretningsudvalg at arbejde videre med sekretariatstanken, idet man vedtog følgende:

Under hensyn til den stedfundne udvikling, herunder den igangværende revision af tjenstemandslovene med de heraf følgende større krav til organisationerne pålægger repræsentantskabet det kommende forretningsudvalg at foretage nærmere undersøgelse af CO I's opbygning, sekretariatsforhold, oplysningsvirksomhed, fælles blad, kontorhold samt forhold til sideordnede og toporganisationer med det formål at udarbejde forslag til eventuelle ændringer snarest gør ligt.

Udvalgsarbejde

Allerede på forretningsudvalgs mødet d. 23. januar 1969 gik man igang med opgaven, idet det blev besluttet, at forhandlingsudvalget (fmd., næstfmd., regnskabsf., sekretær + E. Greve Petersen) suppleret med endnu et forretningsudvalgsmedlem, ialt 6 medlem-

mer, skulle danne strukturudvalg og herunder tage forholdet til sideordnede og toporganisationer op til undersøgelse.

Det var klart fra starten, at en del af udvalgets medlemmer var stærkt belastet af arbejdet med tjenestemandreformen, og for at dette ikke skulle sinke arbejdet med CO I's struktur, nedsattes 2 arbejdsgrupper således:

Et underudvalg fik pålagt: At undersøge og rapportere for forretningsudvalget, hvilke fordele for de tilsluttede organisationer der vil kunne opnås ved etablering af et selvstændigt sekretariatskontor for CO I, samt hvilke opgaver og beføjelser kontoret bør have.

Udvalget skulle endvidere for et evt. sekretariatskontor: »skitsere hvilken bemanning det vil være påkrævet at have, og hvilken status den eller de pågældende medarbejdere bør have såvel med hensyn til tjenestemandsansættelse som overfor enkelt organisation«.

Herudover skulle udvalget: »opstille et budget for omkostningerne (lokaler, kontorhold og lønninger m.v.) set i forhold til nuværende udgifter for CO I, samt foretage en skønsmæssig vurdering af etableringsudgifter, idet man samtidig skulle udarbejde et skitseforslag til udgifternes fordeling«.

Udvalget etableredes med Anton Dalsgaard som formand og derudover 4 forretningsudvalgsmedlemmer.

Et andet underudvalg blev pålagt »at undersøge muligheden for udgivelse af et specielt CO I-blad eller et CO I-bladindlæg til bestående fagblade, samt hvilken abonnementspris m.v., der må påregnes henholdsvis under bestående sekretariat med tilknyttet redaktør eller under selvstændigt sekretariat, der pålægges redigering og udgivelse«.

Når disse oplysninger forelå, skulle udvalget endvidere: »søge interessen og behovet for et særligt CO I-blad eller -indlæg klarlagt ved hjælp af spørgeskemaer, der tilsendes tilsluttede organisationer til besvarelse, idet man samtidig anmoder om evt. oplagstal samt oplysninger om mulige besparelser i eller inddragelse af egne fagblade«.

Dette udvalg fik E. Greve Petersen til formand suppleret med 4 FU-medl.

Hermed var to trediedele af forretningsudvalgets medlemmer sat i arbejde med CO I's struktur, og på

samtlige efterfølgende møder i forretningsudvalget har vi behandlet dette spørgsmål.

Konklusioner

Jeg skal springe mellemliggende stadier over og referere resultaterne fra de endelige og godkendte rapporter fra udvalgs- og arbejdsgruppearbejdet.

Fagpresseudvalget

Efter at have undersøgt de forskellige muligheder fremkom fagpresseudvalget med et forslag om udgivelse af et CO I-blad 6 gange årligt med max. 12 sider pr. gang.

Oplagstallet er anslået til ca. 5 000 eksemplarer, idet et mindre oplag vil blive uforholdsmæssigt dyrt. Der vil kræves 1 500 eksemplarer til dækning af CO I-organisationernes tillidsmænd, derudover ventes der tegnet abonnement til lokale tillidsmænd og tjenestesteder. Udgiften er anslået til ca. 70 000 kr., hvoraf ca. 50 000 skal komme ind gennem abonnement og 20 000 kr. gives som tilskud fra CO I.

Det er fastslået, at der ikke bør åbnes adgang for annoncering fra firmaer og lign., men der er ikke taget endelig stilling til, i hvilket omfang de enkelte organisationer skal kunne disponere over plads til foreningsmeddelelser.

Muligheden for at udskrive en konkurrence blandt CO's medlemmer om et navn til bladet har været på tale, og det vil blive forretningsudvalgets opgave at se nærmere herpå.

Denne rapport er godkendt af det samlede forretningsudvalg, og forudsat vedtagelse af de nye vedtægter vil denne opgave indgå i det kommende sekretariats arbejde.

Lovudvalget har ikke ment, at der burde optages endelige og faste regler om udgivelse af bladet, men har ment, at vedtagelsen herom vil være dækket af formålsparagraffens stk. 3:

»medvirke til de tilsluttede organisationers faglige og kulturelle oplysningsvirksomhed«.

Udvalget vedr. CO I-sekretariatet

Underudvalget har afgivet 2 beretninger og et lovudkast.

I første beretning blev redegjort fra CO's hidtidige sekretariatsforhold og for tilsvarende forhold i Norge og Sverige.

Man konkluderede, at under centralorganisationens *hidtidige virke* havde sekretariatsforholdene fungeret upåklageligt. Kritikken kunne kun begrundes i, at den

nuværende ordning kræver, at een af de tre-fire største organisationer må påtage sig sekretariatsopgaven, idet den organisation, hvorfra formanden er valgt, hidtil har måttet tage den ekstra arbejdsmæssige og økonomiske byrde, som sekretariatet var.

Men den øgede arbejdsbyrde, som tjenestemandreformens ventes at give centralorganisationerne, og for at udvide virksomheden – navnlig med henblik på assistance til de mindre organisationer – finder udvalget, at tiden må være inde til oprettelse af selvstændigt sekretariat.

For så vidt angår forholdene i Norge konstaterede man, at der siden 1951 var oprettet eget kontor med selvstændig sekretær, men dette er udbygget som kartelvirksomhed under norsk LO.

I Sverige ventes tilsvarende organisationsstruktur gennemført ved samling af alle tjenstemandsorganisationerne i een organisation under svensk LO.

Man fandt dog ikke fra underudvalgets side, at disse konstateringer måtte medføre tilsvarende ordning i Danmark, men man overlod til det samlede forretningsudvalg at diskutere forholdet til danske hovedorganisationer.

Dette skal jeg senere vende tilbage til.

Forslag vedr. sekretariatsledelse

For så vidt angår sekretariatet har udvalget indstillet, at formanden og forretningsudvalget fortsat skal have ansvaret for og ledelsen af centralorganisationens virksomhed, men det vil være påkrævet at ansætte en daglig leder af sekretariatet.

Man kunne naturligvis også i stedet for at ansætte en sekretariatsleder lade den valgte formand være sekretariatsleder, hvilket måtte indebære, at centralorganisationens formand måtte ophøre med at være etatsforenings-formand eller måtte vælges blandt ikke-formænd.

Udvalget har diskuteret dette spørgsmål, og man har været enige i, at man bør bibeholde den »folkevalgte« form for valg af såvel formand som forretningsudvalg (hovedbestyrelse), således at disse fortsat får det fulde ansvar for centralorganisationens virksomhed, og ikke bliver afhængige af evt. ansættelses- eller lønforhold.

Man har yderligere anført, at såvel formand som næstformand bør vælges blandt de tilsluttede organisationers formænd – jeg vil gerne for egen regning føje til, at det samme nok bør gælde hele forhandlingsudvalget, for at dette derved kan møde med større

vægt bag sig overfor den modpart, vi skal forhandle med.

Selvom man har været inde på det formålstjenlige i at få ekspertbistand i både juridiske, økonomiske og statistiske spørgsmål, så mener man alligevel at måtte foretrække, at sekretariatets daglige ledelse forestås af en person, der har indgående indsigt og erfaring i såvel organisationsspørgsmål som i de mere specielle tjenstemandsproblemer.

Udvalget har ikke på forhånd taget stilling til sekretariatets endelige størrelse, men man har indstillet, at man i starten foruden lederen ansætter en sekretær og en kontormedhjælp.

Med hensyn til sekretæren har man været opmærksom på fagpresseudvalgets indstilling og foreslår i givet fald at ansætte en faglig uddannet redaktør.

Hvis de pågældende er tjenstemænd, må de naturligvis frigøres for deres tjenstlige arbejde, til gengæld er man indstillet på, at lederen bør aflønnes efter lønramme 32/36 og sekretæren omkring 4 lønrammer lavere. Kontorpersonalet efter HK-overenskomst.

Udvalget har peget på den skæve fordeling i de tilsluttede organisationers repræsentation ved CO I's repræsentantskabsmøder, men fordi de små organisationer har givet udtryk for, at man vil lægge stor vægt på at beholde den nuværende repræsentation, har man ikke stillet forslag om ændring i repræsentationen, men i stedet for stiller man forslag om ændrede afstemningsregler.

2. rapport – sekretariatets økonomi

Efter godkendelse af denne rapport gik udvalget igang med mere præcise opgaver, herunder dækning af de øgede udgifter.

I anden rapport skønner udvalget, at etablering af sekretariatet vil andrage omkring 2 kr. pr. medlem, og man mener, at dette beløb kan tilvejebringes ved udskrivning af ekstrakontingent i henhold til nugældende love.

Et budget over de årlige udgifters størrelse resulterede i en skønsmæssig udgift på ikke over 400 000 kr., hvilket indgik i de videre overvejelser vedr. vedtægtsændringer, hvortil udvalget også skitserede et kontingentforslag. Jeg skal vende tilbage til dette.

Samarbejde og evt. sammenslutning med andre organisationer

I hovedudvalget måtte man naturligvis se på hele organisationsstrukturen. Det mest nærliggende havde været, om samarbejdet i SLF var blevet udbygget, og

et tjenestemandssekretariat opbygget på SLF-plan (110 000 medlemmer). Dette bød imidlertid på den vanskelighed, at Danmarks Lærerforening har et vel udbygget sekretariat, og Samrådet har for 2 år siden ansat en kontorchef til leder af denne organisations virksomhed.

Derimod stod CO II i samme situation som os, og hvad var da mere naturligt end, at vi i fællesskab drøftede mulighederne (ca. 60 000 medlemmer).

Vi udvekslede synspunkter, men fandt ikke tiden moden til en sammenslutning, derimod var der stemning for at undersøge muligheden for at etablere kontor i samme ejendom og i givet fald være fælles om visse hjælpemidler. I øvrigt var man også i CO II indstillet på at udbygge samarbejdet gennem SLF.

LO og FTF

Nu var forholdet til sideorganisationer helt klart. Tilbage var spørgsmålet om hovedorganisationerne.

Medens Samrådet, Danmarks Lærerforening og CO II kollektivt er tilsluttet FTF og derigennem har den fornødne ekspertbistand, er CO I ikke medlem af nogen hovedorganisation som de tilsvarende organisationer i Norge og Sverige, men vi har et antal organisationer, som selvstændigt er tilsluttet LO.

Fra diskussioner i forretningsudvalget var det klart, at kollektiv tilslutning til LO ville støde på så stor modstand, at en splittelse af CO I kunne blive resultatet.

Jeg fik derfor i opdrag uden at optage egentlig forhandling at undersøge muligheden for evt. tilslutning til LO og FTF efter en grænseaftale, således at nærmere angivne organisationer kom i LO og andre i FTF, eller også tilsluttet efter en fast procent.

Fra ledelsernes side i de to hovedorganisationer var man meget positivt indstillet, men selvom CO I's forretningsudvalg må erkende, at det vil være endog meget væsentligt, at vi står på god fod med de to hovedorganisationer, og der derfor var stor sympati for tanken om direkte medlemsskab, så kunne den ikke vinde den fornødne tilslutning i hele forretningsudvalget.

I stedet for enedes man om at henstille til de enkelte organisationer, at de selv søger tilslutning til en af hovedorganisationerne.

For at understrege den betydning dette har for centralorganisationen, stiller man forslag om, at de organisationer, der ikke er med i LO eller FTF bidrager med større kontingent til CO I end organisationer, der også bidrager til en hovedorganisation.

Det er på denne baggrund, der står et enigt forretningsudvalg bag kompromisforslagene, som de fremgår af § 2, stk. 4:

»fremme alle lønmodtager-interesser gennem samarbejde og evt. medlemsskab mellem de enkelte organisationer og LO eller FTF«

samt § 25, stk. 5:

»Organisationer, der er medlemmer af en hovedorganisation LO eller FTF, betaler halvdelen af det til enhver tid fastsatte kontingent«.

Jeg bør nok tilføje, at hele forretningsudvalget står bag disse forslag, og at evt. ændringer heri vil medføre, at forretningsudvalgets medlemmer må stå helt frit ved den endelige afstemning om den nye vedtægt.

Det bør måske også allerede her i beretningen tilføjes, at der i underudvalgets budget har været regnet med et kontingent i størrelsesordenen fra 12 og op til 20 kr. pr. år.

Om vi ender på 16, 18 eller 20 kr. skal jeg ikke kunne sige for nuværende, men det er ikke tilfældigt, at vi har sat LO og FTF tilsluttede organisationers medlemmer til halvt kontingent, idet den ordning, hvorefter den enkelte organisation selv skal bestemme, om den vil med i en hovedorganisation eller ej vil give besparelser for såvel medlemsorganisationer i hovedorganisationerne som ikke-medlemsorganisationer.

Vi har nemlig også skelet lidt til CO II, der opbygger tilsvarende sekretariat, som vi stiller forslag om, og som kollektivt er tilsluttet FTF. Her bliver kontingentet for organisationer med indtil 500 medlemmer på mere end 30 kr., og selvom vi i CO I skulle komme helt op på 20 kr., så vil de organisationer, som ikke er med i en hovedorganisation altså slippe 10 kr. billigere, end hvis CO I kollektivt var med. Med et kontingent på 18 kr. vil besparelsen blive lige stor for begge grupper ca. 9–12 kr.

Afslutning

Jeg har med disse betragtninger søgt at redegøre for, hvorledes forretningsudvalget har løst den opgave, der blev det pålagt på repræsentantskabsmødet den 10. december 1968.

Der har været afholdt et stort antal møder om spørgsmålet såvel i underudvalg som i det samlede forretningsudvalg.

De europæiske baner indfører centralkobling

Der er nu skabt mulighed for indførelsen af den såkaldte centralkobling inden for de europæiske jernbaner, idet den europæiske jernbaneunion UIC har købt patentrettighederne til en sådan kobling af Unicupler-Gruppen bestående af firmaer i Frankrig, Tyskland og Amerika og dermed også retten for medlemslandene til at sætte denne kobling i produktion.

Indførelsen af centralkoblingen medfører bl.a., at sammenkobling af jernbanevogne derefter ikke længere, som nu, skal ske ved håndkraft, ved at en mand går ind mellem vognene og udfører den, men automatisk på en sådan måde, at der ikke alene sker en egentlig sammenkobling, men så også vognenes bremseledninger og elektriske kabler forbindes.

Frakoblingen sker blot ved betjeningen af et håndtag.

Der skabes herved mulighed for etablering af fuldautomatiske rangerbanegårde. Sådanne banegårde kan her i landet komme på tale i Fredericia, Århus og eventuelt København. Der spares arbejdskraft, der opnås større sikkerhed for personalet, og endelig giver centralkoblingen mulighed for at køre med tungere tog, noget der først og fremmest er af betydning inden for godstrafikken.

Indførelsen af centralkoblingen kommer i første omgang til at omfatte godsvognene i den internationale trafik. Statsbanerne agter dog efterhånden at indføre koblingen på alle godsvogne. Der er der-

imod endnu ikke inden for UIC truffet beslutning om, hvornår koblingen skal indføres på personvogne.

Statsbanernes nyeste godsvogne er allerede forberedt for montering af centralkoblingen. Overgangen til brug af den nye kobling sker samtidig for alle europæiske baner. Da Japan i sin tid indførte centralkoblingen, standsede man togtrafikken fuldstændig i en uge for at få arbejdet gjort. For UIC-medlemslandenes vedkommende vil det ske i påsken 1976, der er en for godstrafikken stille tid. Under de førte forhandlinger om køb af patentrettighederne for centralkoblingen har Danske Statsbaner repræsenteret de 4 nordiske baner.

Skov.

Fordoblet omsætning i løbet af 3 år

Fint driftsresultat for

Arbejdernes Landsbank, men kurstab på obligationer slugte 7,5 mill. kr.

Arbejdernes Landsbank havde i 1969 sit hidtil bedste driftsår, men da banken på grund af de stærkt faldende obligationskurser, hvorpå den ingen indflydelse havde, måtte notere et kurstab på 7,5 millioner kroner, blev den samlede indtjening dog »kun« 16,8 millioner kroner, efter at skatten var betalt. Nettooverskuddet blev 9,2 millioner kroner, og Landsbankens generalforsamling vedtog den 18. marts heraf at udbetale 5,2 millioner kroner i 8 pct.s udbytte til aktionærerne, d.v.s. til arbejderbevægelsens faglige, kooperative og politiske organisationer.

Aktiekapitalen forøges

Regnskabet blev forelagt af bankens formand, forbundsformand Hans Ras-

mussen og direktør G. Schmidt Laursen. Til disposition for generalforsamlingen var årets nettoresultat plus overførslerne fra 1968, ialt 24,2 millioner kroner. Dem vedtog generalforsamlingen at fordele således, at der i udbytte som nævnt udbetales 5,2 mill. kr., at der til konto for skatter henlægges 5,4 mill. kr., at der til reserve- og forstærkningsfonden henlægges 3 mill. kr. og at endelig 10,6 mill. kr. overføres til næste år.

Med denne fordeling af det beløb, som var til disposition, forøgedes bankens egne reserver til 59 mill. kroner, og disse reserver udgør sammen med aktiekapitalen, der ved årets udgang androg 73,2 mill. kr., bankens egenkapital – ialt 132,2 mill. kr. Det er 19,8 mill. kr. mere end året før. Denne arbejdende egenkapital vil i løbet af 1970 blive udvidet i takt med nye aktietegninger, og generalforsamlingen besluttede at udvide aktiekapi-

talen fra de hidtidige 75 mill. kr. (der var fuldt tegnet ved generalforsamlingen) til 100 mill. kr.

Smuk aktivitetsudvidelse

Landsbankens statusbalance overskred i 1969 for første gang 2 milliarder kroner. Den androg nemlig 2.020 mill. kr. imod 1.553 mill. kr. for 1968. Det var i 1966, da Landsbanken passerede den første milliard, så det tør siges, at aktivitetsudvidelsen i de sidste tre år har været særdeles smuk.

Bankens driftsregnskab balancerede med 131,8 mill. kr. imod 105,8 året før. Mens banken i 1968 ikke måtte foretage afskrivninger på obligationer (kurstab), måtte der i 1969 som nævnt noteres et sådant tab på 7,5 mill. kr. Uden et sådant tab, hvorpå banken ingen indflydelse havde, ville driftsresultatet have været ca. 5,3 mill. kr. bedre end året før.

De forslag, vi nu fremsætter til ny vedtægt for CO I, er resultater af disse møder, og jeg vil bede om, at de vurderes ud fra en helhedsbetragtning.

Forretningsudvalget har ikke i alle spørgsmål været enige, derfor er enkelte paragraffer resultat af en kompromisløsning, og som allerede nævnt eventuel ændring heri kan altså vælte den enighed, der er i det samlede forretningsudvalg ved fremsættelse af forslaget til ny vedtægt for CO I.

Jeg skal senere under pkt. 5 redegøre for de enkelte paragraffer set i forhold til tidligere vedtægt. Jeg skal derfor slutte beretningen med at udtale håb om, at de beslutninger, vi nu står overfor, må blive til gavn for arbejdet i centralorganisationen, og at vi ved behandlingen af forslaget vil se mere på helhedens interesser end på, hvilken fordel enkelt person eller enkelt organisation vil kunne opnå ved gennemførelsen.

Naturlig landforbindelse mellem Sjælland og Jylland

En fremtidig hovedtrafikforbindelse direkte mellem Sjælland og Jylland bør af bebyggelsesgeografiske grunde principielt forbinde Kalundborg til Århus.

Der er naturlige betingelser for trafikforbindelser her, tilmed både for søtrafikforbindelser, landtrafikforbindelser og forbindelser for kombinert sø- og landtrafik, såvel for partielt som helt udbyggede forbindelser, altså for etapevis udbygning.

Fra Sjælland strækker Røsnæs-halvøen sig langt mod vest. Jylland strækker sig ret langt mod sydøst i form af et hjørne nord for Horsens Fjord, Gyllingnæs.

Mindste afstand mellem Røsnæs og Gyllingnæs er 43,5 km, regnet i luftlinie.

Midt i den sydlige del af Kattegat, Danmarks egentlige indlandshav, ligger Samsø.

Fra Sjællands kyst til Samsøs kyst er mindstefstanden mellem 15,2 og 15,3 km. Fra det sydlige Samsø til Jyllands kyst er mindstefstanden ca. 20,5 km.

Røsnæshalvøen fortsætter i Røsnæs Rev, hvor der kun er ubetydelige vanddybder. Afstanden mellem selve Røsnæs' yderende og fyret på revet er 1,7 km. Revet strækker sig imidlertid ikke væsentlig længere ud.

Fra Gyllingnæs strækker der sig et bredt rev eller rettere sagt en bred række grunde meget langt mod øst. De kaldes

først Søby Rev, derpå Søgrund og til sidst Svanegrund. Disse grunde burde egentlig have et fælles navn, fordi de faktisk er sammenhængende. De to sidste er dog adskilt af en ganske smal rende med 6-8 m vanddybde. Denne rende, der tydeligt nok er dannet ved strømerosion, har ikke gennembrudt grunden effektivt i syd; her ender den med en barriere, hvor dybden er højst 4-5 m.

Iøvrigt er dybderne på grundene helt ubetydelige. Meget store områder er frilagt ved lavvande, og betydelige arealer er tørlagt selv ved normal vandstand og stedvis endog ved højvande.

En dæmning over disse grunde kan bygges ganske billigt. Jvf. Harbøre-Thyborøn-dæmningen. Den er 9 km lang. Den er bygget efter krigen. Den har kostet ca. 20 mill. kr., heri indbefattet udgifterne til den landevej og den jernbane, der er fremført på dæmningen.

Den tilsvarende dæmning over Limfjorden fra Thyborøn-strømløbet til Agger er også 9 km lang, og den har ligeledes kostet ca. 20 mill. kr. Den har ikke jernbane, og landevejen på den er knap færdig.

De to dæmninger over Nissum Bredning ekskl. strømløbet ved Thyborøn kan i mange henseender sidestilles med dæmningsystemet fra Gyllingnæs til Svanegrund.

Der er kun 13 km strækning med dybt vand mellem Sjælland og Samsø og kun 3 km strækning med dybt vand mellem Samsø og Jylland i den linie, hvor grundene fra Sjælland og Jylland strækker sig længst ud mod Samsø.

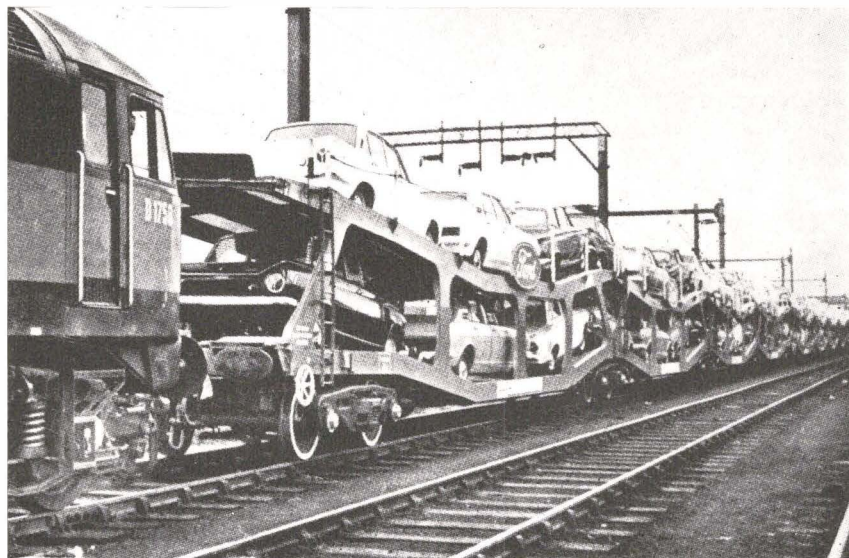
I bæltet mellem Sjælland og Samsø, Samsøbælt, er der en smal rende med meget store dybder og stejle sider tæt uden for Røsnæs Rev. Den er et sidestykke til den dybe del af Storebælts Østre Rende uden for Halskov Rev.

Vest for renden ved Røsnæs er Samsøbælt ikke særlig dybt, næsten overalt mellem 15 og 23 m dybde. Dog er der tæt langs Samsøs østkyst en rende med 23-31 m dybde.

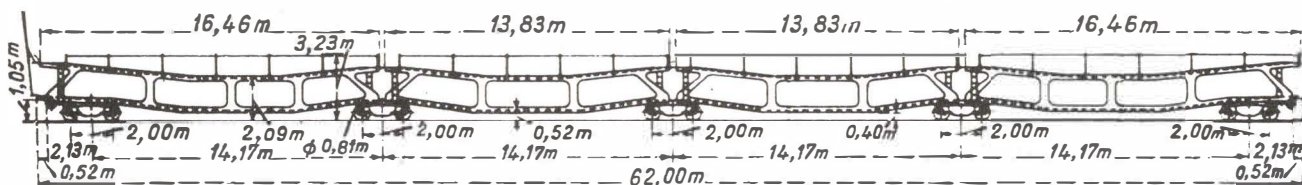
Bunden af Samsøbælts centrale del er altså bemærkelsesværdig jævn.

Bæltet mellem Svanegrund og Samsø - som i det følgende for kortheds skyld skal kaldes Svanebælt - er temmelig dybt, endda i næsten hele bæltets bredde. I midten er det flere steder mere end 40 m dybt.

Trods alt kan man tale om en partiel, naturlig landbro mellem Sjælland og Jylland. Den er et sidestykke til den partielle landbro mellem Sjælland og Fyn, der omfatter Halskov- og Knudshoved-halvøerne, Sprogø og rev-forlængelserne af Halskov og Sprogø, som blot adskilles af to ret smalle render, henholdsvis øst og vest for Sprogø.



De engelske jernbaner har væsentlig mindre profiler end f.eks. de danske, både i højde og bredde; og vognene er tillige korte af hensyn til mindst mulig udragning i kurver. Ikke desto mindre har British Railways konstrueret specialvogne til transport af biler i to etager. Hjulene er lave, ca. 80 cm, og vognenes gulv er forsænket imellem hjulene eller boggiene. Formationen består af 4 vognstel, der bæres af to 5-akslede boggiere. Total-længden er 62 m.



Havneplaceringer og vejlinier

Gyllingnæs er overalt fladt og lavt, og kysten repræsenterer en jævn overgang mellem land og vand. Den er forskudt meget fra tid til anden.

Der er ikke muligheder for anlæggelse af en havn ved kysten af Gyllingnæs. Ej heller er der muligheder for at lave et sejløb hertil.

Derimod er der gode betingelser for anlæggelse af en havn ved Svanegrunds østkyst.

Ved Samsøs vestside er der en havn ved Kolby Kås. Den kan anløbes af ret store skibe.

Ved Samsøs østside er der en lille havn ved Ballen. En havn, der skal tjene større skibe til bestridelse af trafikken mellem Sjælland og Jylland, skal dog have ganske anderledes dimensioner, og den må helst placeres noget sydligere. Men det er også realiserbart, skønt der er klintkyster på størstedelen af strækningen.

Røsnæshalvøen er så kuperet og har så storslåede klintkyster, at det kunne ventes at være umuligt at anlægge jernbaner og motorveje på langs ad halvøen og endnu vanskeligere at finde et sted, hvor der kunne anlægges en havn.

Men halvøens nordlige del er mindre bakket, og her er der endda længdedalstrøg, mellem hvilke pashøjderne kun er ca. 35 m. Nær halvøens yderspids er der et fladt, lavt område udenfor det høje bakkedrag. Alleryderst er der igen en kort strækning med bakker, ganske vist kun småbakker. Det vil være let at føre en vej og eventuelt tillige en bane langs nordsiden af højdedraget og videre til halvøens nordside og derfra ned til det flade land vestude. Ud for dette flade

land, ved sydvestkysten, er der gode betingelser for anlæggelse af en havn. Umiddelbart ved den kan der laves land-terminalanlæg.

På Jyllandssiden er terrænet overordentlig gunstigt for vejanlæg og eventuelt baneanlæg fra Gyllingnæs til hen imod Århus. Her tvinger imidlertid de høje bakkedrag en eventuel motorvej og bane i en bue mod vest.

Færgeruter med stor kapacitet mellem Halskov og Knudshoved eller Sprogø og Knudshoved samt Røsnæs og Svanegrund

En færgerute mellem Røsnæs' yderende på sydvestsiden og en havn ved Svanegrunds østende på sydøstsiden bliver 29 km lang.

Til sammenligning er der 19 km mellem Halskov og Knudshoved færgehavne og 26 km mellem færgehavnene i Korsør og Nyborg.

Hvis Halskov-Knudshoved-færgeruten forkortes ved bygning af en bro over Østre Rende og en havn ved Sprogø vestende, kan færgerne sejle flere ture hver. Derved kan der frigøres færgemateriel – i det mindste hvis Kattegatsruternes kapacitet udbygges.

Halskov-Knudshoved-ruten besejles nu normalt af 3, undertiden 4 store bilfærger, nemlig de todækkede »Halskov«, »Knudshoved« og »Sprogø« samt den tredækkede »Arveprins Knud«.

Todækkerne kan hver tage 200 biler og tredækkeren 400 biler, gennemsnitlig 250 biler. Disse tal gælder dog kun for personbiler alene. Lastbilerne kræver mere plads og kan derfor ikke befordres i så stort antal.

Færgerne sejler en dobbelttur på 150 minutter brutto. Det gennemsnitlige tidsinterval mellem afgangene er 50 minutter når der sejles med 3 færger, og 37½ minut, når der sejles med 4 færger på travle dage.

Rutens kapacitet er derfor med 3 og 4 færger i stadig drift henholdsvis 300 og 400 personbiler i hver retning pr. time.

Flåden agtes forøget med en ekstra tredækker i 1972 og en tredje i 1975 eller 1976.

Hvis færgeruten forkortes til strækningen mellem Sprogø og Fyn, vil 3 færger være tilstrækkeligt til sejlads med afgang hver halve time.

Med så hyppige færgeafgange får ruten stor kapacitet. Selvom der kun sejles med de tre todækkede færger, vil der kunne overføres 400 biler pr. time i hver retning.

De tredækkede færger vil da kunne overføres til en rute mellem havnene ved Røsnæs og Svanegrund.

I det følgende skal disse havne blot benævnes Røsnæshavn og Svanehavn.

De pågældende færger kan gøre turen mellem Røsnæshavn og Svanehavn på 60–65 minutter brutto, lidt forskelligt i øst- og vestgående retning, fordi færgerne skal vende to gange på den ene tur, men kan sejle uden vending på den anden tur.

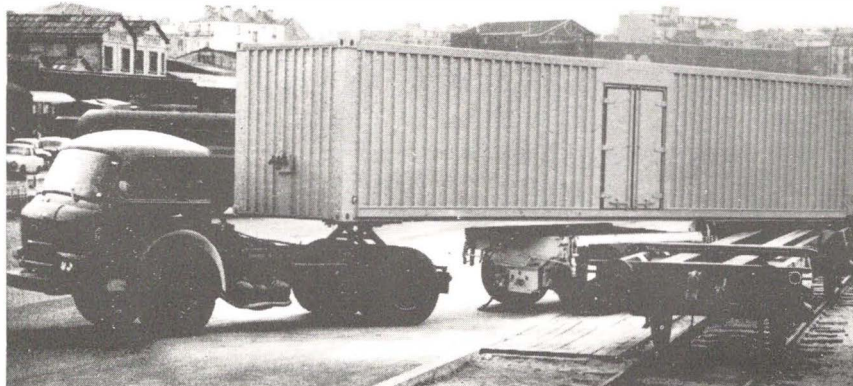
Med tre færger i fast fart kan der blive afgange fra begge sider hver hele time.

Rutens kapacitet bliver da meget stor, ca. 400 biler i timen i hver retning.

Begge ruters samlede kapacitet bliver altså ca. 800 biler i hver retning i timen. Vel at mærke personbiler.

Den moderne storcontainertrafik er udviklet i USA. Transporten af sættevogne, hvorved bane- og vejtrafikken blev integreret, medførte konstruktion dels af containere med lige så store dimensioner som sættevognene og passede til sættevognsladene. herved blev skibstransporterne involveret i det integrerede transportsystem, idet containere ikke optager så megen plads i højden som sættevognene og dermed kan stables, så et skib kan transportere mange containere.

Desuden udvikledes der en mellemform mellem sættevogne og containere, faktisk en sættevogn med aftagelige boggyer (NB: Man kunne måske også tænke sig en påhængsvogn med aftagelige for- og baghjul, men store påhængsvogne er forbudt i USA).





Transport af lastbiler og sættevogne og påhængsvogne har i løbet af de senere år antaget et kolossalt omfang. Men rigtigt nok kun i de lande, hvor jernbanernes fri-rumshøjde er tilstrækkelig stor til at byde på plads for de høje lastbiler på jernbanevognene.

Dette billede viser moderne godstransport, med biler på jernbanetog, fra østkysten til vestkysten af Australien, fra Sydney til Perth, som nu har fået normalspor hele vejen, medens der tidligere var flere sporvidder. Godset kan nu transporteres på biler på tog over flere tusinde kilometer jernbane og desuden fra dør til dør. Altså integreret bane-bil-transport.

Hydrofoilskibe

En anden mulighed er at indsætte hydrofojlåde på en rute mellem Kalundborg Havn eller Røsnæshavn på den ene side og Svanehavn eller Hov Havn på den anden side. Eventuelt kan de anløbe Samsø undervejs på nogle af turene.

Mellem København og Malmö er der 4 sådanne både i fart. Denne routes effektive længde er 32 km for de store færger og lidt kortere for hydrofojlådene, altså nogenlunde som mellem Røsnæs og Svanehavn. Overfartstiden er 35-40 minutter.

Hydrofojlådene overførte 909.000 passagerer i 1968. Dette til trods for, at taksten er mere end tre gange så høj som for de store færger, der sejler på samme rute, endda med stor frekvens.

Mellem Frederikshavn og Göteborg er der indsat en hydrofojlåde, som er væsentlig større. Den kan tage 250 siddende passagerer eller 150 passagerer og desuden 8 biler. Distancen er knap 100 km. Overfartstiden er 100 minutter.

Sådanne færger kan sejle på en rute fra Kalundborg til Svanegrund på ca. 1 time. Med 3 færger i fart kan der sejles hver time.

På en kortere rute, mellem Røsnæshavn og Svanehavn, vil overfartstiden blive ca. 40 minutter. Med 4 både i fart kan der blive afgang hver halve time. Jvf. København-Malmö-færgeruten, hvor der ligeledes er 4 både til rådighed.

Rutens kapacitet bliver da ret betydelig

Hvis der i tilslutning til disse færger indsættes rutebiler mellem Kalundborg og Røsnæshavn samt mellem Svanehavn

og Århus, normalt to eller tre rutebiler pr. båd af størrelse som Frederikshavn-Göteborg hydrofojlåden, fremkommer der en gennemgående forbindelse mellem Kalundborg og Århus. Den byder på anselig kapacitet, kort rejsetid og stor frekvens.

Hvis der tillige mellem Kalundborg og København indsættes MO-dieselvogne, der trækker 2 eller 3 personvogne, bliver der hyppige, gennemgående forbindelser mellem landets to største byer og trafikknudepunkter. Ruten vil endda få meget betydelig kapacitet. Men kun med hensyn til personbefordring, ikke personbilbefordring og lastbilbefordring.

Luftpudefartøjer

En tredje mulighed er at indsætte luftpudefartøjer på en rute mellem Kalundborg eller senere Røsnæs på den ene side og Hov eller senere Svanehavn på den anden side.

Luftpudefartøjerne kan inddeles i tre eller fire principielt forskellige grupper, nemlig 1) sådanne, som kun er søgående, 2) andre, som teoretisk er amfibiefartøjer, selvom de største af dem i praksis kun kan bruges over vand og eventuelt specielle terminalanlæg på land, 3) atter andre, som er overvejende konstrueret med henblik på fart over roligt vand, over sumpe eller over holme og land, 4) de skinnbundne typer; disse er imidlertid stærkt afvigende fra de øvrige, og de har ikke interesse i denne sammenhæng.

Den førstnævnte gruppe har stive sideplader eller ligefrem to lange, smalle

skibsskrog, der altid rager ned i vandet. Disse fartøjer drives ved hjælp af skibspropeller, som regel en i bagenden af hvert sideskrog. Denne art fartøjer er ret sødygtige. De kan være meget store. Sådanne kan formentlig blive velegnede til fart selv i høj sø.

Den anden type fartøjer kan gå op på land. De behøver ikke havneanlæg i egentligste forstand, men blot en slags terminalanlæg på land. Fartøjerne drives og styres ved hjælp af luftpropeller. De er meget hurtige. Tophastigheden er gerne over 100 km i timen. Disse fartøjer er som regel små.

Der er dog konstrueret en enkelt type med anselige dimensioner, med ca. 165 t bruttovægt og i stand til at transportere indtil 250 passagerer og 33 biler. Endnu større typer er under udvikling, såvel i England som i Frankrig.

Disse svævefartøjer er dyre. Den nævnte store type koster 1,7 mill. Lst. pr. stk. De er også dyre i drift. De er ret sårbare, og deres driftssikkerhed lader endnu en del tilbage at ønske. De er ikke særlig behagelige at sejle med. Men de er meget hurtige. Topfarten er 65 knob og servicefarten er 45 knob.

Der har i det forløbne år været indsat 4 store fartøjer af denne type til transport af biler over Kanalen mellem England og Kontinentet. De to tilhører British Railways' datterselskab, British Rail Seaspeed, de befarer en rute mellem landterminaler ved Dover og Boulogne. De to tilhører det svenskejede firma Swedish Hoverlloyd, de befarer en rute mellem landterminaler ved Ramsgate og Calais.

De to svenske fartøjer overførte i 1969-sæsonen 275.000 passagerer og 36.000 biler.

Det var et eksperiment i stor målestok. Det var ikke ubetinget vellykket, og det gav et anseligt underskud. Et generende antal ture måtte aflyses, og mange flere blev udført med forsinkelser. Der viste sig bl.a. besværligheder med sideskørterne. Nu forsøger man sig med en ny, konstruktiv udformning af sideskørterne, og håber på, at det vil give bedre resultater.

På indværende tidspunkt er det for tidligt at drage sikre slutninger om denne art fartøjers anvendelighed til regelmæssig trafik i al slags vejr, for ikke at tale om deres konkurrencedygtighed, selv på længere sigt. De kommende års udvikling må absolut imødeses med stor interesse.

De luftpudefartøjer, der har stive sideplader eller ligefrem sideskrog, som stikker ned i vandet, kan bedre klare store bølger. Det er sandsynligt, at de vil vise sig bedre egnet til fart over de åbne farvande end de typer, der har bøjelige skørter, som ikke rager ned i vandet.

Luftpudefartøjer med faste sider bygges for tiden kun af det engelske firma Hover-Marine. Hidtil er der kun bygget små fartøjer af denne art. Men større konstruktioner er under projektering.

Sådanne fartøjer kræver havne. Derfor kan de ikke sejle helt til Gyllingnæs.

De må sejle norden om Svanegrund til Hov eller kun til Svanegrund eller til Endelave.

Om samtlige luftpudefartøjer gælder det, at de på nuværende tidspunkt må betragtes som eksperiment fartøjer. Alle de hidtil færdigbyggede konstruktioner er behæftet med børnesygdomme; og ingen virkelig store typer er nået ud over projekteringsstadiet.

De største fartøjer, der er prøvet i praksis, kan som sagt kun transportere ca. 30 biler pr. tur. Hvis der indsættes sådanne fartøjer på en rute mellem Røsnæs og Gyllingnæs, direkte over grundområderne, hvor det ikke er muligt at bruge skibe, vil de kunne gøre den knap 50 km lange tur på ca. 40 minutter. Med 20 minutters ophold i terminalerne på land kan

de sejle fra hver side hveranden time. Med 6 fartøjer i drift + 1 i reserve kan der blive afgang hvert 20. minut. Den gennemsnitlige ventetid bliver da blot 10 minutter.

Men selv da bliver kapaciteten ikke særlig stor, kun ca. 100 biler pr. time pr. retning, mod ca. 300 pr. time pr. retning for Halsskov-Knudshoved færgeruten, når 3 af de store færger er i drift.

100 biler pr. time pr. retning er ikke nok. De 7 fartøjer koster endda omkring 250 mill. kr.

Såfremt ruten blot føres til Svanegrund, behøves der kun 4 fartøjer i drift og 1 i reserve, ialt 5, for etablering af 20 minutters drift.

Men selv det bliver dyrt.

Det store mål må derfor være en fast forbindelse, såfremt der skal overføres biler i meget stort antal.

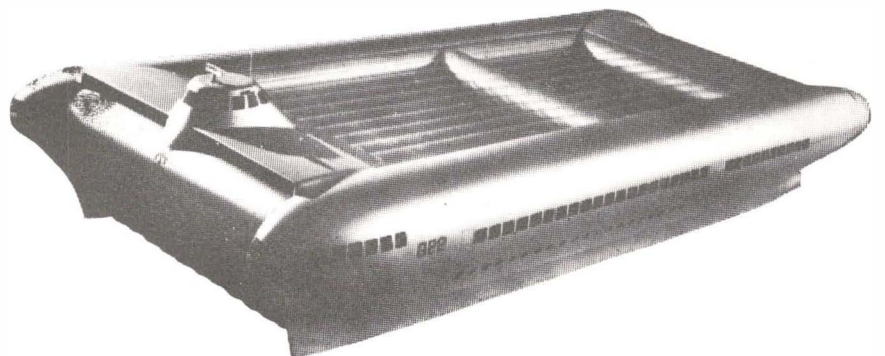
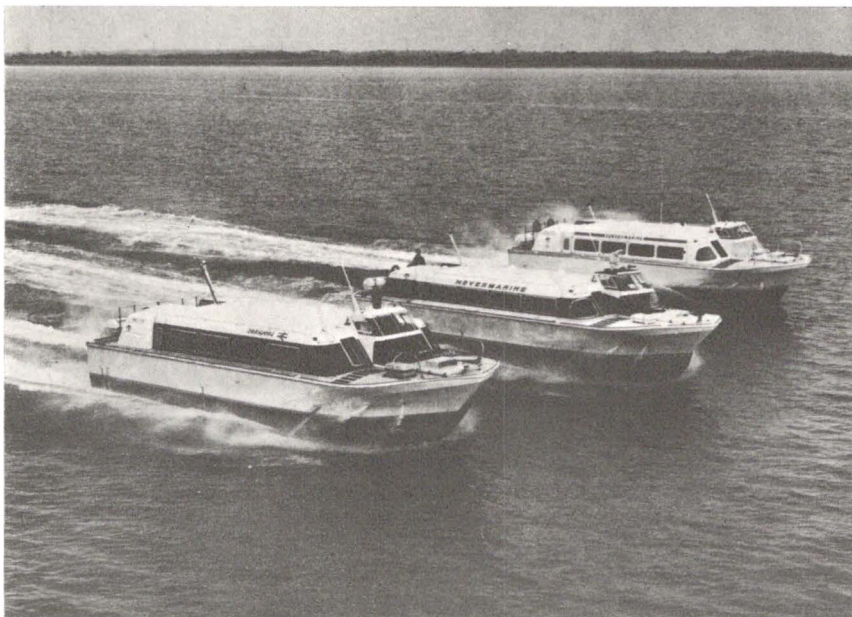
Hydrofoilbåde er blevet populære på grund af deres store fart. De bruges efterhånden vidt omkring, dog særlig i roligt vand, og ikke hvor der er is, eller når der er is. Billedet viser et stort hydrofoilsfartøj »Expressen«, der er indsat på færgeruten mellem Göteborg og Frederikshavn. Servicehastigheden er 39 knob, d.v.s. 72 km i timen. Når det bruges udelukkende til persontransport, kan det transportere ca. 250 siddende passagerer, altså omtrent som et lyntog. Inden for bagporten er der plads til 8 biler. Dette er dog så lidt, at sådanne fartøjer ikke kan afvikle biltransporterne mellem Sjælland og Jylland. Derimod vil de kunne gøre stor nytte på lokale ruter, f.eks. til Samsø, mellem Kalundborg og Koldby Kås og Hov, eller en rute mellem Kalundborg Fjord og Horsens Fjord med anløb af flere havne undervejs, bl.a. Røsnæs, Samsø, Endelave og Snaptun.





Luftpudefartøjer eller svævefartøjer kan principielt bruges både over land, vand, grunde, is, sumpe, sne o.s.v. De helt store svævefartøjer egner sig dog kun til transport over vand, normalt ikke til landtransporter, selv om man nu vil bruge kolossale svævefartøjer til transport af olieboringsgrej i det nordlige Alaska.

En anden sag er, at de store typer kan anløbe »havne« på land. De fire rekordstore svævefartøjer, der farer over Kanalen mellem England og Frankrig to gange pr. time i hver retning i sommer-tiden, går op på land både i England og Frankrig, idet der i begge lande er bygget to landterminalanlæg for dem.





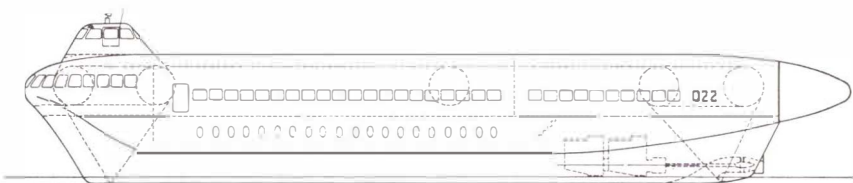
Svævefartøjer kan fare direkte fra Røsnæs' flade yderland til det flade Gyllingnæs, tværs over dybt vand og grunde. Eller de kan fare fra Røsnæs til Samsø og fra Samsø til Jylland nærmere Århus. Herved kan der etableres ekspresforbindelse med gennemgående rutebiler direkte mellem Kalundborg og Århus via Samsø. Men rigtignok kun for lokaltrafikken.

Svævefartøjernes skørter lider hårdt, når der er høje bølger, og når der til stadighed skal fares eller sejles eller flyves med meget store hastigheder, omkring 100 km i timen. Imidlertid kan der i stedet for de bøjelige gummiskørter, i begge fartøjets sider, bruges stive stålplader som rager ned i vandet. Eller der kan ligefrem bruges smalle skibsskrog. Ja, fartøjerne kan udformes som dobbeltskihe med indbyrdes forbindelse i form af et dæk, der løftes op af luftovertrykket herunder. Sådanne fartøjer er ikke helt så hurtige som de fartøjer, der normalt ikke kommer i berøring med vandet. Til gengæld tåler de bedre hård sø.

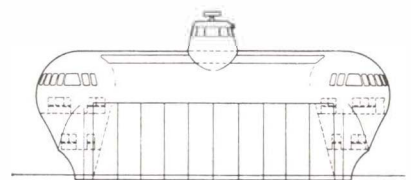
Der er hidtil kun bygget små fartøjer af denne art. Disse konstruktioner er til gengæld gennemprøvet, og de seriebygges i stort antal af det engelske firma »Hover-Marine«. De her viste svævefartøjer er godt 6 m brede og godt 15 m lange; de har 60 siddepladser. Tophastigheden er 35 knob.

Større fartøjer af denne art er under udvikling. Det kan forventes, at de bliver særdeles sødygtige. De er imidlertid rene søfartøjer, som kræver havne, og desuden nogenlunde dybt vand, fordi de fremdrives ved hjælp af vandpropeller.

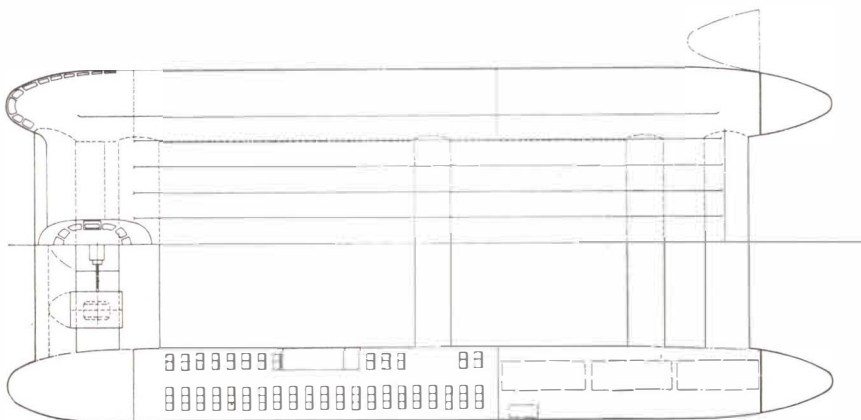
Billederne viser en model af en type, der nu er under udvikling i England i den fabrik, der har fremstillet den foran afbildede mindre type. Tegningerne viser dens indretning og dimensioner. Denne type kommer til at veje ca. 125 t, altså næsten lige så meget som de største svævefartøjer med bløde sider. »Dækket« omfatter to store rektangulære partier, som er fleksible, og som fordeler luftpudetrykpåvirkningerne jævnt til de omgivende stive dele af fartøjet. Det forventes, at dette fartøj vil blive tilfredsstillende, hvor eller når der er 12 fod høje bølger.



SIDE ELEVATION

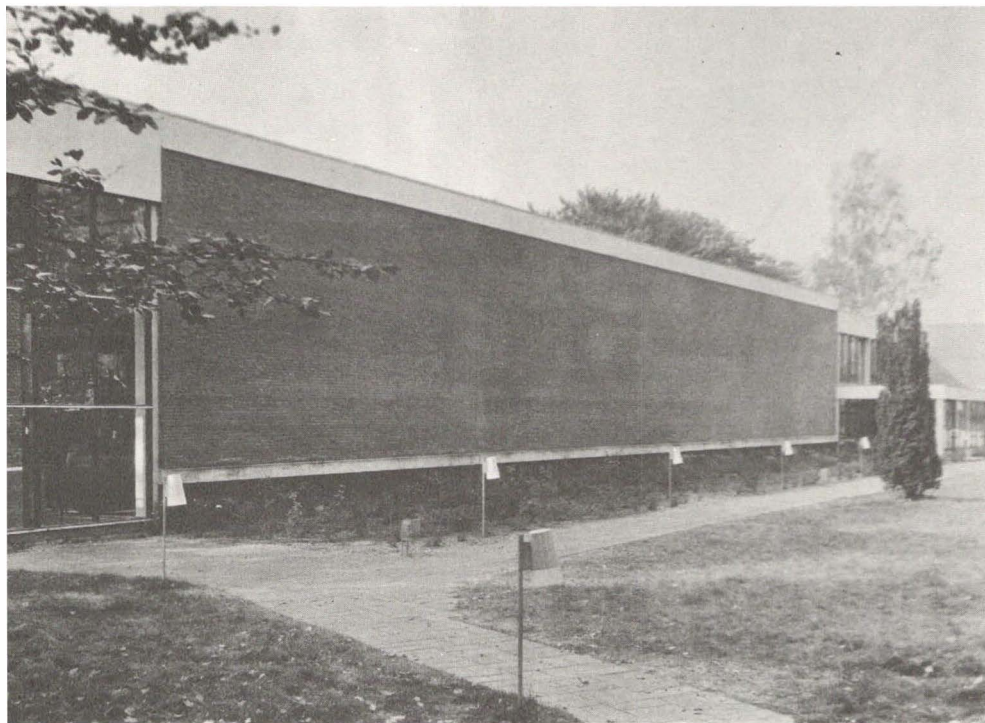


FRONT ELEVATION



PLAN

Samarbejde om jernbanemuseum ved Teknisk Museum i Helsingør



Teknisk Museum i Helsingør skal danne rammen om et stort jernbanemuseum, som man håber at nedlægge grundstenen til i forbindelse med DSB's 125 års jubilæum i 1972.

Men før disse planer føres ud i livet, håber DSB i foråret 1971 at kunne åbne et interimistisk museum for rullende materiel i remisebygningen i Odense.

Der er et samarbejde i gang mellem Danmarks Tekniske Museum i Helsingør og DSB om bygningen af et jernbanemuseum i forbindelse med Teknisk Museums samlinger på Nordre Strandvej i Helsingør. Man stiler mod at nedlægge grundstenen til museet i forbindelse med DSB's 125 års jubilæum i 1972, oplyser direktør K. O. B. Jørgensen, Teknisk Museum.

– Men de økonomiske og tekniske problemer er langt fra løst, siger direktøren videre. De foreløbige planer går i retning af at bygge en speciel jernbaneafdeling til det eksisterende museum. Det vil dreje sig om en bygning på 2500 kvm, hvilket er en fordobling af museets nuværende areal.

– Prisen kendes ikke, men det tages i betragtning, at en række faciliteter, som er fordyrende for kvadratmeterprisen, allerede er til stede. Det gælder toiletter, garderobe, reception, personale, elektriske installationer m.m. Museet har en elforsyning indlagt, der rækker til et museum på 12.000 kvm.

Det nuværende museum under taget i Sølvgade er meget uhensigtsmæssigt. Der er skrå vægge, besværlige adgangsforhold, og i øvrigt er det meget få jernbaneting, man kan vise på femte sal!

Østerport

Der har ofte været talt om at oprette et jernbanemuseum. I 1947, ved banernes 100 års jubilæum, drøftedes forskellige projekter, men planerne strandede på pengemangel.

For et par år siden var der planer fremme om at bygge et teknisk museum med en jernbaneafdeling ved Østerport station, men planerne blev opgivet.

Da så nogle sidebaner på Fyn blev nedlagt, åbnedes mulighed for at udnytte ledig plads i den ret nye remisebygning i Odense. I 1965 nedsattes en arbejdsgruppe, der skulle undersøge muligheden for at indrette museum med publikumsadgang i en del af maskindepotets remise- og værkstedsbygning. Arbejdsgruppen kom med et forslag, men af økonomiske grunde er forslaget ikke kom-

met længere end til, at en del gammelt rullende materiel er hensat i remisen, men utilgængeligt for offentligheden.

– Nu da DSB nærmer sig 125 års jubilæet, er tanken om at gøre samlingen i Odense tilgængelig for publikum påny taget op, skriver chefen for DSB's Administrationsafdeling, E. Rolsted Jensen, i »Vingehjulet«.

– Remisebygningen må alligevel underkastes istandsættelse, hvis det opbevarede materiel ikke skal ødelægges af indtrængende regn og sne. Forudsætningen for at åbne samlingen er dog, at det kan gøres for en minimal meromkostning.

Veteranbane

Men et jernbanemuseum i forbindelse med Teknisk Museum i Helsingør har mange fordele.

– Teknisk Museum har i forvejen en jernbaneafdeling, siger direktør K. O. B. Jørgensen. Vi udstiller to lokomotiver og en jernbanevogn i fuld størrelse. Desuden har vi to lokomotivmodeller og en model af en færge. Disse modeller arbejder ved møntindkast og har tidligere været opstillet på Københavns Hovedbanegård.

Med i museumsberegningerne tages også den private Helsingør–Hornbæk-jernbane. Den tænkes ad åre omdannet til veteranjernbane, og man vil også let kunne lægge spor forbi museet. Det vil også være nødvendigt, hvis museet skal være helt i toppen, for en del af det materiel, som tænkes overflyttet hertil, er af sådanne dimensioner, at baneteknikerne tvivler på, at transporten kan klares med en Vognbjørn.

– Men i de foreløbige planer arbejder man ikke med sporforbindelsen, da man har svært ved at placere forløbet, før nogle amtslige vejplaner, der vil omdanne museet til en hjørnegrund, er ført ud i livet i løbet af de næste to år.

I øvrigt oplyser direktøren for Teknisk Museum, at man åbner en modeljernbaneudstilling i juni. Det sker i samarbejde med Dansk Modeljernbaneunion. På udstillingen opbygges den hidtil største modeljernbane i Europa. Senere skal der indrettes en permanent modeljernbaneudstilling på Teknisk Museum.

Men før museet i Helsingør regner DSB med at åbne et interimistisk jernbanemuseum i Odense i foråret 1971.

Cast-

Politisk økonomisk orientering

Dagbladet »Politiken« ændrer kurs

Det har vakt megen opmærksomhed, at det radikale dagblad »Politiken« har op-sagt sit tilhørsforhold til Det radikale Venstre og erklærer at ville stå uafhængigt. Siden århundredeskiftet har bladet forfægtet en politisk kurs, der ret nøje fulgte det radikale partis.

Det hævdes, at de to chefredaktører Herbert Pundik og Ejbye-Ernst er socialdemokrater, og den nye linie er allerede udsat for skarp kritik.

Således skriver det radikale Holbæk-blad »Holbæk Amts Venstreblad«, der regnes for Det radikale Venstres førende provinsblad: »Politiken«s nye chefredaktør Herbert Pundik har meddelt Det radikale Venstres folketingsgruppe, at bladets folketingsmedarbejder, Allan Herring, ikke mere vil overvære gruppens møder – af »journalistiske grunde«. I gruppemøder forhandles ofte sager af fortrolig art, og en journalist, der overværer møderne, må så undlade at skrive om disse sager, indtil de ikke længere er »fortrolige«. Det er denne pligt og begrænsning i reportagen, bladet nu vil frigøre sig for, ligesom bladet bl.a. ved stærke angreb i den sidste tid på undervisningsminister Helge Larsen og radio-rådsmedlem Bernhard Baunsgaard klart har vist, at under sin ny ledelse ønsker det at frigøre sig for afhængighed af Det radikale Venstre. I »Politiken«s formålsparagraf er indføjet, at bladet skal have tilknytning til Det radikale Venstre. Det vil siden vise sig, om bladets generalforsamling ændrer på denne bestemmelse.

Endnu har ledende radikale ikke officielt taget handsken op. Men det må nok forventes, at partiet ikke uden sværds slag giver op over for den nye chefredaktion. En kommende generalforsamling vil blive afgørende for, om bladet vil kunne fastholde linien, eller om formålsparagraffen skal stå ved magt. I sidste tilfælde må partiet se i øjnene, at man må skifte chefredaktionen ud. Fastholdes derimod den nye kurs, vil det radikale parti stå uden pressestøtte i hovedstaden, ligesom Venstre.

Det store underskud på betalingsbalancen

Danmark har højkonjunktur, og dog er der store vanskeligheder med økonomien. Det er især det store valutaunderskud på betalingsbalancen, der er genstand for alvorlige overvejelser i økonomiministe-

riet, i Nationalbanken og i ledende bankkredse i øvrigt.

I fjor var underskuddet ca. 3 milliarder kr., og dog havde vi i det år den største eksport i landets historie, den højeste produktion nogen sinde og det højeste antal beskæftigede inden for samtlige erhverv, ligesom byggeriet havde rekord for nyopførelser.

Baggrunden for underskuddet på betalingsbalancen er den, at »Familien Danmark« bruger mere, end den producerer. Regeringen har søgt at »opsamle« merforbruget igennem skatter og afgiftsforhøjelser og søgt ved diskonto-forhøjelsen at bremse, især for investeringer, der ikke tjente eksporterhvervene. Og alligevel er det ikke slået til. Vi har stadig importeret langt mere, end vi eksporterede, og de høje skatter synes ikke at kunne dæmpe forbruget. Betalingsunderskuddet har vi dækket ved store lån i udlandet, og der er givet bemyndigelse af folketinget til optagelse af et milliardlån med det formål at klare presset på betalings- og valutabalancen.

De stramme lånebetingelser, der nu indtræffer i Vesttyskland, vil imidlertid gøre det meget vanskeligt, om ikke umuligt, at låne større beløb i dette land, ikke mindst efter de mange spekulationspenge, der var anbragt i D-mark i vesttyske banker, nu trækkes hjem til de respektive hjemlande efter opskrivningen af marken. Ekspertter hælder til den anskuelse, at kan vi ikke låne mere i udlandet, så bliver der faktisk kun én af to ting at gøre: Enten importregulering med importstop for visse forbrugsgoder, og hvis det ikke lader sig realisere: En drastisk nedskæring af statsudgifterne.

Wechselmann-udvalget

Efter at Wechselmann-udvalget har afsluttet sit arbejde om reform af arbejdsløshedsforsikringen har arbejdsminister *Lauge Dahlggaard* på grundlag af udvalgets betænkning forelagt en række lovforslag, der bygger på betænkningens tredje og sidste del.

Det drejer sig i første række om en forhøjelse af arbejdsløshedsunderstøttelsen. Ifølge forslaget vil der kunne udbetales et beløb på 90 pct. af den gennemsnitlige timeløn for arbejdere i håndværk og industri, udregnet på grundlag af Arbejdsgiverforeningens statistik for april kvartal.

Men dog gælder der dog stadig den regel, at ingen kan opnå større understøttelse end 80 pct. af hans hidtidige løn. Maksimalbeløbet vil blive på ca. 83–84 kr. pr. dag.

Fra LO's side er der ønske om, at der ydes 90 pct. af lønnen. Det har arbejdsministeren ikke villet gå med til, og arbejderrepræsentanterne i Wechselmann-udvalget har da også, grundet de herskende politiske magtforhold, akcepteret den foreslåede ordning.

Arbejdsministeren forelagde også forslag om, at deltidsbeskæftigede kan optages i A-kasserne.

Lukkeloven

Handelsminister Knud Thomsen, der er blevet kritiseret stærkt både af HK og af Købmændenes organisationer, er fremkommet med et lukkelovsforslag, der er så forskelligt fra det, han i sin tid bebudede, at man syntes, at det ville have klædt ministeren at fastholde en linie, fremfor at bøje af både til den ene og den anden og den tredje side.

Nu er der fremkommet et forslag, der søger at tilfredsstille alle, med det resultat, at ingen vil acceptere det som anvendeligt i praksis.

Ifølge forslaget kan der holdes åbent fra kl. 6 morgen til kl. 18 mandag, tirsdag, onsdag og fredag. Torsdag derimod fra 6 morgen til kl. 21 og lørdag til kl. 12.

Ikke mindst stormagasinerne har rejst kritik af lørdagslukningen kl. 12. Man hævder, at man har ugens store salg netop i lørdagstimerne, hvor hele familien går på indkøb.

Meget tyder på, at lovforslaget kommer ud for ændringer, inden det ophøjes til lov den 1. juni 1970.

Folkeskolen får 5-dages uge

Med det nye skoleårs begyndelse vil der i folkeskolen blive indført en 5-dages uge. Det betyder en vis nedgang i timetallet for en række fag, især dansk og regning, hvilket ikke har vundet bifald i indflydelsesrige kredse.

Der vil blive mulighed for at anvende skolens lokaler om lørdagen til forskelligt brug, f.eks. til elever med særlige opgaver m.v. Der vil også være opholdsmuligheder for de børn, der ikke kan opholde sig i deres hjem, fordi forældrene er på arbejde lørdag formiddag.

England og Fællesmarkedet

Den tyske forbundskansler *Willy Brandt* har på sit officielle besøg hos den engelske premierminister *Harold Wilson* drøftet spørgsmålet om Englands snarlige optagelse i Fællesmarkedet.

Som det vil vides, har det i den seneste tid, bl.a. gennem britiske opinionsundersøgelser vist sig en vis aversion mod engelsk optagelse i »De Seks«. Det var derfor meget afgørende for den tyske forbundskansler at få ganske sikker bekræftelse på, at den engelske regering virkelig er interesseret i optagelse og ikke blot vil forhandle på skrømt. *Wilson* gav utvetydigt til kende, at England ikke alene er positivt indstillet, men at man endog kunne ønske at fremme forhandlingerne mest muligt.

Da også den konservative opposition under ledelse af *Edv. Heath* går ind for britisk medlemskab, skulle der ingen tvivl være om, at der allerede i år vil komme realistiske, konkrete forhandlingssamtaler i gang mellem »De Seks« og Storbritannien og med de øvrige ansøgerlande.

For Danmark er denne udgang af de to ledende politikeres samtaler af stor betydning. Dansk markedspolitik har stedse været den, at vi skulle indgå i »De Seks« senest sammen med England. Den danske økonomi- og markedsminister *Nyboe Andersen* har fået løfte om, at forhandlingerne mellem »De Seks« og de fire ansøgerlande: England, Danmark, Norge og Irland skal foregå *sideløbende og samtidig*. Det er særdeles afgørende, ikke mindst for Danmark, at dette tilsagn er givet officielt. Derved undgår man, at England som det største af ansøgerlandene, ved at forhandle først eventuelt kunne skabe sig en stærkere position, især for så vidt angår hele spørgsmålet om landbrugsvarerne. Danmarks interesse ligger netop i, at der gives de danske landbrugsvarer lige uhindret adgang til »De Seks« og til England – også efter etableringen af det større Fællesmarked. Endelig har Danmark sikret sig, at vi skal være med i de snart pågående særlige forhandlinger om landbrugsvarerne allerede fra første færd. Sagen er den, at *dels* de store overskudslagre (bl.a. af smør i »De Seks«), *dels* de britiske Dominions landbrugseksport til England, og *dels* hensynet til de beskyttede engelske farmere spiller stærkt ind, når danske interesser skal varetages.

Den tyske diskonto sættes op

Den tyske diskonto er forhøjet fra 6 til 7½. Det er den højeste diskonto i Forbundsrepublikken siden 2. verdenskrig. Baggrunden er den tiltagende overophedning i vesttysk erhvervsliv. Der er »tryk på kedlen«, d.v.s. høj beskæftigelse, mangel på arbejdskraft, lønglidning og inflationstendenser.

Regeringen griber ind for at dæmpe højkonjunktoren, inden den løber løbsk med voldsomme prisstigninger og højere og højere lønninger. Økonomiminister *Schiller* havde uden tvivl ønsket, at Forbundsdagen ville have grebet ind rent *finanspolitisk* (skatteforhøjelser), men det socialdemokratiske regeringsparti ønskede ikke at følge dets ellers så højt værdsatte økonomiminister i hans bestræbelser for at standse overophedningen gennem afgifter og andre forbrugsbegrænsede midler, der efter socialdemokraternes mening i første række vil ramme lønmodtagerne. I stedet greb økonomiministeren derfor til foranstaltninger på det pengepolitiske område ved at forhøje diskontoen og dermed gøre det dyrere for erhvervslivet at låne penge til nyinvesteringer. Økonomiministeren mener imidlertid ikke, at en diskontoforhøjelse er nok, dels fordi den først virker på længere sigt, dels fordi den ikke radikalt nok angriber ondets rod, som er det for høje forbrug. Uroen i økonomien har foreløbig givet sig udtryk i fald på aktiebørsen og i nye stigninger bl.a. på levnedsmidler. Meget tyder på, at det bliver nødvendigt at gribe ind også overfor de store stigninger i statens anlægsudgifter, men også dette er meget upopulært hos socialdemokraterne.

For Danmark og danske forretningsfolk vil det blive endnu vanskeligere at låne i Vesttyskland. Et vist pres på den danske valutakasse er ikke usandsynligt som følge heraf.

Men den høje danske diskonto skulle hindre, at der opstår en lignende alvorlig situation som den, der indtraf i maj i fjor, da presset på de danske valutareserver antog foruroligende karakter.

Cambodia trues

Det er med den største bekymring og uro, at mange pro-vestlige iagttagere har måttet erkende, at selv indsats af verdens stærkeste bombebly B 52-bombeblyene, der kastede deres last over Lerkrukkesletten i Laos for at hindre, at nordviet-

namesiske tropper, udstyret med moderne sovjetiske våben, erobrede sletten, ikke lykkedes. Det strategisk vigtige terræn er nu besat af Hanoi tropper, støttet af de såkaldte Pathet Lao-soldater, og det ser ud til, at den sejrriige hær nu hviler ud, men kun for at reorganisere sig til nye fremstød. Måske vil der blive tale om et angreb mod Vientianesletten, hvis erobring vil betyde en katastrofe for hele Laos, hvis styre under *Souvanna Phoumas* ledelse er uden kraft. Også amerikanerne forekommer rådvilde. Det har åbenbart lammet dem, at deres luftvåben ikke har kunnet standse Hanoi fremmarch i Laos. Nu kræver de fremrykkende, at USA standser alle sine bombninger, og man vil oven i dette krav have, at der dannes en samlingsregering i Laos med kommunistnet anbragt i regeringen. Den svage *Souvanna Phouma* er gået ind på forhandling herom. Det synes dog klart, at USA ikke kan acceptere et resultat, der ikke garanterer, at Hanoi-tropperne forlader Laos. Men dette sidste er utænkeligt. Hanoi bruger nemlig Ho-Chi Minh-stien stærkere end nogen sinde og sluser tropper ad den ind i Syd-vietnam, hvor USA's tropper snart bliver stillet overfor en farlig situation, der tvinger Nixon til nye afgørelser i Sydøstasien. Thi det er ikke alene i Laos, at et sammenbrud truer. Også nabolandet *Cambodia* er under trussel af Hanoi-tropper og Vietcong-soldater. Der menes at være ca. 60.000 nordvietnamesiske soldater i det nordøstlige Cambodia, hvor de har et fristed for amerikanske bombebly. Enkelte gange har USA-bombebly været sat ind mod de områder i Cambodia, hvor Hanoi-tropperne residerer. Den vege statschef i Cambodia *Sihanouk* trygler de kommunistiske ledere i Hanoi om dog i det mindste at garantere, at tropperne vil forlade hans land, når krigen er ovre. Men alene det at han på nåde og unåde trygler om et ja på sin forespørgsel illustrerer Cambodias fortvivlede situation, militært og politisk. For USA er truslen omkring Cambodia en understregning af, hvor let hele krigen i dette område af Sydøstasien kan brede sig. Sejre for de kommunistiske hære er sandsynlig, hvis ikke USA vil sætte ind med støtte til de svage stater, en støtte, som vil betyde nyt stort engagement i Sydøstasien af USA's militær. Men store dele af Kongressen er imod en sådan udvildelse af USA's forpligtelser.

Teateraften dagen før kongressen

Som afslutning på landsoplysningsudvalgets arbejde i kongresperioden er det lykkedes at få et antal billetter à kr. 24,- (ord. pris: kr. 30,-) til »Det nye Scala«s forestilling »Sommer i Tyrol« mandag den 11. maj. Dagen er valgt således, at kongressens deltagere skulle kunne få en teateroplevelse med, men arrangementet er ikke kun for disse. Alle foreningens medlemmer er velkommen til at bestille billetter, og vi henstiller til, at det bliver skriftligt til lkf. Jørn Thillemann, Avedøregårdsvej 71, 2650 Hvidovre, eller Gb. Mdt. senest den 1. maj.

»Sommer i Tyrol« af Ralph Benatzky er en kendt og humorfyldt operette, der ikke indeholder de store problemer, men er kvik og frisk samt spækket med et væld af dejlige og kendte melodier: Så blå, så blå er himlen kun – Man kan vel ikke gøre for, at man har charme – Det er det skønneste, jeg ved – og mange flere.

For indstuderingen står et nyt team: instruktøren Johannes Marott, balletmester Erik Bidsted og kapelmester Axel Wellejus.

Hele det nye Scalas store personale, kor og orkester medvirker: Lilly Broberg som Josepha, Ove Sprogø den forelskede overtjener Leopold, Eik Koch fabrikant Giesecke, Susanne Bruun-Koppel hans datter, Per Pallesen Sigismund med charmen, Helle Hertz den søde Clara og en række andre fine skuespillere.

Vil du og din familie opleve en munter teaterforestilling, bestil billetter med det samme.

Landsoplysningsudvalget.

Gensyn med arbejdspladsen

Pensionerede lokomotivmænd fra de københavnske afdelinger indbydes til et gensyn med godsbanegårdens maskindepot søndag den 19. april.

Vi vil gerne vise statsbanernes nyeste trækraft – Mz-lokomotivet, der sikkert vil have en gammel lokomotivmands interesse.

Deltagerne mødes på Københavns hovedbanegård, spor 1, hvorfra der kl. 9,00 kører »særtog« til Gb. Mdt., og vi regner med at kunne »aflevere« deltagerne igen på Kh. kl. ca. 12,30.

Der vil blive serveret en forfriskning i marketenderiet, og vi beder derfor de

interesserede give besked senest den 17. april til Graugård, Gb. Mdt., telefon 14 04 00, lokal 3088, eller lokomotivfører K. Å. Nielsen, telefon 91 49 71.

Skulle der være pensionister fra andre afdelinger, der har lyst til at deltage, er de naturligvis også velkomne.

Oplysningsudvalget.

»Lanternen«

»Lanternen« afholder sin årlige generalforsamling onsdag den 29. april kl. 17,00 i »Tre Falke«, Howitzvej 2, med følgende dagsorden:

1. Valg af dirigent
2. Protokol
3. Beretning
4. Regnskab
5. Indkomne forslag
6. Valg:
 - a. formand (E. J. Svensson)
 - b. bestyrelsesmedlem (J. Thensen)
 - c. bestyrelsesmedlem (E. W. Olsson)
 - d. suppleant (S. O. Sten)
 - e. suppleant (P. B. W. Hansen)
 - f. revisor (E. A. Hansen)
 - g. revisorsuppleant (B. A. Jensen)

Forslag skal være bestyrelsen i hænde senest den 25. april 1970.

Grundet det sene mødetidspunkt har vi tænkt os at begynde med spisningen, der består af et stykke med sild, en varm ret og derefter et stykke med ost. hertil serveres en pilsner og to snaps. Tilsidst slutter vi af med en kop kaffe. Dette arrangement kommer til at koste 40 kr. pr. deltager, desværre er priserne jo steget temmelig voldsomt i det sidste år, men vi håber, at der bliver stor tilslutning.

I maj måned 1971 fylder »Lanternen« 50 år, dette kommer jo ikke bag på os. Deltagerprisen til en sådan fest kommer jo til at overstige de sædvanlige billige priser, derfor har bestyrelsen oprettet en opsparingsordning for medlemmerne, således at denne aften ikke behøver at slå budgettet i stykker i den måned, vi håber, at mange flere vil benytte sig af det.

Alle oplysninger kan fås ved henvendelse til et af bestyrelsesmedlemmerne. Formandens tlf.nr. er ændret til 58 79 27.

P.b.v.

E. J. Svensson.

Underholdningsaften

I forbindelse med foreningens ordinære kongres er der sædvanemæssigt på den anden kongresdag arrangeret en underholdningsaften, hvor en række kunstnere medvirker til nogle fornøjelige timer for de kongresdelegerede med damer. Denne festlige og gode tradition bliver naturligvis fulgt op ved den kongres, som afholdes 12.–14. maj d.å. Den 13. maj kl. 19.45 præcis begynder underholdningen, idet der først foretages indvielse af godsbanegårdens afdelings nye fane, inden den muntre del ruller frem på scenen. Udover de kongresdelegerede er medlemmer med damer velkomne til at deltage i dette aftenarrangement, hvor der efter kunstnernes optræden bliver bal for deltagerne. Adgangskort til medlemmer med damer kan afhentes på foreningens kontor efter den 1. maj d.å.

Århus

DLF Århus afdeling afholder sin årlige afskeds- og forårsfest som Palmehaveaften på Tranbjerg Kro *onsdag den 29. april kl. 18,00.*

Pensionister og enker indbydes venligst.

Der serveres en selskabsanretning bestående af:

3 slags sild

Kartoffelsalat

Kold fiskeanretning: (kogt fiskefilet, garneret m/ rejer, asparges, caviar, æg, muslinger og røget laks)

Stegt fiskefilet m/ remoulade

Hjemmelavet medister m/ rødkål

Mørbradbøf m/flødechampignonsauce, ristede tomater og bacon

Ost og frugtsalat.

Øl og snapspriser: 1 øl 3,75 kr., 1 snaps 3,50 kr.

Anretningen koster trods dyrtid kun 20 kr. pr. deltager, hvortil afdelingen yder et tilskud på 15 kr. pr. deltager, d.v.s. 30 kr. pr. par.

Der afgår busser fra Kiers Plads kl. 17,40, pris 3 kr. tur-retur pro persona.

Tegningslisten er fremlagt på opholdsstuen og slutter torsdag den 23. april kl. 12,00.

Pensionister og enker kan tilmelde sig på tlf. 14 09 99 eller 15 77 19.

Deltagere, der ønsker busbefordring, skal notere dette på tegningslisten.

Festudvalget.



PERSONALIA

Forfremmelse til lokomotivførere (17. lrm) efter ansøgning pr. 1-2-1970

Lkf. (L-afl) (13. lrm) E. J. Jørgensen, Mdt. Ar i Mdt. Ar.

Afsked efter ansøgning pr. 31-1-1970

Lkmh. P. K. Haages, Mdt. Hg.

Afsked pr. 28-2-1970

Lkf. (17. lrm) B. Holm, Mdt. Str gr. sva-gelighed m/pension.

Afsked efter ansøgning pr. 30-4-1970

Lkf. (17. lrm) C. C. B. Andersen, Mdt. Od gr. alder m/pension.

Afsked efter ansøgning pr. 30-4-1970

Lkf. (17. lrm) K. R. Kettner, Mdt. Ng, gr. alder m/pension.

Afsked efter ansøgning pr. 31-5-1970

Lkf. (17. lrm) E. C. L. Brandt, Mdt. Gb, gr. alder m/pension.

Opmærksomhed frabedes

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

W. Gundestrup,
lokomotivfører, Esbjerg.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

S. A. P. Greffel,
lokomotivfører, Århus.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

F. H. Frikov,
lokomotivmester,
Godsbanegårdens mdt.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

H. L. Hansen,
lokomotivfører, Esbjerg.

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

N. P. Jensen,
lokomotivfører, Esbjerg.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

P. F. Pedersen,
lokomotivfører, Kolding.

Feriehjemmet

Den egentlige sæson for ferieophold på foreningens ferie- og rekreationshjem er fastlagt til tidsrummet 1. juli-29. august. I den anledning bringes andet steds i dette nummer af medlemsbladet en ansøgningsblanket, som interesserede i ferieophold kan benytte til ansøgning herom. Ansøgning om ophold bør ikke stiles til enkeltpersoner, hvilket ellers kan medføre, at brevet henligger uåbnet nogle dage. Feriehjemsudvalget har fastsat følgende priser for ferieophold i ovennævnte tidsrum:

Børn 0- 8 år	gratis ophold
» 8-12 »	8,- pr. døgn + moms
» 12-14 »	incl. 12,- » »
Øvrige	48,- » »



Grosserer A. Collstrops Rejselegat

I løbet af kortere tid vil der kunne uddeles legatportioner af Grosserer A. Collstrops Rejselegat, hvis bestyrelse for tiden består af:

- Generaldirektør P. E. N. Skov, Sølvgade 40, 1349 København K
- Direktør Poul Hjortkjær, Danske Privatbaners Fælleskontor, Nyropsgade 37, 1602 København K
- Telefondirektør Johs. Rosbæk, Nørregade 21, 1199 København K, og
- Direktør Sv. Albrechtsen, SEAS, 4690 Haslev.

Det til rådighed kommende beløb vil blive på ca. 6 200,- kr.

Legatportionerne kan i henhold til fondens kun tilstås ansatte ved Danske Statsbaner, Danske Privatbaner, Danske Telefonselskaber og Danske Elektricitetsværker til anvendelse til studierejser til dygtiggørelse i deres tjeneste, og portionernes størrelse vil i hvert enkelt tilfælde blive fastsat af bestyrelsen.

Ansøgninger må indgives inden den 25. april 1970 til formanden, Sølvgade 40, København K.

Ansøgningsblanketter kan fås hos legatets sekretær, Statsbanernes Generaldirektorat, Sølvgade 40, København K, Central 14 04 00, lokal 2002.

Emolumenter

Ydelsens art		Lokomotivpersonale				
		20. lrm.	17. lrm.	13. lrm.	10. lrm.	7. lrm.
Time- og dagp.	Timepenge	1.77	1.77	1.65	1.65	1.65
	Fulde dagpenge	33.25	33.25	31.25	31.25	31.25
	Hertil nattillæg	47.00	47.00	41.25	41.25	41.25
	Tillæg for 1.-4. dag	14.90	14.90	11.60	11.60	11.60
	Nedsatte dagpenge	40.85	40.85	37.30	37.30	37.30
	Heraf nattillæg	17.35	17.35	14.80	14.80	14.80
Kørepenge		1.54	1.54	1.28	1.28	1.28
Rangergodtgørelse		—	0.77	0.64	0.64	0.64
Overarbejdspenge		—	26.06	23.71	22.22	21.11
Godtgørelse for mistede fridage		—	195.00	179.00	166.00	158.00
Natpenge	Kl. 17-22	1.25	1.25	1.25	1.25	1.25
	Kl. 22-6	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50
For tjeneste fra lørdag kl. 14 til søndag kl. 24 samt skæve helligdage 0-24		2.36	2.36	2.36	2.36	2.36
For mere end 3-delt tjeneste ..		2.64	2.64	2.64	2.64	2.64
For delt tjeneste udov. 12. time		1.25	1.25	1.25	1.25	1.25

Emolumenter 1. april 1970

Rettelsesblad
til lommebogen
side 14

Ansøgningsskema til feriehjemmet

19

Dansk Lokomotivmands Forening Feriehjemmet

Modtaget
Antal
Takst
Bekræftet
Værelse nr.
<i>Udfyldes af kontoret</i>

Navn:	Ophold ønskes for				personer				
Stilling:	mig selv		}	sæt x					
Adresse:	min hustru								
Vi (jeg) ankommer:	kl.					Alder			
Vi (jeg) afrejser:	kl.	egne børn							
Her opgives både dato og tidspunkter. Ankomst og afrejse kan ikke foregå på søndage.		fremmede børn							

Bemærk: Der kan kun skrives **een familie** på denne formular.

..... den / 19

Indsendes under adresse:

Dansk Lokomotivmands Forening,
feriehjemmet,
Hellerupvej 44, Hellerup.

.....
Underskrift

KLIP HER!

Priser for ophold på feriehjemmet

	Ophold pr. dag	Børn indtil 8 år	Børn 8 til 12 år	Børn 12 til 14 år incl.
Medlemmer, disses hustruer, enker efter medlemmer samt børn under 18 år.	48,00	Gratis	8,00	12,00

Priserne er ekskl. MOMS.

E. Greve Petersen.

†

J. H. Oldenbroek

Vi har modtaget meddelelse om, at en international, markant fagforeningsleder, J. H. Oldenbroek, er afgået ved døden 72 år gammel. Oldenbroek var ITF's generalsekretær fra 1943, indtil han udnævntes til generalsekretær i Frie Faglige Internationale i 1950. Han har tjent ITF i henved 30 år, idet han begyndte som sekretær i 1921 og blev vicegeneralsekretær i 1938.

Da han udnævntes til generalsekretær ved den første ITF-kongres efter krigen, fortsatte han arbejdet med at fremme de ITF-tilsluttede transportarbejderes interesser og brød nye veje for organisationen. Det var Oldenbroek, som i første hånd var ansvarlig for at forhindre det kommunistiske WFTU i at føre ITF og andre internationale fagforeningssekretariater ind i dettes faglige system. Den internationale fagbevægelse har mistet en kæmpe ved hans bortgang.

Æret været hans minde.

†

J. A. Nordin



Tidligere forbundssekretær ved Svenska Järnvägsmannaförbundet, J. A. Nordin, er død 76 år gammel. Han er en gammel kending af Dansk Lokomotivmands Forening, dels gennem deltagelse i vore kongresser, og dels gennem det faglige samarbejde mellem de nordiske jernbaneorganisationer. Nordin nåede at få glæde af sine mange pensionsår og døde pludselig, da han var på vej til en af sine venner.

Æret været hans minde.

DJT

Turistorganisationen meddeler:

Oversigt over internationale rejser Deltagere – jernbanefolk fra samtlige europæiske lande

Af det righoldige program, som gerne tilsendes specielt for hver rejse, kan her kun ganske kort gives en oversigt og pris.

Irland

19/5–25/5 1970

19.–20.–21. maj overnattes i Dublin. Der foretages busture i byen – omegnen og aflægges besøg på Guinness bryggeriet.

22.–24. maj foretages busture i sydlige Irland, og der overnattes i Dunfanaghy. Irland har en særpræget natur, og det er en oplevelse at lære befolkningen og irske vaner nærmere at kende.

25. maj eft.md. afrejse fra Dublin.

Pris 600 kr.

Anmeldelse senest 20. april 1970.

Portugal

International Folklore 10/6–17/6 1970

10/6 ank. Lisboa kl. 15,45 – byrundtur – hotelindkvartering.

11–12/6 busture i omegnen til Estoril, Sintra. Cascais m.m.

13/6 til Setubal – gallamiddag i gl. kro, folkedans.

14/6 busrejse i nordlige Portugal til Santarem – og Caldas da Rainha.

15/6 til Alcobaca – Leiria.

16/6 Nazaré og Figueria de Foz.

17/6 Coimbra og portvinsfabrikkerne i Bairrada.

Kl. 18: Afrejse fra Pampilhosa mod Frankrig.

Pris 630 kr.

Anmeldelse senest 10. maj 1970.

Schweiz

Forårsrejse til Syd- og Østschweiz 22/6–26/6 1970

Schweiz' sydligste kanton Ticino samler sig i Italiens arkitektur og farverige folkeliv med schweiziske vidunderlige bjergnatur. De gør ophold i de to perler Locarno og Lugano. Med postbussen går det op over bjergene til det kendte vintersports- og turiststed St. Moritz, hvor der gøres ophold.

Pris 350 kr.

Anmeldelse senest 10. maj 1970.

Norge

International Nordkaperjse 28/6–9/7 1970

Rejsen går efter ophold i Stockholm over Boden – Haparanda – Tornio til Rovaniemi i Finland og videre til Norge og Nordkap.

Retur med skib ca. 3 dage til Trondheim og med tog til Oslo – med busrundtur og middag på Holmenkollen.

Program i store træk:

28/6 København afr. kl. 23,55, sovevogn.

29/6 Stockholm ank. kl. 9,00, bytur og overnatning.

30/6 Havnerundfart. Stockholm afg. kl. 16,55, sovevogn til Boden.

1/7 Boden, Tornio – Rovaniemi – midnatssol.

2/7 bus til Retkulykeskus – her finsk Sauna.

3/7 bus til Inori – Honningsvåg – Nordkap – midnatssol.

4/7-5/7-6/7 skib på kystruten, sovekahyt.

7/7 Trondheim ank. kl. 7,30 – byrundtur, kl. 15,30 tog til Oslo, ank. kl. 23.

8/7 byrundtur – middag på Holmenkollen – afrejse kl. 22,40, sovevogn.

9/7 København ank. kl. 8,55.

Pris 1485 kr.

Anmeldelse senest 10. maj 1970.

Frankrig

International uge i Paris og omegn 12/7–18/7 1970

Et festfyrværkeri af begivenheder grupperet om 14/7 – Frankrigs nationaldag. Af det righoldige program kan fremhæves: 13/7 byrundtur i Paris – fmd. og aften, hvor den franske feststemning allerede er begyndt.

14/7 Champs Elysées militærrevy – tur på Seinen – gallamiddag i Eifeltårnet med udsigt over det oplyste Paris og fyrværkeriafslutning.

15/7 busture til Chartres og Versailles.

16/7 bustur til Fontainebleau – aften i Folies Bergères eller Casino de Paris.

17/7 eft.md. besøg i Louvre og i de store pariservarehuse.

18/7 morgen afrejse.

Pris 640 kr.

Anmeldelse senest 1. juni 1970.

Anmodning om program og eventuel anmeldelse til rejserne bedes sendt til:

Danske Jernbanemænds

Turistorganisation,

Bernstorffsgade 18,
1577 København V.