



5

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. MAJ 1970 – 70. ÅRGANG

5

Indhold:

Kongres 1970	2
Satser for overarbejdspenge	3
Den største trussel	4
Færre i fabrikkerne – flere i service- fagene	6
Naturlig landforbindelse mellem Sjælland og Jylland	8
SR & SIR	12
Den hvide despot	12
Politisk økonomisk orientering	14
Glimt udefra	15
Test af et lokomotiv	16
Personalialia	18
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.

Foreningen står foran afholdelse af sin ordinære kongres. I dagene 12.–14. maj finder den sted i Folkets Hus, Enghavevej, København.

Repræsentanter fra alle foreningens afdelinger mødes for at tage stilling til arbejdet i den udløbne 4-årige kongresperiode og samtidig med denne vurdering at fastlægge retningslinier for virksomheden i den nye kongresperiode, det arbejdsgrundlag den kommende hovedbestyrelse skal virke på.

Et tilbageblik giver et billede af foreningens virksomhed på godt og ondt. Der har været højdepunkter, som stærkt engagerede foreningens medlemmer. Af disse skal blot nævnes retssagen som følge af lyntogsulykken ved Odense 10. august 1967.

I kølvandet af den, kommissionsdomstolssagen, hvor det skulle klarlægges, om ulykken var et resultat af fejl ved sikkerhedsforskrifter og/eller hos ansatte ved statsbanerne. Vi fik en ny tjenestemandsløve, og midt i arbejdet med denne opstod den konflikt-situation, hvor manglende forhandlingsmuligheder førte til strejkeaktionen 27. marts 1969. En aktion, der gennemførtes i stor enighed hos medlemmerne. Dens formål, at få adgang til at forhandle forslag til lønmæssig placering af nogle lokomotivmandsgrupper, opfyldtes. Resultatet, som opnåedes ved de følgende forhandlinger, og som fortsat søges udviklet, må eftertiden dømme om. Selvom en forhandling pressedes frem af strejkeaktionen, er lokomotivmændene dog i høj grad utilfreds med den behandling, der blev dem til del, og det vil vare længe, inden hele sagen er i glemmebogen.

Ser vi fremefter, skimtes forhold, som vil røre ved traditionsbetonede ting. Her skal nævnes udvalgsarbejdet med den opgave at gennemgå rekrutterings- og uddannelsesgrundlaget for lokomotivmænd og uniformsændringer. På den indre organisatoriske linie er der først og fremmest spørgsmålet om foreningens beståen som selvstændig organisation. Udviklingen peger mod, at sagerne bearbejdes og løses i en større sammenhæng. Det er blot et tidsspørgsmål, hvornår tingenes tilstand betinger de afsluttende overvejelser ført med henblik på at gå op i en større organisationsmæssig enhed. Medlemmerne bør overveje sagen og lade den modne i saglig debat. En arbejdstidsforkortelse er i vente, og det tidspunkt ligger ikke fjernt, hvor vi når ned på 40 timers arbejdsuge og 4 ugers ferie til alle. For lokomotivpersonalet er det fortsat ønskeligt at fastslå nødvendigheden i, at der ved tjenestetilrettelægning tilgodeses denne gruppes særlige arbejdsvilkår.

Satser for overarbejdspenge

Aftale mellem ministeren for statens lønnings- og pensionsvæsen og Statstjenestemændenes centralorganisation I, Statstjenestemændenes centralorganisation II og Danske statsemployer Samråd om satser for overarbejdspenge og godtgørelse for mistede fridage fra 1. april 1970.

I henhold til § 45, stk. 1, i lov nr. 291/1969 aftales følgende:

§ 1. Satserne for overarbejdspenge til tjenestemænd i staten, for hvem der i lønnings- og pensionsministeriets cirkulære af 22. maj 1968 er fastsat en højeste tjenestetid, fastsættes efter tjenestemandens lønmæssige og stedtillægsmæssige placering den 1. i den måned, hvori overarbejdspengene kommer til udbetaling, til nedenstående beløb pr. time.

§ 2. Godtgørelse for mistede fridage fastsættes for hver mistet fridag til $7\frac{1}{2}$ gange den i § 1 fastsatte sats for overarbejdspenge.

Stk. 2. For tjenestemænd i lønramme 20 og højere lønrammer, der er berettigede til godtgørelse for mistede fridage, anvendes foranstående satser ved beregningen af nævnte godtgørelse, dog således at tjenestemænd på skalatrin 29 og højere skalatrin oppebærer godtgørelse for mistede fridage beregnet på grundlag af den for tjenestemænd på skalatrin 28 fastsatte sats.

§ 3. De i §§ 1 og 2 nævnte satser for henholdsvis overarbejdspenge og godtgørelse for mistede fridage anvendes første gang for de godtgørelser, der udbetales i april måned 1970.

§ 4. Denne aftale gælder indtil 30. september 1970.

Stk. 2. Den mellem ovennævnte parter indgåede aftale af 3. november 1969 om satser for overarbejdspenge og godtgørelse for mistede fridage ophæves herved.

Stedtillægssats

Lønmæssig placering	H	N	a	b	c	d	e	O
Skalatrin	øre	øre	øre	øre	øre	øre	øre	øre
1	1650	1600	1550	1550	1550	1550	1500	1500
2	1700	1650	1600	1600	1600	1600	1550	1550
3	1750	1700	1650	1650	1650	1600	1600	1600
4	1800	1750	1700	1700	1650	1650	1650	1600
5	1850	1800	1750	1750	1700	1700	1700	1650
6	1900	1850	1800	1750	1750	1750	1750	1700
7	1950	1900	1850	1800	1800	1800	1750	1750
8	2000	1900	1900	1850	1850	1850	1800	1800
9	2050	2000	1950	1900	1900	1900	1850	1850
10	2100	2050	2000	1950	1950	1950	1900	1900
11	2150	2100	2050	2000	2000	2000	1950	1950
12	2200	2150	2100	2050	2050	2050	2000	2000
13	2250	2200	2150	2100	2100	2100	2050	2050
14	2300	2250	2200	2200	2150	2150	2150	2100
15	2350	2300	2250	2250	2200	2200	2200	2150
16	2450	2350	2300	2300	2300	2250	2250	2250
17	2500	2400	2350	2350	2350	2300	2300	2300
18	2550	2500	2450	2400	2400	2400	2350	2350
19	2600	2550	2500	2500	2450	2450	2450	2400
20	2700	2600	2550	2550	2550	2500	2500	2500
21	2750	2700	2600	2600	2600	2600	2550	2550
22	2800	2750	2700	2700	2650	2650	2650	2600
23	2900	2800	2750	2750	2750	2700	2700	2700
24	2950	2900	2850	2800	2800	2800	2750	2750
25	3000	2950	2900	2900	2900	2850	2850	2850
26	3100	3050	3000	2950	2950	2950	2900	2900
27	3150	3100	3050	3050	3050	3000	3000	3000
28	3250	3200	3150	3150	3100	3100	3100	3050

Den største trussel mod arbejderbevægelsen er afbetalingen

4

»Hvem er det, der blir snydt?« handler om tilværelsen på en arbejdsplads. Din arbejdsplads?

Stykket handler om »spørgetjeneste«. En masse nærgående spørgsmål smides i hovedet på os.

Om »trivsel«: Vi døbles med gelinde musik. Kan vi ikke tåle det nye stressede klima, må vi jo gå. Med sygedagpenge.

Om »arbejdsglæde«: Bliver vi fuppet, selv om vi har samarbejdsudvalg og får løfter om udbyttedeling.

Om »hvad er det, vi laver?«: Opadbøjede komponenter, som ingen af os aner, hvad skal bruges til.

Om »gensidig forståelse«: Arbejdsgiver og fagforeningsmand ønsker kun »gensidig forståelse«. Tillidsmanden udnævnes til arbejdsleder.

Om »værdierne«: Arbejderen slæber, men andre hugger profitten.

Om »det store tavse JA«: Vil vi tolerere den psykologiske »styring« af de ansatte? Er begrebet »demokrati på arbejdspladsen« andet end forføriske ord?

Stykket varer 50 minutter. Bagefter er der diskussion. Forhåbentlig.

Socialdemokratisk Samfund har bedt fire forfattere, Ernst Bruun Olsen, Jesper Jensen, Leif Petersen og Steen Albrechtsen, skrive et debatstykke, som kan opføres på arbejdspladser og andre steder, hvor ansatte mødes.

Vi har bedt to af forfatterne diskutere stykket og dets problemer med en tillidsmand, Birger Hansson fra Brdr. Henze i København, hvor stykket har været opført og er blevet diskuteret.

Hansson: Vi kørte det direkte på arbejdsstedet, mellem maskinerne. Det medførte, at vi måtte stoppe i to timer med skifteholdet for at få ro til spillet.

Kun værkføreren var sur over det. Hvad vi havde ud af det? Ja, de snakker om det endnu. Det kan udnyttes som platform for diskussionen fremover. Men det kræver, at man har forstået stykket tilfulde. I øvrigt må man overveje, om direktionen skal være til stede, eller det skal spilles for en lukket arbejderforsamling.

Som i Hollywood

Albrechtsen: Premierer blev ødelagt, fordi radio og TV var til stede. Arbejderne sad som en forskræmt flok i hjørnet. Når én sagde et pip, var seks pressefotografer plus TV og regionalradioen over ham. Det var lige som i Hollywood: »Lad os få én op og spille arbejder«. Jeg forstår godt, at ingen sagde noget. Vi danskere er temmelig dårlige til at udtrykke os mundtligt. I skolen dyrkes kun den skriftlige form. Unge amerikanere har lært at udtrykke sig mundtligt. Her kan folk kun sige to ord i sammenhæng. »Av, mand« – »Hold kæft«. Derfor er det altid de samme tre, der rejser sig. De andre opgiver ævred.

Hansson: Alligevel må vi have flere debatteatre. Det, vi har, forestiller jeg mig som en dråbe i havet. Debatteatret må bruges som platform, forudsat at fagbevægelsen går ind og støtter det økonomisk. Man må engagere skuespillere, så man kan få kommunikation mellem arbejdere og kunstnere. Den mangler vi i høj grad.

Pædagogik er døden

Albrechtsen: Vi må spørge os selv, om vi har været for teoretiske, for tørre?

Petersen: Der var arbejdere hos Brdr. Henze, der mente, at vi ikke var skarpe

Debatteater analyseres af en tillidsmand og to forfattere, der var med til at skrive »Hvem er det, der blir snydt?«

nok, at stykket var for blødt og for underholdende.

Hansson: Da var der tydeligt nok mennesker, der grinte sig halvt ihjel og syntes, det var brandskægt. Spørgsmålet er, om det kan blive en farlig tendens.

Albrechtsen: Det mener jeg ikke. Jeg tror snarere, man slår sådan noget ihjel, hvis man bliver for pædagogisk.

Petersen: Det, at man griner undervejs, udelukker ikke farligheden.

– Rammer stykket problemer, der er nærværende for jer?

Hansson: Det var helt tydeligt, at vi genkendte situationerne. Man har forstærket dagligdagen og bygget satire ind, så det gør ondt. Der var nokstunder, da de fleste følte sig ubehageligt tilpas. Det må man håbe, der kommer noget positivt ud af. Jeg tror teaterstykket kan blive en platform for de progressive.

Petersen: Jeg konstaterede endnu en gang, at når man genkendte det, man forstod hjemmefra, så klappede man. Man bliver bekræftet i egne meninger og fordomme. Procenten for »omvendelse« er formentlig meget lav.

Albrechtsen: Det er jeg lige glad med, bare de bliver bevidste.



Forfatterne Leif Petersen og Steen Albrechtsen møder tillidsmanden, Birger Hansson

Tre af de medvirkende i debatteatrets
»Hvem er det, der blir snydt?«:
Kjeld Nørgaard, Bent Warburg og
Anne Marie Hecker



Ingen forargelse

– Har stykket et generelt sigte, eller går det blot på arbejdspladsen?

Hansson: Jeg forestiller mig, det kan være et middel til at diskutere, hvordan vi når et socialistisk samfund.

Albrechtsen: Men jeg er bange for, at mange arbejdere synes, at lønnen er god, og når de får en smule ejendomsret og goder i samfundet, så er det sket. Med en lille smule velfærd får man stillet et stort behov tilfreds.

Petersen: Den scene, hvor arbejderen berøves de værdier, han har skabt, og som slutter med, at storaktionæren dør, og hendes datter arver, tog man som en fuldstændig selvfølgelig ting. Der var ingen tegn på forargelse i forsamlingen. Man smilede venligt og indforstået, men så intet forargeligt i, at den døde kapitalists arving tog de værdier, den gamle arbejder havde skabt.

Hansson: Det var ellers noget, vi har diskuteret meget på arbejdspladsen. Merværdi og fremmedgørelse er nogle abstrakte størrelser. I stykket får man dem skåret ud i pap. Her er merværdien, der forsvinder i små sække. Det kan ikke gøres klarere. Sådan noget kan stimulere interessen for økonomisk demokrati og demokrati på arbejdspladsen. Det har været svært at få en diskussion om økonomisk demokrati i gang. Hvad er det, spørger man. Her synes jeg debatteatret

er værdifuldt. Det kan bryde cirklen og skaffe os ud af vanetænkningen, hjælpe os med at se perspektivet.

Arbejderforfattere efterlyses

– Er forfatterne tilfredse?

Albrechtsen: Jeg vil anklage mig selv for, at der ikke har været tid til at gå en måned på fabrik og tage job på lageret, hvor jeg ikke ville falde igennem med det samme. Så havde vi haft et personligt forhold til problemerne. Nu har vi ligesom sat skrivemaskinerne i en god sags tjeneste. Men vi har ikke haft den duft i næsen at skulle op klokken fem om morgenen og bande det hele ned i helvede: er klokken ikke snart ni.

Hansson: Det kunne jeg ikke mærke i stykket. Det stråler af engagement. Jeg synes arbejdsprocesserne er skildret realistisk. Vi genkendte de opadbøjede komponenter.

– Er menneskenes reaktion også realistisk skildret?

Hansson: Man gør normalt ikke på en arbejdsplads, som man gør i stykket. Menneskets tilpasningsevne er fænomenal. Men havde man ikke skildret arbejderne, som man gør, var der ikke blevet noget stykke.

Petersen: Jeg vil efterlyse arbejderforfattere, som kommer ud af fabrikshallen, tørrer olien af og sætter sig til at skrive.

Så var man fri for alle anklager om, at vi er for fine og måske helst skulle holde os væk fra diskussionen.

Den største trussel

Hansson: Det kunne man selvfølgelig ønske, men jeg tror, processen ville være for langsom. Jeg ser hellere, at fagbevægelsen får forbindelse med dem, der kan faget.

Fagbevægelsen har konsulenter, jurister, økonomer, som hjælper os. Man skulle også stille kunstnere til rådighed. Medlemsmøder holder vi ikke. Generalforsamlinger kommer folk ikke til. Men debatteater kunne måske hjælpe noget i gang.

Albrechtsen: Forud for stykket er der gået fire-fem møder med tillidsmænd fra hele Danmark. Stykket har tre gange været ude til gennemlæsning og udtalelse hos repræsentanter og udtalelse hos repræsentanter for alle mulige arbejdspladser. Vi samlede alt det op, de sagde, og en masse af det er med i stykket. En sagde f.eks.: »Den største trussel mod arbejderbevægelsen er afbetalingen«. Den replik har jeg brugt i stykket.

Petersen: På samme måde med paragraf 4 i hovedaftalen, den om at lede og fordele arbejdet. Den anede jeg ikke et suk om, før jeg havde været til et møde med tillidsmænd.

Færre i fabrikkerne – flere i servicefagene

6

Mere end halvdelen af arbejderne i USA er nu beskæftiget i servicefagene.

Fagbevægelsen derovre har haft en medlemstilgang på tre millioner i tiåret 1957–67, men fremgangen burde have været større.

Når den ikke er det, skyldes det vanskeligheder ved at organisere de beskæftigede i servicefagene, men også at USA's fagbevægelse ikke synes at have taget den fulde konsekvens af ændringerne i erhvervsstrukturen, hævder professor Leo Troy, som har studeret forholdene nærmere.

Emnet har særlig interesse, fordi en tilsvarende strukturudvikling i erhvervslivet er i gang også i Europa.



Der er ting, som tyder på, at der er ved at ske et skifte i den internationale fagbevægelse – et skifte, som vel i første række hænger sammen med den stadig stigende automatisering, men sikkert også med den omlægning af levevis, som alle moderne industrisamfund er underkastet i disse år.

Skal man tro på de signaler, der kan iagttages i amerikansk fagbevægelse, er det ganske betydelige ændringer, fremtiden vil indebære.

Leo Troy, professor i økonomi ved Rutgers-universitet i USA, har gennemført et studie af ændringerne i amerikansk fagbevægelse, som allerede har fundet sted. I en artikel, der publiceres af det amerikanske arbejdsministeriums måneds-tidsskrift, konkluderes:

Mere end halvdelen af Amerikas arbejdere er nu beskæftiget i servicefagene fremfor i vare-fremstillingsprocessen. De amerikanske fagforeninger synes ikke at have taget konsekvensen af denne ændring.

Mange medlemmer tabt

Leo Troy fortsætter: Som et resultat af nedgangen i fabrikkerne har fagforeningerne mistet mange mulige medlemmer, og fagbevægelsen har ikke været i stand til at udligne tabet gennem medlems-tilgang i service-fagene, der traditionelt er organisationsmæssigt svage i USA.

Troy anfører, at arbejdsfelter som kulminerne og jernbanetransporterhvervet, hvor fagforeningerne står stærkt, mistede 1,2 millioner arbejdere i årene 1947–66.

I samme tidsrum voksede antallet af arbejdere i de organisationsmæssigt svage servicefag med næsten 90 pct.

Der har været en tilgang på mellem 16 og 25 pct. af kvinder og HK-folk i fabrikkerne. Begge grupper er vanskeligere at organisere.

Til trods for disse bevægelser inden for organisationerne har den amerikanske fagbevægelse dog kunnet holde sin struktur med 80 pct. industriarbejdere som hovedstamme.

Levere organisationsprocent

Men den svigtende tilpasning til den voksende beskæftigelse i servicefagene har betydet, at organisationsprocenten (landbruget ikke medregnet) er faldet fra 33,1

pct. af den totale arbejderstyrke i 1947 til 27,4 pct. i 1966.

Selv om antallet af medlemmer i fagforeningerne voksede fra 14,5 millioner i 1957 til 17,5 millioner i 1967, er det alligevel 2,4 millioner medlemmer færre, end der burde have været, hvis fagbevægelsen havde tilpasset sig ændringerne.

Det vil måske vise sig, at disse forhold vil udvikle sig til at være den mest betydningsfulde faktor overhovedet for fremtidens amerikanske fagbevægelse.

60 pct. i servicefagene i 1975

Prognoser synes at vise, at servicefagene

førtes i den amerikanske restaurationsbranche synes at bekræfte det skifte, Leo Troy omtaler.

Det fremgår af undersøgelsen – der er offentliggjort af det amerikanske arbejdsministerium – at restaurant- og barbranchen er en af landets hurtigst voksende. I 1968 beskæftigede branchen 2 millioner mennesker, men i 1975 ventes dette tal at være steget til 3 millioner.

På undersøgelsestidspunktet var der 65.000 ledige stillinger inden for branchen, hovedsageligt kokke, køkkenmedhjælpere, opvartere og buffister. Ud-

Af

Walther Hjuler

– Det er en udvikling, vi er opmærksom på og har kunnet konstatere herhjemme. Det gælder f.eks. også funktionærområdet. De organisationer, som under en eller anden form organiserer funktionærer.

Det er en udvikling, man må følge, og jeg tror også, de enkelte forbund er



Restaurationsbranchen er en af de hurtigst voksende i USA

i 1975 vil beskæftige 60 pct. af den samlede arbejderstyrke.

Bygningsindustrien, der har en høj organisationsprocent, vil antagelig kunne holde skansen bedre end de fleste andre fag. I 1966 tegnede bygningsindustrien sig for 13 pct. af fagbevægelsens medlemmer. I 1975 kan det ventes, at antallet af beskæftigede i bygningsindustrien er vokset med helt op til 25 pct.

Hvis fagbevægelsen skal bevare og forstærke sine positioner, må den erkende det skifte, som er ved at ske fra varefremstilling til servicefag, slutter den amerikanske professor.

Restaurationsbranchens rivende udvikling

En undersøgelse, som sidste år gennem-

skiftningen inden for branchen viser sig at være tre gange større end gennemsnittet for samtlige fabriksindustrier.

Rapporten understreger, at restaurantindustrien fortsat vil have vanskeligheder ved at finde tilstrækkelig arbejdskraft, fordi lønnen ligger under gennemsnittet i andre detailindustrier, og fordi arbejdsvilkårene gennemgående er ufordelagtige. Der mangler uddannelses- og forfremmelsesmuligheder.

De forhold, rapporten beskriver, tyder unægtelig også på, at faget organisationsmæssigt er svagt.

Kommer ikke bag på LO

– Næstformanden i LO, Kai Petersen, siger i en kommentar:

klar over det. Dansk Arbejdsmands- og Specialarbejder Forbund har netop sat en kampagne i gang for at få organiseret alle, der arbejder på bil-service-stationerne.

Det er min egen erfaring, at servicefagenes arbejdere er vanskeligere at organisere. Udviklingen, som den er skitseret i USA, og som vi altså også har kunnet begynde at mærke herhjemme, kommer ikke bag på LO.

I service-fagene, måske navnlig i køkken- og restaurationsbranchen, er der beskæftiget mange fremmedarbejdere, der måske kommer fra lande, hvor organisationstanken ikke er slået igennem i samme grad som hos os – et problem, vi også er opmærksomme på, siger Kai Petersen.

Naturlig landforbindelse mellem Sjælland og Jylland

Tunnelforbindelser mellem Sjælland og Jylland via Samsø

Faste forbindelser mellem Sjælland og Jylland kan udføres enten som tunnelforbindelser eller som broforbindelser.

Tunnelforbindelser kan kun tjene jernbanetog. I hvert fald kan en tunnelforbindelse under Samsøbælt kun tjene jernbanetog, fordi strækningen er så lang, at tunnelen ikke kan ventileres ret meget.

Hvorledes er da mulighederne for at etablere en tunnelforbindelse for jernbanetog til transport af biler – eventuelt udført således, at den med tiden også kan tjene almindelige jernbanetog?

De naturlige forhold, der betinger bygning af eventuelle tunneler under Samsøbælt og Svanebælt svarer nogenlunde til dem, der betinger tunneler under Storebælts Østre og Vestre Rende. Kattegattunnelerne må dog blive lidt længere end Storebælts-tunnelerne.

Følgelig må den nordlige forbindelse blive en del dyrere. Gennemsnitsprisen

pr. km må imidlertid blive meget nær den samme. Også prisen for dæmningerne må blive meget nær den samme, fordi dæmningerne koster uforholdsmæssigt meget umiddelbart ved tunneltilslutningerne, medens de iøvrigt kan bygges for relativt ubetydelige beløb.

Forholdet mellem priserne for tunnelforbindelserne Sjælland-Fyn og Sjælland-Jylland kan imidlertid beregnes meget præcist, uanset at usikkerheden af prisberegningerne i absolut mål er betydelig.

Tunnelens profil

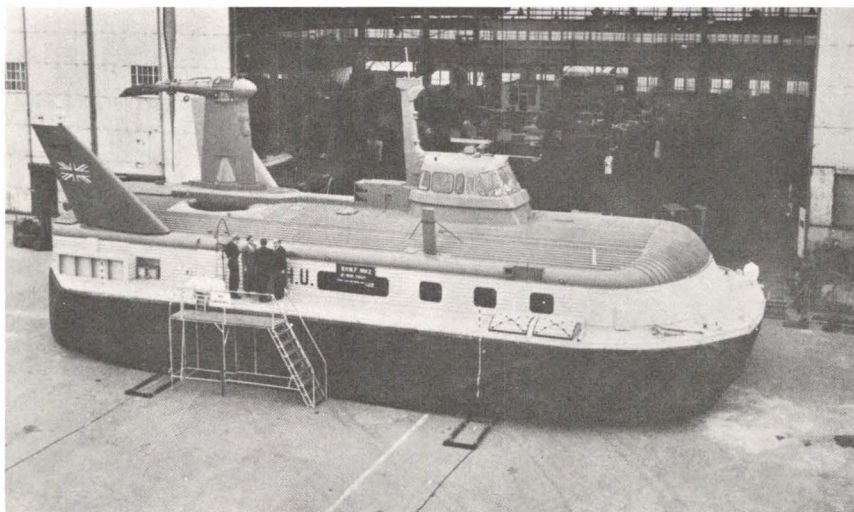
Den bedste linie for en tunnel under Samsøbælt må gå fra Røsnæskysten lige syd for fyret i ret linie til ca. 1 km nord for Vorreshage.

Distancen mellem kysterne er i denne linie 15,3 km. Fra Røsnæs kan der bygges en 1,7 km lang dæmning til 0,25 km syd for fyret på Røsnæs Rev. til 6 m dybdekurven. Fra Samsøs kyst kan der

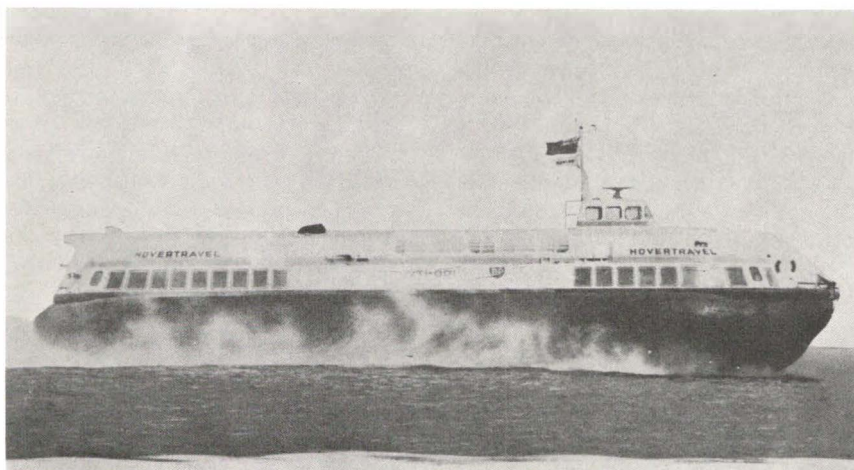
bygges en dæmning til samme dybde, 0,4 km fra kysten. Tunnelstrækningens længde bliver da 13,3 km. Kun på ca. 1000 m af tunnelstrækningen er dybderne over 30 m.

Tunnelen må normalt udføres nedgravet. Ved dæmningstilslutningerne kan dens overkant flugte med havbunden. Midt i strømrønden uden for Røsnæs, hvor dybden maksimalt er mellem 55 og 60 m, kan tunnelstøbningerne lægges umiddelbart på havbunden. Da en tunnel med rektangulært tværprofil må være godt 9 m høj og desuden må overdækkes, kommer overkanten til at ligge ca. 47 m under havfladen, hvor der er allerdybest, og hvor den runder, d.v.s. hvor en af tunnelstøbningerne ligger horisontalt.

Afstanden hertil fra dæmningstilslutningen nær fyret på Røsnæs Rev, bliver 2,4 km. Niveauforskellen må under de nævnte forudsætninger blive 40–42 m. Følgelig må tunnelens gradient blive 17 ‰, hvilket er meget rimeligt. Vest



British Hovercraft Corporation's nyeste konstruktion, BH-7, også kaldet »Wellington«, her i militær version. Dens bruttovægt er 48 t. Dens største service hastighed er 65 knob



Dette luftpudefartøj, der er udviklet af firmaet Vosper-Thornycroft, er en konkurrent til British Hovercraft Corporation's store typer. Det er principielt afvigende ved, at det fremdrives ved almindelige skibsskruer. Fremdrivning ved hjælp af skruer i vand er langt mere økonomisk end fremdrivning ved hjælp af luftpropeller. Til gengæld kan skibsskrue-fartøjerne ikke bevæge sig over grunde og på land. Den her viste konstruktion, VT 1, vejer ca. 75 t. Den kan foruden passagererne medtage 10 biler. Prisen er 400.000 Lst.

for den dybeste del af renden må tunnelen stige igen, ca. 28 m, på en stige-strækning, der efter en 0,3 km lang afrundingskurve er 1,5 km. Også her må gradienten være 17 ‰.

På næsten hele strækningen videre til Samsø er dybderne mellem 15 og 23 m. Nær ved Samsø er dybden dog noget større, indtil 24 m, ca. 1,5 km fra kysten.

Hvis tunnelen i den centrale del af Samsøbælt fremføres i en sådan dybde, at overkanten ligger 18–20 m under vandet, og hvis den føres over den lidt dybere rende langs Samsø i samme dybde, så tunnelstøbningens overkant her rager nogle m op over bunden, må gradienten på stigestrækningen til dæmningen ved Samsø og videre til Samsøs kyst blive omkring 12 ‰.

Tunnelen under Svanebælt kan udgå fra kysten godt 1 km nord for Koldby Kås Havn og føres i retning mod vest under bæltet til Svanegrund. I denne linie skrånere bunden temmelig jævnt fra kysten ud imod midten. Her er dybden 37–38 m. Største dybde er ca. 2,2 km fra kysten, regnet ad den lidt skrå linie.

En dæmning kan føres fra kysten til 6 m dybde 0,4 km ude. Tilsvarende kan dæmningen på Svanegrund føres ud til 6 m dybde. Tunnelstrækningen bliver da 3,7 km lang, deraf 1,8 km øst for og 1,9 km vest for det dybeste sted.

Hvis tunnelens overkant lægges i 6 m dybde ved dæmningerne, så overkanten flugter med bunden, og hvis den lægges i 28 m dybde på det allerdybeste sted, d.v.s. hvis tunnelen her placeres direkte på havbunden, bliver faldet 22 m. Gradienten må da blive ca. 13 ‰ mod Samsø og ca. 12 ‰ mod Svanegrund.

Banedæmningen over Svanegrund-Søgrund til Jyllands kyst, ved Gyllingnæs, må blive 19 km.

Tunnelernes pris

Længden af tunnelerne under Samsøbælt og Svanebælt bliver ifølge denne skitse tilsammen 17,0 km.

Til sammenligning er længden af tunnelerne under Storebæltets Østre og Vestre Rende tilsammen 11,0 km.

Tunnelen under Østre Rende angives i kommissionsbetænkningen at ville koste 410 mill. kr. efter prisniveauet for 1968. Dertil kommer 175 mill. kr. for de to tilsluttende dæmningsstrækninger, som tilsammen vil blive 3,2 km lange.

Tunnelen under Vestre Rende angives at ville koste 435 mill. kr., hvortil kom-

mer 155 mill. kr. for dæmningerne, der tilsammen vil blive 2,4 km lange.

De to tunnelers samlede pris bliver 845 mill. kr. Det svarer til ca. 77 mill. kr. pr. km.

Med samme pris pr. km må tunnelerne under Samsøbælt og Svanebælt tilsammen komme til at koste ca. 1300 mill. kr.

Dæmningerne ved Storebæltstunnelerne, hvoraf de to føres helt ud til 9 m dybde, koster tilsammen 330 mill. kr.

Dæmningerne ved Samsø-Svanebælt må blive en del dyrere på grund af den lange strækning over Svanegrund og Søgrund. Her bliver prisen pr. km dog forholdsvis lille.

Dæmningerne må derfor komme til at koste omkring 400 mill. kr.

Med 20 pct. tillæg for uforudsete udgifter, projektering, administration m.v. bliver totalsummen omkring 2100 mill. kr.

Tunneler for et enkelt jernbanespor er billige

Det er imidlertid et åbent spørgsmål, om det er nødvendigt at udføre en tunnelforbindelse under Samsøbælt for biltransporterende tog efter de samme standarder som for en tunnel under Storebælt, der skal tjene både de biltransporterende tog og hele den ordinære jernbanetrafik, d.v.s. tog af forskellige kategorier.

Det afhænger først og fremmest af kravene angående rutens transportkapacitet og forbindelsernes hyppighed.

Måske er det muligt at nøjes med en tunnel for blot et enkelt jernbanetog. Dette problem skal søges belyst senere.

Ensporede sænketunneler kan udføres meget billigere end tosporede. Det skyldes flere grunde. Tværprofilerne kan være mindre, og højden og bredden kan blive omtrent lige stor. De mindre dimensioner tillader mindre vægtykkelser. Herved motiveres i særlig grad cirkulære tværprofiler.

Såfremt tunnelstykkerne kan få cirkulære profiler, og dimensionerne ikke skal være alt for store, kan rørene fremstilles med massefabrikationsmetoder, hvilket dog forudsætter, at også tunnelrørens længde begrænses. Tunnelrørene kan opbygges vertikalt under anvendelse af glide-forskallinger. Jvf. de store sænk-kasser til Hanstholm Havn. Eller de kan måske fremstilles ved centrifugalstøbning-metoder, i lighed med dem, der bruges ved kontinuerlig produktion af store rør til ledninger.

Den planlagte tunnel under Kanalen mellem England og Frankrig skal udføres som to borede tunneler, hver for et enkelt jernbanespor, hvorpå der bl.a. kan køre biltransporterende tog med to etager. Skønt tunnelbanerne elektrificeres, skal tunnelernes indre diameter kun være 6,5 m.

En ensporet rørtunnel under Samsø og Svanebælt må da kunne udføres af rør med ca. 6,7 m indre diameter og 8,5 m udvendig diameter.

Tunnelstykker af denne størrelse behøver næppe at koste særlig meget ved massefabrikation.

Professor, civilingeniør N. J. Dahl og civilingeniør O. Remfeldt foreslog i 1950'erne en tunnelforbindelse mellem Sjælland og Fyn i en linie mellem Reersø og Kertemindeegnen, udført af betonrørstykker med cirkulært tværprofil, som kunne masseproduceres for små udgifter pr. løbende meter.

Såfremt tunnelstykkernes længder bliver moderate, kan de håndteres, transporteres, nedsænkes, anbringes præcist og forenes under anvendelse af pontonkraner med sænkeben, som kan støtte mod bunden, i hvert fald på dybder ned til ca. 25 m.

En sænketunnel, der bygges på denne måde, kan udføres billigt.

Det er sandsynligt, at den kan udføres for mindre end det halve af, hvad en svær tunnel for to spor kan udføres for.

Det synes derfor at være muligt at bygge hele Sjælland-Jylland-tunnelanlægget for bilførende tog for ca. 1 milliard kr., ekskl. elektrificeret bane og togmateriel.

Jvf. hermed, at Øresundstunnelen mellem Helsingør og Hålsingborg, som ganske vist kun skal være 9 km lang inkl. strækningerne under Helsingør og Hålsingborg, altså kun godt halvt så lang, koster 1020 mill. kr. som tosporet tunnel ekskl. elektrificeret bane og togmateriel.

Jvf. også den planlagte gadetrafiktunnel mellem Sjælland og Amager under Københavns Sydhavn, Islands Brygge og Vesterbro til Søring-motorgaden. Den skal være meget bred; og den skal føres ned til stor dybde under havnen og uden under Islands Brygge og under havneanlæggene. Også den vil koste et beløb af størrelsesordenen 1000 mill. kr.

Det synes altså at være muligt at bygge en enkeltsporet tunnel mellem Sjælland og Jylland under Samsøbælt og Svanebælt for et beløb af samme størrel-



sesorden som påkrævet for en tunnelforbindelse med 2 spor mellem Sjælland og Skåne under Øresund mellem Helsingør og Hålsingborg eller en gade-tunnelforbindelse mellem Sjælland og Amager under Sydhavnen.

Herefter melder spørgsmålet sig, om en ensopret tunnel kan få rimelig biltransportkapacitet.

Dette afhænger bl.a. af driftens organisering og tidsplanens tilrettelæggelse samt den konstruktive udformning af togmateriellet.

Driftsplan og tunnelbenyttelse

Dæmningen over Svanegrund og Søgrund til Jyllands kyst bliver 19 km lang.

Hele bilbane-anlægget, regnet mellem banebil-terminalerne på Røsnæs og Gyllingnæs, bliver:

Fra terminalen på Røsnæs til vestenden af dæmningen på Røsnæs Rev 3 km,

Tunnelen under Samsøbælt 13 km,

Mellem tunnelmundingerne vest og øst for Samsø, altså hovedsageligt over Samsø, 9 km,

Tunnelen under Svanebælt 4 km.

Fra Svanebælt-tunnelens vestende ad

dæmningen over Svanegrund og Søgrund til terminalen på Gyllingnæs 20 km,

Det bliver ialt 49 km.

De to tunnelstrækninger tænkes udført med eet jernbanespor.

Alle de øvrige strækninger tænkes udført med to spor.

Af driftsmæssige grunde kunne det være ønskeligt at udføre tunnelen under Svanebælt med to spor. I så fald ville forbindelsen kun få en enkelt »flaskehals«, nemlig tunnelen under Samsøbælt. Men et ekstra spor under Svanebælt vil fordyre anlægget væsentligt, og to spor er ikke strengt fornødent.

Dette fremgår af følgende driftsplan.

Driften kan tilrettelægges efter en stiv fartplan, der baseres på timerne.

Der afgår tog fra hver side på nøjagtig hele klokkeslet.

De efterfølges af andre tog i hurtigt følge. Togene afsendes altså i serier. Tidsafstanden mellem det første og det sidste tog i en gruppe bliver normalt højst 12 minutter, under særlige forhold maksimalt 14–15 minutter.

Tunnelen under Samsøbælt bruges principielt i timens ene halvdel, den første

halvdel, til togtrafik i vestgående retning, og i timens anden, sidste halvdel til togene i østgående retning.

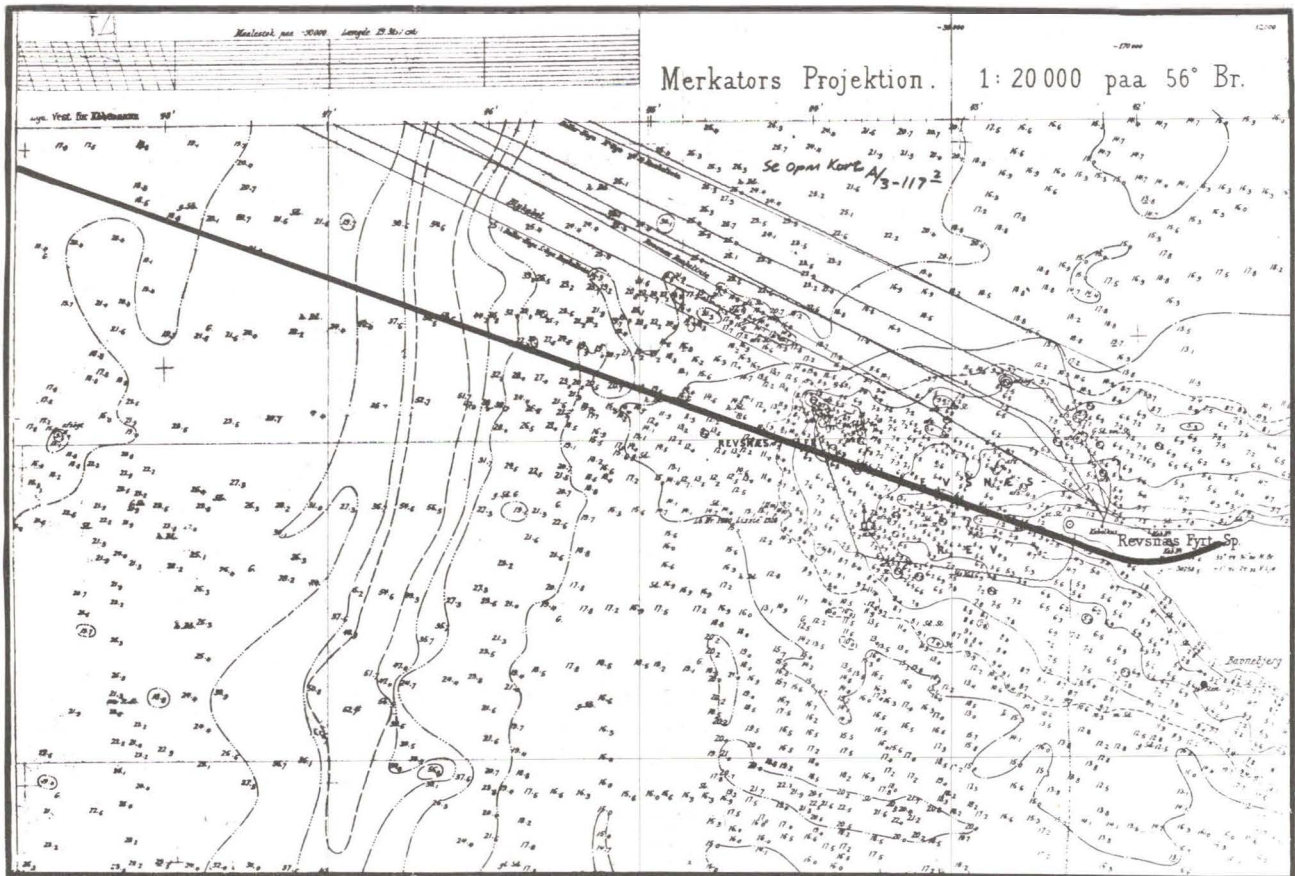
Af den halve time går de første 12–15 minutter til togenes indkørsel og til gennemkørsel af gruppens første tog, mens de sidste 12–15 minutter går til gennemkørsel af gruppens sidste tog.

Tunnelen under Svanebælt benyttes på tilsvarende måde, men i faseforskudte perioder. Køreperioderne behøver her kun at være 18–20 minutter til hver kørselsstrækning, fordi selve tunnelen kan gennemkøres på blot 4 minutter.

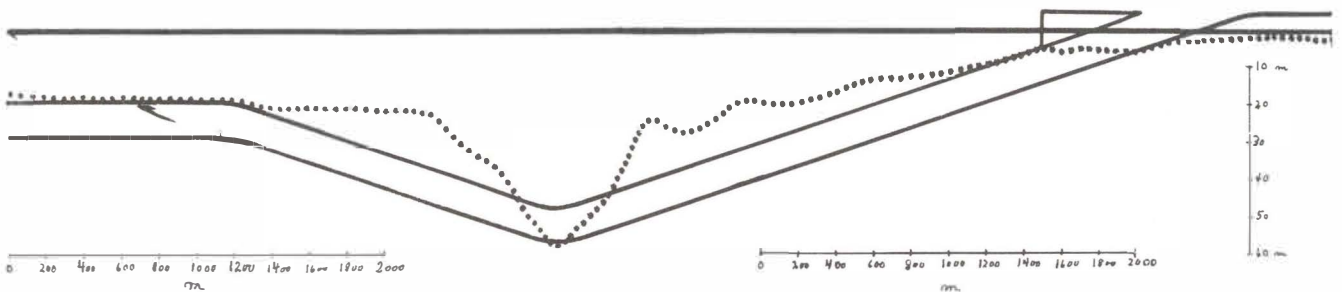
For det første tog i en gruppe kan køreplanen lægges således:

Fra Røsnæs-terminalen på et helt klokkeslet, altså 0 minutter, nedkørsel fra dæmningen til Samsøbælt-tunnelen 3 minutter, opkørsel fra tunnelen til dæmningen ved Samsøs østside 16 minutter, nedkørsel fra dæmningen ved Samsøs vestside til tunnelen under Svanebælt, 30 minutter, opkørsel fra tunnelen til Svanegrund-dæmningen 33 minutter, ankomst til Gyllingnæs-terminalen 47 minutter.

Retur fra Gyllingnæs på hele klokkeslet, altså 0 minutter, nedkørsel fra dæm-



Forbindelsen mellem Sjælland og Jylland er næsten tilrettelagt fra naturens side. Men tæt uden for Røsnæs Rev er der en dyb rende, som ligner den dybe rende uden for Halsskov Rev. De offentliggjorte søkort viser ikke ret meget om dens store dybder. Der er ikke foretaget specielle dybdeundersøgelser for Samsøbælt-ruten, således som for Storebælt-ruten. Men det Kongelige Sø-kort Arkiv har dog ret detaljerede arbejdskort til internt brug og har velvilligt stillet dem til rådighed for forfatteren. Nærværende kort viser strækningen fra Røsnæs halvvejs til Samsø, men en for en tunnel egnet linieføring indtegnet.



Profil af tunnelens østligste delstrækning, fra Røsnæs eller rettere sagt lidt uden for kysten ved fyret, via den dybe rende vest for Røsnæs Rev til den horisontale del af tunnelstrækningen på jævn bund. Denne strækning fortsættes horisontalt lige til opstigningen ved Samsøs østkyst.

Hele distancen mellem Røsnæs og Samsø er godt dobbelt så lang som de her viste ca. 7 km nærmest Sjælland.

Højderne er overdrevet 20 gange i forhold til længderne. I virkeligheden er selv strækningen under Røsnæs-renden temmelig jævn. Gradienten er kun 1,7 pct., ligesom for størstedelen af de senere års projekter for broer over Storebæltis Østre Rende.

ningen over Svanegrund til tunnelen under Svanebælt 14 minutter, opkørsel fra tunnelen til Samsøs vestside 17 minutter, nedkørsel fra dæmningen øst for Samsø til tunnelen under Svanebælt 31 minutter, opkørsel fra Samsøbælttunnelen til dæmningen over Røsnæs Rev 44 minutter, ankomst til Røsnæs-terminalen 47 minutter. Da det sidste tog i en gruppe følger

12 minutter efter det første, benyttes tunnelen under Samsøbælt teoretisk i perioden fra 3 til 28 minutter til kørsel i den ene retning og fra 31 til 56 minutter til kørsel i den anden retning.

Tilsvarende bruges i tunnelen under Samsøbælt fra 30 til 45 minutter effektivt til den vestgående trafik og fra 14 til 29 minutter til østgående trafik.

På Samsø får togene tid til eventuelt at standse og til at indhente forsinkelser samt til, om ønskeligt, at overhale hinanden, og det såvel i vestgående som i østgående retning.

Både i Røsnæs-terminalen og Gyllingnæs-terminalen bliver der 13 minutter til togekspeditionen, d.v.s. bilernes fra- og tilkørsel. (fortsættes)

Spørgsmål:

En Lkf. spørger på signalopfølgingskurset! »Må et tog passere et togvejssignal for udkørsel på telefonisk udkørselstilladelse?«

Svaret er: SIR side 45: Et TU må kun passeres ved udrangering eller skriftlig udkørselstilladelse.

SIR side 204a: Hvis signalgivning for udkørsel ikke kan eller må foretages, kan toget udrangeres, gives skriftlig eller telefonisk udkørsel.

Gdt oplyser, at man har glemt at tilføje telefonisk udkørsel på side 45.

Toget må altså godt passere et TU på telefonisk udkørsel.

En Elf. ville ikke køre forbi et TU på telefonisk udkørsel og fik derefter følgende svar fra Gdt:

Over for en misvisende bogstavviser (flere pærer overbrændt) skal der forholdes som angivet for en slukket bogstavviser (SIR side 61-III stk. 2), d.v.s. som om det tilhørende togvejssignal viser »togvejen ikke farbar for tog«, signal nr. 9, og udkørsel må kun finde sted ved udrangering eller skriftlig udkørselstilladelse (SIR side 45-III sidste stk.).

Hvad skal nu en stakkels lokomotivmand rette sig efter Pro eller Contra?

B. Christoffersen.

Svar:

Det er rigtigt, at bestemmelserne i SIR, side 45-III, kun hjemler mulighed for at lade et afgangstog passere et togvejssignal for udkørsel i stillingen »togvejen ikke farbar for tog« ved udrangering eller skriftlig udkørselstilladelse på formular S 102.

Det er ligeledes rigtigt, at der i og for sig burde være mulighed for også at kunne anvende telefonisk udkørselstilladelse på samme måde, som det er tilfældet for et perronudkørselssignal. Imidlertid er behovet herfor ikke stort, idet der oftest ikke findes telefon anbragt ved togvejssignaler for udkørsel.

Lad os for god ordens skyld understrege, at selv om generaldirektoratet på en telefonisk forespørgsel oplyser, at der burde være mulighed for at kunne anvende telefonisk udkørselstilladelse, kan en sådan fremgangsmåde naturligvis *ikke* benyttes, før en ændring af SIR har fundet sted.

Den hvide despot

Cigaretten er langt ældre end almindeligt antaget. — Krigen gjorde den hvide røgpind populær. — Videnskaben truer dens herredømme.

Det fortælles ofte, at cigaretten blev opfundet under Krimkrigen, fordi en tyrkisk soldat, der manglede sin pibe, ville forsøge at ryge tobakken i et papirhylster. Denne historie kan dog ikke være rigtig, da cigaretten er langt ældre. Hvor gammel vides ikke bestemt, men det er et spørgsmål om ikke de røgruller indianere anvendte, da Columbus opdagede Amerika, var en slags primitive cigaretter, hvor blot papirombladet var erstattet med et yndt tobaksomblad.

Med de spanske opdagelsesrejsende kom den form for tobaksrygning til Spanien, hvor man gav sig til at eksperimentere med forskellige hylstre til at omslutte tobakken. Da man prøvede med papir, havde man allerede skabt cigaretterne, der fra 1600 tallet blev røget i Spanien under betegnelsen Papelettes.

Endnu skulle cigaretten ikke vise sit verdensherredømme, men i løbet af 1700 tallet skulle den dog brede sig til Tyrkiet og Rusland. At den især skulle få så stor en succes i Tyrkiet, skyldtes vel nok først og fremmest, at man her havde en velegnet tobak til den i de sarte tobaksplanter, der voksede på Makedoniens højlande.

Naturligvis kom spanierne i forbindelse med mange andre folkeslag, men cigaretten fik ikke nogen succes hos dem. Således kom den første cigaret til Norden med de spanske hærafdelinger, der 1808 var sendt her op af Napoleon, for at de kunne hjælpe os mod englænderne. Naturligvis har en og anden fået en cigaret af de fremmede soldater, og det er også muligt, at man har prøvet at efterligne deres rygemetode, men ciga-

retten fik ikke denne gang sit tag i det danske folk. Det skete først halvtreds år senere, og nu er det Krimkrigen 1853–56 kommer ind i billedet.

Under denne krig lærte de engelske og franske soldater at ryge cigaretter ligesom deres tyrkiske våbenfæller, og da soldaterne vendte hjem, bredte skikken sig ud over både Frankrig og det victorianske England. Navnlig i det snerpede England vakte den nye rygemetode opsigt. Dronning Victoria hadede tobaksrygning af et godt hjerte og tålte ikke at den skete offentligt, hvorfor de mænd, der var nicotinens slave, måtte trække sig tilbage til klubberne, hvor man ellers mest røg cigarer, og da man så de cigaretrygende gentlemen, blev disse til grin. Ganske vist var der flere der skulle prøve, hvorledes det følte at ryge tobak med papiromblad, men rigtigt akcepteret blev skikken hverken i England eller Frankrig.

Nogen tid efter – altså for ca. 100 år siden – kom cigaretten for anden gang til Danmark via England, men ligesom her tog man den ikke rigtigt alvorligt, ja, det blev efterhånden således i Amerika og Vesteuropa, at man kun traf cigaretrygere blandt samfundets udskud, eller blandt særlige primitive mennesker. Hvem der husker stumfilmene fra før den første verdenskrig, erindrer sikkert, at skurkene næsten altid var udstyret med en cigaret, hængende løst i den ene mundvig.

Var cigaretten således op til 1914 et sikkert tegn på skurkagtighed eller primitivitet, så ændrede den store skyttegravskrig totalt billedet. Ved fronten opdagede man hurtigt, hvor nem en form for tobaksrygning cigaretten var. Cigarerne egnede sig ikke for skyttegravene, hvor rygningen ofte måtte afbrydes ved alarmeringer eller lignende. Piberne kunne i og for sig være gode nok, men en pibe skal holdes i orden, ligesom den let knækker under voldsomme bevægelser. Derfor valgte man cigaretten, der kunne tændes når som helst man havde lyst, hvorefter man kunne tage et par livsalige sug for at slukke den igen, til der næste gang blev lejlighed til en smøg.

Når soldaterne kom hjem fra fronten, lærte de deres nærmeste at ryge cigaretter, og nu befæstede den lille hvide pind sin magt over hele den civiliserede verden. Ingen nation undgik at blive dens slave. På Grønlands ismarker, såvel som i Saharas ørken, kunne man finde cigaretskud, kastet af smøgende gentlemen, og cigaretten blev den eneste tobaksform der, foruden snusen, havde formået at underkaste sig kvinderne, der som årene gik, blev næsten ligeså store aftagere som mændene.

Cigaretindustrien blev efterhånden en industri af

virkelig verdensformat. Håndrullede cigaretter blev en sjældenhed, mens gigant-fabrikernes pølsemaskiner spydede meter efter meter ud af den hvidindpakkede tobak, men cigaretterne blev ikke blot en mægtig industri, de blev et skatteopjekt. Finansministre af alle hudfarver og tungemål fik gennem de små hvide pinde deres vigtigste indtægtskilde, der bragte milliarder i slunkne statskasser.

Under sidste krig blev cigaretten ikke mindre populær, skønt den i Danmark og andre besatte lande antog en karakter de fleste nødig vil tænke på i dag. Under opløsningens ragnarok, da ingen værdier mere var sikre, opstod der spontant i Frankrig, Italien og Tyskland en cigaretmøntfod. Penge havde ikke mere nogen værdi, men en bestemt ting kunne vurderes til så og så mange cigaretter.

Efter krigen har cigaretrygningen fået endnu større udbredelse. Den lille, hvide og uforpligtende pind svarer godt til vor rastløse tid. Digttere har besunget den, og vor egen Hans Hartvig Seedorf har vel givet udløsning for mange følelser, når han i et hyldestdigt til cigaretten bl.a. siger:

Var min krop forslidt og huld
 var mit hjerte løbet træt af at kæmpe mod
 vaccinerne Cholera og kopper,
 og var lymfen forgiftet af væggelus og lopper,
 fandt jeg stadig ubrugt styrke, den hvide cigaret.
 Jeg har kåret dig til følge,
 o, skal døden nå mig her,
 skal min strube presses sammen, under ulvens røde
 kæbe,
 da besværges jeg dig fælle, at forblive ved min læbe
 at din duft kan fylde lunge,
 mens den gisper efter vejrr.

Cigaretten har, på sin sejrsgang verden over nedlagt alle fjender og de har været mange. Men nu er begejstringen ved at blive alvorligt flosset. Verden over er offentliggjort alarmerende beretninger om de formodede sammenhæng mellem stigningen i tilfældene af lungekræft og det ubændigt voksende cigaretforbrug. Der er ubarmhjertige tal med i billedet, men endnu har frygten ikke fået overtaget over offentligheden.

Men cigarettens fremtid er usikker. Måske må den afgive sin dominerende stilling til fordel for piben og cigaren.

Chris Pærø.

Politisk økonomisk orientering

14

Salget af biler går ned

Den økonomiske stramning, som ellers ikke synes at have virket så stærkt, som mange økonomer havde ventet, er måske alligevel medvirkende til, at der kan konstateres fald i bilsalget, som har nået et niveau, som er det laveste for en år-række.

Ifølge officielle opgørelser faldt salget af personbiler fra 14.700 i marts i fjor til 12.100 i år i samme måned.

Det er Volvo-vognen, der sælges mest på det danske marked, tæt efterfulgt af den tyske folkevogn. Derefter kommer Opel Rekord, Opel Kadett og Ford Cortina. Salget af kun ca. 12.000 personbiler i marts måned, er det laveste siden 1964.

Meldecentralen i Kejsergade

Den i sin tid så stærkt omtalte Kejsergadesag, hvor det tilsyneladende viser sig, at ingen ministre har haft kendskab til denne efterretningstjenestens meldecentral i Kejsergade, er nu foreløbig resulteret i nedsættelse af et 17 mandsudvalg.

Dette af folketingsudvalget nedsatte udvalg får til opgave at undersøge, om der eventuelt vil være grundlag for rejsning af rigsretsanklage mod tidligere eller nuværende ministre.

Det ventes, at de to efterretningschefer oberst Erik Fournais og politiinspektør A. Nielsen vil blive indkaldt til forklaring om hele denne mystiske sag. Imidlertid foreligger der jo allerede en undersøgelse foretaget af ombudsmanden, professor Stephan Hurwitz, og af den fremgår, at der ikke findes grundlag for at foretage sig yderligere i sagen. Ombudsmanden bemærker, at han kan udtale, »at den funktion, der har været udøvet i kommunikationsknudepunktet i Kejsergade, efter det for mig oplyste, ikke er af en sådan karakter, at der er grundlag for i medfør af ombudsmandslovens § 9 at give pålæg eller udtale kritik over for nogen minister eller tjenestemand, der har haft med sagen at gøre«.

Det er derfor såre usandsynligt, at det nedsatte folketingsudvalg skulle kunne komme frem til ting, der afgørende ændrer ombudsmandens redegørelse. Skulle det komme til en rigsretssag mod tidligere minister – eller nuværende – må der i hvert fald komme så graverende forhold frem, at det vil ryste offentligheden, og hele det politiske liv her i landet. Men en sådan udgang må anses for usandsynlig, så meget mere som ombuds-

mandens arbejde til enhver tid har været præget af den største objektivitet og upartiskhed.

Skattenedsættelse

I regeringen har man endnu ikke taget endelig stilling til, om udskrivningsprocenten kan nedsættes. Men forlydender vil vide, at finansministeren stiler mod en udskrivningsprocent på måske 90, mod nu 95. Men meget tyder på, at tiden ikke er inde til at tage dette skridt. For det første er regeringen nødt til at fortsætte stramningen af både penge- og finanspolitikken, indtil der har vist sig en bedring i betalingsbalancen, og for det andet viser prisstigninger, at man kan forvente to nye dyrtidsportioner til juli, og det vil betyde, at der påny pumpes mange hundrede millioner kr. ud til yderligere svækkelse af betalingsbalancen. Hvis finansministeren derfor vil fastholde ønsket om en lavere udskrivningsprocent, er det vel ikke udelukket, at han vil komme til at bøje sig for stats- og økonomiministeren, der næppe går med til en slækkelse af stramningen foreløbig, heller ikke mod løfte herom i 1971. Noget andet er, at en nedsættelse af de direkte skatter kunne finde sted, hvis der samtidig indførtes en momsforhøjelse. Men dette sidste møder massiv modstand i brede kredse, ikke alene i oppositionen, men også inden for regeringskredse.

Hvidbog

Trafikminister Ove Guldberg har offentliggjort en række hovedtal for trafikinvesteringer i de kommende 15 år. Der er tale om meget imponerende projekter, der skal sættes i gang i årene frem til 1985.

Ministeren regner med samlede investeringer på 55 milliarder kr., hvoraf 15,6 milliarder kr. i årene 1970–74, 18,5 milliarder kr. i årene 1975–79 og 21 milliarder kr. 1980–84. Den omhandlede redegørelse, kaldet *Hvidbogen*, vil vi nærmere komme ind på i den følgende indenrigsoversigt.

Et nyt parti under dannelse

Tanken om at danne et nyt politisk parti, vil måske nu blive til virkelighed. Den konkrete årsag til dette er abortloven.

Det har i mange kristne kredse vakt forbitrelse, at justitsminister Thestrup forelagde dette lovforslag, og at folketingsudvalget vedtog det.

Enkelte folketingsmænd med socialdemokraten Johan Nielsen i spidsen søgte at samle underskrifter med det formål at få forslaget ud til folkeafstemning, men forgæves.

Nu har kredse ude i landet sat sig i bevægelse for at få dannet et kristeligt parti, således som man har det bl.a. i Norge. Men på forhånd er der næppe store muligheder for, at partiet vil få stor tilslutning, fordi kristne, når det gælder politik, har forskellige opfattelser af samfundsspørgsmål.

Også »Kristeligt Dagblad« er skeptisk. Bladet skriver bl.a. »Den dag, der ikke er moralske mærkesager som pornografi og svangerskabsafbrydelse på folketingsdagsorden, hvad vil man så reservere sig at drive politik på? Hvordan udmønte det kristne menneskesyn i hverdagens politik? At mennesket er skabt i Guds billede, og at derfor alle mennesker har en lige værdighed, lader sig f.eks. meget vel fortolke såvel i socialistisk som i liberalistisk retning.

Landmandsbanken har købt Håndværkerbanken

Trods modstand fra mange sider lykkedes det alligevel »Landmandsbanken« at føre sin sag igennem til sejr, idet bankens tilbud om at indløse Håndværkerbankens 25 mill. kr.-aktier med 68.750.000 kr.'s Landmandsbankaktier blev vedtaget med meget stor majoritet. Der bliver tale om en kursværdi på omkring 440. Beslutningen skete på en ekstraordinær generalforsamling, 78.502 stemte for salget, kun 21.295 imod.

Det er meningen, at Landmandsbanken vil foretage nytægning af aktier, bl.a. til indløsning af Håndværkerbankens aktier.

Men selv med den nye fusion, må det erindres, at set med udenlandske øjne, er de danske banker af beskeden størrelse.

Handelsminister Knud Thomsen erklærede i folketingsudvalget, at vi har 120 banker, medens Sverige kun har 16. Han mente, at det var i erhvervslivets interesse, at der skabtes større og større banker.

Glimt udefra

Cambodia trues af borgerkrig

Medens den regerende fyrste i Cambodia *Sihanouk* var på rejse i udlandet, bl.a. for at besøge Moskva og Peking, afsattes han i sit hjemland af højreorienterede kredse, der står USA nær. Den afsatte fyrste nød en ikke ringe tillid i Sovjet og Kina, og hans popularitet i Cambodia, især hos landbefolkningen, der tæller næsten hele befolkningen, var stærk. Derimod synes der at have været en indædt uvilje imod ham hos aristokratiet, forretningsfolkene, visse dele af officererne og hos studenterne og de intellektuelle i hovedstaden *Phom-Penh*. Åbenbart har fyrsten ikke regnet med, at det er masserne i storbyen, der i dag bestemmer, hvem der skal regere, langt mere end de sindige bønder i fjerne, utilgængelige egne.

Men en borgerkrig er ved at udvikle sig i det strategisk vigtige land. Alvorligt er det, at 40-60.000 vietnamesiske tropper med kommunistisk observans er stationeret på grænsen mellem Cambodia og Vietnam. Hvis disse tropper støtter den ulmende borgerkrig, og hvis bønderne, hvoraf der findes 6 millioner, bliver aktiveret imod det aristokratiske styre i *Phom-Penh*, kan der opstå alvorlig fare i hele området, der grænser op til Sydvietnam, Laos og Thailand. Hvor meget USA vil understøtte højreregeringen i *Phom-Penh* er uvist, ligesom det endnu ikke er klart, hvor stærkt Sovjet vil sætte ind for eventuelt at støtte fyrst *Sihanouk*'s tilbagevendende. Bag hele uroen står naturligvis det egentlige, centrale spørgsmål, om magtbalancen i Sydøstasien.

Hvis Sovjet skønner, at denne magtbalance afgørende ændres ved, at højrestyret konsoliderer sig i Cambodia, er der næppe tvivl om, at den forholdsvis ro kun er en stilstand før stormen. Præsident *Nixons* tilbagetrækningspolitik i Sydvietnam kan muligvis nu lide skibbrud, og påny kan der blive påkaldt hjælp fra USA's hær og flyvevåben både fra Cambodia, Laos og Thailand, de tre lande, hvis styre presses hårdt af kommunistiske partisaner med sovjetiske våben.

Nye demonstrationer i USA

De amerikanske demonstrationer mod Vietnamkrigen, der ellers synes i aftagende, blussede op, da de studerende indledte forårsmoratoriet mod krigen. Særlig alvorlig var studenterdemonstrationerne på *Berkeley* universitetet i Californien og på *Cambridge* universitetet i staten Massachusetts, men også i *New York* og i *Ohio* konstateredes uroligheder. Stærke politistyrker og nationalgarden var udkommanderet. Ingen synes dog at være blevet dræbt. Præsident *Nixon* satser mere og mere på det, han kalder nationens tavse flertal, repræsenterende brede kredse i folket. Fagforeningerne synes at hælde til den anskuelse, at arbejderne *ikke* skal gøre fælles sag med studenterne, ligesom hele den brede middelklasse tager afstand fra studenterurolighederne.

Spørgsmålet er nu, hvorledes *Nixon* og hans nærmeste rådgivere vil forholde sig til de stigende krigshandlinger i Sydøstasien, hvorfra der anråbes om hjælp fra USA, bl.a. fra Cambodia, der som berørt er ved at blive løbet over ende af pro-sovjetiske og pro-kinesiske styrker.

På længere sigt trækker det op til en kamp mellem *Nixon* og de kredse i senatet, der atter og atter krydser *Nixons* afgørelser, nu sidst, da man for anden gang forkastede præsidentens forslag om en ny højesteretsdommer. Det er en gruppe senatorer under ledelse af senator *Fullbright*, der lægger hårdt op mod præsidenten både på det udenrigs- og det indenrigspolitiske område. Der er næppe tvivl om, at præsident *Nixon* allerede nu lægger planer for sit genvalg, og at han i den forbindelse tillige stiler mod et opgør, der kan bringe hans modstandere i senatet og repræsentanternes hus til fald.

Mellemøsten

Israels store overlegenhed i luften synes at have skabt nye vanskeligheder både for Ægypten og Syrien, men også for Sovjet. Hidtil har Sovjet kun villet levere sine arabiske allierede de såkaldte *Mig-21*-jagere, der kun kan operere på forholdsvist begrænsede felter, ligesom man heller ikke hidtil har forsynet araberne med de langtrækkende *SA-3*-missiler. Men nu ser det ud til, at Sovjet vil forsyne både Ægypten og Syrien med disse svære missiler. Der er derimod endnu ikke tale om russisk levering af langtrækkende krigsfly. Det er derfor stadig en gåde, hvilke hensigter Sovjet har med sin henholdende våbenleverance. Men det er sandsynligt, at man ved at være tilbageholdende med våbenleverancer til Mel-

lemøsten, håber at hindre, at præsident *Nixon* forsyner Israel med nye moderne *Phantom*-jet-fly. Der er påny indledt to-sidede forhandlinger i Washington mellem USA og Sovjet om Mellemøsten.

Pålidelige kilder vil vide, at samtalerne drejer sig om nedtrapning af våbenleverancerne til denne del af verden, altså til henholdsvis Israel og de arabiske lande. Men det er naturligt, at Israel nærer stor frygt for, at der trods alle aftaler alligevel skal tilflyde araberne våben. I tusindtallet af russiske teknikere og officerer er nærværende i Syrien og Ægypten, og det er ikke udelukket, at russerne, hvis strategi og taktik oftest bestemmes af meget langsigtede mål, hemmeligt arbejder på en kæmpeoprustning og træning af de syriske og ægyptiske hære.

Derimod synes Sovjet ikke at ville stationere troppeenheder i Mellemøsten, således som f.eks. USA har gjort det i Vietnam.

Visse pålidelige iagttagere peger på, at Sovjet er interesseret i en stadig, ulmen- de uro i Mellemøsten, alt medens de russiske infiltrationer og åbenlyse interesser stadig befæstes mere og mere. Der er imidlertid næppe tvivl om, at Sovjet ikke tillader, at Israel erobrer nye, store områder af Ægyptens og Syriens territorier.

De enorme investeringer i disse lande af russisk kapital, bl.a. i *Asuan*-dæmningen, ville tvinge russerne til at gribe ind overfor Israel i en ny storkrig i Mellemøsten. Men også USA's militære ledelse, har store interesser at varetage både i Israel og i hele Mellemøsten. Måske er derfor de to supermagters fordel ved etablering af fred i dette område det afgørende element ved vurdering af den spændte situation.

Belgien

Der er påny fremsat forslag om at bygge en jernbaneforbindelse mellem de belgiske byer ved Kanal-kysten, *Knokke* og *La Panne*. Den jernbane, som har endestation i *Ostende*, skal føres videre som højbane – en metro i luften.

Banen skal efter planen føres videre fra *Middelkerke* til *Coq* og desuden betjene lufthavnen i *Middelkerke* og omegnen af *Ostende*. Strækningen skal have 15 stationer, drives elektrisk og kunne gennemkøres på 25 minutter.

Metroen behandles nu på ministeriel plan.

Test af et lokomotiv

6

Fyns Tidende prøvekører loko litra MZ

Statsbanerne har det med at bringe mange ting på bane. Helt usædvanligt var det dog i går, da Fyns Tidende blev indbudt til at prøvekøre det første MZ-lokomotiv, der skal køre på Jylland og Fyn. For selv om motormedarbejdere er i stand til at bedømme biler, vil det dog være særdeles vanskeligt at bedømme fordele og ulemper ved et lokomotiv. Alligevel gik vi med på ideen – selv om der ikke er mulighed for konkret sammenligning med andre lokomotiver.

MZeren, svensk bygget og gennem godt et år prøvekørt på sjællandske jernbanestrækninger, er et lokomotiv på 140 tons. De tekniske dataer er følgende:

16-cylindret, dieselelektrisk motor. 3300 hestekræfter. Tophastighed 143 km i timen. Akseltryk 20 tons på seks drivaksler. Brændstoftankens indhold 3700 liter. Kurveradius 80 meter. Brændstofføkonomi 1000 tons last på strækningen Nyborg-Århus: Forbrug 500 liter dieselolie.

Vil man sammenligne MZeren med en bil, er det næsten umuligt at finde et sidestykke. Føreren af toget, der forlod Odense i går kl. 14,02, sektioningeniør C. Bendtsen, indrømmede da også, at uanset om man sidder bag rattet i en Austin Mini eller en Rolls Royce, er det langt fra det samme som at sidde og køre en MZer med alle de mange hestekræfter. Bilerne kan konkurrere med tophastigheden, men ikke med trækraften.

Men bedømmelsen af det nye lokomotiv, der sammen med 15 andre skal trække jyske og fynske rejsende rundt i landsdelene:

Ikke hyggeligt

Interiøret i førerkabinen er langt fra hyggeligt. De to stole er umagelige, og man sidder i en for oprejst stilling. Dertil kommer en jævnlig hyletone fra en moderniseret dødemandsknap, som forstyrrer fører og passagerer gang på gang. Den høje placering af føreren i forhold til skinnerne giver en utryk fornemmelse, især i kurver, men til gengæld en følelse af magt. (Tænk på de 3300 hestekræfter, der ligger bag). Instrumenteringen er derimod god, let overskuelig og uden for megen pynt. Som et ekstra raffinement har de svenske NOHAB-fabrikker udstyret MZeren med et ekstra tudehorn, der

håde kan hyle skingrende og blødt og begge dele på en gang.

I øvrigt er den såkaldte dødemandsknap et kapitel for sig. Før i tiden skulle lokomotivførerne konstant sidde med en hånd på en knap for at undgå øjeblikkelig standsning af toget. Et apparat over føreren står imidlertid i kontakt med en antenne i førersædet i de nye lokomotiver og for hvert minut, der går, skal denne, når en hyletone lyder, bevæge sig, røre ved et eller andet stykke metal, for at bevise over for maskinen, at der er liv i ham. Selv om en passager berører et panel, hjælper det ikke. Kun førereens bevægelse registreres og sikrer togets fortsatte kørsel.

Lokomotivfabrikken har desuden lært noget om ophæng af automobilfabrikkerne. Støjen, fortalte lokomotivføreren, er næsten ikke til at holde ud i MYere og MXere, men derimod særdeles minimal i MZeren. Det skyldes, at hele førersektionen udelukkende står i forbindelse med maskinen i gummiophæng. Alt føres gennem gummikabler, og det er kort og godt ikke nødvendigt at stoppe vat i ørene.

Set ud fra et forbrugermæssigt synspunkt udmærker de nye MZ-ere sig dog mest ved, at de med deres overskud af kraft er i stand til at indhente væsentlige togforsinkelser, de er billigere i drift end de øvrige lokomotiver, og de er smukke at se på. Desuden rummer de den mulighed, at de kan »tunes«, hvis DSB sørger for at få udbygget sine strækninger til højere hastigheder og får udskiftet sit vognmateriel, så det kan tåle at køre hurtigere. Fyns Tidendes prøvetur foregik mellem Odense og Fredericia, hvor man må køre 140. Vi prøvede det ikke, fordi togstammen ikke måtte komme op på en højere hastighed end 120. Det bliver spændende at nå op på mere end dette. For sikkerheden er absolut i højsædet under kørslen, og derfor kan »speederen« også godt få en tand til i løbet af 70erne.

jørg.

Foto-Fritz 60 år den 1. juni 1970

Med udpræget sans for at fange »billedet« har dansk statsborger, fotografmester Fritz Bornkessel, Rø, 3760 Gudhjem, bevæget sig som fotograf i praktisk taget enhver kreds inden for dansk arbejderbevægelse. Og han har præsteret sit job som fotograf så dygtigt, at han forud for

nogen anden er blevet højskolernes og organisationernes fotograf, kendt fra syd til nord og fra øst til vest over det ganske land.

Bornkessel kom til Danmark i 1933. Han kom som flygtning. Vilkårene i Tyskland havde efter skolegangen og en studentereksamen ført til ansættelse i det tyske ordenspoliti. Han var stationeret i Berlin og var vidne til den omfattende nazificering, der også florerede i politiets rækker. Som socialdemokrat og fremtrædende tillidsmand i den ene af politiets organisationer, pådrog han sig tidligt nazisternes opmærksomhed.

Han var medstifter af Reichsverband deutscher Polizeibeamten, der dækkede hele Tyskland og var en organisationsdannelse under det daværende tyske LO-forbund. Efter magtovertagelsen i 1933 blev han fængslet af Nazi og var under bevogtning af sine egne kolleger på vej til en opsamlingslejr for uønskede politiske modstandere. Han slap imidlertid fra sine vogtere under transporten og nåede som adskillige andre tyske socialdemokrater til Danmark, hvor han etablerede sig. Den 9. april 1940 skjulte han sig. Indtil han kort efter slap med en fiskerbåd til Sverige, hvor han blev og arbejdede, indtil han i 1945 vendte tilbage til Danmark.

Fotografiet var oprindeligt en fritidssyssel. Hans far havde foræret skoledrengen Fritz et kamera. Som arbejdsøgende i Danmark opdagede han, at han kunne klare dagen og vejen som free lance fotograf. Bl.a. blev dagbladet Socialdemokraten en god kunde og blev nøglen til danske organisationers brug af »Foto-Fritz«.

Bornkessel har erhvervet sig en omfattende bekendtskabskreds. Det er et vældigt antal personer, der gennem årene har været hans »offer«, dels foran kameraet, men også i de utallige situationer, hvor Foto-Fritz gode humør og kontaktskabende evne førte til velkomne pauser; man lærte ham at kende som en varmhjertet og god kammerat.

Den danske pige, han giftede sig med, fru Anna Bornkessel, bekræfter hans gode sider, som vennekredsen bl.a. fik øje for, da han udviede sin egen børneflokk med adoption af to drenge sydfra. Nu bor Fritz og fru Anna i Rø på Bornholm, hvor der nok skal blive livligt den 1. juni.

BJL.

Undergrundsbane i Budapest

Efter tyve år, hvor det er gået op og ned med anlægsarbejdet, har Budapest, Ungarns hovedstad, fået den første nye undergrundsbane, som er en del af et stort anlagt projekt.

Da Ungarns ministerpræsident Jenoe Fock for kort tid siden foretog den officielle indvielse betød det den første station på en meget lang rejse.

Da anlægsarbejdet begyndte i 1950 – for tyve år siden – var der voldsom festivitas i anledning af, at det store projekt nu omsider skulle realiseres.

Men arbejdet viste sig hurtigt at være for kostbart, mange steder blev den tekniske standard ikke holdt, fordi man havde for travlt, og det krigshærgede land var i realiteten ikke i stand til at bære de svære økonomiske byrder.

Efter Stalins død i 1953 blev arbejdet indstillet, til trods for det anerkendte store behov for en undergrundsbane.

Da situationen i landet i 1960 var nogenlunde stabiliseret efter opstanden i 1956, besluttedes det at genoptage arbejdet og at anlægge en øst-vest og en nord-syd gående strækning. Det beregnedes, at hele arbejdet ville tage 15 år.

Arbejdet på den første strækning indledtes omsider i 1963, og det er den, der nu er taget i brug.

Anlægget af den nord-syd gående linie påbegyndes senere i år og ventes tilendebragt i slutningen af 1970'erne.

Den nye færdigbyggede linie, der indviedes i anledning af 25 års dagen for Ungarns befrielse fra Nazismen under

den anden verdenskrig, vil kunne tage noget af presset af Budapests bytrafik.

Den nuværende undergrundsbane har endestation lige ved det kæmpemæssige Nep stadion (plads til 80.000 mennesker) og ved Donau-floden. Herfra skal banen forlænges i tunneler under floden for at få endestation ved Budapest sydlige jernbanestation. Hele denne linie bliver på godt ti km.

Den nord-syd gående linie bliver på 27 km.

Det er nogenlunde beregnet, at Budapests totale persontrafik pr. dag er på over fire millioner mennesker, hvoraf langt størstedelen benytter de offentlige transportmidler, nemlig sporvogne, busser og en kort undergrundsbane under et af Budapests hovedstrøg. Denne bane er helt fra 1896.

På den nye bane, hvor der kører tog for hver to et halvt minut fra kl. halvfem om morgenen til kl. halvtolv om aftenen, er togene på tre eller fire vogne.

Hver vogn har plads til 170 passagerer, heraf siddeplads til 42 af dem. I myldretiden medtager hver vogn dog op til 240 passagerer.

Den nye stræknings kapacitet er beregnet til 50.000 passagerer i timen. Togenes marchhastighed er på op til 90 km.

Undergrundsbanen vil være i stand til at tømme et fyldt Nep-stadion for tilskuere i løbet af omkring en halv time.

Anlægsudgifterne indtil nu er oppe på fem milliarder forint svarende til 1.245.000.000 kr. Billetprisen er 30 øre.

Senere enedes man om dannelsen af »Den faste Voldgiftsret« i 1910, og denne ret tog i 1954 navnet »Arbejdsretten«.

Der er således tale om en lang tradition. Ikke mindst når det drejer sig om brud på overenskomster, er det afgørende vigtigt, at begge parter har et forum at henvende sig til. Arbejdsretten har lige mange dommere fra LO og fra Arbejdsgiverne, og alene dette understreger dens rod i et demokratisk samfundssystem. Meget tyder på, at når gemytterne er faldet lidt til ro, vil det store flertal af arbejdere klart indse nytten og nødvendigheden af opretholdelse af Arbejdsretten, måske med enkelte ændringer.

Arbejdsretten

Den store uro på arbejdsmarkedet har ført til, at der har rejst sig kritik fra visse arbejderkredse mod *Arbejdsretten*, som er blevet kaldt en klassedomstol. Men fra ansvarlig side indenfor fagbevægelsen har man i det store og hele taget afstand fra kritikken. Sagen er nemlig den, at Arbejdsretten er et led i hele det store fagretslige system, som fagbevægelsen selv har været med til at oprette stykke for stykke gennem hele dette århundrede. Det begyndte allerede under *Jens Jensen*, stifteren af »*De samvirkende Fagforbund*«, der var den ledende kraft i bestræbelserne for oprettelsen af »Den permanente Voldgiftsret« i 1900.

Kongressens underholdningsaften

Som tidligere bekendtgjort her i bladet er der den 13. maj i forbindelse med foreningens kongres arrangeret en underholdningsaften i Folkets Hus, Enghavevej 40 (indgang fra Rejsbygade), København. Hertil indbydes medlemmer og pensionister, og adgangskort kan afhentes på foreningens kontor. **Det er meddelt, at arrangementet begynder kl. 19,45. Vi må imidlertid af hensyn til programmets omfang rykke starttidspunktet frem til kl. 19,15.**



Helsingør Jernbaneklub

Helsingør Jernbaneklub regner med, at der i sommer bliver regelmæssig kørsel med veteranog på Hornbækbanen hver søndag. Ministeriet for offentlige Arbejder har godkendt en overenskomst mellem jernbanen og klubben. Det rullende materiel bliver det, som klubben har samlet og restaureret i de senere år.

Trækkraften bliver tre damplokomotiver, et 1-C-OT bygget af Henschel i 1911 og nu tilhørende Øst-Sjællandske Jernbaneselskab som nr. 7., et 1-B-OT bygget af Henschel i 1924 og købt til klubben fra Skive-Vestsalling Jernbane, hvor det havde nr. 1 samt en engelsk saddeltanker 0-B-OT bygget af Hudsell, Clarck & Co i 1899 og købt til klubben fra Østre Gasværk i København. Blandt personvognene er en åben skovvogn, Cc 311 fra Sjællandske Jernbaneselskab, bygget i 1885, og en teaktræsvogn, OKMJ C 9, fra Odense-Kerteminde-Martofte Jernbane. Desuden råder klubben over ti andre seværdige vogne, hvoraf nogle er køreklar, mens andre bliver det i de kommende år.

Klubben er 12 år gammel og håber, at samarbejdet med Hornbækbanen udbygges så meget, at man kommer med på sommerkøreplanen i 1971!

PERSONALIA

Forfremmelse til lokomotivassistent pr. 1-4-1970

Lokomotivmedhjælperne:

A. Odgaard, Mdt. Av i Mdt. Av.
P. H. Andersen, Mdt. i Av i Mdt. Av.
O. J. Svensson, Mdt. Av i Mdt. Av.
Jørgen Jensen, Mdt. Gb. i Mdt. Gb.
J. Hansen, Mdt. Av i Mdt. Av.
K. E. L. Simonsen, Mdt. Av i Mdt. Av.
A. K. Nielsen, Mdt. Av i Mdt. Av.
P. Hansen, Mdt. Av i Mdt. Av.
F. H. W. v. A. Jacobsen, Mdt. Hg i
Mdt. Hg.
J. A. Hansen, Mdt. Av i Mdt. Av.
J. Nilsson, Mdt. Av i Mdt. Av.
B. R. Mikkelsen, Mdt. Av i Mdt. Av.
B. Christensen, Mdt. Av i Mdt. Av.

Forfremmelse til lokomotivfører (17. lrm.) efter ansøgning pr. 1-3-1970

Lokomotivførerne (13. lrm.):

H. J. Hansen, Mdt. Pa i Mdt. Pa.
A. Jacobsgaard, Mdt. Rf i Mdt. Rf.

Overgået til stillingen som lokomotiv- mester på prøve pr. 1-3-1970

Lokomotivassistenterne:

J. Døj, Mdt. Fa i Mdt. Fa.
T. Elvekjær, Mdt. Ar i Mdt. Ar.
G. Vang, Mdt. Ar i Mdt. Ar.

Afsked efter ansøgning pr. 31-5-1970

Lkf. (17. lrm.) S. E. Christensen, Mdt.
Næ, gr. alder m/pension.

Afsked pr. 31-5-1970

Lkf. (13. lrm.) S. P. G. Nielsen, Mdt. Rd.
gr. svagelighed m/pension.

Dødsfald

Pens. lokomotivfører E. K. Reinholdt
Jensen, Helsingør, er afgang ved døden
i februar måned 1970.

Pens. lokomotivfører J. A. J. Juultoft,
Århus, er afgang ved døden den 31. de-
cember 1969.

Pens. lokomotivfører E. C. Lohse, Kø-
benhavn, er afgang ved døden i marts
måned 1970.

Pens. lokomotivfører N. C. Spøer, Kø-
benhavn, er afgang ved døden i marts
måned 1970.

Påskønnelse

Gdt. har udtalt sin bedste tak og på-
skønnelse over for lkmh. P. E. Brygger,
mdt. Gb., i anledning af, at han har ud-
vist god atgpågivenhed den 8. august
1969 på Vanløse st.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit
jubilæum frabedes venligst. Er bortrejst.

K. F. V. Sørensen,
lokomotivfører, Århus.

Al opmærksomhed i anledning af mit
jubilæum frabedes venligst.

K. E. Kristensen,
elektrofører, Enghave.

Evt påtænkt opmærksomhed i anled-
ning af mit jubilæum frabedes venligst.
Er bortrejst.

Chr. Wiggers,
lokomotivfører, Godsbanegården.

Opmærksomhed ved mit jubilæum fra-
bedes venligst. (Er bortrejst).

B. C. Rasmussen,
lokofører, Fa.

DSB pensionistforening

Foreningen af pensionister ved de dan-
ske statsbaner afholder generalforsam-
ling onsdag den 10. juni 1970 kl. 13,30
i Folkets Hus, Enghavevej 40, Køben-
havn V, med følgende

Dagsorden:

1. Generalforsamlingen åbnes.
2. Valg af ordstyrer, sekretær og stemmetællere.
3. Forhandlingsprotokol og beretning.
4. Regnskabet for året 1. april 1969 til 31. marts 1970.
5. Indsendte forslag.
6. Forslag fra bestyrelsen, herunder vedtægtsændringer.
7. Valg af formand.
8. Valg af 4 bestyrelsesmedlemmer.
9. Valg af 4 suppleanter til bestyrelsen.
10. Valg af 1 revisor og suppleant.
11. Eventuelt.
12. Afslutning.

Bestyrelsen.

Sønderjyllands genforening med moderlandet den 17. juni 1920

Genforeningen medførte såvel før som
efter selve »dagen« meget store tilrette-
lægningsarbejder for stat og kommuner.
Et af de mest omfattende må vel siges
at være Danske Statsbaners overtagelse
af det sønderjyske jernbanenet, (250 km
statsbanelinier). Kun med et nøjere kend-
skab til begrebet jernbanevæsen vil man
kunne danne sig et nogenlunde skøn
over denne opgaves mangfoldigheder.
Eksempelvis kan nævnes: Tilvejebringel-
sen af det i dette særlige øjemed bedst
egnede personale til bestridelse af sta-
tions, tog, bane, signal og sikkerheds-
tjenesten.

Banennettets udbygning, (banelegemer,
skinner, sporskifter og signalers ajourfø-
ring efter behov, (og det var stort).

Tilvejebringelse af det fornødne tog-
materiel (lokomotiver og vogne m.m.).

Alt i alt et kæmpemæssigt administra-
tivt arbejde, hvortil kom tilrettelæggelsen
af det daglige arbejde ude i marken så-
som udarbejdelsen af instruktioner, reg-
lementer og køreplaner m.m. Historien
viser, at alt dette lykkedes ganske godt.
Vi kender den lokale befolknings store
glæde over alt det nye, der skulle komme
og kom med genforeningen, bekræftet af
utallige udtalelser i tale og skrift, såvel
som det fremgår af det righoldige billed-
materiale fra den gang.

Jernbanemuseet vil i 50 året i år for-
søge at skildre noget af alt dette gennem
en særudstilling i jernbanemuseets loka-
ler, Sølvgade 40, København.

Jernbanemuseet er åbent alle onsdage
fra kl. 12-16 i tiden 1. april-31. oktober,
og der er gratis adgang for alle.

Velkommen.

Artiklers indsendelse

Artikler eller notiser, som ønskes op-
taget i medlemsbladet, skal foreligge hos
redaktionen senest 3 uger før, medlems-
bladet udkommer den 10. i hver måned.
Op til højtiderne må regnes med længe-
re frist, for at optagelse kan være sikker.

Flytning

Husk i god tid at melde flytning til post-
væsenet. Hvis medlemsbladet udebliver,
meld det da til postvæsenet. Hjælper
dette ikke, skriv så til bladets ekspedi-
tion.

Forbrugsforeningen for Embeds- og Bestillingsmænd samt Læger

En forening med et så fortræffeligt formål som at sikre sine medlemmer en økonomisk gevinst, hvergang de fra vugge til grav køber forbrugsgoder af enhver art, må siges at være interessant, og da især når der kun findes én af slagsen. Den lever upåagt af de mange, men trives som tulipanen på en hollandsk blomstermark, og derfor er der god grund til at gøre opmærksom på dens eksistens.

»Forbrugsforeningen for Embeds- og Bestillingsmænd samt Læger« er den usædvanlige forenings højtidelige navn. Det klinger af fortid, og sandheden er da også den, at foreningen med prydlig ret kan prise sig over et lille sekels virksomhed og ligeså mange års erfaring.

Mere præcist blev foreningen startet for 84 år siden, efter at engelske og tyske officerer havde vist vejen ved at danne indkøbsforeninger. Den danske officersforening nedsatte et udvalg og fik snart tilslutning fra også lægerne og postvæsenets embeds- og bestillingsmænd. Og den 20. april 1886 blev foreningen en realitet.

28.000 er medlemmer

Springer man det historiske over og kigger ind i tallenes magiske verden, kan det med statistisk sikkerhed slås fast, at foreningen i dag har 28.000 medlemmer, hvoraf de 20.000 er aktivt købende, mod i starten ca. 1400 medlemmer. På det tidspunkt var der kun 100 leverandører. I dag er 700 handlende indenfor næsten alle brancher knyttet til foreningen.

Samtidig er omsætningen stormet op af regnskabsstigen. I 1949 udgjorde den 1,6 millioner kroner, 10 år senere 15,1 millioner kroner og 1969 omkring 40 millioner kroner. Tallene tegner et godt portræt af foreningens vækst, og den har ikke noget imod at blive endnu større.

Når foreningen har kunnet udvikle sig så kraftigt, er årsagen ikke svær at finde. Den er blevet fornuftigt og økonomisk administreret, men det er dens formålsparagraf, som er dens eksistens og berettigelse – det vil sige indkøb gennem foreningen, der giver sine medlemmer et kontant udbytte i form af en årlig bonus, der de sidste år har været på 6 procent, og som udbetales hvert år i februar.

Rentefrie indkøb

Indkøbene foregår på den måde, at medlemmerne i forretningen betaler varens

kontant pris med en rekvisition, de altid har på sig i en slags checkmappe. Når måneden er udløbet, indsender man det beløb, der er købt for, til Forbrugsforeningen, hvis repræsentantskab fastsætter bonus.

Endvidere kan medlemmerne købe varer til kontantpris og afbetale beløbet rentefrit over otte måneder – f.eks. et køleskab til 800 kroner med 100 kroner om måneden. På ratekøb får man ikke bonus, men hvad gør det, når man slipper for renten, som i dag ligger på et højt niveau.

Fordelen er endnu større, når man eksempelvis køber møbler til kontantpris og kan afvikle købet gennem foreningen med en udbetaling på 25 pct. og resten rentefrit over 12 til 24 måneder. Hvis købet af møbler beløber sig til 8000 kr., giver man 2000 kr. i udbetaling og kan nøjes med 250 kr. om måneden i 24 rater.

Når man køber biler, er forholdet det, at registreringsafgiften skal betales kontant, men iøvrigt gælder de samme vilkår, hvad der ved køb af biler gennem foreningen stiller krav om en udbetaling på 65 pct. Til gengæld kan man spare renterne, som ved køb af biler har betydelig størrelse. Foreningen har overskud med leverandører indenfor næsten alle brancher bortset fra de fleste konsumvarer.

Forvaltning af indtægt

Udover disse fordele kan foreningen tilbyde sine medlemmer at forvalte indtægt og formue, når de af tjenstlige grunde – ophold i udlandet eller Grønland – ikke er i stand til at varetage deres interesser her i landet. Tilbuddet gælder dog også medlemmer, der skal gennemgå langvarige hospitalsoophold uden at kunne få hjælp til at betale de faste udgifter.

Foreningens kulturfond arrangerer hvert år 2 kulturelle udflugter af en til to dages varighed. Tidligere købte foreningen en hel forestilling på et teater, men den service hviler i øjeblikket. Med en uddannelsesfond kan foreningen endvidere yde hjælp til medlemmers børn, når de er under uddannelse.

Et sidste formål er gennem opsparing at købe ejendomme til boliger for medlemmerne. I 1959 erhvervede foreningen ejendommene »Knabrostræde 12 og 14« og »Brolæggerstræde 14«. Halvdelen af Knabrostræde 12 blev senere solgt til

Laane- og Sparekassen. Foreningen havde dengang pladsmangel, men kunne da indrette sig i moderne og tidssvarende kontorer. Resten blev lejet ud – hovedsagelig til tjenestemandsorganisationerne.

Siden har foreningen erhvervet yderligere fem ejendomme med omkring 500 lejligheder, hvor den månedlige husleje svinger fra 180 kr. til 300 kr. I Tikøb Kommune erhvervede foreningen 17 tønder land, som efter planerne skal gøres til et fristed for medlemmerne, men forhandlinger med kommunen og boligministeriet har endnu ikke givet resultat.

Kravet til medlemmer

Det er altså foreningens formål i videst muligt omfang som interessekontor at skaffe sine medlemmer de fordele, der kan opnås ved storkøb. Uden at udelukke noget område, hvor det måtte være muligt at gavne medlemmernes interesser, kan foreningens virksomhed deles op på denne måde:

- Forvaltning af indtægt og formue, for medlemmer, der måtte ønske det.
- Foretagelse af fælles indkøb for derved at skaffe medlemmerne varer til den billigste pris, der kan opnås ved indkøb i større partier.
- Varetagelse af medlemmernes tarv og interesser ved køb gennem foreningen.
- Salg på ratebetaling til medlemmerne.
- Arrangement af ferieophold og rejser.
- Opsparing af midler til køb eller opførelse af ejendomme til boliger for medlemmerne og af egen ejendom til brug for foreningens administration, indretning af klublokale o.a.
- Ydelse af hjælp til medlemmers børn til uddannelsesformål (uddannelsesfond).

For at orientere sine medlemmer udgiver foreningen en gang om måneden »Forbrugsforeningsbladet«. Som medlemmer optages tjenestemænd i stat og kommune, pensionsberettigede i koncessionerede virksomheder, personer der er afskediget med pension fra sådanne stillinger, læger og efterladte ægtefæller. Værsgo' – der er serveret.

DAMERNES DAG

20

Nyheder på tryk

Der er nok at vælge imellem hos bladhandleren for tiden, enten man søger special viden om et bestemt emne eller gerne vil vide mere om mange ting. Se nu bare det nye kulinariske magasin fra Gutenberghus »Mad & Gæster«. Her bydes på opskrifter fra både indland og udland, man har åbnet en madbrevkasse, og man går på kro for læsernes skyld for at konstatere, hvad menukortet rummer og til hvilken pris. Altsammen spise-lækkert illustreret i fire farver. Bladet kommer en gang om måneden, prisen er 4,25 kr.

Idéen om et mad-blad er også taget op af et andet bladhus, nemlig hos Palle Fogtdal (Eva, Bo Bedre, NB. og flere) og det skal blive spændende at se, hvad man her forstår ved begrebet god mad.

Helt uden forbindelse med det ovenstående – sådan da – vil vi minde om pjecen fra Statens Husholdningsråd »Rigtig mad til rimelig pris«. Her er lagt en kostplan for to forårs- og to efterårsuger ud fra et mad-budget på 150 kr. pr. uge for fire personer.

Pjecen kan rekvireres ved indsendelse af en tryksagsfrankeret svarkurvert plus

80 øre i frimærker til Statens Husholdningsråd, Amagerfælledvej 56, 2300 København S.

Sy- og tøjinteresserede kan finde megen inspiration i den danske journal NY MODE, hvis forårsnummer kom til påske. Der er snitmønstre til både børn og voksne, en del i strandmode og selvfølgelig også nogle buksedragter. Til de øvrige tøjsider er der en udførlig købervejledning. Pris inklusive snitmønsterark 9,75 kr.

Skal De ha' sko?

Forårets nye sko viser sig i mange glade farver, men uden det helt skrappe eftertryk. Til gengæld kombineres farverne meget ofte, især med hvidt. Mange modeller går højt op på foden – det gør dem gode at gå i – og passer samtidig smukt til buksedragten, der efterhånden har vundet indpas i de flestes garderobe.

»Bukse-skoen« må gerne have høj hæl, bare den også er kraftig. Det giver lange ben, noget der pynter i et par slacks. Mange sko har kina-sål (den husker De vel?) eller mellemsål og en detaille som hæle i metallak går igen mange steder. Andet modepynt er de store spænder i

metal eller similisten, dog mest til aften-sko. Crep-lakken er nyeste skomateriale og er, hvad navnet siger: en lak med creppet overflade. Væk er det spejlblanke skær, hvilket gør skoen langt mere anvendelig ved mange lejligheder, og så er det let at holde. Man væder et stykke vat med koldt vand og gnider skoene rene hermed.

Køber De sko i lak, så vælg det nummer, der passer Deres fod med det samme. Lak er ikke elastisk som kalve- eller gedeskind.

Øl er godt

– også til håret. Derfor er der blandet øl i en ny hårshampoo (styrkegraden kendes ikke) der slet og ret hedder Beer (øl) og er på spray. Den er let at anvende og har sit fortrin deri, at skummet er meget lettere at holde styr på, når man fordeler det i håret end f.eks. flydende shampoo er. Pris 9,50 kr.

P.S. Har De en håndbruser, så brug den så vidt muligt til at skylle håret med. Sæt lidt pres på vandet og skylningen bliver langt mere effektiv, end hvis De blot hælder vandet håndfuldevis ned over hovedet.

Træsko er fornuftigt fodtøj og hvorfor ikke pynte lidt på det nøgterne udseende? Mange bruger dem lige så meget inden døre som uden døre. Disse lives op med masser af metalsøm og er kantet med skind i kontrastfarve.



To forårsmodeller, begge med kraftig hæl og et rummeligt tåparti. Materialet er crepak, der er kommet meget frem og er let at holde. En let mellemsål giver skoene et lidt robust præg og gør dem velegnet som »buksesko«. Fra Dansk Skomoderåd.

