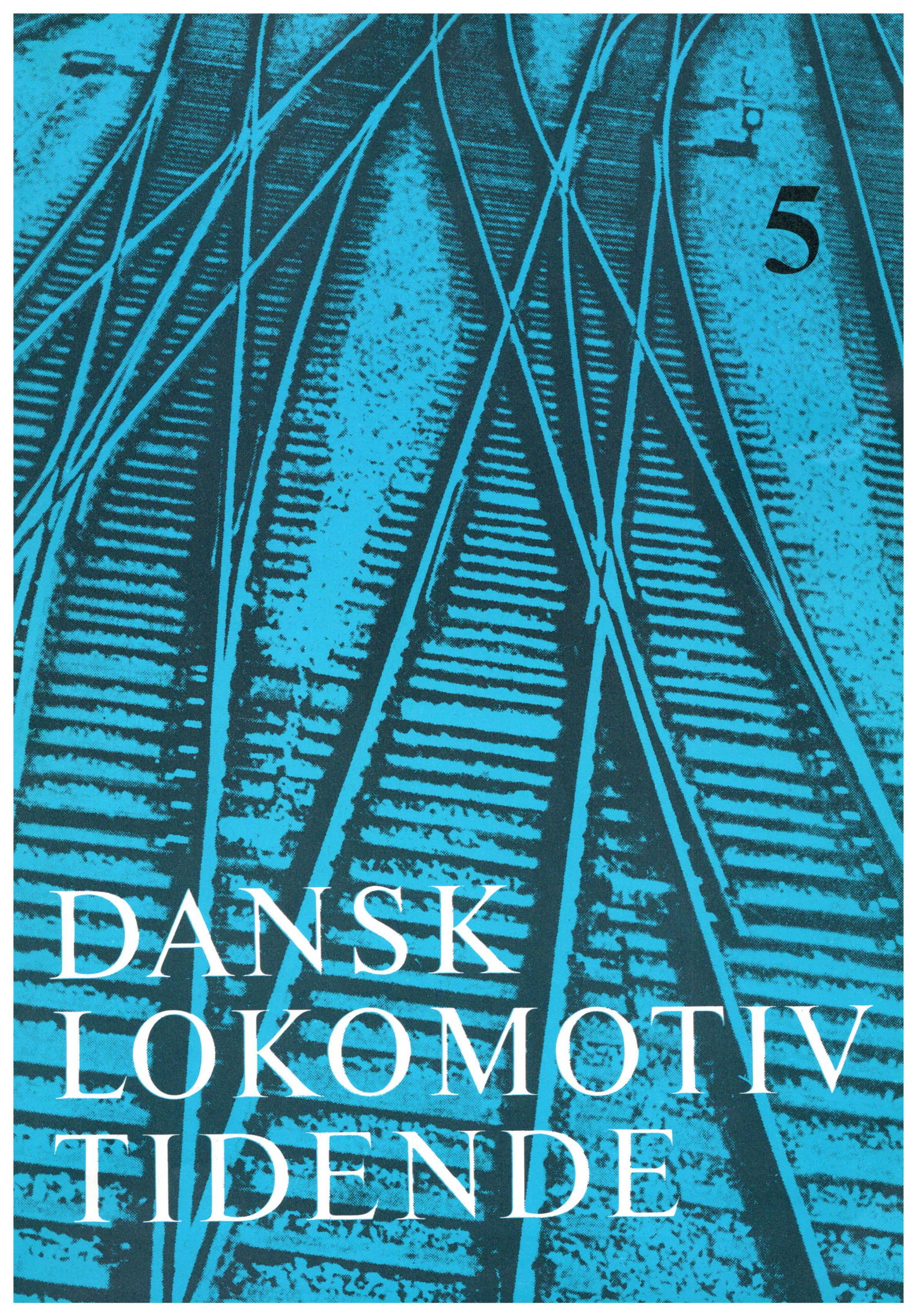




5

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. MAJ 1971 – 71. ÅRGANG

5

Indhold:

Nedskæring i antal driftsdepoter	2
Samordning af godstransporten	4
Jet-tog	9
Samfundet bør straffe skattesvig og smugleri	10
LT hopper ud i 10-talsystemet	12
Livet i kupeen	14
Udenrigsnyt	15
Politisk økonomisk orientering	16
Personalia	17
Studierejse til Braunschweig	19
Damernes Dag	20

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

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

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Det er ingen hemmelighed, at statsbanerne gennem tiderne har været belastet af underskud – stort eller mindre stort. Skiftende ledelser har kæmpet mod disse underskud, men omkostningsstigninger har sammen med faldende andel i transportmængden modvirket de ihærdige bestræbelser. Omorganiseringen af statsbanerne fra april 1970 skulle imidlertid have skabt en ny baggrund for en virksomhed af moderne forretningsmæssig tilsnit, som effektivt kan kontrollere og styre alle virksomhedsfunktionerne og dermed øge konkurrenceevnen. Omorganiseringen og statsbanernes faldende andel i transporterne spiller en overordentlig stor rolle for antallet af beskæftigede ved statsbanerne, og i dette og de nærmeste år kan vi komme til at opleve foranstaltninger med personale-mæssige virkninger, som vi skal helt tilbage til slutningen af tyverne for at finde sammenligningsgrundlag for. Virkninger, som vil berøre alle personalekategorier ved statsbanerne. Lokomotiv-personale flyttes, enten fordi et driftsdepot helt nedlægges eller stærkt indskrænkes. Processen er allerede i gang i vestområdet, hvor Brande driftsdepot faktisk nedlægges fra sommerkøreplansskifte, medens Randers driftsdepot stærkt indskrænkes fra samme tidspunkt, og Viborg driftsdepot får en overlevelseshfrist til foråret 1972. Omend intet konkret foreligger i dag, er det givet, at andre driftsdepoter kommer i samme situation. Nedlagte giver de besparelse såvel administrativt som vedligeholdelsesmæssigt. Den tilbageværende kørsel, hvor svagt benyttede tog kan forventes inddraget og erstattet af rutebildrift, skal afvikles fra driftsdepoter, den kan køres billigst fra. Det er for statsbanerne spørgsmålet om overlevelse, og i relativt hurtigt tempo kan ventes videre foranstaltninger. Dette er ikke rare udsigter for den, som skal forflyttes. Der kan være forbundet meget store ulemper med en ikke ønsket forflyttelse. Ulemper med økonomiske og familiemæssige virkninger. Statsbanerne har ganske vist lovet at tage menneskelige hensyn; men dette indebærer ikke, at uansøgte forflyttelser undgås – dog forhåbentlig mellem landsdelene. Tvungne afskedigelser vil man dog undgå; idet man efter skøn gennem en udarbejdet prognose regner med afslidning af personalerigelighed ved afgang for alder. Principielt vil man følge den enkeltes første ønske om ny stationering ved uansøgt forflyttelse; men det kan ikke i alle tilfælde påregnes at blive fulgt. Styrken af lokomotivpersonale er skævt fordelt. Der er behov for flere i østområdet, især i sommermånederne, medens nedlægning af sidebaner

eller omdannelse til godsbaner har givet overtallige i vestområdet. Rent praktisk skulle der således forflyttes folk fra vest- til østområdet. Den mulighed er drøftet at overflytte en del af lyntogstjenesten til vestområdet. Herved skal opsuges overtalligt personale i vest og frigøres andet i øst, som kan være med til at afhjælpe det behov, der er dér. Denne problematik er hovedbestyrelsen stillet overfor. I en afvejning af de for det enkelte medlem forbundne ulemper bør denne mulighed akcepteres, hvis forflyttelser fra vest til øst dermed kan undgås. Kan man lade de fleste uansøgte forflyttelser – måske dem alle – foregå til et nærliggende driftsdepot, kan den hidtidige bopæl bevares, mod den ene ulempe at få længere til og fra arbejde. Dette er at foretrække, fremfor at flytte bopæl, skole, læreplads m.m.m. Spørgsmålet er imidlertid, om behovet i østområdet bliver inddækket for sommermånederne. I benægtende fald er forudsætningerne for tilslutning bortfaldet. På den anden side bør det indgå i overvejelserne, om man ikke skal klare sig med afløsning fra vest til øst, indtil der foreligger en afklaring på rekrutteringsudvalgets indstilling til fremtidig betjening af trækraften. Enten denne betjening skal foregå efter hidtidig princip eller et nyt, bør man stille sig afventende med forflyttelser fra vest til øst. Vel er statsbanerne i en betrængt situation, og det er forståeligt, at ledelsen ønsker hurtige resultater, men den udskydelse af delplaner, som kan blive resultat af at vente på bl.a. rekrutteringsudvalgets indstilling, giver næppe større økonomiske konsekvenser. Til gengæld giver det en mere relevant mulighed for placering af personalet i forhold til rekruttering, uddannelse og stationering. Og sidst men ikke mindst skulle der blive bedre muligheder for en plan på lidt længere sigt med mere præcis oplysning om, hvor mange driftsdepoter man anser ønskelige for rationel drift, og fra hvilke tidspunkter øvrige nedlægges. Klar besked er bedre end den uvished, som gør tilværelsen usikker. Først og sidst er det afgørende for personalets positive medvirken, at der gives oplysning om tingenes udvikling – og i god tid. Organisationerne kan ikke sætte sig med hænderne i skødet og vente på, hvad administrationen agter at gøre i denne som nogen anden situation, især når det drejer sig om personalemæssige spørgsmål af så vidtrækkende konsekvenser. Skal positiv medvirken kendetegne en fornuftig løsning af problemerne, må det også forventes, at alle de sagen vedrørende oplysninger tages under behandling, både for at opnå et

økonomisk resultat for virksomheden og for at indpasse personalets placering i en strukturændring med færrest mulige ulemper. De økonomiske forbedringer, der hurtigst søges opnået, har nøjere sammenhæng med de administrative og vedligeholdelsesmæssige forenklinger, som nedlægning af driftsdepoter er udtryk for. Den fortsatte stationering af lokomotivpersonale med afløsning fra perron i en overgangsperiode betyder ikke stort som økonomiproblem. I mellemtiden opnås mulighed for at få afklaret en række problemer, som kan få væsentlig indflydelse på den nuværende og lignende situationer i nærmeste fremtid. Ja, det forekommer os simpelthen nødvendigt, såfremt overblikket ikke skal mistes og en hel del mennesker påføres unødige ulemper.

Samordning af godstransporten

*Ledende personer indenfor transporterhvervet drøfter
en mulig koordinering af landets godstransport.*



Generaldirektør
Poul Hjelt

Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg, der består af Dansk Jernbane Forbund, Dansk Lokomotivmands Forening, Fællesorganisationen DSB og Jernbaneforeningen, indledte 2. del af »Jernbaneorganisationernes konference 1971« med behandling af emnet »Hvordan kan godstransporten koordineres« onsdag den 17. februar 1971. Spørgsmålet blev stillet til et panel, der bestod af generaldirektør Poul Hjelt, Danske Statsbaner, direktør J. Gundelach, Landsforeningen Danske Vognmænd, direktør Frede Ahlgreen Eriksen, Stockholm, SAS, direktør Helge Jensen, DFDS, universitetslektor, cand. oecon. H. P. Myrup, formand for trafikkommissionen og speditør Svend Simonsen, DANFOS, der repræsenterede Industrirådet.

Poul Hjelt tror på en koordination

Generaldirektør Poul Hjelt indledte med at fastslå, at alle i panelet praktisk taget kender hinanden, idet man enten er leverandør til hinanden eller har et vist samarbejde, men indbyrdes er der også en vis konkurrence.

Naturligvis kan godstransporten koordineres, sagde Poul Hjelt, men spørgsmålet er hvordan?

Statsbanerne har været i stand til at koordinere landets største banebedrift – selv om det ikke siger så meget – med et omfattende busselskab og med 29 skibe samt med et datterselskab, der også har nogle skibe. Endvidere har vi 400 lastbiler, påhængsvogne og sættevogne med inde i arbejdet om afvikling af transportarbejdet. Ser vi på Landsforeningen af danske Vognmænd, må vi fastslå, at de næsten alle på en eller anden måde er kunder ved statsbanerne. Vi har således samarbejdsaftaler med ialt 187 forskellige vognmænd.

Med SAS manifesterer samarbejdet sig på den måde, at vi er dette selskabs største forhandler indenfor landets grænser, hvor vi sælger for ca. 36 millioner kroner.

Statsbanerne har et meget udstrakt samarbejde med DFDS både på godstransportområdet (i særdeleshed København-Esbjerg) og på personsiden, hvor vi sælger for 6–7 millioner kroner billetter.

Svend Simonsen, der repræsenterer industrien, er kunde hos alle transportmidler, ligesom transportforetagender er store kunder hos industrien.

Endelig nævnte Poul Hjelt den sidste af panelets deltagere, universitetslektor H. P. Myrup, der er stærkt inde i billedet i kraft af sin stilling som formand for trafikkommissionen.

Efter denne præsentation fastslog Hjelt, at forudsætningerne for et samarbejde for så vidt skulle være i orden. De psykologiske forudsætninger skulle afgørende være bedret, idet han mente, at fanatismens tid er forbi. Der er ingen, der længere tror på, at transport enten er det ene eller det andet, men at det rationelle må være et både/og.

Koordinationen af godstransporten kan groft sagt deles op i tre punkter, nemlig den tekniske side af sagen, en koordination omkring trafikmidlerne og endelig spørgsmålet om samarbejdets form.

I den tekniske side af sagen må vi betragte hele transportkæden startende ved samlebandet og slutende hos forbrugeren – nogen kalder det logistik. Derfor må vi vide, hvilke krav industrien stiller til en rationel transport, og transportsælgere må mere og mere være rådgivere for industrien i en samlet transportplanlægning. Hjelt opfordrede derfor industriens folk til nøje af ransage egne transportere – de såkaldte industritransportere – hvor firmaerne selv har lastbiler, og analysere, om disse transportere nu også er økonomiske.

Ved en teknisk koordination er det især problemerne omkring de fælles enheder og det nødvendige apparatur til overførsel af enheder fra den ene virksomhed til den anden. Containere er et typisk eksempel herpå. Containeren skulle efterhånden udvikle sig til at have en størrelse, indretning og egenart, som gør, at den er lige velegnet hos leverandøren som et naturligt endepunkt for hans samleband som hos kunden i den anden ende af transportkæden. Transportvirksomhederne har en vis indflydelse på løsning af de tekniske opgaver og kan være med til at skubbe i den rigtige retning.

Ved selve koordinationsformen må man se på trafikmidlernes samarbejde med en uændret teknik. Poul Hjelt mente ikke, at man for enhver pris skulle køre med jernbane til enhver afkrog af landet. Han mente således ikke, at korte transportere var særlig velegnede for pernbanen, men det var dog ikke ensbetydende med, at man ikke skulle interessere sig for disse transportere. Interessen må her samle sig om et effektivt afhentnings- og tilbringningssystem, og et sådant system er da også med i statsbanernes overvejelser omkring et nyt stykgodssystem. Det nye stykgodssystem, som bliver et knudepunktssystem, vil betyde

store forbedringer og lettelser. Statsbanerne har heller ikke noget imod at bytte lidt med lastbilsektoren og overtage en hel del af dens langvejstransporter mod til gengæld at afgive kortvejstransporterne. I denne forbindelse bør vi sikkert søge en koordination af arbejdet på vore pakhuse, terminaler og fragtmandscentraler.

Indenrigsluftfragt bliver sikkert ikke det store sus, bemærkede Povl Hjelt, derimod bliver udenrigsluftfragt sikkert noget væsentligt. En koordination kan ske på den måde, at statsbanerne har opsamlings- og spredningsopgaven her i landet, medens SAS fragtede godset mellem Danmark og udlandet.

Efter containeriseringen, som startede af skibsfarten, er arbejdsfeltet for transportplanlæggere blevet ganske enormt. Også på dette område kan der opnås et samarbejde ved at tilbyde kunderne gennemgående konossement og en fælles kreditgivning.

Selve formen for samarbejdet er et kapitel for sig. Samarbejdet kan f.eks. ske gennem selskabsdannelser, og den tanke må statsbanerne både være vågen og åben over for. Fordelen ved selskabsdannelsen ligger i, at man får en samlet og konkret vurdering af økonomien i et sådant foretagende. Statsbanerne behøver ikke absolut at besidde aktiemajoriteten, og man behøver heller ikke at gøre selskaberne landsomfattende. Der er mange problemer i disse selskabsdannelser, men tanken er så interessevækkende, at man ikke på forhånd må droppe den.

Man kan også gennem aftaler knytte nogle virksomheder tættere til sig. Her er det typisk, at det er den store virksomhed, der knytter mindre virksomheder til sig i et samarbejde gennem aftaler eller kontrakter, som sikrer en koordination.

Endelig nævnte Povl Hjelt en koordination gennem fragtaftaler. Fordelene herved turde være ganske indlysende.

Povl Hjelt sluttede sit første indlæg med at sige, at det må være hensynet til kunden, der byder os at koordinere transportapparatet, og derfor må det også være kundens ønsker, der tæller væsentligst. Disse ønsker må kunne tilgodeses gennem en koordination, som Povl Hjelt i meget udstrakt grad fandt realiserbar på en eller anden måde.

Glæder sig til den første store samarbejdsopgave mellem baner og biler

Det skulle glæde mig, om denne konference kan give et bidrag til klaring af de forskellige forhold omkring godsttransporten, således at den første store

samarbejdsopgave mellem baner og biler tager sit udgangspunkt i statsbanernes nye knudepunktstrafik, sagde direktør J. Gundelach fra Landsforeningen for danske Vognmænd.

En koordinering kan ske på flere måder. For det første kan man ved en offentlig regulering af lovgivningens vej tilvejebringe en opgavefordeling mellem de enkelte transportmidler, således at hvert transportmiddel får de transporter, som de er bedst egnede til at udføre og således, at man sikrer samfundet den mest effektive transport til de mindst mulige omkostninger.

En koordinering kan også betyde, at der tilvejebringes et samarbejde mellem de enkelte transportformer til løsning af mere eller mindre konkret transportarbejde, hvorved såvel transportforbrugerne og samarbejdspartnerne høster fordel.

Behovet for og mulighederne for en koordinering mellem de forskellige transportformer er ikke ens. F.eks. gælder det, at lastbilerne i en lang række tilfælde virker som supplement til andre transportformer. Der er dog næppe tvivl om, at de største muligheder for en koordinering ligger i lastbil-bane-relationen, dels fordi baner og biler konkurrerer med hinanden, og dels fordi enhver banetransport teoretisk kan erstattes af lastbiltransport.

Direktør Gundelach var iøvrigt enig med Povl Hjelt i, at fanatismens tid er forbi, når der er tale om transporterhvervene. I al almindelighed siger man, at banerne skal tage sig af transporterne over lange afstande, og at lastbilerne må klare transporten over de kortere afstande. Det er samfundsøkonomisk rigtigt og vil i det lange løb også være det billigste for transporten. Det lyder alt sammen såre enkelt, men vanskelighederne begynder at opstå, når man skal til at definere begrebet lange afstande, og det bliver ikke lettere, fordi man lever i et land som Danmark, hvor man slet ikke har lange afstande i continental forstand. Derfor er fordelingen af transporter på de forskellige transportmidler mere kompliceret, end man er tilbøjelig til at tro.

Herhjemme hylder vi den fuldstændige frihed indenfor realtransporten, og enhver, der driver lastbilvirksomhed, kan nedsætte sig som vognmand, hvad enten han opfylder de økonomisk og faglige kvalifikationer eller ej. Ingen vesteuropæiske lande har en tilsvarende liberal ordning, men har reguleret transportmarkedet, og reguleringen er varierende fra land til land. Den fuldstændige frihed, vi har herhjemme, har ikke givet den rimeligste løsning, sagde direktør



6

Gudelach og tilføjede, at en vis form for regulering vil give både baner og biler rimeligere forhold at arbejde under.

Der tales meget om, at afgifter kan være en faktor, der vil ændre fordelingen af transporterne mellem baner og lastbiler. Uden at gå nærmere ind på denne problematik erkendte Gudelach, at Danmark har en meget lav lastvognsskat, ja lavere end de fleste store europæiske lande. Alligevel ville han fastslå, at det var fejlagtigt at tro, at man kunne opnå en ændret fordeling af transporterne og stille banerne gunstigere ved at forhøje afgifterne for lastvogne. Selv ved klækkelige forhøjelser vil man ikke være i stand til at flytte nævneværdigt fra lastbilerne til banerne, hvilket er bevist ved erfaringer fra store europæiske lande som Tyskland og Frankrig.

Herefter vendte Gudelach sig mod den mere konkrete koordinering og fandt, at der på dette område var betydelige samarbejdsmuligheder. Når DSB ved en påtænkt omlægning af stykgodstransporterne sigter mod en knudepunktstrafik med etablering af en klassisk »dør til dør-transport«, må det indebære en omfattende lastbiltransport både indenfor knudestationernes opland og mellem de enkelte knudepunktstationer. Disse planer kan realiseres på forskellig måde. DSB kan selv udføre landevejstransporterne, eller det kan ske ved hjælp af et DSB-kontrolleret selskab. I begge tilfælde vil det betyde offentlige investeringer uden at hjælpe på lastbilsektorens overkapacitetsproblem.

En anden løsning er at etablere et samarbejde mellem banerne og vognmændene. Denne mulighed har været drøftet for år tilbage uden, at der kom noget nævneværdigt ud af det. Det skyldes måske nok, at man dengang havde en anden indstilling til problemet, men også, at man ikke havde tilstrækkelige muligheder for at etablere et konkret samarbejde. Det har man derimod i dag, hvor vi står over for helt enestående chancer i den retning, og knudepunktstrafikkens indførelse kan blive vendepunktet. Fra vognmændenes side er man i høj grad interesseret i et samarbejde med statsbanerne, og landsforeningen for danske Vognmænd har da også været ret langt inde i drøftelserne om samarbejde om konkrete transportopgaver.

Direktør Gudelach så gerne, at der kom drøftelser i gang med statsbanerne. Det afgørende vil sikkert være, at man får etableret samarbejdet på et nogenlunde overskueligt plan, hvor man kan indhøste erfaringer.

SAS støtter tanken om udnyttelse af terminalsystemer

Chefen for godstrafikken indenfor SAS, direktør Frede Ahlgreen Eriksen fra Stockholm, måtte indledningsvis erkende, at godstrafik med fly på indenrigsfronten hverken i dag eller i fremtiden vil være nogen stor konkurrent til DSB. Det er især specielle ekspresforsendelser med direkte aflevering i lufthavnen og direkte afhentning i ankomstlufthavnen, der har forsendernes interesse, og ved disse forsendelser er omkostningerne underordnet, medens tidsfaktoren er den eneste afgørende. Dertil kommer avistransporten, hvor morgenaviserne fra København i løbet af natten flyves til forskellige steder i landet.

I Europa-trafikken har luftfarten en noget større andel, men også her er det i en vis grad ekspresforsendelserne, der tæller. Der er som regel tale om småforsendelser, som skal hurtigt frem, og netop for småforsendelsernes vedkommende er flytransporten omkostningsmæssig konkurrencedygtig med jernbanetransport.

Langt den største tidsgevinst ligger imidlertid på det oversøiske område, og fragtrafikken pr. fly koncentrerer sig da også hovedsagelig om to hovedområder nemlig Nordatlanten og det fjerne Østen.

Den tekniske udvikling inden for flytrafikken, som foreløbig kulminerer ved en indsættelse af Jumbojet-flyene fra 1. april, har givet os muligheden for transport af containere, hvorved lufttrafikken fuldt ud kan integreres med øvrige transportsystemer. Det indebærer, at man kan gennemføre en koordineret transport fra de større områder i Danmark via København til oversøiske destinationer og omvendt. Det indebærer, at man kan udnytte eksisterende og nye terminalsystemer, hvorfra distributionen af stykgodssendinger kan foregå. Det vil give en mere rationel transport, og man vil komme bort fra det nuværende system, hvor en lang række speditører kører til lufthavnen med ca. 200 kilo fragt hver.

Containeriseringen har gjort koordinering betydelig lettere end for 5-6 år siden

Den typiske form for koordineret transport er postforsendelsen, sagde direktør Helge Jensen, DFDS. Man sætter et lille frimærke på et brev og dropper det i postkassen, hvorefter den koordinerede transport sørger for, at brevet havner i den rette brevsprække. Denne transportform må kunne videreføres til godstransporten på en sådan måde, at forsenderen ganske enkelt afleverer sin vare på en terminal, hvorefter

transportsystemet automatisk klarer den videre forsendelse. En sådan koordinering er mulig med de metoder, vi har i dag, med den stigende containerisering. Forsenderen behøver ikke at bekymre sig om, hvorvidt transporten det ene øjeblik foregår med fly eller bane, eller om den i næste led transporteres ad landevejen eller ad søvejen, når blot transporten er god og billig.

For søfartens vedkommende gør man brug af både landevejstransporter og banetransporter, og det vil sikkert være svært at undvære en af dem. Alligevel må man gennem en drøftelse se at finde frem til en koordinering af de forskellige transportformer, og direktør Helge Jensen udtalte en tro på, at banerne vil sejre, når der er tale om de store distancer for transport over land. Alligevel skal containere og andre former for enhedslaster videretransporteres fra jernbaneterminal til modtager respektive fra afsenderen til disse terminaler.

I de sidste 4–5 år har der været en rivende udvikling på containerområdet, og fortsætter denne udvikling med samme hastighed i de næste 4–5 år, vil man være nået så langt, at størsteparten af stykgodset transporteres i containere.

Der eksisterer for øjeblikket et udmærket samarbejde mellem banerne og søfarten med transport af containere mellem København og Esbjerg, men der transporteres også mange containere ad landevejen. Problemerne med hensyn til en koordinering vil sikkert løses ved en jævn fordeling mellem transportkolleger og ikke transportkonkurrenter. Herved kan man i 70'erne udbygge det samarbejde, der blev indledt for 4–5 år siden.

Det er vanskeligt at være trafikkommission i Danmark

Formanden for den af folketinget nedsatte trafikkommission, universitetslektor, cand. oec. H. P. Myrup, havde to definitioner på ordet »koordinering«. Den ene definition går ud på, hvordan man skal samarbejde om en konkret transportopgave. Den turde i sagens natur ikke være så vanskelig. Sagen stiller sig straks ganske anderledes, når trafikkommissionen kommer ind i billedet, idet spørgsmålet da må være, hvordan skal hele transportarbejdet deles mellem de forskellige transportmidler.

Man må på forhånd gøre sig klart, hvilket sigte man har med et samarbejde. En koordinering vil uundgåeligt på en eller anden måde betyde en vis regulering af transportarbejdet eller indførelse af et sæt spilleregler, om man vil. Man må herefter natur-

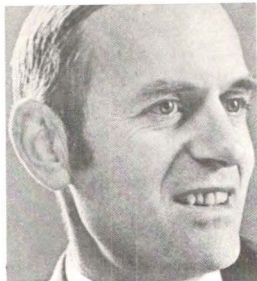
ligt stille spørgsmålet: Hvad skal formålet med sådanne spilleregler være? Det mest almindelige svar vil vel nok være, at man vil opnå den størst mulige effektivitet, d.v.s. økonomisering. Økonomisering indebærer, at man er inde i en fortsat rationalisering i løsning af opgaverne og kun anvender så få ressourcer som muligt. En rival til denne målsætning er trivsel uden smålige økonomiske hensyn, det vil sige, at der skal være mange og varierede muligheder til rådighed for forbrugerne, selv om det koster ekstra i investering i forskellige transportanlæg. Egnsudviklingen spiller også en rolle. Vil man på den ene side have restriktioner, men på den anden side have et landsdækkende system af forskellige transportmuligheder, må det medføre, at visse vil blive pålagt pligt til på en eller anden måde at tage de dårlige forsendelser til de fjerne egne af landet.

Effektivitet kan opnås gennem en veltilrettelagt konkurrence, hvor man konkurrerer på pris og kvalitet. Derved opnås optimal sikkerhed for et effektivt arbejde, og man har en garanti for, at de, der skal præstere ydelserne, er opmærksomme på kundernes ønsker, samtidig med en garanti for, at opgaverne løses uden at sløse med de ressourcer, der skal til for at løse opgaverne. Modsætningen til den veltilrettelagte konkurrence er en ubehersket og ubegrænset konkurrence, og det påstås, at denne konkurrenceform kun har en slags overbeviste tilhængere, nemlig økonomiske professorer, der er ansat i tjenestemandsstilling på livstid.

En sund konkurrence kan opnås ved at følge et par enkle leveregler:

1. Du må ikke påtage dig tabgivende forretninger.
2. Du skal altid søge de bedst mulige og flest mulige bidrag til dækning af egne fællesomkostninger.

Man skal kende sin egen virksomheds grænseomkostninger, men det er lige så vigtigt at vide noget om konkurrenternes grænseomkostninger. På visse områder indenfor transportarbejdet kan der foretages en meget klar opdeling, f.eks. er det ganske naturligt, at transporter over ganske korte afstande bedst løses pr. bil, medens andre opgaver f.eks. im- og eksport bedst kan løses som skibstransport. Tilbage bliver nogle grænseområder, som kan opdeles, dels efter et effektivitetshensyn dels med skelen til prismekanismen i en vis reguleret form for konkurrence gennem et sæt spilleregler. Her må man nok sætte et spørgsmålstegn ved, om det er muligt på objektiv vis at lave sådanne spilleregler.



8 Trafikkommissionen skal især interessere sig for samspillet mellem baner og biler, og for at få et klart billede af disse transportformers økonomi må man kende landsdelenes grænseomkostninger. Heri indgår en række faktorer bl.a. sporomkostninger og vejomkostninger. For lastbilernes vedkommende vil grænseomkostningerne være vidt forskellige med eller uden de store motorvejsinvesteringer. De vil også være forskellige, alt efter om man medregner investeringer til forstærkning af vejenes bærelag eller ej.

Formerne for en rimelig konkurrence er usikre, alt afhængig efter hvilken investeringspolitik man fører. En rationel investeringspolitik er igen afhængig af en meget detaljeret planlægning. Man må vel erkende, at statsbanerne kan karakteriseres ved en meget ringe bevægelsesfrihed på investeringsområdet, medens vognmændene har en meget stor bevægelsesfrihed.

En anden meget markant forskel giver sig tilkende i problemet om omkostningsdækning. For statsbanernes vedkommende kan situationen karakteriseres ved, at man har et halvhjertet, urealistisk og meget uspecificeret krav til DSB om fuld omkostningsdækning. Over for alle andre har man et ufravigeligt krav om, at de skal dække alle deres private omkostninger, fulgt op af et meget vanskeligt realiserbart krav om, at de skal dække deres samfundsmæssige omkostninger.

Det er klart, at man må søge at finde frem til ensartede spilleregler for alle. Spørgsmålet er bare, hvorledes man finder frem til retfærdige spilleregler. Ved en koordinering og regulering kan man næppe undgå at komme ind på områder, der i øjeblikket er undergivet privat drift. Herved vil man komme ind på en vis grad af monopolpolitik, bl.a. hvis man regulerer antallet af vognmænd. Det giver mindre konkurrence, men også mindre fleksibilitet. Afgørelsen må være en rent politisk affære. En økonom, der til rådighed har en slags sekretariat, der er bemandet med økonomer, kan i denne forbindelse nok sige noget om størrelsesordenen af effekten under forskellige fremgangsmåder, men det forudsætter i hvert enkelt tilfælde et konkret udspil fra politikernes side. Det vil også være muligt gennem opstilling af modeller at sige noget om prismeansættelsens indvirkning, selv om det vil blive et meget stort arbejde.

Formanden for trafikkommissionen sluttede med at sige, at betingelsen for at komme tilbunds i hele problemet er, at man får en tilstrækkelig udredning af de eksisterende grænseomkostninger og investerin-

gerne. Når man kender disse faktorer, kan man begynde at formulere modeller, men man må samtidig have ordentlig besked om forudsætningerne, hvilket vil sige, at man skal kende den indre struktur, som man skal arbejde ud fra.

Industrirådets repræsentant, speditør Svend Simonsen, oplyste, at rationalisering indenfor industriel transport er et forholdsvis nyt begreb, og det er først i de senere år, at man for alvor er blevet opmærksom på, at transport bør betragtes som en selvstændig industri.

En industris transportproblemer løses som regel af enten en indkøbschef eller en eksportchef. Det kan diskuteres, om det er den ideelle løsning, men et er givet: Det er kun ganske få virksomheder, der har et nogenlunde kendskab til, hvor meget de transporterer pr. år. Det er derfor en god opgave for virksomhederne at foretage en tilbundsående analyse af deres transportbehov.

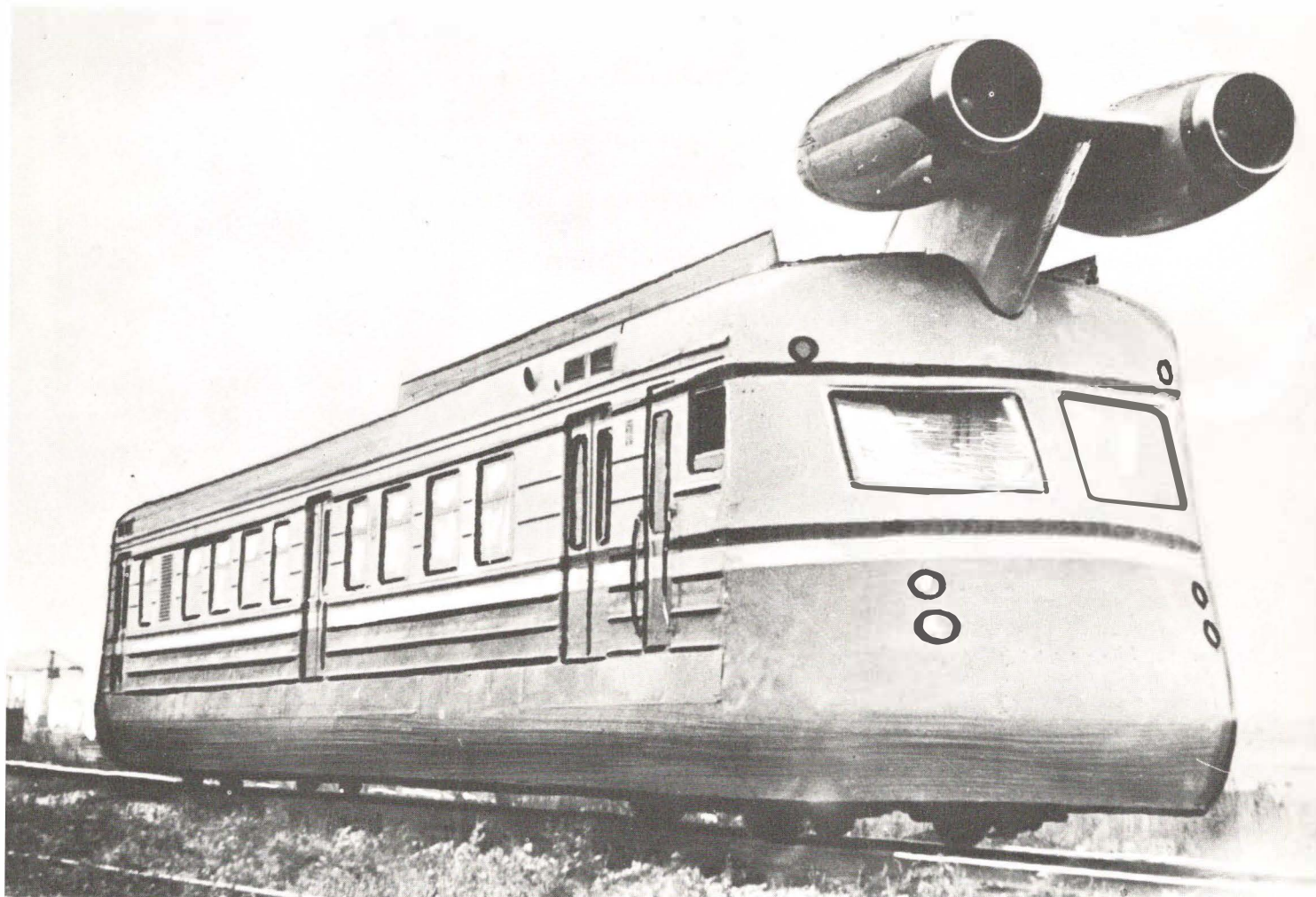
Skal man på bred basis forsøge at koordinere gods-transporten, må man se i øjnene, at det er en meget kompliceret opgave.

Man kan have et center for landbrugseksporten til England, med store og meget regelmæssige transporter, og ved f.eks. Dansk Presses Fællesindkøb er der tale om transporter af homogene produkter, men når først særinteresser kommer ind i billedet, opstår vanskelighederne. I industri og handelsvirksomheder vil man i almindelighed have særinteresser, som man kræver beskyttet, og man vil derfor formentlig være noget reserveret i holdningen til større samarbejdsaftaler om fælles indkøb hos fælles leverandører og hermed fælles transporter.

Svend Simonsen mente, at industriens og handels største krav til transportørerne er, at de kan levere tjenesteydelserne til en rimelig pris. Gennem forhandling med industrien vil det sikkert ikke blive svært at finde frem til, hvor det rimelige prisniveau ligger. Er industriens behov for transport presserende, er man også villig til at betale ekstra, hvadenten det drejer sig om at hjemføre råvarer eller aflevere færdige produkter, og her er transporten mindst lige så vigtigt et led i samhandelen som selve fremstillingsprocessen og salgsprocessen.

En koordinering i den forstand, at man på højeste sted centralt vil dirigere transportsystemet, findes uheldigt, idet en sådan dirigering vil være belastet af formalia, der ofte er tidkrævende. Derfor må den frie konkurrence mellem transporterhvervene være at foretrække.

Jet - tog



De sovjetiske jernbaner regner med inden for en nogenlunde nær fremtid at kunne indsætte jet-drevne tog, der får en fart på ca. 300 km/t. De tekniske problemer i forbindelse hermed er meget store og søges bl.a. løst gennem eksperimenter med »rullende laboratorier« som jet-toget på hosstående billede. Motoren er monteret på taget i togets forende. Det er en turbojetmotor af samme type, som anvendes i flyvemaskinen JAK-40. De nye tog udvikles i et nært samarbejde mellem generalkonstruktør A. Jakovlevs avia-laboratorier og jernbanernes egne institutter og vagonfabrikker.

Ved de store hastigheder vil centrifugalkraften slynge toget af sporet selv ved mindre bugtninger for slet ikke at tale

om svind på banelegemet. Da det vil være alt for kostbart og mange steder praktisk umuligt at gøre banelinjerne retlinede, må toget selv kunne modvirke centrifugalkraften. Det her viste tog rummer udstyr til atprøvning af to forskellige systemer til afhjælpning af dette problem. Den ene metode består i et frit ophængt pendul, der ved krængninger (til højre eller venstre) lukker trykluft ind i pneumo-fjedre (i togets højre eller venstre side) indtil pendulet igen hænger vandret. Ved den anden metode anvendes væske- eller oliedrevne donkrafte til at hæve vaggonen i den påkrævede side; donkraftene reguleres af et elektronisk apparat, der måler den krævede modhældningsvinkel.

Er der store problemer forbundet med at holde toget i fart og på skinnerne, så er der ikke mindre problemer med at bremse op. Bliver bremsekraften større end koblingskraften mellem hjul og skinne, går toget »i spind«. Det søges modvirket ved at supplere bremsning med jetmotoren med forskellige former for magnet- og skivebremses. Samspillet mellem fart, skinnekontakt og bremsesystemer reguleres af et elektronisk anlæg.

Alle afgørende problemer er i princip løst, men der vil gå endnu nogen tid med at finde den endelige udformning af enkelthederne – og få dem afprøvet i betryggende omfang.

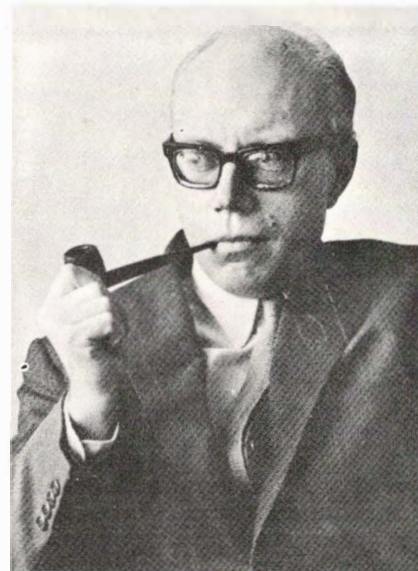
(APN).

Samfundet bør straffe skattesnyderi og smugleri

Af Flemming Hansen

For nylig fremsatte Socialdemokratiet et forslag til en straffelovsreform, hvori det foreslås, at samfundet stiller sig strengere overfor forbrydelser, der truer samfundsordenen.

Fængselsdirektør L. Nordskov Nielsen understreger i dette interview bl.a. oprustningen af den frie kriminalforsorg og frembringelse af de nødvendige institutioner



Lars Nordskov Nielsen

Vægten af samfundets straffesanktioner bør flyttes fra forbrydelser, der rammer enkeltpersoner, som tyveri og vold, til forbrydelser, som der truer samfundsordenen, skattesvig og smugleri. Frihedsstraf bør erstattes med bødestraf, og fængselsstraf anvendes kun, hvis forbrydelsen kan bære en straf på mindst tre måneders fængsel.

Dette – der jo nok kan siges at have aktualitet i tiden, da dønningerne fra Focus-udsendelsen endnu ikke har lagt sig – er hovedlinjerne i Socialdemokratiets debatforslag til en retsreform. Vi har bedt fagmanden, der er med til at administrere lovene, direktør L. Nordskov Nielsen, Direktoratet for Fængselsvæsenet, udtale sig om nogle af forslagernes forhold til eksisterende ordninger og reformbestrebelse, der er i gang.

Den nuværende mindstetid for fængselsstraf er 30 dage og for hæfte syv dage.

Ifølge forslaget skal hæfte afskaffes og mindstetiden for fængselsstraf være tre måneder. Det er hensigten, at domstolene i stedet for korte frihedsstraffe skal bruge bødestraf.

– Det er et forslag med vide perspektiver, siger dir. Nordskov Nielsen, fordi antallet af frihedsstraffe under tre måneder er meget stort. Der idømmes ca. 8.000 hæftestrafte om året. Omkring en fjerdedel af alle fængselsstraffe er under tre måneder. Spørgsmålet er, om forslagets eventuelle gennemførelse vil betyde, at alle eller mange af dem, der i dag idømmes frihedsstraf, får mindst tre måneder, eller at en stor del af dem, der nu får fængsel, slipper med bøde. Det er et spørgsmål om de forseelser, der nu straffes med frihedsberøvelse, kan klares med bøder, eller om man vil sadle om til fængselsstraffe på et højere niveau.

Tæller kun lidt

– Der foreslås en afkriminalisering af en lang række forseelser, f.eks. betleri, butikstyveri, afbetalingsunderslæb, prostitution. Vil det betyde en aflastning af retssystemet og fængselsvæsenet?

– Næppe meget, fordi det er områder, der tæller meget lidt i fængselsstatistikken.

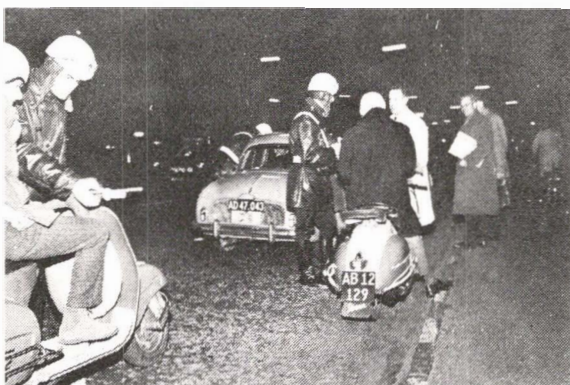
– Til gengæld går man ind for skærpet kurs overfor forbrydelser som skattesvig og smugleri, der koster samfundet uhyre summer. De bør sidestilles med berigelsesforbrydelser og straffes derefter?

– Det er vanskeligt at kende virkningen af et sådant forslag. Vigtigst er forslagets omsadling fra frihedsstraf til forsorg. Jeg er helt enig i vigtigheden af en oprustning af den frie kriminalforsorg og af, at der stilles nødvendige institutioner til rådighed. Det er en udvikling, der er klart i gang.

Forslaget er en forenkling

– Der foreslås en omfattende revision af sanktionssystemet, videre anvendelse af bødestraffen, afskaffelse af hæftestraf, ungdomsfængsel, arbejdsbus og sikkerhedsforvaring.

– Alle, der beskæftiger sig med kriminalpolitik, ser positivt på bestræbelserne for at begrænse antallet af frihedsstraffe. Frihedsberøvelsen som indgreb føles vanskeligere at forene med vor almindelige kulturopfattelse. Modstykket må bl.a. være bødestraffen. Det kan virke ejendommeligt, at man vil afskaffe hæfte-



Paragraf 13-eftersyn

straffen, der er den milde form for frihedsstraf. Men den er indført på et tidspunkt, da fængselsstraffen var forholdsvis streng. Fængselsstraffen er efterhånden udviklet således, at der reelt ikke er stor forskel på hæftestraf og kortere fængselsstraffe. Forslaget betyder en forenkling.

Straffelovsrådet arbejder med disse ting og kan ifølge sit kommissorium se på sanktionssystemet. Ungdomsfængsel og de øvrige former for særforanstaltninger er oprettet som behandlingsformer. Men den almindelige fængselsstraf har udviklet sig til visse af sine former at minde meget om f.eks. ungdomsfængsel.

– Der er foreslået en skarpere kurs overfor spritbilister, således at førsteangræbelse straffes med høje bøder og andengangsforseelser betyder fængselsstraf. Men bødestraf forudsætter, at folk kan betale?

– Mange spritbilister ejer ikke selv vognene. Det, at de er spritbilister, borger ikke for stor økonomisk formåen. Skal bøde erstatte hæfte for spritbilister, må bøderne ligge på et højt niveau, men ikke med ensartede satser. Bøderne skal variere efter betalingsevnen.

Fængslet – et »nathospital«

– Man nævner ny former for fængselsstraf: *Fritidsfængsel*, hvor man kan passe sit normale arbejde, men tilbringe al sin fritid i fængslet og *frigangsfængsel*, hvor man har udgangstilladelse til uddannelse eller arbejde?

– Frigangsfængsel eksisterer i dag. Efter at en vis del af straffen er udstået, er der mulighed for f.eks. arbejde udenfor anstalten og for at gå på arbejdstekniske skoler eller på en af specialarbejderskolerne. Det er ingen nydannelse, men en anerkendelse af noget bestående, som er under betydelig udvikling. Fritidsfængsel er derimod en form, vi ikke kender. Fængslerne vil herefter blive en slags nathospitaler, hvor straffen kommer til at bestå i, at man ikke kan være sammen med familien i fritiden. Der eksperimenteres på dette område i visse andre lande bl.a. i Belgien. En gennemførelse ville kræve særlig lovgivning og rejse visse praktiske problemer. Fordelen ville være, at vedkommende kunne afsone straf uden at ødelægge sin erhvervsmulighed. Det forudsætter bygningsmæssige muligheder for, at afsoningen skal ske i nærheden af hjemmet.

Adskillige smuglerfartøjer er i det sidste årstid blevet opbragt



– Ville det medføre vanskeligheder med at få folk til at møde?

– Hvis det anvendtes overfor spritbilister ville det næppe blive et problem. Det siger erfaringerne på andre områder.

Kortere livstidsstraf

– Debatforslaget mener, at den længste frihedsstraf bør forkortes fra 16 til 12 år, og at livstidsstraffen bør afskaffes?

– Den nordiske strafferetskomité har for nylig afgivet betænkning. Der går man ind for, at livsfanger i almindelighed bør benådes efter 10–12 år, med mindre deres farlighed kræver, at de tilbageholdes i længere tid. Dette synspunkt må ventes at påvirke en fremtidig praksis. Debatforslaget går da også ind for en form for forvaring af særligt farlige personer, blot med en særlig procedure for, hvornår løsladelse kan tages op til ny bedømmelse.

– Det foreslås, at fordelingen af de dømte til de forskellige straffformer ikke skal foretages af domstolene, men af kriminalforsorgen?

– Domstolenes indflydelse på fordelingen er naturligvis nødvendig, når straffens varighed er afhængig af formen. Men i det øjeblik næsten al frihedsstraf må blive tidsbestemt, bliver fordelingen et renere behandlingsspørgsmål. Dette kan være en baggrund for at lade fordelingen ske administrativt af kriminalforsorgen.

– Det er nødvendigt at samle kriminalforsorgen i en kriminalforsorgsstyrelse, fordi man ikke kan skelne skarpt mellem forsorg i frihed og på institution, hævder forslaget. Man finder det ude af takt med tiden at opretholde det private Dansk Forsorgsselskab, der hovedsagelig drives af statsmidler?

– Der nedsættes nu en arbejdsgruppe til behandling af dette spørgsmål. Det centrale mål er en tættere mulighed for at samarbejde den frie kriminalforsorg med den institutionsmæssige.

Store nybygningsprogrammer

– Hovedparten af de indsatte er placeret under tilfredsstillende eller helt uacceptable bygningsmæssige forhold. Der bør gennemføres et nybygningsprogram med moderne og ubelastede miljøer?

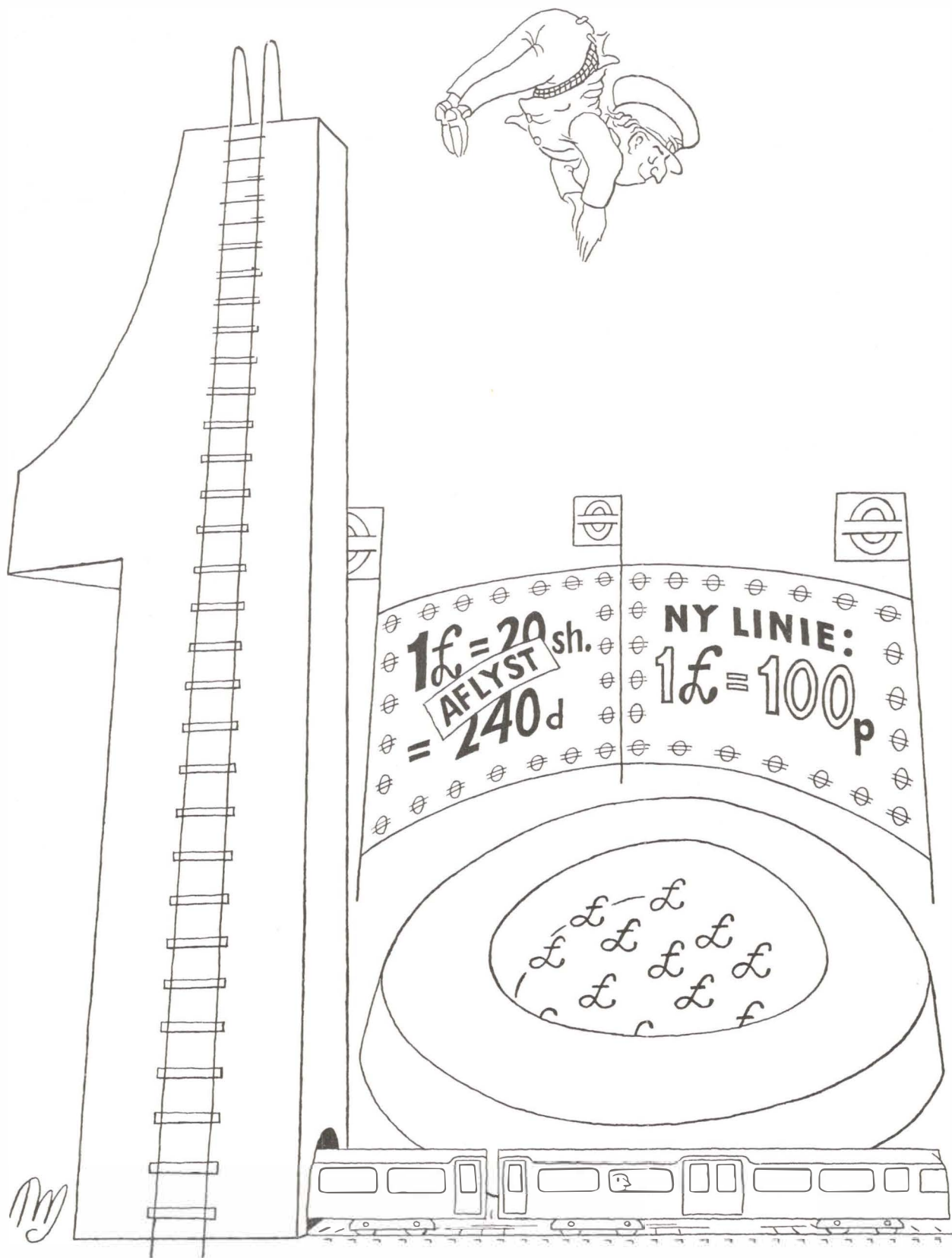
– Der er sagt og skrevet meget om vore bygninger. Vi har dog store nybygningsprogrammer. I næste finansår regner vi med at gå i gang med det nye ungdomsfængsel ved Ringe på Fyn, og i København skal vi have et nyt varetægtsfængsel til delvis afløsning af Vestre Fængsel. Desuden sker der en gradvis udskiftning i de åbne anstalter.

– Stillingerne ved fængselsvæsenet bør gøres mere attraktive ved højere lønninger, bl.a. for at få personalet fra videre kredse af befolkningen. Det kunne lyde som en kritik af personalet og af en for ensidig rekruttering?

– Personaleorganisationerne ønsker selv en videregående uddannelse. Det er dette og ikke rekrutteringsgrundlaget, der er hovedsagen. Netop i disse år sker der en meget betydelig udvikling af personaleuddannelsen – på grundlag af strukturudvalgets uddannelsesbetænkning, der blev afgivet for et par år siden. Yderligere udvikling af personaleuddannelsen kan ventes i tilslutning til arbejdet i den sociale uddannelseskommission. Vi er inde i en udvikling, der forudsætter en treenighed: en omformning i socialpædagogisk retning af arbejdsopgaverne, en viderekørende uddannelse og en hertil svarende aflønning.

LT hopper ud i 10-talsystemet

12



London Transport er hoppet ud i 10-talmøntssystemet.
1 pund sterling deles nu blot i 100 pence.

T-banens billetpersonale og bussernes chauffør/konduktører udfører hver dag 6½ million kontante forretninger, flest i skillemønt, i rivende fart og uden hovedbrud.

Men for at lette handelssamkvemmet imellem England og den øvrige verden, hvis indbyggere ofte fik en dyb, lodret fure over næseroden, når de stod over for Englands møntsystem, skiftede briterne til decimal-møntfod mandag d. 15. februar 1971. Det bliver en historisk dato.

London Transport hoppede ud i 10-talsystemet allerede om søndagen (samtidig med British Rail, statsbanerne) for at give personalet mulighed for at høste den første, praktiske erfaring med det ny system på den som regel stille søndag i London.

Og tag ikke fejl! Det *er* forvirrende at skifte til 1 pund = 100p (»p« for *ny pence* – den gamle penceforkortelse, »d«, stod for latinsk *denarius*) fra et møntsystem, der for de indfødte altid har bestået tilfredsstillende af pund, shillings og pence (eller pennies) med værdierne 1 pund = 20 shillings à 12 pence og i øvrigt møntstørrelserne 2- og 2½-shillingstykker, 6-, 3- og ½-pennystykker foruden prisbetegnelsen *guinea* (1 guinea er en forlængst udgået guldmønt fra det 17. århundrede) for 21 shillings. Sidstnævnte mærkværdighed var som skabt til at gøre tilrejsende hjælpeløse – f.eks. skrev kvalitetsbevidste butikker deres pris-skilte i guineas. Forklaringen på, at briterne bevarede guinea'ens talværdi, men ikke mønten, var den »klasse«, der »klæbede« ved den gamle, ægte guldmønt, som oprindeligt blev møntet til Guldkysten.

Decimaliseringen er næsten lige så forvirrende for briterne, som det ville have været for resten af verden, hvis denne havde bedt om optagelse i det britiske stats-samfund og havde skiftet fra f.eks. kroner og øre til pund, shillings, pence o.s.v.

I god tid før D (for »decimaliserings«)-dag opfordrede LT-brochurer og -plakater de rejsende til at bidrage bl.a. ved at undgå lange kødannelser foran manuelle billetsalgsteder, f.eks. kunne man hjælpe ved at forny abonnementskort og -billetter før forfaldsdagen. Kampagnen fortsætter til 1. marts. Dens grundtema har været at fortælle publikum, at hvis man købte billetter søndag d. 14. februar, ville man måske få penge tilbage i decimalmøntfod, men man kunne be' om pund/shillings/pence, hvis man ønskede det. LT udtrykte håbet om, at flertallet som sædvanlig ville bruge billetaautomaterne, der tager de samme »sølv«-mønter som hidtil.

Men fra mandag d. 15. februar vil alle rejsende, der henvender sig ved billetlugerne, blive afkrævet betaling i decimal-møntfod – helst aftalte penge – *eller* i den gamle møntfod forudsat betalingen sker i portioner à totalværdi 6 pence, der svarer nøjagtig til 2½ ny pence.

Sixpence bevares

Selve 6-pennymønten – lille, sølvblanke, berømte *sixpence* – har fået et udførligt kapitel i LT's oplysningslitteratur, for den er ganske enkelt den mest praktiske møntstørrelse for LT's takstskala.

Usikkerhed lurar dog. Dels har Decimalmøntrådet forudsagt, at 6-penny'en hurtigt vil miste popularitet efter D-dag og forsvinde ud af cirkulationen, dels har regeringen besluttet at *bevare* 6-penny'en som lovligt betalingsmiddel mindst til 1973.

Regeringens beslutning hilstes varmt velkommen af LT, der nu kunne regne med at udnytte denne møntstørrelse maksimalt – d.v.s. i takstskala og automatsystemet med 6-penny' »trin« – og derved begrænse antallet af nødvendige takstændringer det første, i forvejen anstrengede, decimal-år.

Får Decimalrådet ret – at publikum mister interessen for 6-penny'en – satser LT altså på en møntstørrelse, der hurtigt bliver mangel på med deraf flydende ulemper. Kun hvis 6-penny'en bevarer sin popularitet og får lov til at cirkulere frit, vil regeringens bestemmelse kunne gavne LT.

LT selv vil gøre meget for at have så mange 6-penny'er »på lager« som mulig, men hvis butikkerne (der er hovedfordelere af skillemønt) »fanger« alle de 6-pennestykker, de får, og afleverer dem i banken i stedet for at give dem ud igen som byttepenge, forudser LT (der er hovedmodtager af skillemønt fra publikum i almindelighed) vanskeligheder af forsinkende art for billetsalget og dermed nedsat effektivitet.

LT er parat til som sin andel at forsyne billetsalgstederne med 1¼ million 6-penny'er – og ½ million ny ½-penny'er – daglig, men kan selvfølgelig ikke alene sikre udbredt og fri cirkulation af disse mønter imellem passagererne.

Hvorledes det end kommer til at gå – LT er hoppet ud i 10-talsystemet og dermed i et forenklet pundsterling, der nu blot og let deles i 100 pence. LT håber, at den for effektiviteten så vitale 6-penny vil holde stillingen længe efter D-dag.

Livet i kupeen

4

Måske er det lidt umoderne at rejse med tog i flyvningens århundrede, men det viser sig, at dette transportmiddel stadig kan tiltrække alle slags mennesker, der lige fra barnsben er blevet begejstret over – fut, fut, fut. Skal man være ærlig, findes der da heller ikke nogen rejsemåde, der kan sammenlignes med jernbanen. Hvilket andet sted kan man i samme grad studere sine medpassagerere og deres sædvaner? I en rutebil stirrer man hinanden i nakken i gynger op og ned, så der aldrig bliver ro til at koncentrere sig. På flyverejser er man for optaget af flyveværtinderne, og hvad de er i stand til at servere, og sørejser varer så længe, at folk hurtigt opfører sig som hjemme, hvad der ikke virker videre interessant.

I en jernbanekupe er forholdet et helt andet. Her kan man fra sin plads opleve de andre syv passagereres adfærd. Hvorfor ingen mennesker opfører sig normalt på togrejser, må man overlade til psykologerne at finde ud af, men det er en kendsgerning, at folk, så snart de får sig anbragt i en kupe, åbenbarer en række vaner kun beregnet for lejligheden.

Hovedparten af passagererne er ganske vist ikke spændende, da de har fået den ejendommelige opfattelse, at en kupe først og fremmest er beregnet til at sove i. Alle kender denne type, der knap har fået kufferten i nettet, før han eller hun falder i søvn, uanset hvilket tidspunkt, det er på dagen. Er kupeen fyldt, kan man være sikker på, at mere end halvdelen sliber sig en blidelig skraber, mange i ret ubekvem stilling, som de aldrig ville drømme om at indtage under søvnen der hjemme. Når konduktøren skal billettere, er det lige alt det, at han kan få dem vækket så meget, at de kan finde billetten, hvorefter de nikker ind igen, nydende rejsen i fulde drag.

Er rejsen tilstrækkelig lang, vågner disse passagerer op hen mod dens slutning, men er nu ikke til at skelne fra »den utilnærmelige rejsende«, der under hele turen har lagt en dæmper på ethvert optræk til lystighed i kupeen. Disse rejsende, der hjemme ofte er glade håndværkere, lystige slagtere eller stortalende ejendomsmæglere bliver i jernbaneku-

peen grebet af den store tristhed, der kvæler enhver forsøg hen imod »Vin, kvinder og sang«.

En tredje type repræsenteres af »den gumlende passager«. Endnu før togets afgang har en sådan medrejsende hentet en omfangsrig madpakke frem, som han grundigt og uanfægtet af omgivelserne begynder at fortære med en fart, der senere viser sig at svare til et stykke pr. km. Han mumler grundigt og taktfast i takt med togets rytme, og det er ham der ses på al verdens jernbanestationer lænende sig ud af kupevinduet, hidsigt råbende efter appelsiner, pølser, øl og chokolade. For ham er rejsen en stor kulinarisk oplevelse, men hvorledes han overlever det, vil til stadighed være en gåde for videnskaben.

Er man ude for at opleve noget, sætter man på sine rejser lid til en fjerde type, vi kan kalde »den lystige og oplagte rejsende«. Disse sjældne passagerer lever ellers en tilbagetrukket tilværelse som bedemænd, døvstumlerere, pantefogeder, kassebedrøvere eller tøffelhelte. Den slags rejsende føler sig som løsslupne skoledrenge, og det er dem, der kan gøre togrejser så interessante, når der opstår en duel mellem deres oplagte meddelsomhed og andre rejsendes snorken eller tristhed.

Den oplagte rejsende ryger store, fede cigarer, kan nævne samtlige stationer i rækkefølge og har et utal af historier, som han serverer uanset de øvrige rejsendes ansigtsudtryk og søvndybde. Han er parat til at stifte bekendtskab med hvem som helst, skrive under på hvad som helst og spiller gerne kort med vildtfremmede mennesker.

Desværre er det jo ikke altid, at der findes et eksemplar af »den oplagte og lystige type« i ens kupe. Er man således kun omgivet af sure, døsig og gumlende ansigter, har man alligevel med små midler mulighed for at sætte lidt liv i kupeen. Hører man til de dristige kan man give sig til at spille saxofon eller

trutte i et skjult bilhorn. Den slags vil omgående forandre stemningen hos ethvert rejseselskab og vække alle sovende, men hører man til de mere stilfærdige, vil jeg anbefale kryds og tværsmetoden, der blot kræver, at man er to i følge.

For at udføre dette livsopvækkende nummer er det nødvendigt, at man bemægtiger sig et af de mange henkastede ugeblade, der ligger rundt om i kupeen og som ingen alligevel læser under rejsen. Derefter slår man op på en kryds og tvær, tager en blyant frem og kigger tankefuldt på sin sammensvorne, mens man klør sig i nakken.

– Hvad er du i tvivl om?
– Græs med to bogstaver? svarer man ærgerligt.

Man skal jo ikke vente sig alverden af en flok mere eller mindre åndssløve medrejsende, men når ens ægtefælle eller ven opgiver med en hovedrysten, vil der altid være en eller anden kvik hjerne, der vrisser:

– Hø!
– Genialt, råber man og fortsætter løsningen under hele kupeens opmærksomhed. Den kvikke hjerne føler sig meget beæret, og når man nu beder om et pigenavn med fire bogstaver eller en flod i det vestlige Tyskland, er der ingen, der vil stå tilbage. Det myldrer med forslag og snart er hele kupeen som en stor familie.

Denne metode kan faktisk føre til hvad som helst. Professor Rimpelfrie optager således den slags kvikke hvem hvad hvor på bånd og får dem derefter udsendt gennem radioen, hvor de let konkurrerer med »Tyve Spørgsmål til Professoren« og den slags geniale hjernetruister. Andre har benyttet lejligheden til at starte syklubber eller foretaget indsamlinger til indkøb af sildesalat til afgæede underdirektørers årlige udflugt til St. Pauli.

Med disse ord in mente er jeg sikker på, at alle vil kunne få det rette udbytte af fremtidige togrejser, der bør være oplevelser, hvad enten man foretager dem sovende, gumlende, vrissende eller snakende.

Chris Parø.

Sovjet fortsætter sin militærstøtte til Ægypten

I al hemmelighed fortsætter Sovjet strømmen af våben og mandskab til Ægypten. Der menes nu at være mindst 18.000 mand elitetropper og teknikere, foruden mandskab til 150 af de mest avancerede jetfly på seks store luftbaser udstyret med hypermoderne radar og andet materiel. – Samtidig fortsætter Sovjet opbygningen af flere og flere af SAM 3 og SAM 2 raketterne for at sikre luftherredømmet over Suez. – Visse forlydender vil vide, at Sovjet i al hemmelighed yderligere har placeret nogle hypermoderne militærjetfly, der vil være i stand til at nedskyde et hvert andet nok så avanceret USA-kampfly. De er placeret på baser forskellige steder i Ægypten og flyves naturligvis af sovjetiske top-piloter.

Måske drejer det sig om de såkaldte *swing-vinge-fly-»Flagger«*, som Sovjet har bygget i den allerseneste tid, men også andre typer er der måske tale om. Der foregår i disse år en kæmpeopbygning af Sovjets luftvåben; og det er ikke udelukket, at Sovjets luftstyrke pludselig står som langt overlegen til USA's. – Dermed er hele Mellemøstens lufterum behersket af Sovjet.

Måske er dette baggrunden for, at Israel nu tilbyder delvis tilbagetrækning fra Suez. Sovjet trænger mere og mere på for at få Suez-kanalen åbnet. Men russerne arbejder på langt sigt; og de sætter næppe trumf på, førend Ægypten er så stærkt rustet, at det kan kaste Israels styrker tilbage fra Suez. Sovjet opbygger også – samtidig med at den ægyptiske hær moderniseres – Libyen, Sudans og Syriens hære. Dermed sikrer Sovjet sig strategisk et stort bagland, der er meget vigtig under en storkrig. Formelt holder Sovjet på, at Israel skal trække sine tropper tilbage til grænserne fra før juni-krigen i 1967; men Israel har – støttet delvis af USA – hidtil kunnet manøvrere uden om denne afgørelse.

Det ser ud til, at ambassadør Jarrings fredsmision igen er endt resultatløst, og at Sovjet nu lader tingene udvikle sig i Mellemøsten henimod en afgørelse, der dikteres af Sovjetvåbnene i Ægypten, et diktat, der kan afstedkomme fred, uden at der er brugt våben. Sovjet venter nemlig at blive så stærk i Mellemøsten, at det bestemmer krig og fred – og grænser.

At Israel er bekymret og angst over hele udviklingen er forståeligt, og selv

om USA stadig støtter Israel med våben og materiel og lån, vil det på længere sigt blive umuligt at hamle op med Sovjets gigantiske støtte til de store arabiske nationer i området. En fred er derfor det eneste antagelige for Israel. Men en fred må underskrives også af araberne, og det nægter de, hvis den skal betyde anerkendelse af staten Israel.

USA synes i færd med at slække på støtten til Israel, i hvert fald diplomatisk. Den amerikanske regering har ved flere fredsforslag søgt at tvinge Israel til begyndende indrømmelser over for araberne, men forgæves. – Med rette frygter Israel, at tilbagetrækning skal blive opfattet som svaghed. Omgivet af lutter fjender går Israel en streng tid i møde. Det frygter næppe araberne; men det nærer den allerstørste angst for Sovjets hensigter mod Israel.

Pakistan konflikten

– De 72 millioner østpakistanere kræver uafhængighed og selvstændighed. Det ser ud til, at frihedsbevægelsen vil samle sig om *Sheik Mayibur Rahman* som den, der skal være præsident for den bengalske nation. Under navnet *Bengla Desh* vil den bengalske nation gå ind i den ny tids historie. Men *Vestpakistan*, den rige del af landet, vil slå hårdt til for at hindre, at Østpakistan river sig løs; og det vil med dets moderne hær kunne rette knusende slag mod frihedskæmperne. – Men stormagterne er allerede med i kampen, omend foreløbig diskret. Et frit Østpakistan vil nemlig ændre magtbalancen i det fjerne Østen.

Mao-Kina frygter, at Østpakistan skal blive et nyt sovjetisk lydland, støttet også af Indien. Dermed ville Sovjets indkredsning af Kina være blevet styrket. – Mao-Kina har da også erklæret, at Kina vil støtte Vestpakistan, hvis Indien lader tropper eller materiel flyde ind over grænsen til Østpakistan. Man ser da det ejendommelige, at det kommunistiske Kina støtter det af USA protegerede Vestpakistan i aktion mod Sovjet.

Indien synes fast besluttet på at anerkende det nye Østpakistan; men det synes også åbenbart, at Sovjet frygter en indisk-vestpakistanisk krig på spørgsmålet

Kosygin, Sovjets ministerpræsident, vil uden tvivl spille mæglerens rolle; men tydeligt nok vil man i Kreml støtte Indien og Østpakistan for dermed at udmanøvrere både Mao-Kina og USA fra denne

del af Østen. – Muligvis truer en langvarig borgerkrig Østpakistan, og først på et senere trin vil stormagternes våbenleverancer tage et større omfang. Store tragedier af menneskelig karakter vil blive resultatet. Men ingen tør i dag vide, hvor længe frihedskampen i Østpakistan vil vare, og hvem der går af med den endelige sejr. Men det bliver nok til sidst stormagterne, der bestemmer; og det kan betyde en *»vietnamisering«* med alle de store tragedier, der følger af, at stormagternes interesser krydses netop i dette land.

Leonid Bresjnev

Den 24. partikongres betød en stor sejr for det sovjetiske kommunistpartis generalsekretær Bresjnev. – I en seks timer lang tale gennemgik han alle store inden- og udenrigsproblemer; og ved afslutningen af kongressen var det tydeligt, at Bresjnev nu har en magt, der nærmer sig Stalins i hans storhedstid. – De to, der står nærmest den almægtige partichef, er Alexej Kosygin og Podgjorni; men det er åbenbart, at de i alle forhold er ganske underordnet Bresjnevs magt.

– Leonid Bresjnev har beordret alle partikort fornyet. Det vil sige, at 14–15 millioner partimedlemmer skal sende deres medlemskort til partiorganisationen – og får de det ikke tilbage, er den pågældende udslettet som medlem. Det er klart, at Leonid Bresjnev ikke vil foranstalte en sådan »udrensning«, uden at der er stærke grunde herfor. Men ingen ved vel rigtigt, hvem han vil udrense. Når man tænker på Sovjets antizionistiske kurs, er det næppe utænkeligt, at der nu er fundet en god anledning til »lovligt« at få udrenset alle såkaldte zionister og zionistsympatisører i partiet. Bresjnev er imidlertid en type, der handler klogt og forsigtigt; og ingen vil sikkert få oplysning om hans egentlige hensigter. Da Stalin i sin tid lod foretage en lignende udrensning i 1930'erne fulgtes den af en bølge af henrettelser af de udstødte og store deportationer af de mindre farlige partifolk, som Stalin mistænkte for illoyalitet. Også dengang gik det ud over talrige jøder. – Men Leonid Bresjnev vil som antyd det gå langt forsigtigere til værks. Men ingen skal dog tro, at den nuværende partichef ikke er en betydelig herskertype, og at han vil slå til, hvis han fornemmer mindste tegn på illoyalitet mod Sovjet-staten eller mod hans plan.

Politisk økonomisk orientering

6

Vismændenes syn på dansk økonomi

Vismændenes nye rapport tegner ikke det allerlyseste billede af den økonomiske situation. På den anden side kan det ikke nægtes, at også vismændene kan tage fejl bestik af den økonomiske situation. De hævder i deres rapport, at skal der nås en forbedring af eksporterhvervenes konkurrencemæssige stilling, må der også ske en kraftig udvidelse i eksporterhvervenes investeringer. Høj økonomisk vækst og fuld beskæftigelse kan kun ske, hvis eksporten forbedres. Vismændene hævder, at der kan forventes en stadig opgang i indkomsterne, men kun svag opgang i produktion og eksport.

Derimod kan der forventes en stadig afdæmpning i forbruget både på grund af beskætningen og på grund af visse prisstigninger.

Man peger på, at det vil blive vanskeligt at øge afsætningen af vore eksportartikler, fordi der også i Vestens øvrige lande nu sker en stramning af forbruget, der hæmmer vore afsætningsmuligheder.

Det vil vise sig, om vismændene trods alt ikke er for pessimistiske, når de hævder, at produktionen kun vil stige ca. 2 pct. mod forventet 3-4 pct. i 1971.

Vismændene regner med, at de nye lavtlønstillæg vil smitte af på andre sektorer, og det vil betyde nye lønglidninger. Spørgsmålet er imidlertid, om ikke den nye drastiske prislov, vil kunne standse de værste lønglidninger, fordi arbejdsgiverne er hindret i at lade lønglidningen betale af forbrugerne ved højere på varerne. Arbejdsgiveren må selv betale, hvis man etablerer lønglidning udover, hvad der er overenskomstmæssigt tilladeligt.

Leif Hartwell, formand for Arbejdsgiverne, afviser, at den indgåede overenskomst vil ødelægge økonomien. Der blev kun givet forbedringer i penge til de lavtlønnede og kvinderne. Hartwell mener også, at prisloven vil kunne bremse lønglidningen noget, og det samme vil den dæmpede aktivitet kunne gøre, blot det offentlige vil vise tilbageholdenhed med hensyn til forbrug af arbejdskraft og med hensyn til at være lønførende på en række områder.

Politisk uro omkring Saltholm

– Trafikminister **Ove Guldberg** har nu truffet en beslutning, der meget vel kan give anledning til politisk sprængstof. –

Trafikministeren bakkes op af sit eget parti Venstre, og også af store dele af Socialdemokratiet, ligesom også statsminister Baunsgaard efterhånden synes vundet for trafikministerens forslag.

Den besked, som Ove Guldberg har givet de tre regeringspartier går bl.a. ud på, at dersom man beslutter sig for storlufthavnen på Saltholm nu, vil fly allerede kunne starte i 1977 derfra. Ministeren har samtidig ladet forstå, at det er spild af penge og arbejdskraft at blive ved med at udvide Kastrup Lufthavn.

– De konservative og radikale står delt i spørgsmålet, fordi problemet om en fast Storebæltsforbindelse er kommet med ind i billedet, idet det hidtil har været sådan, at denne forbindelse var prioriteret som nr. 1 over store trafikinvesteringer. Men Perspektivplanen og andet materiale og forhold, som ministeren anser for relevante har bevirket, at sagkyndige ser anderledes på hele prioritets-spørgsmålet nu end for 2-3 år siden.

Det ser ud til, at Fynboerne vil sætte stærke kræfter ind på at få Storebæltsforbindelsen igennem først, og at man vil alliere sig med de sydjyske amter for en aktion til fordel for denne forbindelses 1. prioritering.

– Den mulighed foreligger, at man realiserede begge de to planer samtidig; men det er et spørgsmål, om der er arbejdskraft og penge til begge dele netop i disse og de kommende år. Trafikministeren har – foruden sin rygdækning i sit eget parti og i store dele af de øvrige partier – den fordel, at Amagers befolkning vil sætte alle kræfter ind på at få Saltholm storlufthavn realiseret af hensyn til støjproblemerne, der bliver mere og mere uudholdelig for befolkningen på Amager.

Men afgørende bliver det nok, at statsministeren sætter sin autoritet ind på spørgsmålets løsning i Guldbergs favør, fordi det sagligt er stærkt underbygget.

Baunsgaard og Krag vil ikke samarbejde efter nyt valg om ny regering

Det ser ud til, at det i så mange år fungerende samarbejde mellem Socialdemokratiet og Det radikale Venstre nu for alvor er bristet. Stauning og senere Hed-

toft og H. C. Hansen havde et godt tag på at fastholde de radikale på en en linie, som også Socialdemokratiet anså for klog og rigtig.

Men i løbet af 60'erne har der udviklet sig en skarpere og skarpere tone mellem de to gamle regeringspartnere. Udviklingen begyndte, da de to gamle radikale ledere Jørgen Jørgensen og Bertel Dahlgaard gled ud og erstattedes af Baunsgaard og Karl Skytte. Navnlig den førstnævnte har lagt op til et nej til samarbejde med Socialdemokratiet under Krag's ledelse.

Men også for Krag har der været vanskeligheder med at fastholde den gamle linie med nært samarbejde med de radikale. – Meget tyder i imidlertid på, at der i socialdemokratiet er ved at ske en kursændring, især blandt de unge. Man ønsker i disse kredse frem for alt ikke fornyet samarbejde med de radikale. – Formanden for Dansk Arbejdsmænds- og Specialarbejderforbund **Anker Jørgensen** er en af de drivende kræfter i bevægelsen for at drage socialdemokratiet stærkere i venstreretning med et så nært samarbejde med SF som muligt.

Han står stejlt på, at Socialdemokratiet skal realisere socialistiske ideer og føre en konsekvent økonomisk politik, der gør alvor af demokrati på arbejdspladsen og økonomisk demokrati i virksomhederne.

Krag synes at stå mere tøvende og vil gerne efter valget stå frit til alle sider, således at alle muligheder prøves for at opnå en socialdemokratisk regeringsdannelse. Ved de sidste Gallup-tal havde de socialistiske partier lidt over 50 pct. af stemmerne; men det er klart, at Krag ikke vil danne en regering, hvis parlamentariske fundament baseres på støtte af VS og kommunisterne.

Det må nemlig ikke glemmes, at der i Socialdemokratiet stadig er brede kredse der ønsker at partiet skal samarbejde med et borgerligt parti – ja, der findes kredse i partiet, der vel kunne tænke sig et bredt samarbejde f.eks. med Venstre, således som Per Albin-Hansson realiserede det i Sverige i en lang årrække, da det svenske socialdemokrati sad i regeringssamarbejde med det svenske Senterparti (Bondeforbundet).

– Baunsgaard synes stejlt afvisende overfor Socialdemokratiet. Bl.a. har han for nylig meget kraftigt pointeret, at Socialdemokratiet fører en uansvarlig positionspolitik, særlig på det økonomiske område.

Det ser derfor ud til, at valget kommer til at stå mellem Baunsgaard og Krag. – Meget afhænger derfor af, hvorledes den økonomiske situation vil udvikle sig for erhvervslivet i 1971. – Økonomiminister Nyboe Andersen, der står som den egentlige leder af regeringens økonomiske politik, har for nylig erklæret, at det ser ud til, at der nu vil være basis for mere prisstabilitet, ligesom han venter, at valutakassen, hvis forbedrede tal i det første kvartal af 1971 er ganske mærkbare, vil vise yderligere opgang. Økonomiministeren antyder også, at priserne vil kunne fastholdes nogenlunde stabil indtil 1972 i henhold til den nu gennemførte prislov.

– Hvis Nyboe Andersens forsigtige optimisme er rigtig, og erhvervslivet vil kunne fortsætte sin opgang med øget eksport, og hvis det viser sig, at lønforbedringer er holdt inden for den lønramme, som økonomiministeren fastlagde, så er der et vist grundlag for, at uroen om vor økonomi vil tage af, og at vi kommer ind i mere smulte vande. Men går den internationale økonomi på ny i mod os, og viser det sig, at der atter kommer interne vanskeligheder med efterspørgselspresset, så vil regeringen stå overfor meget dystre forhold, der ikke kan undgå at virke med på vælgerens afgørelse, når de går til valg. Spørgsmålet er så, om der vil sket et stemmeskred til fordel for Socialdemokratiet, eller man vil give den borgerlige regering endnu en chance.

PERSONALIA

Forflyttet pr. 1.-3.-1971 efter ansøgning

Lokomotivmedhjælperne:

T. G. M. Jørgensen, ddt Gb i ddt Kh.

P. Bang, ddt Gb i ddt Hgl.

S. H. Hansen, ddt Gb i ddt Hgl.

Overgået til anden stilling pr. 1.-3.-1971 efter ansøgning

Lkf. (L-afl.) J. Bastholm, ddt Hgl, lkf. (13. lrm.), ddt Hgl.

Forfremmelse til lokomotivfører

(17. lrm.) efter ansøgning pr. 1.-4.-1971

Lokomotivførerne (13. lrm.):

V. E. Andersen (Riber), ddt Gb i ddt Gb.

V. Olsen, ddt Od i ddt Gb.

Navneændring pr. 1.-2.-1971

Lkas. B. Bregnhøj-Olesen, ddt Hg til B. Bregnhøj.

Afsked efter ansøgning pr. 9.-2.-1971

Lkmh. p.pr. K. B. Rasmussen, ddt Gb.

Afsked efter ansøgning pr. 10.-2.-1971

Lkmh. p.pr. P. C. Andersen, ddt Gb.

Afsked efter ansøgning pr. 2.-3.-1971

Lkmh. p.pr. L. H. T. Pedersen, ddt Gb.

Afsked pr. 30.-4.-1971

Lkf. (17. lrm.) S. A. K. Sørensen, ddt Gb, gr. svagelighed m/pension.

Lkf. (13. lrm.) E. G. Menne, ddt Ab, gr. svagelighed m/pension.

Afsked pr. 31.-5.-1971

Lkf. (17. lrm.) H. J. N. Winther, ddt Fa, gr. svagelighed m/pension.

Afsked efter ansøgning pr. 30.-6.-1971

Lkf. (13. lrm.) H. P. B. Cronval, ddt Næ, gr. alder m/pension.

Dødsfald

Pens. lokomotivfører C. L. Knudsen, Nyborg, er afgået ved døden den 20. januar 1971.

Pens. lokomotivfører J. P. C. Nielsen, Hørning, er afgået ved døden den 23. januar 1971.

Pens. lokomotivfører S. T. Junker, Århus, er afgået ved døden den 28. januar 1971.

Pens. lokomotivfører J. T. Olsen, Rødovre, er afgået ved døden den 1. februar 1971.

Pens. lokomotivfører A. E. J. Mogensen, Århus, er afgået ved døden den 14. februar 1971.

Pens. lokomotivfører C. M. Willadsen, Nørresundby, er afgået ved døden den 16. februar 1971.

Pens. lokomotivfører P. C. Hartvigsen, Viborg, er afgået ved døden den 19. februar 1971.

Pens. lokomotivfører F. Engberg, Roskilde, er afgået ved døden den 27. februar 1971.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

G. V. Brügge,
lokomotivfører, Odense.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

B. Jensen,
lokomotivfører, Kalundborg.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

S. A. Kjærgaard,
lokomotivfører, Hgl.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

H. P. Jørgensen (Falster),
lokomotivfører, Gb.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

V. K. Hansen,
lokomotivfører, Gb.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

K. Birk Jensen,
lokomotivfører, Næ.

Feriehjemmet

Det oplyses hermed, at der er optaget på feriehuset, bortset fra en periode i midterste halvdel af august.

Jernbanemuseet

Vi erindrer bladets læsere om, at Jernbanemuseet er åbent alle onsdage kl. 12–16 i tiden 1. april–31. oktober. Adgang er gratis.

Påskønnelse

Gdt har givet udtryk for sin bedste tak og påskønnelse over for lkf. E. Nielsen, ddt Had., i anledning af, at han ved god agtpågivenhed og hurtig reaktion afværgede en faresituation på Oj st. d. 8.-1.-71.

Gdt har givet udtryk for sin bedste tak og påskønnelse over for tklt. H. Petersen, Hg og lkf. B. J. Petersen, ddt Gb., i anledning af, at de ved årvågenhed og hurtig reaktion var stærkt medvirkende til at afværge faresituation på Hg st. den 27.-11.-70.

DJT

Frankrig

Corsika.

Feriebyen i bugten ved Calvi.
30/5-12/9 1971.

ATC Paris tilbyder ferieophold i en ferieby ved Calvi. Feriebyen består af bungalows til 2, 3 eller 4 personer og individuelt ophold i feriehotel. Beliggenhed direkte ved Middelhavet og delvis i skyggefuld pinnieskov. Der er herlig badestrand, sol og varme.

Ophold med fuld pension, drikkevarer dog for egen regning.

Udlejning helst for 2 uger samlet (i for- og eftersæson dog også ugevis).

Pris i 2 personers bungalow (13 dage): 855 kr. pr. person.

Pris i 3 personers bungalow (13 dage): 750 kr. pr. person.

Pris i 4 personers bungalow (13 dage): 700 kr. pr. person.

Skib fra Nice kl. 8,50, i Calvi kl. 14,00. Skipsbillet frem og tilbage ca. 112 kr. pr. person.

Efterårsrejse til Schweiz.

29/8-4/9 1971.

Schweiz' søer og bjerge.

29/8: De afrejser med Schweiz-Express.

30/8: I Lausanne vil De blive modtaget, og om eftermiddagen køres der bytur i Lausanne, hvorefter De sejler på Geneve sø til Territet, hvor der overnattes.

31/8: Formiddagen er fri, inden De kører til Brigue og med den lille Visp-Zermatt bane kører op til Zermatt i 1800 m højde ved foden af det knejsende omtrent 4000 m høje Matterhorn.

1/9: Fridag i Zermatt, hvor De med bjergbanen kan køre op til Gornegratt i 3100 m højde eller spadserer op til den pragtfulde Schwarzsee, hvor i klart vejr Matterhorn rigtig kan spejle sig.

2/9: Med Gletscher-expressen kører De til Gletsch, ved Rhone gletscheren, og med postbussen kører De til Göschenen og ned til Flüelen ved Vierwaldstättersee.

3/9: På Vierwaldstättersee sejler De til Luzern, hvor De får lejlighed til at besøge og stifte bekendtskab med Thorvaldens Schweizerløve, inden De kører videre til Bern.

4/9: Med busrundtur i Bern, Schweiz' hovedstad, hvor turen slutter, så at De kan nå Schweiz-Express kl. 20,47.

6/9: Hjemkomst til Danmark om eftermiddagen kl. 13,45.

Vore schweizerkolleger hjælper Dem til rette, hvis De skulle have lyst til at blive længere.

Pris: ca. 360 kr., hvortil kommer et mindre beløb til billetter, da vi endnu ikke ved, på hvilke skibsstrækninger vi kan få frirejse eller måske rabatbilletter.

Anmeldelse senest den 30/7 1971.

Schweiz individuel

Den schweiziske sammenslutning af jernbanemænd har forbindelse med 3 hoteller på dejlige turiststeder, og vore schweizerkolleger har netop meddelt, at for dem, der måtte være interesseret, vil de gerne forsøge at skaffe ophold på disse hoteller.

1) *Hotel Sonloup i Les Avants oven over Montreux* i ca. 1200 m højde med mulighed for dejlige bjergture og ture gennem uendelige granskove. Udsigt til Berner-Oberlands bjergverden.

2) *Hotel Grubishalm ved Vitznau i 900 m højde på Rigi.* Omkring Dem har De store skove afbrudt af duftende enge og under Dem Vierwaldstättersøens blå flade.

Priser: i højsæson (1. juli til 30. september): ca. 340 kr. pr. uge,

uden for højsæsonen: ca. 310 kr. pr. uge.

3) *Hotel Suisse - Magadino - Ticino - ved Bellinzona.* Sydlig Schweiz.

Hotellet ligger direkte ved den smukke alpesø Lago Maggiore (vis a vis Locarno). De fleste værelser med smuk udsigt over søen. Der er stor udsigtsterrasse og eget strandbad.

Pris i højsæsonen 1. juli - 30. september: ca. 355 kr. pr. person pr. uge, øvrige tid: ca. 330 kr. pr. person pr. uge.

Irland

14/9 - 20/9 1971.

14.-15.-16. overnattes i Dublin. Der foretages busture i byen - omegnen og aflægges besøg på Guinness bryggeriet.

17.-18.-19. foretages busture i sydlige Irland, og der overnattes i Letterkenny. Irland har en særpræget natur, og det er en oplevelse at lære befolkningen og irske vaner nærmere at kende.

20. eftmd. afrejse fra Dublin.

Pris 630 kr.

Anmeldelse senest 10. august 1971.

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

Danske Jernbanemænds
Turistorganisation,
Bernstorffsgade 18,
1577 København V.

GROSSERER A. COLLSTROPS REJSELEGAT

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

Generaldirektør Povl Hjelt, Sølvgade 40, 1349 København K.

Direktør Poul Hjortkjær, Danske Privatbaners Fælleskontor, Nyropsgade 37, 1602 København V.

Telefondirektør Johs. Rosbæk, Nørregade 21, 1199 København K.

og direktør Sv. Albrechtsen, SEAS, 4690 Haslev.

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

Beløbet, der er til rådighed, er på ca. 6.300 kr.

Ansøgninger må indgives inden den 15. maj 1971 til Generaldirektoratet for statsbanerne, Sølvgade 40, 1349 København K.

Ansøgningsblanketter kan fås hos legatets sekretær, Statsbanernes generaldirektorat, Sølvgade 40, 1349 København K. Central 14 04 00, lokal 2026.

Studierejse til Braunschweig

Landsoplysningsudvalget arrangerer i dagene fra den 25. til 29. oktober studierejse til Braunschweig, hvor besøget gælder firmaet *Linke-Hofmann-Busch*. *Wagon-Fahrzeug-Maschinen GMBH*.

Det foreløbige program er følgende:
Mandag den 25. oktober henholdsvis kl. 7,00 og kl. 7,10 afgang fra København og Århus. Deltagerne fra øst og vest samles ved middagstid i Hamburg, hvor frokost indtages i Banegårdsrestauranten. Derefter fortsættes samlet til Braunschweig, hvor vi efter indkvartering får aftensmad kl. ca. 20.00.

Tirsdag den 26. oktober hentes vi i busser til besøg på *Linke – Hofmann –*

Busch. Efter omvisningen er der en kantinefrokost, og eftermiddagen er fri. Kl. ca. 20,00 samles vi på en af byens folkelige steder.

Tirsdag den 27. oktober er afsat til en heldags busudflugt i Harzen, med blandt andet besøg i Goslar.

Onsdag den 28. oktober er til egen rådighed, med samlingssteder for frokost og middag på centrale steder i Braunschweig.

Torsdag den 29. oktober rejser vi hjem, og får det sidste måltid i spisevognen mellem Hannover og Hamburg, hvor vi så skilles.

Prisen for rejsen bliver ca. 400 til

til 425 kr., startende med forplejning fra Hamburg på udrejsen og til Hamburg på hjemrejsen, incl. pladsbilletter, forsikring o.l., men forudsætter frirejse.

Der kan kun deltage 50, skulle flere melde sig er vi ikke uvillige til i landsoplysningsudvalget at søge gennemført endnu en rejse, der dog vil blive et andet rejsemål. Du bedes derfor på din tilmelding tilkendegive om du er interesseret i et sådan arrangement, hvis det skulle blive aktuelt.

Tilmelding snarest til lokomotivfører Jørn Thillemann, Avedøregårdsvej 71, 2650 Hvidovre. (Kun skriftlig tilmelding modtages).

»LANTERNEN«

Den 22. maj 1971 er det 50 år siden lokomotivmændenes selskabelige forening »Lanternen« blev stiftet af en lille kreds blandt lokomotivfyrbøderne ved godsbanegårdens maskindepot, denne dag vil vi festligholde på Orchidéterrassen i Rødovrecentret, hvor vi mødes kl. 17,30 og starter med at hilse på hinanden over en velkomstdrinks, kl. 18,00 sætter vi os til et veldækket bord med lækre retter, dette slutter vi af med kaffe og cognac eller likør, bagefter spiller John Hjort op til dans. Nærmere om festen kan ses på opslagene på depoterne. Oplysninger kan også fås ved henvendelse til formanden på tlf. Su 4206.

P. f. v.
Erik Johs. Svensson,
Ddt Gb.

DSB PENSIONISTER

DSB Pensionistforening afholder generalforsamling onsdag den 9. juni 1971 kl. 13.30 på Frederikshøj Kro ved Århus, med følgende

Dagsorden:

1. Generalforsamlingen åbnes.
2. Valg af ordstyrer, sekretær og stemmetællere.
3. Forhandlingsprotokol og beretning.
4. Regnskabet for året 1. april 1970 til 31. marts 1971.
5. Indsendte forslag herunder bestyrelsens forslag (Vedtægtsændringer).
6. Valg af 5 bestyrelsesmedlemmer.
7. Valg af suppleanter.
8. Valg af 1 revisor og 2 suppleanter.
9. Eventuelt.
10. Afslutning.

Bestyrelsen.

ESPERANTO-UDSTILLING

1 FREDERICIA

Under Danske Jernbaners Idræts- og Fritidsforbunds jubilæumsarrangement i Fredericia den 5.-6. juni 1971 vil Danske Jernbanemænds Esperantoforbunds vandredstilling være opstillet sammen med forskellige udstillinger fra øvrige foreninger under DJIF's hobbyafdeling.

Esperantoforbundet vil med sin udstilling vise kollegerne, hvad Esperanto er, og hvad Esperanto formår.

Udstillingen, der består af 22 tavler, viser på en let overskuelig måde sprogets opbygning, anvendelse og udbredelse, og vi håber, at mange kolleger vil lægge søndagsturen den 6. juni om ad Fredericia for at se, hvilke tilbud der her kan gives til den enkelte.

Rettelses-
blad til
lommebogen
side 14

Ydelsens art		Emolumenter				
		Lokomotivpersonale				
Time- og dagp.	Timepenge	20. lrm.	17. lrm.	13. lrm.	10. lrm.	7. lrm.
	Fulde dagpenge	1,93	1,93	1,81	1,81	1,81
	Hertil nattillæg	36,25	36,25	34,25	34,25	34,25
	Tillæg for 1.-4. dag	51,05	51,05	44,85	44,85	44,85
	Nedsatte dagpenge	16,30	16,30	12,60	12,60	12,60
	Heraf nattillæg	44,75	44,75	40,95	40,95	40,95
Natpenge	Kørepenge	19,25	19,25	16,45	16,45	16,45
	Kørepenge	1,69	1,69	1,41	1,41	1,41
	Rangergodtgørelse	—	0,85	0,71	0,71	0,71
	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	—	—	—	—	—
For tjeneste på grundlovsdag fra kl. 12, juleaftensdag kl. 14 og lørdag fra kl. 14 til søndag kl. 24 samt skæve helligdage 0-24	Kl. 22-6	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80
	Kl. 22-6	3,50	3,50	3,50	3,50	3,50
	For tjeneste på grundlovsdag fra kl. 12, juleaftensdag kl. 14 og lørdag fra kl. 14 til søndag kl. 24 samt skæve helligdage 0-24	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
	For mere end 3-delt tjeneste ..	2,76	2,76	2,76	2,76	2,76
	For delt tjeneste udov. 12. time	1,31	1,31	1,31	1,31	1,31
	For delt tjeneste udov. 12. time	1,31	1,31	1,31	1,31	1,31

DAMERNES DAG

20

Der var engang . . .

Der er altid spændende læsning at hente i gamle aviser. Det gælder ikke blot det almindelige læsestof, men også – eller måske især annoncerne, der fortæller læseren af i dag en hel del mellem linierne. Hvad mener De f.eks. om en annonce for uldne herreslåbrokker fra det daværende stormagasin Crome & Goldschmidt, pris 25 kr. Eller en nobel herresko i kalveskind til 26 kr. Et lille spisested på Strøget reklamerer med dagens middag: sødsuppe med æbler og svedsker samt bankekød for 1 kr. Dagsnoteringen for smør var 2 kr. – pr. kg. Vist er det et par dage siden. Det var torsdag den 10. december 1936 – og ikke nogen helt almindelig avisdag. På forsiden meddeltes med trykkeriets største bogstavtyper, at kong Edward – nu hertug af Windsor –



Spørg efter frimærket til fordel for Børnenes Kontor næste gang De sender brev. Værdien er 60 øre og salgsprisen 70 øre. (Ses her i forstørret gengivelse).

En ny købmandsvare har set dagens lys, nemlig Look Stegefilm, der sikrer en hurtig og økonomisk stegning og ikke at forglemme: formindsker det besværlige rengøringsarbejde af pande og ovn.



havde besluttet at ægte den fraskilte mrs. Simpson af borgerlig herkomst, hvilket som bekendt kostede ham titel og trone.

Nyt frimærke

Et lille, rundt barneansigt, tegnet af kunstneren Palle Pio og graveret af C. Slania der har sat sit præg på mange danske frimærker, er motivet på et nyt frimærke, der blev udsendt af postvæsenet den 29. april. Det er sket i samarbejde med Børnenes Kontor, hvem overskuddet – 10 øre pr. mærke – tilfalder.

God mad – nem rengøring

De fleste kan lide at lave mad, færre bryder sig om det efterfølgende rengøringsarbejde, specielt når det drejer sig om en tilfældet ovn. Tænk, om man kunne nøjes med at støve den af – og det kan man godt.

På årets isenkram-messe blev vist et fransk komfur (Arthur Martin-fabrikat) med selv-rensende ovn. En speciel emaile-blægning forbrænder alle fedtpartikler under stegningen, og når ovnen atter er kølet af, behøver man kun at fjerne et tyndt lag «støv» med en fugtig klud. Statens Husholdningsråd har endnu ikke afprøvet denne ovntype, men både i England, Amerika og selvfølgelig Frankrig har man kendt denne emaille-form i en fem-seks år, og det lyder dog lovende. El-udgaven koster ca. 2100 kr. (som komfur) og gas-udgaven ca. 1800 kr. Når ovnen så sjældent kommer i brug herhjemme, skyldes det sikkert modviljen mod det besværlige rengøringsarbejde, der følger med. Det er synd, for ovn-retter giver en dejlig variation også på det daglige menukort og desuden er ovn-retter sundere end pande-retter.

Man kan formindske for ikke at sige helt fjerne stegeos og fedtsprutteri ved at anvende en stegefilm til indpakning af steg (gælder også kylling og grønsager) inden isætning i ovn. Al kødsaft bliver inde i pakken – man lukker godt for enderne med clips – og stegen drypper sig selv og »krymper« iøvrigt mindre end ved traditionel stegning. En lille vejledende brochure, forfattet af husholdningslærerinden Rigmor Bagger, fås hos forhandlerne og giver elementære vink om fremgangsmåden og anvendelsesmulighederne. Bl.a. bemærkes, at man bør krydre med let hånd, idet der ikke sker nogen fordampning under stegningen.