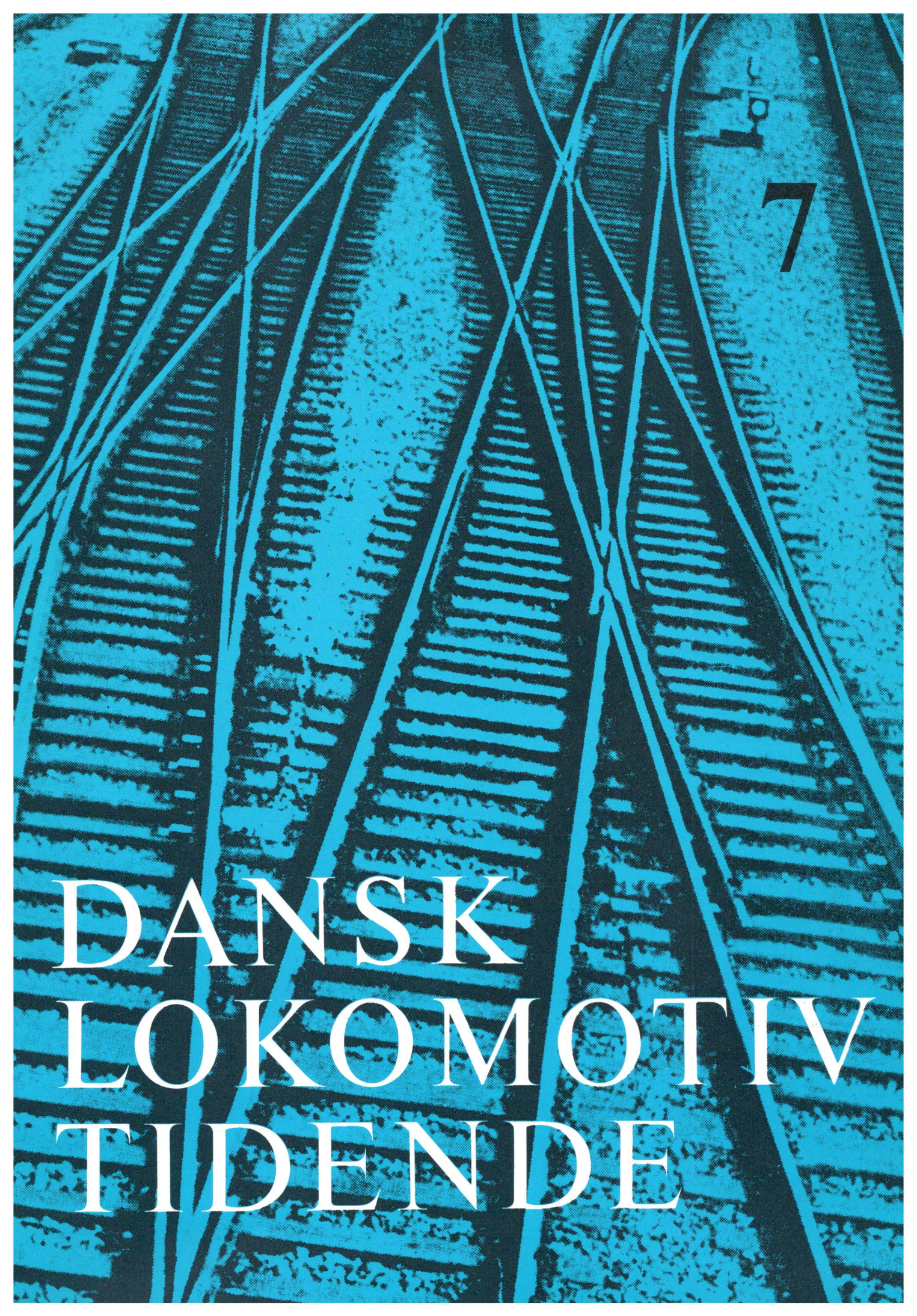


A high-contrast, black and white photograph of a railway track receding into the distance. The tracks are composed of parallel rails and cross-ties, creating a strong sense of perspective. The image is grainy and has a high-contrast, almost graphic quality. In the upper right corner, there is a large, bold, black number 7.

7

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. JULI 1971 – 71. ÅRGANG

7

Indhold:

Forflyttelsesproblematik	2
Generaldirektøren 50 år	3
Chefen for administrationsafdelingen 50 år	3
Rationaliseres der nok i det offentlige	4
Europaproblemer omkring EEC	5
Fagbevægelsen og udviklingen	6
Økonomisk politisk orientering	7
London Transport	8
Vognfabrikkerne i Riga	10
Engelsk reklametog	12
Todæks transportvogn	13
Sørejsen til hovedstaden	14
Personaleproblem	15
Ingen kender dagen	16
Afstemning om feriehjemmet	18
Personalia	19
Damernes Dag	20

Redaktører:

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

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

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

De uansøgte forflyttelser ved statsbanerne som følge af sidebanenedlægninger har hos mange skabt en utryghedsfølelse og bekymring for, at den igangværende udvikling skal føre til langt flere forflyttelser, hvis man f.eks. træffer beslutning om at afskaffe svagt benyttede persontog og i stedet afvikle denne transport med rutebiler. Dette at være stationeret efter eget ønske et sted har stærkest tilknytning til private forhold. Arbejdet er ikke det, som binder til stedet. I forhold til forflyttelserne fra Jylland til Sjælland – eller fra vest- til østområde – er der ingen principiel forskel på arbejdsopgaverne fra det ene til det andet område, så af den grund skaber forflyttelserne ikke væsentlige problemer. Familie-mønsteret er derimod afgørende for indstillingen til forflyttelse. Der er i dette mønster mange grunde til, at ændringer i det kan stille tjenestemanden overfor valget: akceptere forflyttelsen eller tage sin afsked. I hvert fald ved forflyttelse fra vest- til østområde. Det kan ligesom bedre accepteres, hvis forflyttelsen finder sted over kortere afstande. Det er forståeligt, at statsbaneledelsen udfolder de kraftigste bestræbelser på at sanere virksomhedens økonomi. Og det er ret indlysende, at en begrænsning i personaleforbrug hurtigt kan give mærkbare besparelser, fordi lønudgiften andrager omved trefjerdedele af budgettets udgiftsside. Vi synes imidlertid, at der, med den senest fremkomne prognose over behov for lokomotiv-personale, er anledning til at tage reb i sejlene overfor planer om flere forflyttelser, i det mindste forflyttelser fra vest- til østområde. Det fremgår af denne prognose, at der om 2 år er det personale i vest, man skal bruge – så nærvæd som faktisk hensigtsmæssigt. Man skal således være agtpågivende overfor den situation, der om et par år eller tre kan føre til forflyttelser fra øst mod vest. De voldsomme strukturændringer ved DSB kalder på en ny indstilling hos personalet, men vi indser ikke rimeligheden i, at byrderne af den grund alene lægges på personalet. Disse kan dog lempes ved f.eks. at være tilbageholdende med langvejs forflyttelser og i stedet en overgang afhjælpe et akut behov med udstationering. Det er et yderst beklageligt forhold, om tjenestemanden ellers ser sig tvunget til at søge andet arbejde, og et akut behov i østområdet således stadig skal bestå.

Generaldirektøren 50 år

Den 29. juli runder generaldirektør P. Hjelt 50 års fødselsdagen. Han har næppe forudset, at denne dag også ville være en af mange, hvor han så stærkt placeredes i den danske offentlighed med bestræbelserne på at gøre statsbanerne mere rentable. Imidlertid er der næppe tvivl om, at generaldirektøren har en sikker opfattelse af, hvordan tingene skal kunne give praktiske resultater. Knap et år efter ansættelsen som generaldirektør har han sat noget i skred, der for nogle føles som en lavine. Det kan imidlertid være en meget betegnende karakteristik af statsbanernes forreste mand. Dynamisk har han kastet sig over en af de vanskeligste opgaver i vort land. Giv DSB et nyt ansigt og placere det stærkt på transportmarkedet. Vor lykønskning på 50 års fødselsdagen kæder vi sammen med ønsket om, at der må være styrke til at lede ad vejen mod målet. En fornuftig økonomisk baggrund til at drive DSB på og et aktivt og tilfreds personale. Til lykke med dagen.



Chefen for administrationsafdelingen 50 år

Den 6. august fylder afdelingschef E. Rolsted Jensen 50 år. Af disse har han lagt 33 års arbejde for statsbanerne. Der var således et solidt kendskab til etaten bag udnævnelsen til chef for det store DSB-personale i 1966. En udnævnelse der stilledes forventninger til, og heri skuffedes man ikke. Det har ingenlunde været en let eller rar opgave at stå med ansvaret for at skulle bringe personalestyrken i overensstemmelse med god udnyttelse i forhold til driftsopgaverne. Det er imidlertid gået lempeligt gennem årene indtil det højdepunkt, vi er ved at nå på baggrund af en strukturrationalisering, som vel har været vanskelig at føre ud i livet, og nedlægning af urentable banestrækninger m.m. På trods af den igangværende udvikling har vi dog tillid til, at Rolsted Jensen som hidtil vil have de menneskelige hensyn med i overvejelserne om personalemæssige ændringer. Vi ønsker til lykke med dagen.



Rationaliseres der nok i det offentlige?

Af folketingsmand Jens Kampmann

Med udsendelsen af regeringens perspektivplan er spørgsmålet om antallet af de offentligt ansatte igen kommet stærkt ind i billedet i den politiske debat. Desværre anlægges der i perspektivplanen et for firkantet syn på denne problemstilling. Dette siges ikke for at reducere problemet – nemlig at den offentlige sektor i de seneste år har tiltrukket og fremover uden modforanstaltninger vil tiltrække op til 80 pct. af den årlige tilgang til arbejdsmarkedet.

Det er helt nødvendigt at bremse antallet af offentligt ansatte, fordi man ellers vil komme til at stå i den situation, at en stigende del af skatteindtægterne går til aflønning af de ansatte, hvorefter en lang række opgaver, som Socialdemokraterne mener bedst kan løses kollektivt, ikke vil blive løst, fordi der simpelthen er grænser for, hvor stor skatteudskrivningen kan være.

Det er for en socialdemokrat også helt afgørende, at den offentlige sektor fungerer godt. Ellers risikerer man stærke angreb på de offentlige ydelser og på det offentliges løsning af opgaverne, fordi man i diskussionen om, hvilke opgaver det offentlige skal løse, alene ser på, hvorledes disse opgaver løses i dag, og derfra mekanisk fremskriver en forventning om, hvorledes det offentlige vil løse nye opgaver.

Når diskussionen om den manglende rationalisering af det offentliges virksomhed dog ofte bliver for firkantet, hænger det sammen med en række forhold, som jeg nærmere skal komme ind på i det følgende.

Sammenhængen mellem den offentlige og den private virksomhed

Det var Erik Ib Schmidt, som første gang i sin bog »Dansk økonomisk politik«, gjorde opmærksom på den nødvendige sammenhæng mellem de offentlige og de private investeringer. (I sit senere virke kan det se ud, som om han somme tider har glemt denne sammenhæng).

Langt de fleste private investeringer i form af f. eks. bygninger, maskiner, transportanlæg m. v. har som forudsætning en række grundlagsinvesteringer i form af veje, elektricitet, kloakering, boliger, transportmuligheder o.s.v. Lige så nødvendige er de senere kommende velfærdsinvesteringer, som f. eks. offentlig administration, kulturgoder og miljø-

foranstaltninger. Det er karakteristisk, at såvel grundlags- som velfærdsinvesteringerne er offentlige investeringer, og kraftige nedskæringer eller udskydelser – som sjældent er en besparelse – vil på tilsvarende måde efterhånden begrænse erhvervsinvesteringerne.

Der kan rationaliseres andre steder end i centraladministrationen

I den almindelige rationaliseringsdiskussion høres næsten kun argumenter for at rationalisere de offentligt ansatte i den centrale statslige, kommunale eller amtskommunale administration. Det skal da ikke afvises, at der er muligheder disse steder, men disse grupper af offentligt ansatte omfatter vel højst 15–20 pct. af hele den offentlige arbejdsstyrke, der i dag andrager ca. 400.000. I de sektorer, hvor der virkelig er ansat mange – den sociale sektor, sundheds- og uddannelsessektoren – er rationaliseringsforanstaltningerne væsentlige mere beskedne. Lad os se på nogle konkrete eksempler.

Vi ved, at en hospitalsseng kan koste over 500 kr. om dagen, medens sengepladsen på et plejehjem eller et rekreationshjem koster under 100 kr. Hvis man kunne opnå en langt hurtigere rotation mellem hospitalerne og plejehjemmene, så hospitalssengene kun blev brugt kortest muligt, ville store besparelser kunne opnås. Dette kræver naturligvis store investeringer i byggeri af plejehjem, men nedskæringer her vil være et af de kendte eksempler på at spare på femøren og lade daleren rulle.

Inden for uddannelsessektoren må man vænne sig til en langt større mekanisering f. eks. ved anvendelsen af EDB-maskiner og fjernsynsskærme for de enkelte elever således, at en lærer ved maskinernes hjælp til en del af den mere rutineprægede undervisning vil kunne undervise op til ti gange flere elever end i dag, også denne løsning vil i første omgang kræve store engangsudgifter, men med efterfølgende langt større besparelser.

Inden for den sociale sektor ved vi, at det koster fra 25 til 50.000 kr. om året pr. barn på et børnehjem. Hvis en families 4 børn anbringes på børnehjem, medfører det en betydelig årlig udgift, som vil kunne nedbringes, hvis man i stedet gav et tilskud direkte til familien, særligt hvor de økonomiske forhold var skyld i hjemmets opløsning. Hertil kom-

mer de menneskelige gevinster, som naturligvis vil overgå de økonomiske.

Overflytning af opgaver fra staten

I de senere år er opgaver overflyttet fra staten til amterne eller kommunerne, men man må ikke tro, at der derved automatisk opstår administrative besparelser. Det forekommer derfor særdeles inkonsekvent, når den nuværende regering samtidig med overflyttelsen af opgaverne, ønsker at låse kommunernes og amternes udskrivningsprocenter og personaleansættelser fast.

I forbindelse med rationaliseringsproblematikken opstår der yderligere ved overflytningen af opgaverne det problem, at man overflytter fra organer (staten), der har en tilstrækkelig størrelse til at have fast rationaliseringsbistand, til organer (kommunerne), hvor størrelsen i mange tilfælde vil være utilstrækkelig. Denne udvikling skaber som helhed mindre muligheder for rationaliseringsgevinster.

Politikernes ansvar

Politikerne har et betydeligt ansvar for, at rationaliseringsbestræbelserne hidtil er lykkedes så dårligt. Alt for mange love gennemføres, uden at man gennemtænker de administrative og økonomiske konsekvenser, og ofte indsætter man under et udvalgsarbejde undtagelsesbestemmelser, der kan give beskæftigelse til en halv snes embedsmænd.

Blot de sidste måneders folketingsarbejde kan forsyne én med dokumentation. I forbindelse med den nye prislov gennemtrumfede regeringen, at kommunerne hos Monopoltilsynet skulle indhente en udtalelse om de samfundsmæssige konsekvenser af ændringer af de offentlige takster. Uanset Monopoltilsynets vurdering kunne kommunerne derefter fastlægge de nye takster. Den eneste følge af denne del af lovforslaget blev et nyt bureaukrati.

Et par uger senere foreslog regeringen en ændret beregning af reguleringspristallet. En følge heraf var, at ca. 120.000 højere lønnede tjenestemænd skulle have indefrosset en del af deres dyrtidsportion med et beløb, der i alt drejede sig om ca. 20 mill. kr. pr. portion. De administrative konsekvenser i forbindelse med denne ordning forekommer helt uoverskuelige, og på trods af talrige rykkere bl. a. fra undertegnede, har re-



Europaproblemerne omkring EEC

geringen endnu ikke – ca. 2 måneder efter ordningens gennemførelse – kunnet opgøre de administrative udgifter. Det skyldes måske en fornemmelse af, at de 20 mill. kr. let kan forsvinde i et forøget bureaukrati.

De organisatoriske problemer

Efter min opfattelse finder man den væsentligste forklaring i rationaliseringens manglende succes i organisatoriske problemer. Som nævnt gennemtænker politikerne kun sjældent de administrative konsekvenser i en ny lovgivning, men dertil kommer, at folketingsmedlemmernes kontrollerende indflydelse på statsadministrationen er for ringe. Man har ganske vist i folketinget adskillige kontrollerende udvalg – f. eks. finansudvalget, statsrevisionen og rationaliseringsudvalget – men der er en klar tendens til, at det flertal, der støtter en siddende regering i en ofte misforstået loyalitet, også altid støtter de enkelte regeringsmedlemmer, selv når alvorlig påtale er på sin plads. Derved sætter folketinget sig selv ud af spillet som et kontrollerende organ og overlader denne beføjelse til regeringen.

Denne udvikling er dobbelt uheldig, når vi – som i dag – har en regering, der ikke interesserer sig spor for rationaliseringsopgaven. Eksempelvis var statsens rationaliseringsorgan – administrationsrådet og administrationsdepartementet – ude af funktion i regeringens første år, uden at man foretog sig noget for at afhjælpe denne misère. Når ministrene som helhed ikke interesserer sig for rationaliseringsopgaven, er det som et mindstekrav nødvendigt, at den minister, hvorunder administrationsrådet henhører – hvilket i dette tilfælde vil sige arbejdsministeren – interesserer sig for opgaven og har den tilstrækkelige styrke til at gennemtrumfe rationaliseringskrav over for sine kolleger. Men dette er ikke tilfældet i dag. Det skal også erkendes, at det er en vanskelig opgave. I århundreder har de enkelte ministre været ansvarlige for samtlige afgørelser inden for deres område, herunder rationaliseringsspørgsmålet, og det bryder i høj grad med vore administrative traditioner, hvis en enkelt minister skulle kunne komme med pålæg over for de andre ministre.

Rationaliseringsspørgsmålet er blot for afgørende til, at man kan lade en slags traditioner være en bremse.

Jo nærmere afgørelsen om Fællesmarkedets udvidelse med Storbritanniens, Danmarks, Norges og Irlands tilslutning nærmer sig, desto mere samler interessen sig om, hvorledes de mere konkrete tilpasninger af medlemslandenes skattesystemer vil blive udarbejdet.

Det er derfor vigtigt at gøre opmærksom på, at Europakommissionen i Bruxelles arbejder alvorligt netop med disse problemer. Når ministerrådet i EEC skal behandle Europakommissionens forslag om skatteharmonisering for de 10 medlemslande, vil også Danmark være med, fordi beslutning først træffes efter EEC-udvidelsen. Det vil i første række nok komme til at dreje sig om at harmonisere skattelovene – især afgifterne og erhvervsbeskatningen således, at erhvervslivet i alle de 10 lande opnår lige konkurrencevilkår. Det vil sige, at EEC-landene vil stræbe henimod en ensartet aktieselskabsbeskatning; men også en harmonisering af beskatningssystemerne for værdipapirer, især obligationer og aktier bliver nødvendig. Det er klart, at forbrugsafgifterne også må komme ind under harmoniseringsbestræbelserne, i hvert tilfælde vil det nok blive krævet, at der etableres en ensartning af beregningssystemerne af disse særlige afgifter. Men lige så givet er det, at der må ske en tilpasning af medlemslandenes moms-satser således, at der også for momsens vedkommende skabes et fælles ensartet beregningsgrundlag. For Danmark, hvor moms-procenten er høj, er dette spørgsmål vigtigt, så meget mere som der ifølge EEC's finansieringsregler skal erlægges afgifter til Fællesmarkedets kasse i Bruxelles i forhold til medlemslandenes momsoptæring i deres hjemlande.

Et andet stort spørgsmål, som Europakommissionen arbejder med, er, hvorledes der skal forholdes med de EFTA-lande, som ikke søger fuldt medlemskab af Fællesmarkedet. Det drejer sig om lande som Schweiz, Sverige, Portugal, Finland og Island. Europakommissionen vil indstille til ministerrådet i EEC, at man tilbyder disse EFTA-lande, at der oprettes en frihandelszone med dem for industrivarer, *men ikke for landbrugsvarer*. Netop denne undtagelse er årsag til, at Danmark stedse ikke har kunnet forhandle med EEC om en associeringsaftale, således som Sverige, hvis landbrug er relativt ligegyldigt over for eksportvilkårene i Europa.

Et meget afgørende skridt henimod et europæisk fællesskab blev som bekendt gjort, da Englands handelsminister *Geoffrey Rippon* under de førte forhandlinger gik ind for at nedskære sterlings rolle som reservevaluta i verdens internationale møntsystem. Det betyder, at der er åbnet mulighed for ad åre at få en egen fælles europæisk møntfod, og at England accepterer dette. Tilbage er nu kun løsningen af New Zealands smøreksporthandelsproblemer; men ingen tror på, at dette relativt lille spørgsmål vil kunne hindre Englands optagelse fra 1/1 1973. Den engelske premierminister *Edward Heath* presser på for at få det engelske parlament til at godtage Englands indtræden, således forstået, at ratifikation sker allerede inden sommerferien. Det vil betyde, at også Danmarks forhandlinger med EEC sandsynligvis vil finde deres afslutning, når den danske handelsminister Nyboe Andersen inden 15. juli drøfter de sidste danske problemer med Fællesmarkedets udenrigsministre i Bruxelles. Danmark vil derefter kunne foretage ratifikation, hvorefter en folkeafstemning skal finde sted engang i 1972.

For Norges vedkommende står endnu tilbage nogle vanskelige fiskeriforhandlinger med EEC, men den norske arbejderregering og det norske LO er konsekvente tilhængere af, at Norge indgår i Fællesmarkedet, og vil næppe lade fiskerispørgsmålet forblive en hindring herfor, så meget mere som det må forventes, at EEC vil imødekomme Norges ønsker inden for visse rammer.

I Norge træffer Stortinget den endelige afgørelse, idet Norge kun har ønsket at lade foretage en *vejledende* folkeafstemning om Norges indtræden i Fællesmarkedet.

Den britiske økonomi

Engelsk industri er inde i visse vanskeligheder. Institutet for økonomisk og social forskning bedømmer situationen meget alvorligt. Især ser det dystert ud med hensyn til beskæftigelsen, hvor ca. 800.000 er uden arbejde. Regeringen har imidlertid trods dette, for nylig, nægtet at yde støtte til de kriseramte skibsværfter med henvisning til, at men ikke vil støtte nogen virksomhed, der ikke selv er i stand til at klare sig i konkurrencen.

Fagbevægelsen og udviklingen

Tiden er næppe inde til at danne et industriforbundssystem med ni forbund – og organisationskomiteen, som nu gøres permanent, foreslår en overgangsordning med 19 forbund

Det vil altid være af afgørende betydning for fagbevægelsens muligheder for at løse sine opgaver, at organisationsstrukturen tilpasses de ændringer, som finder sted i samfundet som helhed og på arbejdsmarkedet i særdeleshed. Som alt andet organisatorisk er fagbevægelsen underlagt udviklingens lov.

Med disse ord forelagde LO's næstformand, Kai Petersen, betænkningen om fagbevægelsens struktur, der er udarbejdet af organisationskomiteen.

Organisationskomiteens formand kom ind på de ændrede vilkår, der hersker på arbejdsmarkedet. Han omtalte tillidsmændene og det arbejde, som er udført i afdelingerne, og understregede samtidig de nye arbejdsopgaver, som fagbevægelsen har fået i de sidste 20 år.

Dette sammen med de udviklingstendenser, som tegner sig, har bevirket, at spørgsmålet er presserende, om den nuværende struktur er i stand til at indfri de krav, som morgendagen stiller, ikke mindst som serviceorgan for medlemmerne. Dertil kommer ønsket og kravet om en stærk og effektiv fagbevægelse som modpol overfor arbejdsgiverne.

Planen om 19 forbund

LO's organisationskomité har udarbejdet et forslag til industriforbundssystem, bestående af ni forbund. Selv om LO's kongres i princippet skulle vedtage at gå ind for en fremtidig struktur baseret på dette, må det erkendes, at intet forbund kan tvinges ind i et sådant, men at det må foregå ad frivillighedens vej.

Tiden er imidlertid næppe moden til dannelse af et samlet system af industriforbund, og derfor må diskussionen føres på baggrund af, hvad det må anses for muligt at gennemføre for at skabe en bedre effektivitet i medlemsforbundenes arbejde i en overgangsperiode. Dette er baggrunden for forslaget om en organisationsplan bestående af 19 forbund, og det er en plan, som organisationen anser for realistisk, sagde Kai Petersen.

Hvorledes tillemplingen af denne plan vil finde sted, ligger det uden for vor



Formanden Hans Rasmussen havde 25 års jubilæum som medlem af LO's forretningsudvalg, og han blev i den anledning kraftigt hyldet på kongressen. På billedet lykønsker Thomas Nielsen smedeformanden.

opgave at besvare, men vi vil dog ikke undlade at pege på karteldannelsen som en mulig overgangsform.

Kai Petersen anbefalede på komiteens og LO's forretningsudvalgs vegne, at man gik ind for de retningslinier, som lå i rapporten, og at der blev nedsat en permanent organisationskomité med tilhørende sekretariat, der skulle have til opgave at hjælpe medlemsforbundene til at nå disse mål.

Fællesorganisationerne

LO's næstformand forelagde desuden »Betænkning om Fællesorganisationernes fremtidige struktur og arbejdsopgaver«, og man har i den forbindelse haft en række drøftelser om de lokale organisationers muligheder og indflydelse. Man har også drøftet forholdene omkring oplysningsarbejdet og ungdomsarbejdet.

Udvalget har konkluderet i følgende forslag:

- at der stadig er behov for fællesorganisationer – der virker for opfyldelsen af LO's målsætning på lokalt plan,
- at der rettes en opfordring til forbundene om at henstille til samtlige afdelinger – at ingen medlemmer står uden for en fællesorganisation,
- at der rettes en henstilling til samtlige fællesorganisationer om at indgå realitetsdrøftelser med omkringliggende – med det formål at skabe større og mere effektive enheder,
- at der rettes henstilling til fællesorganisationerne om at etablere et regelmæssigt og organisatorisk samarbejde f.eks. på amtskommunalt plan og
- at der i LO etableres en afdeling, som har til opgave at inspirere, rådgive og bistå fællesorganisationerne.

Økonomisk politisk orientering

Svend Suneson
fylder 70 år

Kommunernes pengeforbrug i søgelyset

De danske kommuners driftsbudgetter balancerer med 16 milliarder kr. for regnskabsåret 1971/72, det er en stigning på henvend 33 pct. siden 1970/71. Regeringen har derfor planer om at standse kommunernes udgifter og investeringsdispositioner med hensyn til visse nyanlæg. Man vil nå frem til en samordning mellem statens og kommunernes udgiftspolitik. Men kommunerne stritter imod – henvisende til det lokale selvstyre og hævder, at staten har væltet flere opgaver over på kommunerne i de seneste år. I Københavns kommune arbejdes der nu med en femårsplan med investeringer på milliardbeløb. Sporvejene og belyningsvæsenet skal således i de kommende 5 år investere for ca. 1,5 milliarder kr. Det drejer sig bl. a. om store udbygninger af byens vandværker, om et kraftværk på Amager, indkøb af sporvejsmateriel m. v. Men også hospitalsvæsenet er med i billedet. Der regnes med, at Hvidovre hospital vil koste adskillige hundrede mill. kr. Også skolevæsenet skal investere for ½ milliard kr., ligesom veje, broer m. v. skal bruge ca. ½ milliard kr. Københavns kommunes planer har vakt uro i regeringens økonomiudvalg. Det trækker op til en kamp mellem stat og kommuner. Købstadsforeningens formand hævder, at kommunalbestyrelsernes medlemmer meget vel selv kan spare, og at man frabeder sig statens indgreb.

Regeringen har imidlertid lagt sig ret fast på sin opfattelse, selv om der tales om den som et forhandlingsgrundlag. Givet er det, at regeringen i det mindste vil kræve *Perspektivplanens grundsyn* tilgodeset. Det hedder herom: »Selv om der er både tradition for og stærke motiver til en relativ høj grad af kommunalt selvstyre, vil det simpelt hen ikke være muligt at få de offentlige udgifter indordnet under en samlet planlægning, hvis der ikke sikres en gensidig løbende udveksling af budgetinformationer og skabes fælles organer for tilrettelægning af den samlede udgiftspolitik.»

De radikale fulgte Baunsgaards linie

Det Radikale Landsmøde fulgte trods stærk diskussion og debat om visse ting i det store og hele statsminister Baunsgaards linie.

For det første forkastede landsmødet et fra Radikal ungdom stillet forslag med skarp afstandtagen fra dansk ind-

træden i Fællesmarkedet. Statsministeren afviste pure dette forslag. I stedet vedtog man en resolution, der i realiteten godkender den af regeringen førte markedspolitik, om end der indføjes en passus om, at der som i andre partier er delte meninger om Danmarks indtræden i EEC. Selv om man kan sige, at resolutionen undgår en direkte stillingtagen, er det dog givet, at statsministeren kan føre regeringens officielle markedspolitiske linie videre, den linie, der står fast på, at Danmark indtræder i EEC senest sammen med England. Markedsminister Nyboe Andersen fortsætter derefter forhandlingerne med EEC, idet hensynet til de nordiske lande tilgodeses i videst muligt omfang. (Det ser i øvrigt ud til, at forhandlingerne med EEC vil kunne afsluttes i juli måned i år samtidig med, at England slutter sine forhandlinger. Tilbage står så ratifikation og folkeafstemningen om medlemskabet).

Landsmødet gik endvidere ind for en snarlig anerkendelse af Nordvietnam. Statsministeren kunne selvsagt ikke have noget at indvende herimod, så meget mere som regeringens politik hertil har været, at spørgsmålet om anerkendelse af Nordvietnam endnu ikke *tidsmæssigt* var nået frem til løsningsmulighed. Endvidere fik resolutionen en afdæmpet form ved, at der kun står, at man ønsker en snarlig anerkendelse. Et ultimativt krav er der næppe tale om.

Statsministeren afviste et forslag om, at landsmødet skulle henstille til ham at udskrive folketingsvalget til afholdelse inden 1. oktober, for at statsministerens åbningstale ikke kunne binde partiet under den kommende valgkamp. Statsministeren afviste forslaget med den klare begrundelse, at han som regeringsleder suverænt bestemmer valgtidspunktet.

På det økonomiske område lagde landsmødet sig tæt op ad *Perspektivplanen*, som ikke mindst arbejdsminister *Lauge Dahlgaard* står som ansvarlig for, og som statsministeren er gået kraftigt ind for.

Alt i alt blev landsmødet en sejr for statsminister Baunsgaards synspunkter; og det radikale parti vil gå ud i valgkampen med ham som den ledende skikkelse i partiet. Den stærke interesse, som der fra visse sider stadig næres for genoptagelse af et regeringssamarbejde mellem de radikale og Socialdemokratiet, synes ikke aktuel i øjeblikket. En regering med Krag og Baunsgaard ville vel



Som tiden dog iler; thi det lyder jo utroligt, at foreningens tidligere næstformand, Svend Suneson, den 26. i denne måned fylder 70 år. Til gengæld kan hans mangeårige virke i Dansk Lokomotivmands Forening nok indicere, at han er kommet til års. Det er nu ved at være fire år siden, han forlod statsbanernes tjeneste. Året før på kongressen i 1966 overlod han sine tillidshverv til yngre. Helbredet var ikke helt, som det burde være. Tiden var således inde til at konsolidere sig til et otium. Helbredsmæssigt har dette vel ikke været lige godt gennem årene, men han kan være med endnu. Man kan stadig fornemme den »gamle« Svend Suneson. Vi har stadig hans virke i erindring og tænker tilbage på mange hyggelige stunder, enten disse var i organisationsarbejdet eller privat. Med stor glæde udtrykker vi her et hjerteligt tillykke til vort æresmedlem på hans 70 års fødselsdag sammen med ønsket om en god tid i de kommende år.

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

kunne tænkes, men næppe inden for de første år. Der er også i Socialdemokratiet en bred uvilje mod at genoptage et regeringssamarbejde med de radikale, i hvert fald så længe Baunsgaard er partiets ledende kraft.

London Transport

En advokat i London foreslog at omdanne en fodgængertunnel under Themsen til jernbane og bygge flere tunnelbaner. Sådan begyndte verdens første t-banesystem. Det er nu 110 år siden.

I dag bærer systemet nogle steder præg af alderen. Derfor har London Transport besluttet at udføre væsentlige moderniseringer, så førstepladsen blandt verdens t-baner kan sikres for LT i de næste 100 år.

LT er – som der står i årsberetningen – på visse områder »begyndt at betale prisen for at have været først på markedet«. Hvis Londons t-bane fortsat skal kunne måle sig med de systemer, der nu bygges i storbyer verden over, må der gøres en del for at bringe systemet up to date, konkluderer beretningen, som i sig selv anslår tonen. Hidtil en forholdsvis beskeden tryksag med hovedvægt på flest mulige enkeltheder præsenteres hovedpunkterne nu i elegant brochure-form på smukt papir, der viderefører LT's reklame-traditioner specielt som de finder udtryk i plakater. Og dem skal LT ikke modernisere – de har altid været up to date.

LT som bevarer

Princippet i t-banesystemet fremhæves: t-banen har bidraget meget til bevarelsen af London's historiske miljø i modsætning til andre byer, der har været nødt til at nedrive, ombygge o.s.v. for at give plads til andre former for offentlige transportmidler på jordoverfladen.

LT's vigtigste bidrag til *fremtidens London* bliver moderniseringsarbejdet og udvidelse af banenettet, fastslår virksomheden.

LT som planlægger

Den énmandsbetjente, automatiske Victoria-linie er blevet en meget stor succes. Den vil blive et mønster for fremtiden.

Enklere billetautomatik er et af de detail-områder, teknikerne arbejder videre på for at undgå overkomplerede elektroniske apparater.

Banenettets udvidelse til Heathrow lufthavn (nu i arbejde) vil fremme hovedstadens funktion som vel-smurt maskine.

LT håber, at de sociale fordele, der ville fremkomme ved virkeliggørelse af den planlagte Fleet-linie, vil få regeringen til at støtte også Fleet-projektet.

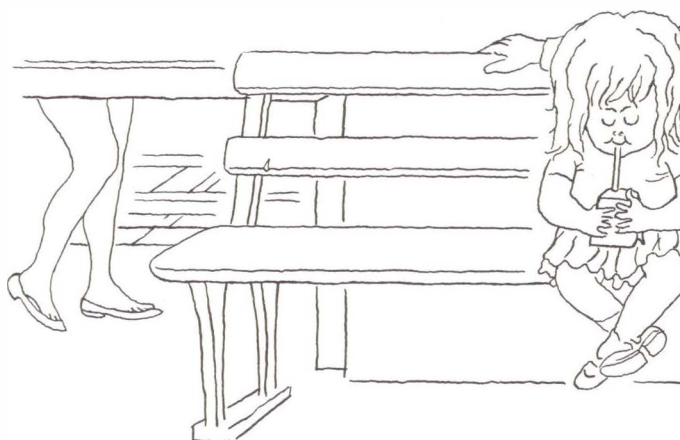
I mellemtiden sørger LT for, at det eksisterende anlæg ikke kommer bagefter moderne standard. Midlet er en 20-års moderniseringsplan, som nu er udarbejdet.



NO NEED TO ASK A PLICEMAN!



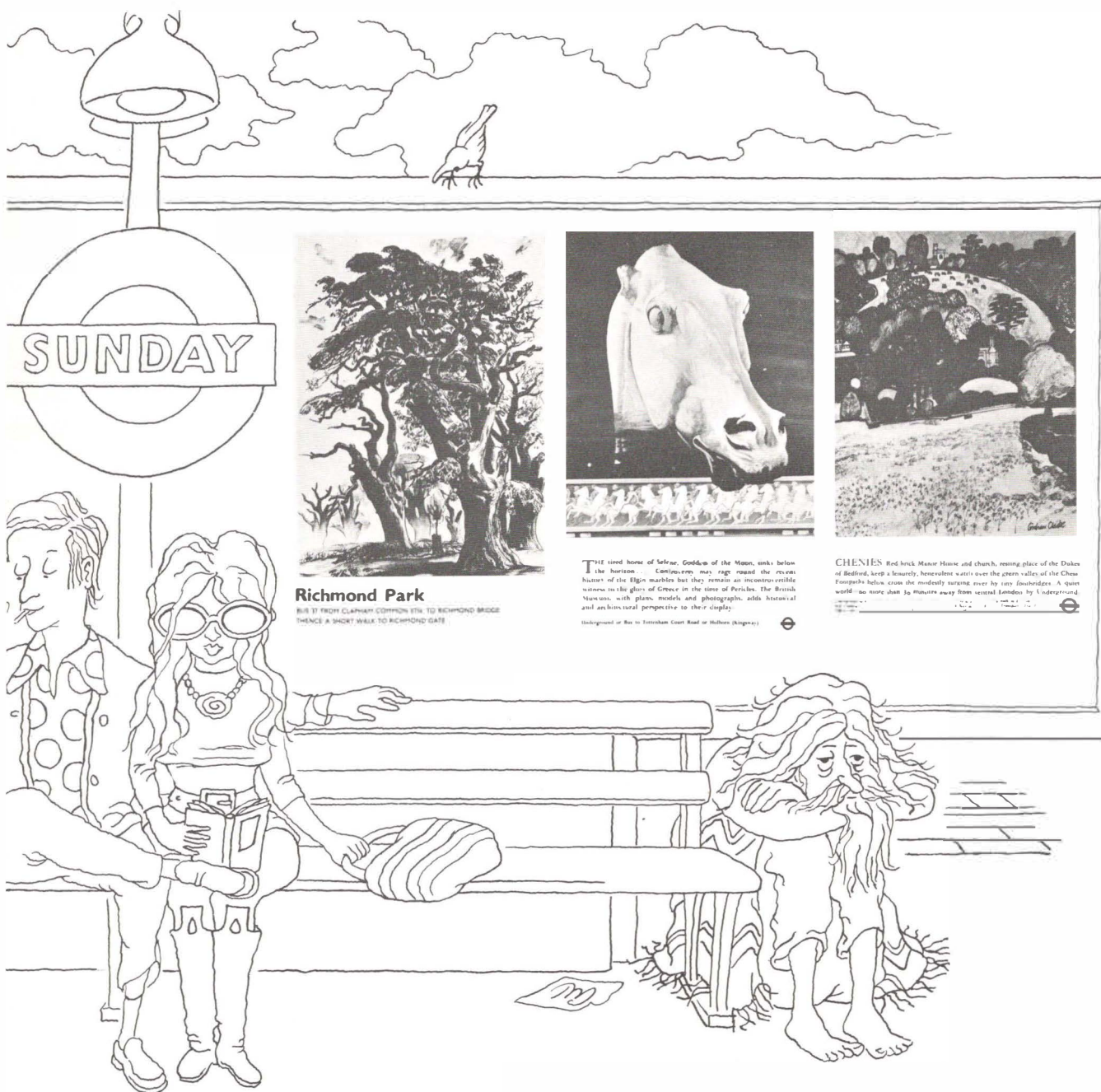
TWICKENHAM
BY TRAIN



Planens vigtigste punkter er ombygning af visse stationer, udskiftning af elevatorer med escalatorer, bedre signal- og kommunikationsanlæg, fornyelse af rullende materiel samt modernisering af værksteder og depoter.

Udregnet efter 1971-priser kommer planens virkeliggørelse til at koste et beløb svarende til kr. 5½ milliard.

På regnskabssiden i øvrigt: et lille fald (0,6 %) i t-banens passagertal sammenlignet med året før (1969) hindrer ikke regnskabet i at udvise en netto-



indtægtsforbedring på 3 millioner Pund (knap kr. 60 millioner).

LT som rådgiver

LT's store – på nogle felter enestående – erfaring i udvikling og drift af offentlige transportmidler har i årevis givet anledning til henvendelser fra by- og trafikautoriteter i udlandet, som ønskede råd om bygning af anlæg.

Rådgivningsarbejdet er kommet i fastere rammer.

I 1970 udførte LT-folk efter opgave konsulentarbejde i Colombo, Guadalajara (Mexico), Teheran, Brisbane, Johannesburg, New York og Helsingfors.

LT har også ydet hjælp på hjemmebane – bogstavelig talt – til inden- og udenlandske konsulenter fra andre transportselskaber, der i London har set nærmere på LT's metoder.

På baggrund af den igangværende udvikling i offentlige transportmidler i alle egne af Jorden regner LT med fortsat, indbringende vækst i konsulentarbejdet.

Vognfabrikkerne i Riga



Togkarrosserifabrikken i Riga blev grundlagt i 1895 og bar da navnet »Phoenix«. Under anden verdenskrig blev den helt udbombet, men genopbygningen satte ind straks efter fredsslutningen.

Går man i dag en tur ned ad Rigas hovedstrøg, kommer man til Letlands største industriforetagende – radiofabrikken VEF. Lige over for den ligger RVZ – Rigas Togvognsfabrik. Det er en hel lille by for sig med asfalterede gader, egne transportmidler, egen jernbanelinie o. l.

Fabrikkens samlehal er af enorme dimensioner. Passagervognene, som holder herinde i flere rækker ved siden af hinanden, tager sig ud som set fra en flyvemaskine. Oven over dem arbejder

den svære løftekran, og rundt omkring dem foregår der alverdens aktiviteter.

Værkføreren, den 35-årige Edvard Kalnin, fortæller, at selve vognkarrosserne ankommer til denne samlehal. Her bliver de beklædt med forskellige støj- og varmeisolerende materialer, malet og lakeret, forsynet med sæder, elektrisk udstyr o.s.v. Motorvognene får endvidere monteret elektro- eller dieselmotorer.

Fabrikken bygger også tog til eksport. For øjeblikket kan man se en serie vogne, som ikke ligner de sædvanlige sovjetiske statsbanewaggoner. Det er en helt ny elektrisk togtype ER-25, som er bestilt af Bulgarien. De tekniske

normer er forskellige fra de gængse sovjetiske, og sporvidden er af samme type som i Vesteuropa.

Af nyheder fortæller Edvard Kalnin, at malerværkstedet er ved at installere nyt udstyr således, at samtlige arbejdsprocesser mekaniseres. Og for kort tid siden tog man en helt ny prøvestation i brug. Det har betydet store forbedringer i arbejdet med at gennemprøve de færdige vogne, som for øvrigt består af 20.000 enkeltdele.

På fabrikkens tegnestue kan man træffe to bulgarske ingeniører, som er udsendt af de bulgarske statsbaner for at følge bygningen af ER-25. De fortæller, at man indtil for ganske nylig ikke har



kendt til el-drevne tog i Bulgarien. I dag har man elektrificeret 700 km jernbanelinjen, som betjenes af i alt 6 tog fra Riga. Det første ER-25 blev leveret i januar 1970, de følgende fem i december samme år. Bulgarerne er uhyre tilfredse med toget, som er beregnet til en top hastighed på 130 km/t. De har bestilt yderligere 35 tog af samme type og sendt førere til Riga til omskoling.

Rigafabrikken samarbejder med mange andre lande. De polske centralværksteder »Ursus« sender flere af deres unge teknikere på studieophold til Riga. Og med de tilsvarende fabrikker og værksteder i DDR har Riga en særlig tematisk samarbejdsplan for perioden 1971-75. Her er det specielt S-togspro-

blemer, som er af fælles interesse. Man arbejder med driftssikkerhed, holdbarhed, komfort og hurtigkørselsproblemer. I Riga er man f. eks. særlig langt fremme med svejseteknik og defektoskopi, mens man i DDR er dygtige til hydraulisk opretning af vogne. Et omfattende samarbejde har længe bestået mellem Riga og den berømte Mavag-fabrik i Ungarn. I fællesskab har de to virksomheder udarbejdet et enhedssystem for dieseldrift på de sovjetiske jernbaner.

Om RZFs produktion i almindelighed fortæller overingenør Pjotr Sitnikov, at man hovedsageligt bygger jævn- og vekselstrømslokomotiver foruden altså diverse passager- og godsvogne. Men i 1962 bestilte Ministeriet for Samfærd-

selsveje og -midler det første sovjetisk byggede diesellokomotiv DR-1. Det er blevet et udmærket tog, hvis motorer, el-udstyr og skivebremser fungerer upåklageligt. Hver motorvogn er forsynet med to 1000 HKs dieselmotorer, hvilket giver en glimrende kørselsøkonomi.

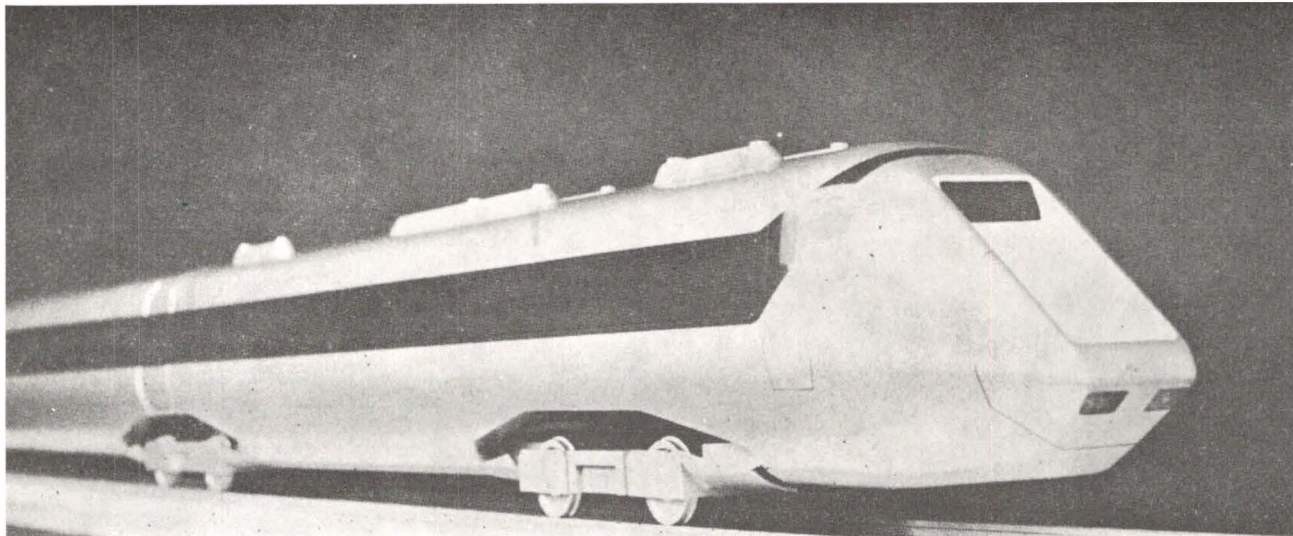
Endvidere fremstiller RZF skinnebusen AR-1 med plads til 90 passagerer og top hastighed på 110 km/t. Den er udstyret med to dieselmotorer på hver 240 HK.

For øjeblikket arbejder konstruktørerne med et nyt el-drevet tog, som skal kunne køre med op til 200 km/t. Vognkarrosserierne skal fremstilles af aluminiumslegeringer.

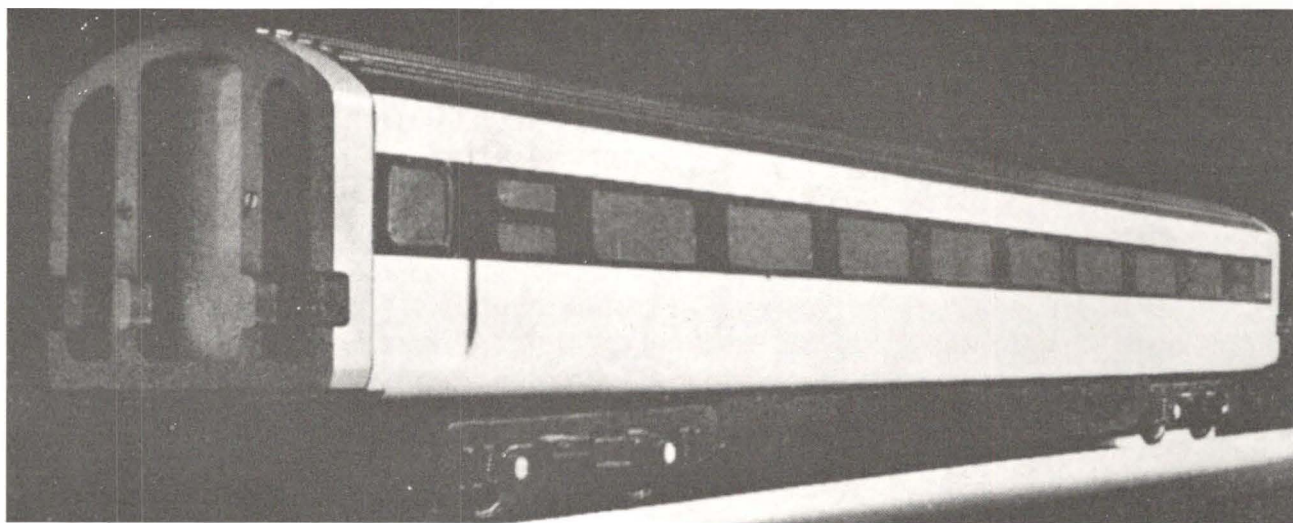
APN.

Engelsk reklametog til Europa

2



Det nyeste strømliniede lokomotiv på de engelske baner.



Den nye C 69 vogn med plads til 32 passagerer – udvendig.

Det er bemærkelsesværdigt, at man den 29. marts sendte et tog fra England til Europa og ikke til Kontinentet, for England er endnu ikke medlem af de Seks.

Toget skal besøge 22 byer i Europa, og det gjorde første holdt i Paris på Gare St. Lazare den første april, så passagererne kunne få anledning til at overvære åbning af den engelske udstilling, der er arrangeret i Louvre.

Man skal også afslutte rejsen i den franske hovedstad i november, og togets hovedformål er at reklamere for turisternes besøg på den britiske ø ved afbenyttelsen af kontinentale tog med forbindelser til færger over Kanalen og tilslutning til bådtoget på den anden side af denne.

Et særligt informationskontor i toget vil oplyse eventuelle rejsende til England om de lettelser ved rejsen, der i særlige perioder indrømmes besøgende, og hvilke rabatter den engelske bane giver turister. Der har i flere år eksisteret rabatordninger for amerikanske turister i England, og de udvides nu til også at gælde besøgende fra Europa.

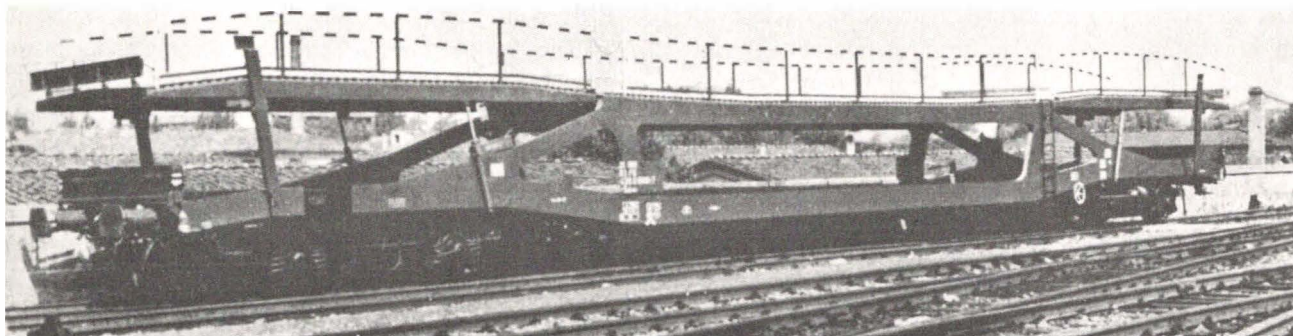
De forskellige europæiske lande, som toget skal besøge, har overtaget togets forsyning med brændstof, mad og betjening i samråd med de engelske baner og de lokale engelske turistkontorer, hvem reklamen for arrangementet er overdraget.

De er biograf i toget, og man vil uden stop vise film optaget af de engelske baner og ledsage dem med oplysninger

i det sprog, der tales, hvor toget end befinder sig. Endvidere gives der på togets kontor oplysninger af enhver art om besøg i England og på fire forskellige sprog. Man har masser af transparenter, gennemlyste kort – alt i farver – til rådighed. Der er en udstilling af kanalbådenes faciliteter og togenes indretning, og endelig en model af den internationale fremtidskupé, i hvis udstyr de engelske baner regner med at spille en revolutionerende rolle.

Tilhøjre: Interiør fra ovenstående vogn og en af de bevægelige stole.

Italiensk 200 kilometer i timen todæks transportvogn til biler



Det er meningen, at de vogne til transport af automobiler, som de italienske statsbaner har ladet bygge hos Costa Masnaga SpA, skal sættes ind i hurtiggående tog, der kører op til 200 kilometer i timen. De vejer 27 tons og har plads til ti temmelig store vogne i to lag, er 26,4 meter lange og med den sporvidde, der er almindelig på de fleste europæiske jernbaner.

De er konstruerede således, at man kan køre bilerne fra den ene vogn til den anden uden anvendelse af specielle ladningsramper. Begge ender af vognen kan hæves og sænkes, så de fungerer som rampe for det øverste dæk. Hævning og sænkning foregår ved hjælp af hydrauliske pumper, der opereres med håndkraft, og vinklen, der dannes til øverste dæk, er ikke spidsere end enhver vogn kan klare den.

Der er en pumpe i hver side af vognen, der fordrer hver sin mand, dog er hver pumpe så stærk, at skulle den ene

blive sat ud af funktion, kan den anden klare operationen alene. Costa Masnagas håndbetjente pumper har bevist deres pålidelighed ved allerede at være påmonteret 1000 tre akslede transportvogne.

De er fremstillede af jernplader med en ru overflade og indstillelige skinner, der kan tilpasses de forskellige automobilers sporvidde. Endvidere er hver vogn udstyret med 48 blokeringsanretninger, der er patenteret af Costa Masnaga, og som på et øjeblik kan såvel fastlåse som udløse de befordrede autos.

Disse specielt konstruerede blokeringsanlæg er indrettede på at kunne modtage en hvilken som helst størrelse på dæk, og på et øjeblik kan de fastlåse og befri en hvilken som helst automobilstørrelse.

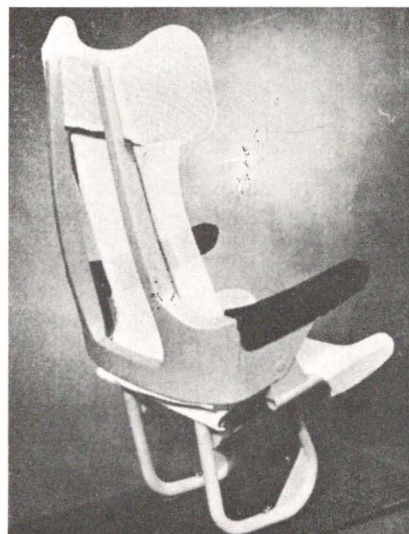
Skulle det under transporten vise sig nødvendigt at flytte en bil fra en vogn til en anden, er en »brobygning« mellem

transportvognene let at arrangere ved hjælp af vognenes bevægelige endestykker.

Alle transportvognene er beregnet til at kunne køre små 200 kilometer i timen og er udstyrede med såvel varmesom bremseanordninger, så de kan sættes ind hvor som helst i persontoget.

På grund af indretning til den store fart og en afstand af 19 meter mellem hjulene er den almindeligvis anvendte sammenkoblings U-krog erstattet af en UG type krog med en trækanordning af gummi. Anvendelse af denne form af kobling har nødvendiggjort konstruktionen af en særlig kant på undervognen, så den også kan være i stand til at betjene standardkoblingen, når dette kræves.

Stive transportvogne af FS 24c typen er udstyrede med spiralfjedrende akselophængning plus en ophængning i gummi og automatisk dobbeltvirkende vacuumbremse af Westinghouse R-typen.



Sørejsen til hovedstaden

4 Det står tydeligt i erindringen, denne den første tur til hovedstaden. Af de to foreliggende muligheder: togrejse eller sørejse, valgte jeg at komme sejlene til København, og så var det billigere. Det var helt afgørende i mellemkrigsårene.

Afrejsen skete en sildig eftermiddag, og der stod man ved rælingen, mens hjembyens kendte silhuet efterhånden viskedes ud og kun havet og damperens beroligende taktfaste rytme blev tilbage. Man følte lidt omkring halsregionerne, men så var det realiteterne, der meldte sig. Kjøleplads havde der ikke været råd til, og efter mere erfarne københavnsrejsendes råd, var det om at finde et sted, hvor man kunne sidde til nat, og som derefter egnede sig til sovested.

Natten blev lang, for selv om man snildeligen havde okkuperet et hjørne, var det jo ikke sengen derhjemme. Desuden meldte tankerne sig, hvordan og hvordan nu i morgen?

Morgen blev det. Der var kaffe med blødt brød, og der var Kronborg, som det første symbol på de herligheder, der ville møde én. Senere udsigt til hovedstadens tårne, og så Langelinje og snart stod man på Kvæsthusbroen med papkuffert i hånden og hundreder af formaninger, der skammeligt nok synes forelæst til ingen nytte.

Det lader sig ikke optælle, hvor mange, der på denne måde for første gang er kommet til den danske hovedstad, men det må være tusinder og atter tusinder, der har indsnuset luften på Kvæsthusbroen en årlig morgenstund og fornemmet denne blanding af aktivitet ved havnen og storstad.

Memoirelitteraturen vimler af beretninger om turen fra damperen til et billigt logi, og folk der skriver memoirer er jo i reglen mennesker, det er gået godt for. Mange af Danmarks store mænd har begyndt deres karriere med en rejse ad søvejen til København.

Ruterne, hvad enten de var lagt landevejs eller søværts til København, var i ældre tid besværlige og tidrøvende. Folk var yderst forsigtige med at søge til København ad søvejen. Man kunne her komme ud for forsinkelser på grund af afdrift, der kunne få uberegnelige følger. Sejlskibene var jo helt anderledes afhængige af vind og strømforhold end dampskibene, og der er eksempler på, at folk, der bare skulle fra Aalborg til København, af vinden blev drevet op langs den norske kyst ja helt til Island, og så skulle de endda være glade, om de slap fra det hele med livet i behold.

Bedre gik det naturligvis ad landevejen, især efter dagvognenes indførelse i 1830'erne, men over Store

Bælt skulle man, og Lille Bælt, hvis man skulle til Jylland, og det kunne være en ret uberegnelig historie. Så sent som i 1814 skulle Frederik VI over Store Bælt på vej hjem fra forhandlingerne i Kiel. Det tog ham sytten dage at nå Sjælland. Først måtte han vente 12 dage i Nyborg, indtil en storm havde lagt sig, og senere blev skibet tvunget til at lægge an ved Sprogø, hvor majestæten i fem dage måtte opholde sig uden anden forplejning end de evindelige gule ærter.

Det er i dag næsten ikke til at forestille sig, hvad opfindelsen af dampskibet kom til at betyde for forbindelsen mellem de danske landsdele, og her især mellem hovedstad og provins. Ikke underligt, at der hurtigt blev oprettet dampskibsruiter indenlands. Det første danske dampskib løb af stabelen i 1830, og få år efter havde man dampskibsforbindelser på ruterne: Aarhus–Kalundborg og Assens–Aarøsund.

Store dampskibsrederier, som N. P. Priors oprettede mange nye ruter, men efter stiftelsen af De forenede Dampskibsselskaber i 1866, begyndte Tietgen virkeliggørelsen af planen om at få dem alle ind under dette store selskab. Det lykkedes til sidst. Kun ruterne mellem hovedstaden og Bornholm blev aldrig De Forenedes.

I begyndelsen af 1870'erne havde hovedstaden dampskibsforbindelse med ikke mindre end 44 provinsbyer: Aalborg, Aarhus, Randers, Grenaa, Kalundborg, Ebeltoft, Bogense, Aggersund, Assens, Ballen, Bandholm, Bøget, Faaborg, Fakse, Fredericia, Frederikshavn, Gåbense, Grønsund, Guldborg, Hals, Horsens, Kalvehave, Karrebæksminde, Kolding, Korsør, Koster, Lemvig, Lohals, Løgstør, Middelfart, Nakskov, Nibe, Nykøbing F, Nykøbing M, Odense, Præstø, Rødvig, Skive, Stege, Struer, Stubbekøbing, Svendborg, Sønderborg og Vejle.

Naturligvis kunne ikke alle disse ruter holde, men den indenlandske fragt- og passagerfart var til at begynde med det grundlæggende for selskabet og derfor satsede man på den. Foreløbig var dampfærgeforbindelsen mellem hovedstaden og provinsen uden konkurrence, for ganske vist begyndte jernbaneselskaberne at lægge skinner ud over landet, men der var længe til den tid, da de skulle kunne rane passagerer til sig fra dampskibsselskabet.

Landevejene var gode for omkring hundrede år siden, men det tog lang tid at komme f. eks. fra Aalborg til København med diligencer eller de endnu langsommeligere dagvogne. Tre til fire dage var det mindste, den rejsende måtte regne med. Så gik det anderledes hurtigt med dampskibet.

Personaleproblem

Af Odense stations blad »Svinghjulet« bringes med tilladelse følgende indlæg:

I Bryrupbanens første levetid var det ikke just lyn-tog, man betjente sig af. Kom man for sent til toget på den ene station, stak man en genvej til den næste og stod på der.

En dag holdt toget ved en station, hvor en bro gik over banelegemet. Af- og pålæsning var omsider overstået, og stationsforstanderen gav signal til afgang, men intet skete. Toget flyttede sig ikke ud af stedet.

Stationsforstanderen gik hen til lokomotivet og skulle lige til at give ondt af sig, da lokomotivføreren,

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

Men togtrafikken begyndte i firserne at dække landet på de væsentligste punkter. Det betød dog kun, at dampskibene ikke kunne konkurrere på de kortere strækninger. På længere ture var togene meget umage, og om vinteren kolde, fordi dørene til kupeerne åbnede lige ud i det fri. Der var ingen sidegang, og konduktørerne gik uden på vognene. Der var betydeligt lunere i dampskibenes saloner.

Dampskibsforbindelserne mellem København og de større jyske og fynske provinsbyer skulle forblive at være af væsentlig betydning. Bilismen før anden verdenskrig var ikke faretruende for søforbindelserne, men der er ingen tvivl om, at der skete noget afgørende i trediverne med bygning af den første Lillebæltsbro og indsættelse af lyntogene. Nu var det virkelig komfortabelt og hurtigt at komme fra Jylland til København i tog, men det var stadig billigere at sejle med dampskibene.

I dag må vi med vemod se, at de sidste to store passagerforbindelser med Det Forenede Dampskibsselskab må give op. Det er først og fremmest bilismen, der har forårsaget denne udvikling. Den har taget de passagerer, som jernbanerne levnede, og i baggrunden ligger indenrigsflyvningen med de store muligheder den har og som allerede ved sin andel af det samlede antal rejsende tæller godt med.

De søværts forbundne trafikmidler mellem hovedstad og provins er næsten alle blevet inddraget. Vi har nu kun forbindelserne til Bornholm tilbage, men det skal ikke glemmes, hvad dampskibene betød for passagertrafikken på længere strækninger, før de hurtige og behagelige tog blev sat ind.

Chris Parø.

Thorvald, stak hovedet ud. Han pegede op på broen, hvor der stod nogle store drenge:

– De forbistrede knægte har spyttet i skorstenen og slukket fyret.

Med udgangspunkt i foranstående beretning fra svundne dages idyl fremsættes følgende nutidige betragtninger:

Til tider kunne man godt ønske at stille med sådan en undskyldning, men rationaliseringen har umuliggjort det. Alt stinker efterhånden af solarolie – alt skal være effektivt – alt skal centraliseres.

Det mener vor nye generaldirektør tilsyneladende også!

Hovedparten af lokomotivførerne i Odense menes at blive forflyttet. Rent konkret ligger der det i historien, at dette personale skal samles to steder – i Fredericia og på Københavns godsbanegård. Nogle depoter bliver nedlagt nu fra køreplansskiftet, og andre kommer for til efteråret eller foråret næste år, heriblandt Odense.

Tilbage skulle kun blive personalet i rangerturen; men lad os nu ikke tage sorgerne på forskud. Planer ændres ofte ved DSB, hvor visse folk mener, at rationalisere er lig at spare; men det er jo slet ikke tilfældet. Der skal svære argumenter til for at fortælle os, at der spares noget som helst ved at flytte os til Fredericia, hvor vi så evt. skal ligge og rejse pass. for at køre togene på Svendborgbanen, eller udstationeres til Odense for at rangere.

Så længe personalet kan udnyttes fuldt ud med tjenester på 6–10 timer på hjemstedet, kan det ikke betale sig at flytte dette, dersom man da skal tænke bare lidt rationelt – og det skal man vel?

Ja, siger man så, vi sparer da lokomotivmestre og remisepersonale! Det er en lidt kort tankegang, dersom man skal forflytte lokomotivførerne for at slippe af med de andre!!!

Da jeg kom hertil i 54 – den gang fjernstyringen blev indviet, og Skov holdt den tale med at een trafikassistent klarer hele trafikken over Fyn – var vi godt 60 mand, nu er vi nøjagtig 30.

Vi er godt tilfredse med at være her, skønt vi har været udsat for en hård rationalisering, vi arbejder aldrig – næsten aldrig – på timeløn, men på akkord; det kan vi kun anbefale alt personale at gøre, selvfølgelig mest dem i de »nedlagte« distrikter og generaldirektoratet, for man kan nu engang ikke blive ved med at spare hos indianerne!!!

F. H.

Ingen kender dagen

6

I jernbaneorganisationernes fagblade har der tid efter anden været omtale af en humanitær fond, hvis formue nu er steget til ca. 250.000 kr. Fondens formål er oprettelse af plejehjem for statsbanepersonalet.

Ifølge statistikken koster en sengeplads ca. 150.000 kr., så fondens formue er ikke særlig imponerende, og der vil være lang vej, inden det første plejehjem vil kunne oprettes.

Det kunne være interessant at høre nærmere om de fremtidige planer, og nedenstående spørgsmål og problemer ville det vel være naturligt at behandle under en sådan redegørelse.

1. Eksisterer der f.eks. en oversigt over, hvor mange pensionister der har behov for sådant et ophold, og hvorledes de grupperer sig i landet?
2. Er der i vor sociale lovgivning basis for økonomisk støtte både til oprettelse og til den daglige drift – og i bekræftende fald: hvor meget?
3. Udgør statspensionister en klasse for sig selv i vort højt lovpriste velfærdssamfund? – Meget kunne tyde på det.

Jeg ved godt, vi alle synes, at vi betaler nok i skat, men det kan ikke være forklaringen på det ringe antal bidragydere (ca. 1 pct.). Forklaringen skal nok søges i manglende information. Mennesket af i dag vil gerne vide lidt mere om målsætningen, og det må være repræsentantskabets opgave at orientere medlemmerne herom – f.eks. her i fagbladene – også af hensyn til gamle medlemmers enker.

Lad mig stille et lille regnestykke op. Hvis blot halvdelen af vore pensionister betalte et månedligt bidrag på 10 kr. i ét år, ville der kunne etableres en fond på 720.000 kr. Jeg tror ikke, at et månedligt bidrag af denne størrelse vil kunne mærkes syndeligt i de fleste hjem. Og ville de tilsluttede organisationer derudover give tilsagn om et tilskud af en rimelig størrelsesorden alt afhængig af medlemstal og kassebeholdning, ville fonden virkelig nå en størrelse af format, og pengene ville gøre mere gavn her end ved at være anbragt på en bankbog eller i obligationer.

Hvis repræsentantskabet vil fremkomme med et sådant konstruktivt forslag med velunderbygget talmateriale, er der ingen tvivl om, at bidragydernes antal ville stige betydeligt.

Lad os prise os lykkelige, om vi kan blive i vort hjem til vore dages ende, men lad os også have det gamle ord i tankerne, at »ingen kender dagen, før solen er gået ned«. Det kunne jo være, at vi blev en af de ensomme eller en af dem, der er blevet kørt agterud. Vi kan ved et beskedent bidrag være med

til at gøre tilværelsen lidt lysere for disse mennesker – og måske også for os selv.

Det er set før, at en personlig indsats har givet store penge, og i dette tilfælde synes jeg, at muligheden for at skabe noget værdifuldt er til stede. De mange tusinde aktive, pensionister og vore organisationer bør kunne – og kan også – klare en sådan opgave. Der vil nemlig ikke – efter min mening – være nogen anden instans, der vil løse opgaven. Hverken de politiske partier eller de skiftende regeringer vil inden for en overskuelig tid kunne overkomme at løse (alle) de sociale opgaver, der trænger sig på bare i vor »sektor«.

Det ser lidt trist ud, og der er lang vej, men ikke længere, end at tabt tid kan vindes.

S. O. Sylvest/pensionist.

Først vil vi takke S. O. Sylvest for hans indlæg og den interesse, han herved viser for fonden og det arbejde, der gøres for at tilvejebringe et plejehjem for de af vore ældre kollegaer, der har behov for et sådant.

Vi kan oplyse, at der for tiden ikke findes nogen oversigt over, hvor mange pensionister der har behov for et plejhjemsophold, og heller ikke hvorledes disse pensionister grupperer sig i landet, men gennem det daglige arbejde i organisationerne møder man af og til tilfælde, hvor man absolut finder, at der er hjælp behov, men man har blot ikke muligheden for at hjælpe.

Derfor søger man igennem fonden at tilvejebringe et eller flere plejehjem, hvorigennem dette behov kan opfyldes.

Efter den sociale lovgivning kan et nyopført plejehjem belånes med indtil 91 pct. af den samlede anskaffelsessum, og af de resterende 9 pct. er flere kommuner i landet indstillet på at betale en andel.

De årlige driftsudgifter for et godkendt plejehjem dækkes af stat og kommune med 100 pct.

Der er således gennem den sociale lovgivning basis for økonomisk støtte både til oprettelse af plejehjem og til plejhjemmets daglige drift.

Ordningen med faste månedlige bidrag til fonden blev indført for ca. 6 år siden. Den startede med 5 bidrag à 10 kr., men i de efterfølgende år har stadig flere og flere meldt sig som faste bidragydere, og ad denne vej indgår der nu mere end 2.000 kr. om måneden. En del af bidragyderne er pensionister, men også mange aktive jernbanefolk yder hver måned deres bidrag til fonden. Bidrag må være på mindst 5 kr. pr.

måned og i øvrigt deleligt med 5 kr., og alle bidrag – små som store – er naturligvis meget vedkomne. Det skal tilføjes, at bidrag på over 100 kr. og indtil 1.000 kr. om året kan fradrages på selvangivelsen.

Fondens bestyrelse ser naturligvis gerne, at antallet af bidragsydere øges, og vi skal da også herved følge S. O. Sylvests appel op og opfordre så mange som

muligt – både aktive jernbanefolk og pensionister – til at melde sig som faste bidragsydere. Det kan ske ved at sende en meddelelse til fondens kasserer, trafik-kontrollør E. W. Hauge, København H, eller ved at udfylde og indsende nedenstående kupon.

Jo flere, der yder et bidrag, jo hurtigere vil tankerne om opførelse af et plejehjem kunne realiseres.

Undertegnede

(navn med alle forbogstaver)

(stilling)

(tjenested – evt. adresse)

(CPR-nummer)

Ønsker fra den 1. 197.. at yde fast månedligt (Sæt kryds)

bidrag på kr., trukket i min løn/pension.

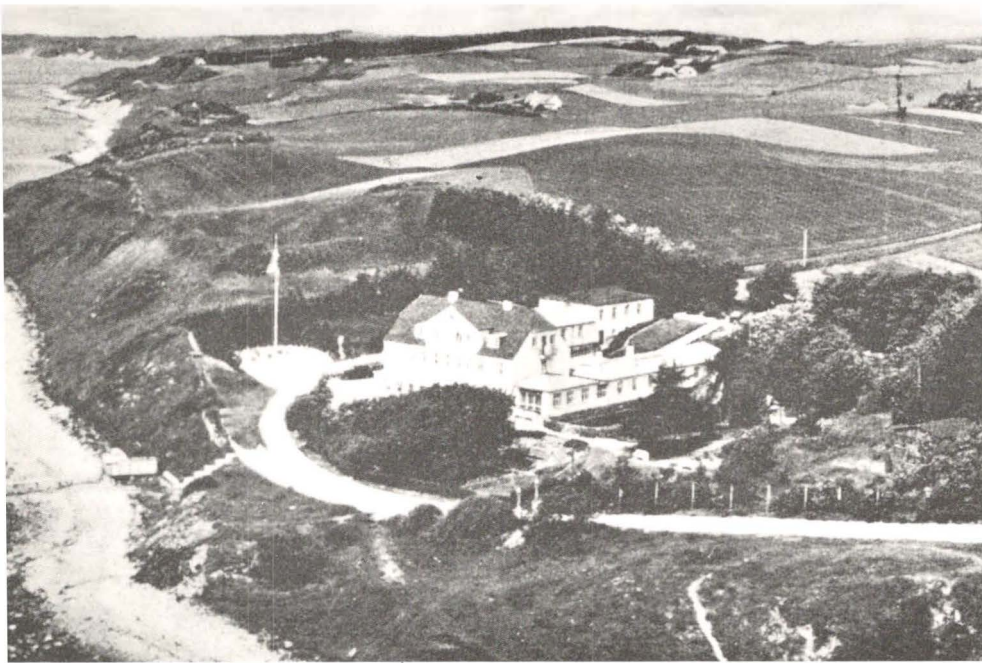
☐

Ønsker tilsendt girokort til brug ved indbetaling af et engangs-beløb.

☐

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

Afstemning om feriehjemmet



Vi bringer hermed resultatet fra urafstemningen om feriehjemmet, dels det samlede resultat dels fordelingen på de respektive afdelinger.

De afgivne stemmer fordeler sig med 357 for kontingentforhøjelse og 1079 for salg af feriehjemmet, medens 13 var blanke eller ugyldige. Nedenstående skema viser fordelingen pr. afdeling. Der er udsendt 1688 stemmesedler.

Afdeling	Kontingentforhøjelse		Salg af feriehjemmet		Blanke eller ugyldige		Total	
	antal	%	antal	%	antal	%	antal	%
Godsbanegården	65	23,21	152	54,29			217	77,50
Helgoland	23	23,00	61	61,00			84	84,00
Enghave	24	16,90	92	64,79			116	81,69
Roskilde	9	36,00	10	40,00			19	76,00
Helsingør	12	21,05	40	70,18			52	91,23
Næstved	2	4,76	37	88,10			39	92,86
Gedser	1	9,09	10	90,91			11	100,00
Rødby Færge	6	13,64	35	79,54			41	93,18
Kalundborg	15	40,54	16	43,24			31	83,78
Korsør	11	13,25	64	77,11			75	90,36
Nyborg	7	12,28	41	71,93			48	84,21
Odense	5	15,15	27	81,82			32	96,97
Fredericia	61	32,45	97	51,59			158	84,04
Padborg	9	19,56	35	76,09			44	95,65
Sønderborg	0	0,00	6	100,00			6	100,00
Tønder	4	80,00	0	0,00			4	80,00
Esbjerg	32	42,11	33	43,42			65	85,53
Struer	10	12,99	57	74,02			67	87,01
Frederikshavn	4	57,14	3	42,86			7	100,00
Ålborg	12	21,05	39	68,42			51	89,47
Randers	2	8,00	18	72,00			20	80,00
Århus	33	12,64	188	72,03			221	84,67
Viborg	8	61,54	5	38,46			13	100,00
Brande	0	0,00	8	100,00			8	100,00
Herning	2	25,00	5	62,50			7	87,50
I alt	357	21,15	1.079	63,92	13	0,77	1.449	85,84

PERSONALIA

Forflyttet pr. 1.-6.-1971

Lokomotivførerne (13. lrm.):

K. Vibe, dt Rd i ddt Ab.
E. T. Svendsen, ddt Rd i ddt Ab.
K. W. Christensen, ddt Vg i ddt Ab.
H. A. Nielsen, ddt Bb i ddt Pa.
C. A. Kaarup, ddt Rd i ddt Ar.
V. A. Pedersen, ddt Rd i ddt Ar.
H. Jensen, ddt Rd i ddt Ar.
N. B. Jensen, ddt Rd i ddt Ar.
O. Petersen, ddt Rd i ddt Ar.
E. B. Nielsen, ddt Rd i ddt Ar.
N. S. G. Christensen, ddt Rd i ddt Ar.
K. E. Christensen, ddt Rd i ddt Ar.
P. Nielsen (Jeppe), ddt Rd i ddt Ar.
K. Eriksen, ddt Rd i ddt Ar.
C. V. Jensen, ddt Bb i ddt Ar.
L. Tønning, ddt Bb i ddt Fa.
J. E. Pedersen, ddt Bb i ddt Fa.
H. H. A. Christensen, ddt Bb i ddt Fa.
A. Pedersen, ddt Bb i ddt Ar.
K. G. Olesen, ddt Bb i ddt Hr (Bb) omstationeret.
K. Poulsen, ddt Bb i ddt Hr(Bb) omstationeret.

Forfremmelse til lokomotivfører

(14. lrm.) efter ansøgning pr. 1.-6.-1971

Elektroførerne (13. lrm.):

K. E. Kristensen, ddt Kh i ddt Kh.
H. W. Andersen, ddt Kh i ddt Kh.
H. Olsen, ddt Kh i ddt Kh.

Forfremmelse til lokomotivfører

(17. lrm.) efter ansøgning pr. 1.-6.-1971

Lokomotivførerne (13. lrm.):

J. H. Olsson, ddt Hg i ddt Gb.
A. Asmussen, ddt Fa i ddt Fa.

Navnændring pr. 30.-3.-1971

Lkf. (17. lrm.) J. B. Pedersen, ddt Str til J. Brogaard.

Afsked efter ansøgning pr. 31.-5.-1971

Lkas. P. J. K. Holm, ddt Kh.

Afsked pr. 31.-7.-1971

Lkf. (17.lrm.) H. E. C. Jørgensen, ddt Kø. gr. svagelighed m/ pension.

Opmærksomhed frabedes

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

R. G. Holm,

lokomotivfører, Godsbanegården

Dødsfald

Lokomotivinstruktør (20.lrm.) P. E. Poulsen, lkd Ar, er afgang ved døden den 8. juni 1971.

Lokomotivfører (17. lrm.) J. Maymann Hansen, Helsingør, er afgang ved døden den 16. juni 1971.

In memoriam

Onsdag den 16. juni døde lkf. Johannes Maymann Hansen, Helsingør, efter kort tids sygdom.

Johannes' død kom som et chok både for hans familie og medansatte her ved depotet. Stor medfølelse og deltagelse har samlet sig om Johannes' familie i deres store sorg.

Johannes Maymann Hansen vil være kendt af mange lokomotivmænd for sin virksomhed som tillidsmand igennem 30 år, dels i Slagelse og dels i Helsingør.

For os, der har arbejdet sammen med Johannes, vil mindet om et fint, velafbalanceret menneske, en god kammerat og en dygtig lokomotivmand altid blive bevaret og tjene som eksempel for os. I taknemmelighed for den tid, vi har haft sammen, udtaler vi et æret være hans minde.

O.

Uroligheder i Mexico

Tusinder af mexicanske studenter, der demonstrerede mod præsidenten *Luis Echeverria*, der bl.a. anklagedes for at være ansvarlig for en række studenters død i 1968, da han var indenrigsminister, blev under demonstrationen pludselig angrebet af bevæbnede mængder, der kom til i busser. Det ser ud til, at der har været et aftalt spil mellem det mexicanske politi og de væbnede grupper, thi politiet greb ikke ind. Præsidenten og regeringen nægter imidlertid at have haft noget at gøre med de bevæbnede grupper, der synes at tilhøre højreorienterede borgere, der er utilfredse med de yderliggående studentergruppers aktivitet.

Der er også rygter om, at de bevæbnede grupper tilhører en særlig, hemmelig politienhed, kaldet »Høgene« – eller måske var de medlemmer af højreaktivisternes gruppe »Francisco Villa«, der af studenterne regnes for støtter af præsidenten. Bag aktionen skal man søge den sociale og politiske uro, der latent er til stede i hele Latinamerika. Det tallose proletariats både i byernes industri-

centrer og i landdistrikterne kræver del i den stigende velstand og støttes af de fattige studenter, der ser hen til Fidel Castros socialistiske eksperiment på Cuba som den eneste redning for arbejdere og småbønder. Men det er vanskeligt at komme igennem med socialistiske eksperimenter i Latinamerika, bl. a. fordi USA's enorme investeringer og hele dominans i finansverdenen gør Latinamerika til en slags lydlande for den amerikanske kapitalmagt.

Må klarlægge DSB's rolle i samfundet

Jeg har blot filosoferet lidt over tingene, sagde finansudvalgets formand Kr. Damsgaard forleden i radioavisen.

Damsgaard var kommet med nogle meget kritiske bemærkninger om Statsbanernes nye takstkrav, og nu blev han bedt om at konkretisere tingene.

Der er visse sager, som finansudvalgets formand må efterlade på det filosofiske plan, men således vil det næppe gå i denne.

Heldigvis, for det er bydende nødvendigt, at DSB løftes op over sin småhakende tilværelse og gøres til et virkeligt effektivt led i samfundshusholdningen.

Lad os benytte den chance, som situationen har åbnet. Vist nok for første gang er der, så vidt man kan se, i alle politiske lejre forståelse for, at det ikke længere er nok bare at pukke på en bedre balance hos det statslige organ, som bestrider en væsentlig part af trafikken.

Udgangspunktet for takspolitikken er galt, og har hele tiden været det. Man har spurgt, hvor meget det var muligt at trække ud af det publikum, som til enhver tid måtte indfinde sig på perronerne.

At virksomheden nogen sinde skulle blive rentabel ud fra en snæver kommerciel betragtning har ingen for alvor turdet håbe på. Alligevel har man dydigt handlet, som om man var på vej mod rentabiliteten og nu energisk gjorde klar til sidste etape. Eller dog næstsidste.

I stedet for skulle man forlængst have taget DSB's samfundsrolle op til overvejelse på fordomsfri måde.

Nu må man gå til sagen. Hvad har Danmark, som udviklingen tegner sig, brug for af kollektiv landværts trafik?

Lad os få opstillet en ramme og så få apparatet udbygget og tilpasset bedst mulig derefter.

En rigtig og rationel takspolitik vil da være den, som bevirker, at kapaciteten udnyttes så effektivt som muligt.

DAMERNES DAG

20

Det er juice, det er dejligt!

De små mejerier i de førhen lige så små landkommuner har måttet opgive ævred eller lade sig fusionere ind i større enheder. En af disse enheder er Mejerisel-skabet Danmark, der om føje tid begynder at fremstille appelsin-juice, emballeret i mælkekartoner. Det giver truede mejerier en chance for at overleve, idet deres tappeanlæg kan anvendes uændret i den nye produktion.

Synes forbrugerne at få smag for juice i den førhen så forkætrede mælkekarton, vil man muligvis også forsøge sig med andre smagsvarianter end appelsin.

Trip, trap, træsko

Der er gang i træskoene i sommer, mere end selv den mest optimistiske træsko-

fabrikant havde turdet håbe på. Efter at designerne havde kastet sig over dette traditionelle stykke fodtøj, fås de nu både i ruskind, lak og læder, forsynet med huller eller metalsøm plus meget andet skæmt.

Ifølge en skotøjshandler er der nu især en type træsko, der er efterspurgt, og det er den klassiske sorte uden dikkedarer af nogen art. Den er også pæn, og ofrer man nu og da en gang sværte og børstning, er man virkelig velklædt om fødderne.

Hot pants

Hot pants er varmeste modeidé og hvorfor ikke også til de små i familien? De fremstilles i en håndvending således: man tager et par af vinterens strømpebukser, klipper benene af lidt over knæ-

ene, laver dobbelt ombuk og sømmer op med heksesting eller maskinstikning. Sæt maskinen på let zig-zag, så sømmen bliver lige så elastisk som selve stoffet.

Sokker, der svarer til disse hot pants, fås selvfølgelig blot ved at klippe fødderne af lidt over ankelhøjde og sy kanten til, eventuelt som løbegang med indlagt elastik.

Meget billigt, virkeligt sødt og bestemt bekvemt at have på . . .

Syede kludetæpper

Idéen med at sy forskelligt farvede og forskelligt mønstrede stykker stof sammen til et hele er meget gammel, stammer fra England og Amerika og kaldes på »nu-dansk« for patchwork. Har man en velassorteret kludepose med mange forskellige tøjrester, kan man skabe mange dejlige ting, både til pudebetræk, tæpper og kjoler eller hvorfor ikke en festlig sommerhat. Den enkleste form er firkanten, men en sekskant er også en god skabelon og skæres i pap eller karduspapir. Inden udklipningen må alle stofrester stryges, så de kan klippes meget nøjagtigt til. Der skal beregnes 1-1½ cm sømmerum, og alt for tykke stoffer er ikke velegnede. Afhængig af formålet kan det være nødvendigt at underfore. Det er en festlig måde at få anvendt gamle rester på.



Træsko er gode ved fødderne og ses i mange variationer