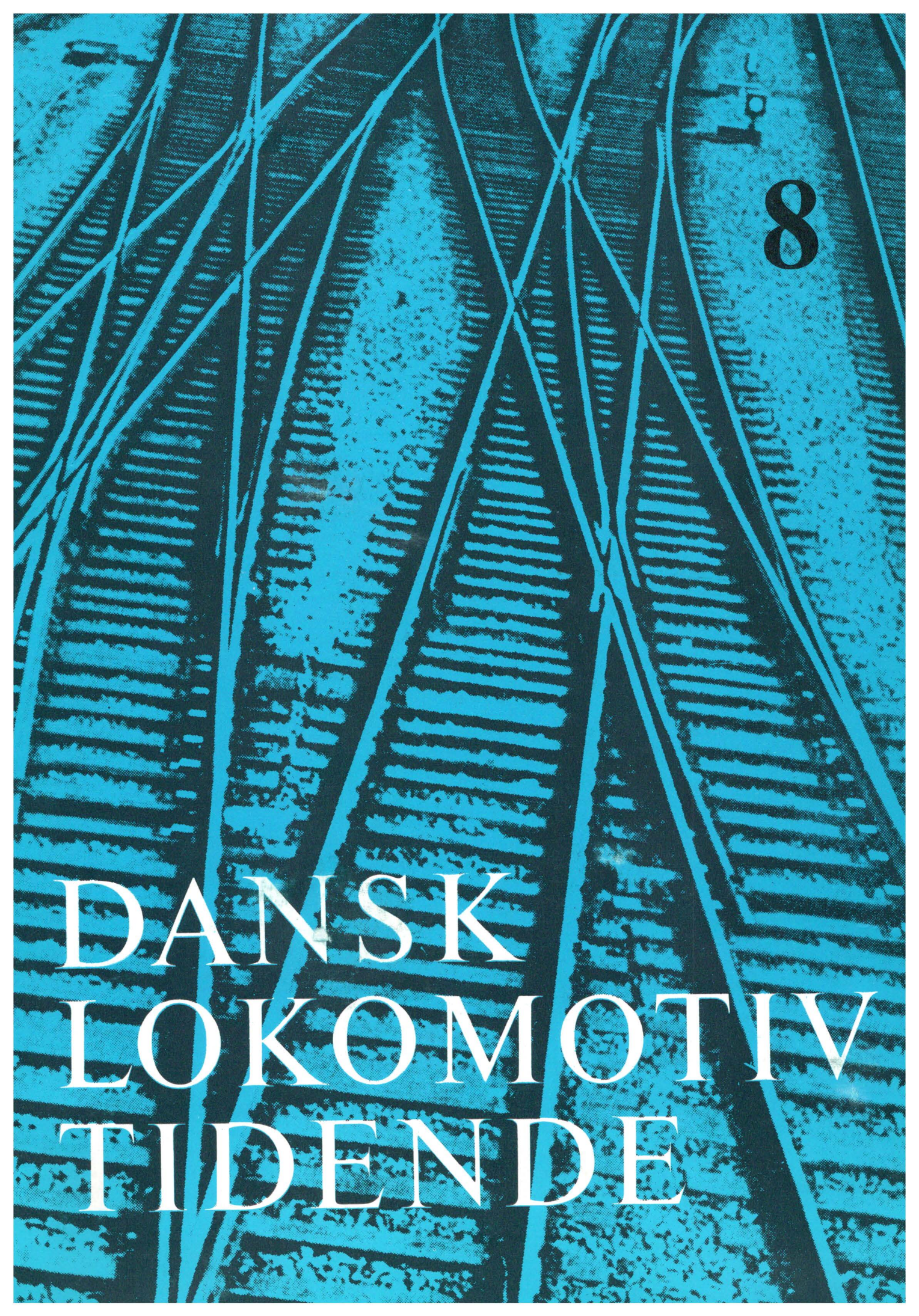




8

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. AUGUST 1971 — 71. ÅRGANG

8

Indhold:

Kooperation	2
Demokrati på arbejdspladsen	3
25 års jubilæum, O. H. Jensen	4
Den afdøde kanal	5
Nye kystbanetog	6
De tyske forbundsbaner	8
Med verdens hurtigste godstog	10
Sammenhold er penge værd	11
Den dårlige luft under jorden	12
En »undermåler« bliver voksen	13
Fritidsundervisning	14
Elektronisk pladsbestilling	15
Oprykning til 15. lrm.	15
Fagbevægelsen er et hestehoved foran	16
Politisk økonomisk orientering	17
Glimt udefra	18
Personalia	19
Adressefortegnelse	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.

En kooperativ bevægelse kan – som andre – have vanskeligt ved at holde idealet i målsætningen. Man må slække for at tilpasse sig udviklingen. Denne proces kan føre til, at en kooperativ virksomhed jævnføres med en privatkapitalistisk, fordi man af rentabilitets- og konkurrencehensyn må anlægge sålunde samme økonomiske og virksomhedspolitiske synspunkter for at overleve. Flere kooperative virksomheder har måttet give op og indstille virksomheden. Årsagerne hertil kan være og har vist sig at være flere, men uden nærmere angivelse af disse skal peges på, at Kooperationens virksomheder underkastes samme vilkår som privatkapitalens, så snart de mister støtten i interessentgrundlaget. Hertil kommer for eksempel, at fagbevægelsen nok anser det for vigtigt gennem kooperativ virksomhed at øve indflydelse på prisdannelsen til fordel for forbrugerne, men også har den indstilling, at virksomheden skal kunne bære, så der bliver en rimelig økonomisk afkastning af investering. Som fremført ved Det kooperative Fællesforbunds sidst afholdte kongres kan spørges, om Kooperationen da har overlevet sig selv. Svaret er i og for sig givet sammesteds, eftersom den aflagte beretning for langt den overvejende del af virksomhedernes vedkommende tegnede et billede på fremgang. Alligevel er der grund til største agtpågivenhed, ikke blot på baggrund af en almindelig udvikling, men også en helt ændret situation, såfremt vi optages i det europæiske økonomiske fællesskab. Det gælder således om at have fornødne midler til investering og have en up to date oversigt over markedsudviklingsmuligheder. Gennem Det kooperative Finansieringsinstitut søges oparbejdet kapital til investering i eksisterende og udvikling af ny kooperativ virksomhed. Fagbevægelsen er fortrinsvis kapitalfødernes i dette institut, blot ikke i tilstrækkeligt omfang, såvist som den af før nævnte grund ikke synes, at indskuddene forrentes i forhold til det, som kan opnås andre steder. Vi er kapitalister til hobe på godt og ondt, hvorfor 5-6 pct. rente anses for lidt. Der skal altid være progressive ledere i virksomhederne til varetagelse af den forretningsmæssige side, og bevarelse af det folkelige islæt gennem bestyrelser fordrer for disses vedkommende, at medlemmerne gennemgår en uddannelse, som sikrer forståelse for virksomhedsførelse og -politik. Det har man erkendt og følger op med en kursusrække, der skal give bestyrelsesmedlemmer med flere den rette baggrund for at deltage i virksomhedens udvikling. Vore kooperative virksomheder – bortset fra brugsforeningsbevægelsen –

Demokrati på arbejdspladsen

har ikke specielle muligheder for at analysere markedsudviklingen, og det indlysende rimelige forslag er fremsat, at der bør laves et analyseinstitut, som kan analysere de enkelte virksomheders regnskaber og andre økonomiske forhold samt opstille prognoser for virksomhederne i henseende til de opgaver, der med fordel kan tages ind i arbejdet, og på hvilke markeder man med fordel kan satse. Man skal dog passe på, at et sådant institut ikke resulterer i et organ, som styrer hen over hovedet på de enkelte virksomheder. Kooperationens målsætning er stadig et kvalitetsprodukt til en pris, som virker regulerende på almindelig prisdannelse, men den erhvervsmæssige udvikling gør det sværere at holde målsætningen. Man har også søgt at give ansatte bedre lønmæssige og sociale fordele end de, som opnås i privatvirksomheder. Blandt andet disse forhold og det stærkere krav om et højere provenu af investeret kapital kan hæmme fremgang. En af ideerne er gennem reduceret fortjeneste at give forbrugerne en prismæssig fordel. Mange er nok prisbevidste, men på den anden side kan man stille sig tvivlende overfor betydningen af dette hos en meget væsentlig del af forbrugerne. De nye generationer er nemlig ikke indstillet til kooperationen som ældre. Det er for dem snarere salgsmetoderne og vareudbuddet, som tæller. Mange hænger dog ved brugsforeningens dividende-problematik, men det er et helt andet spørgsmål. Kooperationens force må ligge i fremstillingskoncentrationen. Store mængder i store markedsdannelser er fortsat chancen for kooperationen, idet prisdannelsen da stadig ligger på denne initiativ. De store muligheder ligger her og vil understrege, at kooperationen ikke har overlevet sig selv; men der må ske integration ud over grænserne. Det er et større perspektiv, som kan koste os nogle af vore kooperative virksomheder. Indtræden i det europæiske økonomiske fællesskab kan i hvert fald, som for øvrige erhverv i Danmark, skabe eksistensproblemer for kooperationens virksomheder. Lad os imidlertid ruste os til en sådan udvikling.

Det kooperative Fællesforbund var det første som tog en aftale om demokrati på arbejdspladsen. Herom sagde formanden, Erik Hauerslev, på DKF's kongres i maj:

I min beretning på 1968-kongressen sagde jeg bl.a., at det, der formentlig mere end noget andet ville præge den sidste kongres, var forslaget til aftalen mellem LO og DkF om demokrati på arbejdspladsen. Det viste sig at være en korrekt bedømmelse. Offentligheden beskæftigede sig meget med denne aftales indgåelse, idet kooperationen blev de første, der tog sig på at praktisere den såkaldte røde betænkning.

Som alle ved, er der nu også på det private arbejdsmarked blevet indgået en samarbejdsaftale, som parterne – Dansk Arbejdsgiverforening og LO – underskrev den 2. oktober 1970. Dermed er kooperationens forspring begrænset, idet en lang række af det private arbejdsmarkeds virksomheder allerede har oprettet de i aftalen forudsatte samarbejdsudvalg.

Man kan nu helt naturligt stille det spørgsmål, om vi i kooperationen har udnyttet forspringet på ca. 2½ år – et spørgsmål der indeholder en vurdering af, hvor langt vi da er kommet?

Jeg må desværre her på denne kongres slå fast, at vi ikke har fået oprettet det antal virksomhedsnævn, der har været en forudsætning ved aftalens indgåelse.

Vi opgjorde umiddelbart efter aftalens underskrivelse antallet af de virksomheder, der var bundet af 1968-kongressens vedtagelse om, at en aftale kunne underskrives. Det drejede sig om ialt ca. 30 virksomheder. Mere specificeret kan det oplyses, at de 30 virksomheder fordeler sig således: Brugsforeningen HB = 4 områder, Fællesbagerierne: 5 virksomheder, Byggefagsvirksomheder = 9, Boligselskaber = 3 og 9 enkeltvirksomheder.

2/3 af disse 30 virksomheder har oprettet virksomhedsnævn, hvilket altså vil sige, at 10 virksomheder endnu mangler at oprette virksomhedsnævn.

Hvis respekten for de beslutninger en enig kongres træffer i Det kooperative Fællesforbund fortsat skal kunne bevares, er det nødvendigt stærkt at sige til de respektive virksomheder, der endnu mangler at oprette nævn, at nu falder klokken i slag.

Det er LO's opfattelse – og heri må jeg afgjort være enig – at det er en selvfølge, at aftalen bliver overholdt. I denne holdning ligger, at de virksomheder, der ikke følger aftalen mellem LO og Fællesforbundet, i realiteten gør sig skyldige i et brud på aftalen, hvilket efter den normale praksis vil være at behandle efter

25 års jubilæum

reglerne i aftalen om arbejdsforholdenes ordning i kooperative virksomheder.

Jeg kan derfor i dag give den oplysning, at Fællesforbundet for sit vedkommende umiddelbart efter denne kongres ganske alvorligt vil henstille til de pågældende virksomheder, at man nu trækker i arbejdstøjet, og det siger sig selv, at vi er parate til at bistå virksomhederne med al mulig praktisk bistand i forbindelse hermed. Det har vi nu da i øvrigt meddelt dem indtil flere gange.

Man kan spørge, om det i alle tilfælde er virksomhedens ledelse, der indtager en vrangvillig holdning til aftalen? Det er det *ikke*. Vi har også virksomheder, hvor det er medarbejderne, der stiller sig tvivlende overfor værdien af den nye aftale, og i de tilfælde, det vil sige, hvor både ledelse og medarbejderne er enige om ikke at oprette virksomhedsnavn, stiller sagerne sig unægtelig lidt anderledes, end hvis det blot var den ene part, der holdt sig fornemt tilbage.

Kongressen vil formentlig være enig med mig i, at det trods alt er en noget grotesk situation, om vi skulle tordne overfor disse virksomheder, *at nu skal de samarbejde*, uanset om de har lyst eller ej. Men – en løsning *må* tilvejebringes, og jeg giver som sagt kongressen og LO tilsagn om, at vi nu vil drøfte spørgsmålet direkte med de pågældende virksomheder.

Så skal jeg blot gøre den bemærkning, at vi nu har indledt forhandlinger i et særligt udvalg om en udvidelse af aftalen til også at omfatte detailhandelsområdet, der som bekendt i henhold til aftalens § 15 er undtaget.

Detailhandelen – og det gælder også bygge- og anlægsområdet – blev jo ikke undtaget permanent, men parterne var enige om, at der på disse områder var behov for en særlig tillempet aftale, og det er det, vi i det nedsatte udvalg nu undersøger, hvordan vi bedst muligt og mest effektivt kan drage også dette område ind under aftalen. Inden for BKL-området arbejdes der med det samme problem. Det er min opfattelse, at vi ikke vil komme langt ind i den nye kongresperiode, før der vil ske afgørende nyt også hvad angår bygge- og anlægsområdet.

Sammenfattende kan jeg sige, at det er min opfattelse, at der på flertallet af de 20 virksomheder, der har oprettet virksomhedsnavn, er gjort gode erfaringer med dette nye samarbejdsinstrument. Alt nyt kræver en vis indkøringsperiode, og demokrati på arbejdspladsen danner ingen undtagelse fra denne regel. I Kooperationen vil vi fortsat følge dette arbejde med



Den 1. september er det 25 år siden trafikkontrollør O. H. Jensen betradte den løbebane, som foreløbig har ført til, at han er blevet Jernbaneforeningens formand. Det gælder for O. H. Jensen, som for andre på organisationsmæssige tillidsposter, at han må øve en indsats på en lang række områder, men han går også til sagen, hvilket ikke mindst i Danske Statsbaners nuværende situation er af stor betydning for de medlemsinteresser, han er sat til at varetage.

Gennem samarbejdet jernbaneorganisationerne imellem har vi lejlighed til at komme ham nærmere ind på livet. Derigennem har vi lært at sætte pris på hans ligefremhed og venlighed, ikke blot i det faglige, hvor han kan finde på at kokettere med »Mao's lille røde«, men også i kammeratligt samvær.

Hermed de bedste ønsker for fremtiden og en hjertelig lykønskning på jubilæumsdagen.



megen interesse, så meget mere som der trods alt er tale om en hjertesag for os.

Det hører med til billedet af en kooperativ virksomhed, at der bør tilvejebringes de bedst mulige arbejdsforhold for de ansatte. Vi mener samtidig i dag at kunne dokumentere, at et udvidet demokrati for de ansatte *ikke* nedsætter en virksomheds effektivitet – snarere tværtimod.

Derfor er der heller ingen rimelig grund til at holde sig tilbage, hvad angår oprettelsen af virksomhedsnavn.

Den afdøde kanal

Gennem næsten et helt århundrede var Suezkanalen den vestlige verdenshandels vigtigste vandvej, men blev som bekendt i juni 1967 bombarderet af israeltiske »Mirage«-fly og derfor lukket af Ægyptens statschef Gamal Abd el Nasser. Nu vil det franske Compagnie Financière de Suez give den det endelige dødsd.

Selv om israelitterne skulle trække sig tilbage fra kanalens østkyst, ønsker det franske kanalfirma, der blev grundlag af kanalens bygherre Ferdinand Lesseps, ikke at genoprette dens tidligere betydning, om end den nok kunne renses for både skibsvrag og tilsend.

Indtil den blev ødelagt og spærret i 1967, var transporten af den arabiske olie kanalens største indtægtskilde, men i stedet for at restaurere kanalen har man nu til hensigt at lægge en rørledning på 330 kilometer fra Suez til Alexandria, i hvilke to havne selv tankskibe på 312.000 tons kan ankre, medens kanalen kun kan besejles af skibe på højst 65.000 tons.

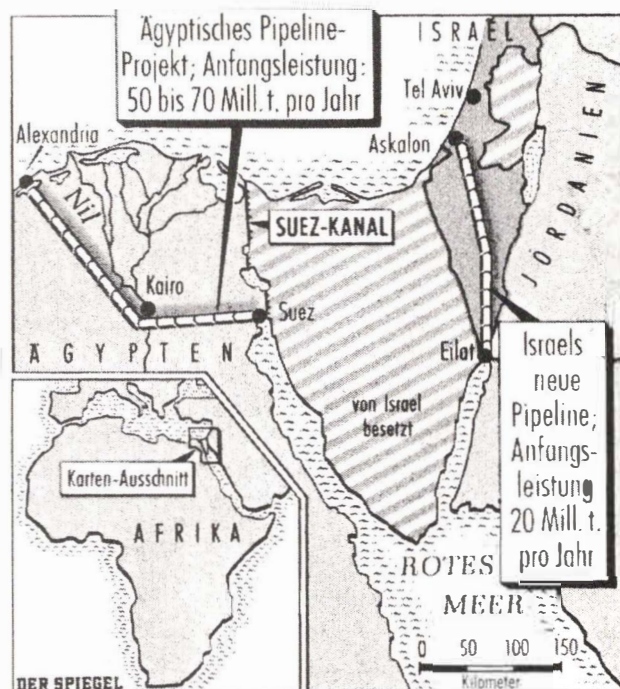
Ganske vist vil ind- og udpumpningen tage nogen tid, men der vil dog på en rejse fra Kuwait til Wilhelmshafen i Tyskland stadig være 13 dage at tjene ved at benytte rørledningen fremfor at sejle syd om Afrika, hvilket varer 32 dage.

Israelitterne gav stødet til anskaffelsen af denne rørledning, da de selv i 1968 begyndte at etablere en lignende ledning gennem Negev ørkenen fra Eilat til Askalon på Israels Middelhavskyst. Man har allerede nu i nogen uger pumpet olie gennem den 260 kilometer »stålslange«, og skønt israelitterne er meget hemmelighedsfulde med hensyn til rørledningens kapacitet, ville man dog sikkert med yderligere udbygning af pumpeanlæggene kunne befordre ca. 60 millioner tons om året.

Det har heller ikke været muligt at få oplyst, hvorfra olien kommer, eller hvor den skal anvendes, dog tvivler fagfolk ikke på, at det er det iranske oliekompani, der har betalt rørene til anlægget gennem ørkenen.

For at ødelægge israeliternes forretning og selv profitere af olietransporten, der gennem kanalen havde indbragt ham ca. 6 milliarder kr. om året, satte Nasser sig omgående i gang med at finde firmaer, der ville være villige til at bygge og levere materialerne til rørledningen fra Suez til Alexandria.

Adskillige meldte sig omgående: Vesttysklands største rørfabrik Mannesmann-Thyssen, Frankrigs leverandør af store rør, Pont-à-Mousson, Italiens rørlinebygger Techint-Lodigiani og et dusin andre firmaer.



Kort over den ægyptiske rørledning fra Suez til Alexandria.

Alle var de parate til at gå i gang med at bygge en rørledning, der til en begyndelse blev beregnet til at kunne overføre 70 millioner tons, men siden er udvidet til 200 millioner om året.

Finansieringen af dette en milliard francs-projekt blev straks ordnet af Compagnie Financière de Suez, der hidtil havde været eneste koncessionsindehaver i Suez-skibsfarten, i samarbejde med internationale olieselskaber, arabiske sheiker og vesteuropæiske banker.

Fjorten år efter Nassers nationalisering af kanalen, var han således blevet det engang mægtige franske finansforetagende behjælpelig med at få del i en ny og betragtelig indkomst-kilde.

Risikoen ved at udføre rørlægningen kun 40 kilometer fra den israelske grænse vil de involverede firmaer forlange overtaget af de respektive landes regeringer. For tiden forhandler et konsortium af europæiske firmaer med det franske *Eau et Assainissement* (Socea), et søsterselskab til det rørfabrikerende Pont-à-Mousson, i spidsen med Ægypten om de endnu uafklarede spørgsmål, men ifølge Socea mener man allerede i dette efterår at kunne undertegne den endelige kontrakt.

Om der foruden anvendelse af franske og italienske rør også bliver tale om tyske er endnu uvist, for i modsætning til regeringerne i Rom og Paris forlanger den tyske i Bonn særlige garantier, når det drejer sig om større leveringer til Ægypten.

Ikke desto mindre håber Düsseldorf-firmaet, Mannesmann-Thyssen, der beredvilligt leverede rør til Israel, at kunne komme med i den ægyptiske forretning. Firmaets eksportchef Joseph Francois van Berven tror på et omslag i den tyske udførselspolitik og siger: »Vi venter kun på et vink fra Bonn.«

Nye kystbanevogne til DSB

5

Det på Kystbanen anvendte passagervognsmateriel vil i løbet af 1973 være udskiftet med nyt materiel, der er konstrueret med særligt henblik på denne og tilsvarende strækninger.

Alt det nye materiel er i ordre ved Vognfabrikken Scandia A/S, Randers, nemlig 45 stk. 2. klasses passagervogne, der bestiltes i januar 1970, samt 14 stk. 1. klasses vogne og et antal styrevogne til 2. klasse, der bestiltes i marts 1971.

Leveringen af de 45 stk. 2. klasses vogne er nu påbegyndt og fortsætter ind i 1972 med 4 à 5 vogne pr. måned.

De nye vogne sættes straks i drift, og fordelene ved det nye mere komfortable materiel bliver derved straks mærkbare for passagererne.

Blandt disse fordele kan bemærkes, at siddekomforten forbedres væsentligt, idet vognene er indrettet som storrumsvogne med 4 pladser på bredden, fordelt to og to i forhold til midtergangen. Storrumsvogne til 2. klasse af lignende typer har hidtil normalt været indrettet med 5 pladser på bredden. Da der endvidere er anvendt en større vognbredde til dette indenlandske materiel end normerne for det europæiske standardssystem, som må anvendes for vogntyper, der skal kunne gå til udlandet, bliver der bedre plads for den enkelte passager end hidtil.

Ved udformningen af sofaerne er der ligeledes taget særlige komforthensyn, idet konstruktionen af ryg og sæde følger de resultater, der er opnået i et internationalt samarbejde mellem de europæiske jernbaner under medvirken af læger, så der herved opnås en hensigtsmæssig siddestilling.

Endvidere lettes ud- og indstigningen for passagererne, både fordi der er dobbeltdøre, jævnt fordelt over tog længden, og fordi vognene er udstyret med tre bekvemme udvendige trin, som nu kommer på alt nyt og en del ombygget materiel i stedet for de hidtidige to trin til ud- og indstigning.

En yderligere væsentlig komfortforbedring, der straks bliver mærkbar for det rejsende publikum, er forbedringen i ventilationen ved indførelse af et nyt opvarmningssystem kombineret med et elektrisk drevet ventilationssystem, hvor frisk luft indtages, filteres, opvarmes i fornødent omfang og indblæses efter termostatregulering.

Systemet kan betegnes som et klimaanlæg uden luftnedkøling, men idet ventilationsanlægget er indrettet med tre hastigheder, hvoraf det højeste hastighedstrin giver 60 gange luftveksling i timen, bliver virkningen omtrent som et komplet klimaanlæg.

Som alt nyt vognmateriel får kystbanevognen stadig forbedret støjisolering og affjedring, hvilket giver et væsentligt bidrag til bedre komfort under rejsen.

Når alt det bestilte materiel, også 1. klasses vogne og styrevogne, er leveret i 1973, på hvilket tidspunkt også den i gang værende ombygning af spor- og stationsanlæg på Kystbanen samt indførelsen af et nyt signal- og sikkerhedssystem vil være afsluttet, kan DSB indføre den planlagte nye køreplan for denne strækning. Denne køreplan vil blive baseret på faste minuttal med mindst to tog pr. time i pendulkørsel mellem København og Helsingør i hurtigere planer end nu.

Udformningen af materiellet til brug i særlige styrevognstog medvirker til, at de hurtigere planer kan etableres og rationalisering af driften kan opnås.

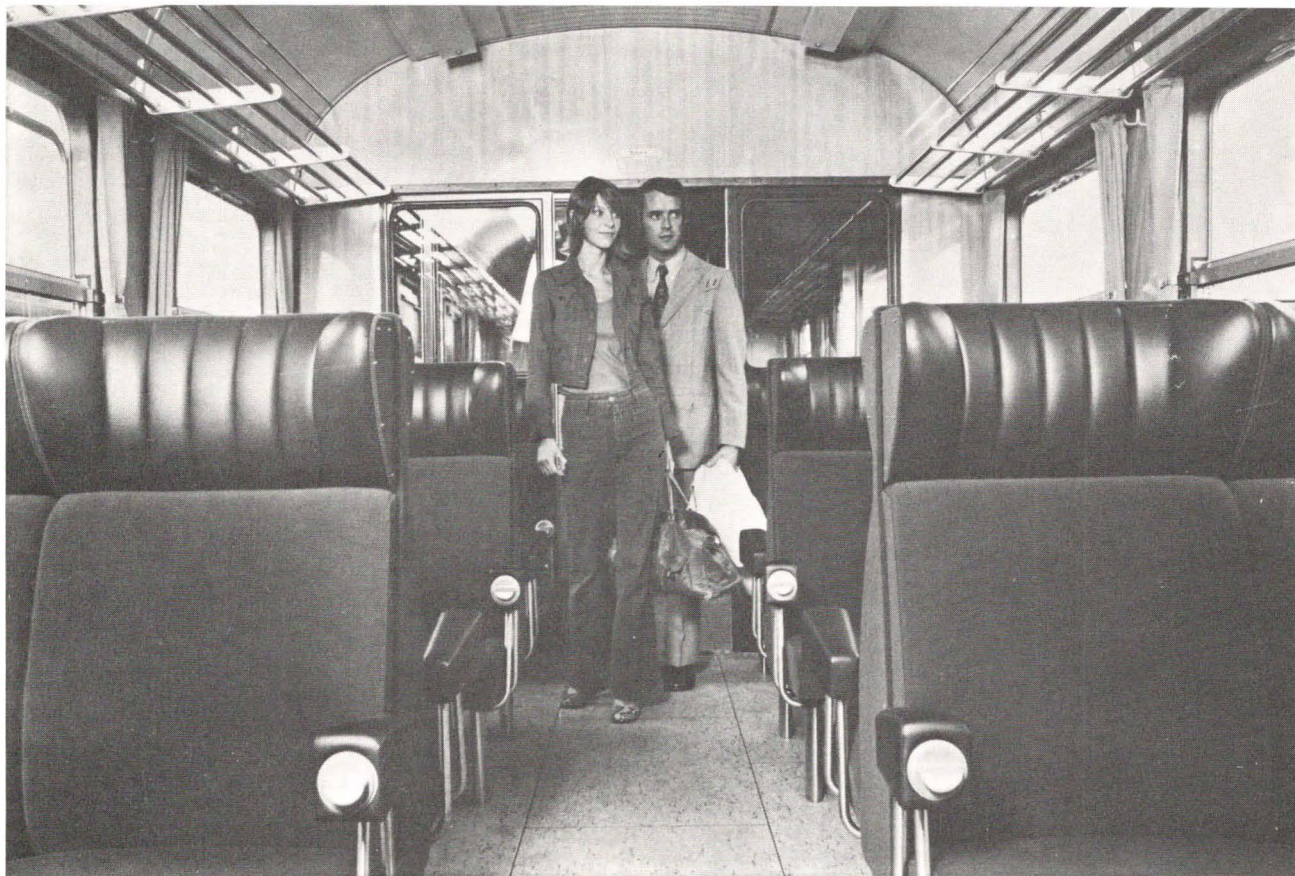
Samtlige vogne, også de nu leverede, indrettes således, at togføreren fra enhver dør i toget kan lukke alle togets dobbeltdøre ved hjælp af trykluft. Dette giver en afkortning af stationsopholdene og sparer personale i toget. Højttalere i alle vogne giver mulighed for at forberede passagererne på udstigningen.

Styrevognsprincippet er ved DSB anvendt tidligere i forbindelse med motorvogne, både elektriske og dieseldrevne. På Kystbanen og senere på andre strækninger indføres princippet i tog, der fremføres af dieselelektriske lokomotiver af type MX og MY, og der anvendes et nyt system for styring fra styrevogn til lokomotiv ved såkaldt Multiplexstyring, hvor lokomotivet modtager impulser gennem to forbindelsesledninger fra styrevognen.

Systemet er udviklet af L. M. Ericsson, Sverige, i snævert samarbejde med DSB og leveres af Dansk Signalindustri A/S. Prototyper på styrevogns- og lokomotivudrustning er netop afprøvet i drift med godt resultat, og den endelige afprøvning vil ske, når de første styrevogne leveres.

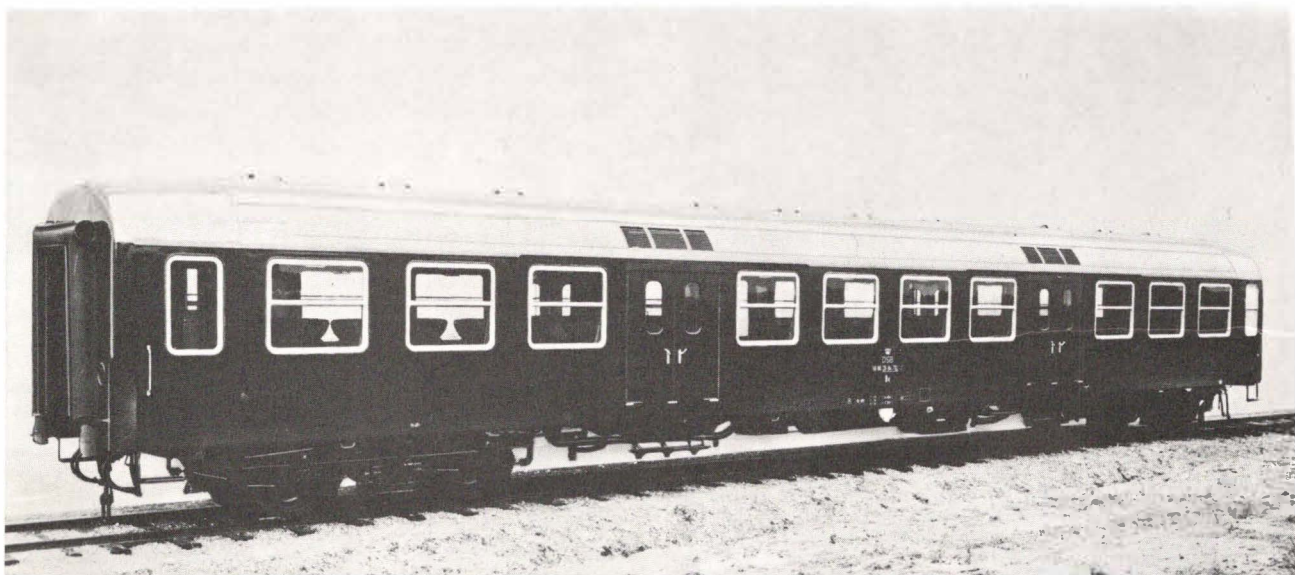
Ved brug af styrevognsprincippet spares personale på endestationerne og opnås en bedre udnyttelse af materiellet, idet toget kan køre frem og tilbage på strækningen mellem København og Helsingør uden rangering på disse stationer.

Forbedringerne på Kystbanen, der vil blive efterfulgt af tilsvarende forbedringer på Nordbanen mellem Hillerød og Helsingør og senere på Frederikssundbanen, til hvilket brug styrevognene allerede er bestilt sammen med styrevognene til kystbanetrafikken, må ses som et led i DSB's bestræbelser for samtidig at opnå rationalisering af driften og en moderne, hurtig, sikker og bekvem befordring af passagererne.

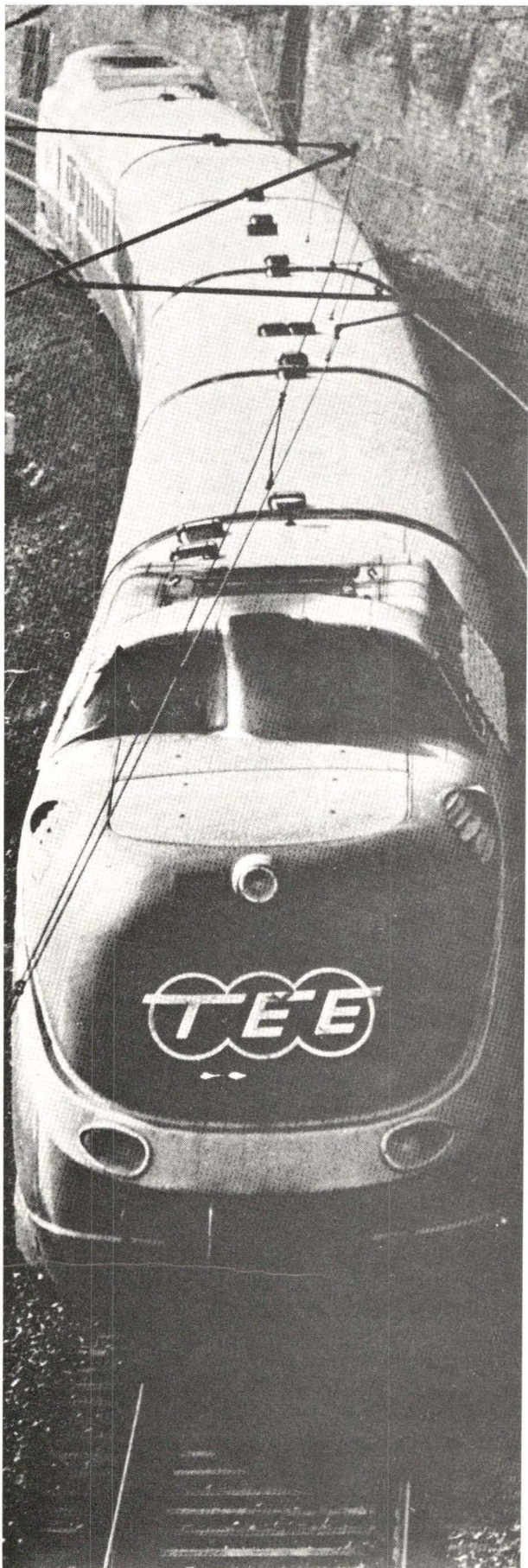


DSB's nye personvogne litra Bn er moderne og stilrene indrettet. Sædernes underste del er stofbetrukne, medens sædernes øverste del er betrukket med kunstlæder.

DSB's nye personvogn litra Bn. Vognen er fortrinsvis fremstillet til brug på Kystbanen mellem København og Helsingør.



De tyske Forbundsbaner



Den transeuropæiske Ekspres der kører 140 kilometer i timen
på en strækning af 1.200 kilometer

USA er det eneste land med et udviklet jernbaneanet, der stadig ikke har løst driftens stigende omkostninger og dermed forfald gennem en nationalisering. Det er ikke blot de diktatoriske stater, der har grebet til denne løsning, men England, Frankrig, Vesttyskland, Japan og Skandinavien har forstået, at det er den eneste måde, hvorpå man kan imødekomme de krav, tidens publikum stiller.

Kanada, hvis transcontinentale jernbane »Canadian Pacific« stadig er i privateje, har samtidig et meget forgrenet jernbaneanet, der ejes af staten.

De vesttyske baner er et godt eksempel på, hvilket fremskridt en nationalisering er. Banerne i den østlige del af USA betjener nogenlunde et areal på størrelse med Tyskland, men medens man her har det allerstørste besvær med at holde trafikken igang på grund af manglende likviditet, så kører de tyske baner med 20.000 passagertog og 13.000 godstog daglig.

Man står til rådighed for 61,5 millioner mennesker, og de tyske baner er utvivlsomt de eneste i verden, der kan prale med, at 90 pct. af deres kunder ankommer til deres bestemmelsessted til den i køreplanen angivne tid.

Tyskland nationaliserede sine baner i 1920, da man som støtte for de bestående linier etablerede den gamle »Reichsbahn«, der siden har fået navneforandring til »Bundesbahn«, og som omfatter praktisk talt hele landets jernbaneanet.

»Bundesbahn« drives i en vis forstand efter en privatforretnings principper. Den har en direktør og bestyrelse. Den har pligt til at befordre dens masser af passagerer, fragt og post på den bedst mulige måde – selv om denne opgave skulle give underskud.

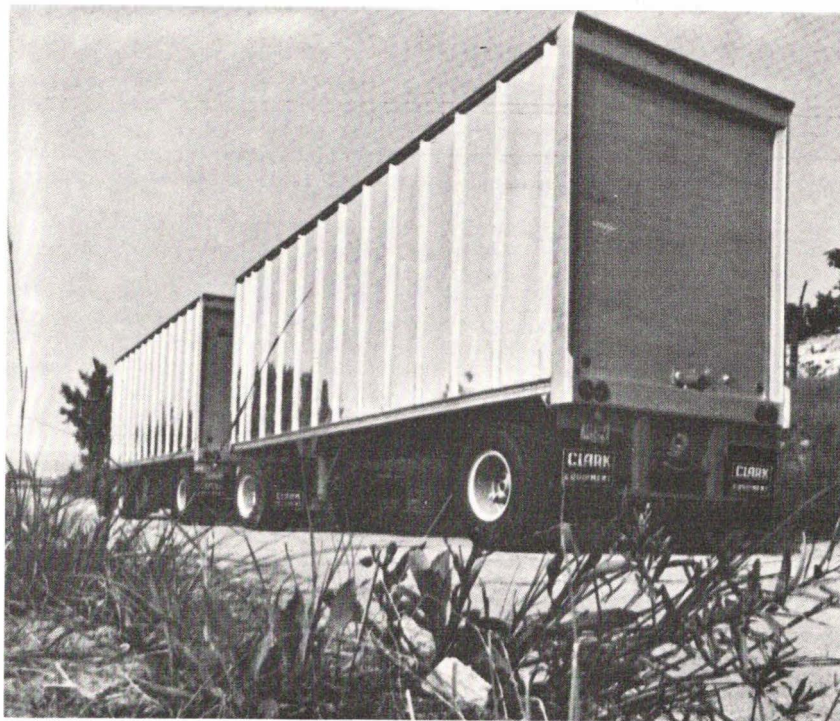
Underskuddet kontrolleres af regeringen og den rådende politiske overbevisning, dog altid med begunstigende velvilje overfor statsbanerne i forhold til eventuelle privatejede foretagender.

Man kører daglig med 50 langdistance-eksprestog, hvis fart ligger mellem 110 og 140 kilometer i timen, men på en 70 kilometer strækning mellem Augsburg og München er man med et nyt elektrisk lokomotiv nået op på 240 kilometer.

Det er direktionens hensigt at sætte 75 lokomotiver af denne type ind på 10.000 kilometer elektrificeret jernbaneanet, når man får rettet de skarpe kurver, man før i tiden ikke lagde større vægt på at undgå. Eksperter mener, man inden længe vil kunne køre 300 kilometer på mange strækninger.

Man forsøger at knytte jernbanerne sammen med andre trafikmidler, så man kan blive i stand til at be-

Langdistancebeskattede lastbiler.



tjene også passagererne i de tætbefolkede områder omkring storbyerne, og man sælger allerede kombinerede billetter til tog, busser og sporvogne. Endvidere opretter man forbindelser til alle lufthavne.

I Tyskland som andre steder er det fragten, der giver banerne de største indtægter, og skønt olieledninger har gjort et føleligt indhug i kultransporten, så steg indtægterne dog i 1970 med 18 pct. og nåede op på 3,6 milliarder mark.

En af de medvirkende årsager til stigningen i indtægterne er anvendelsen af de tidbesparende containers, men navnlig naturligvis den skat, trafikminister Georg Leber indførte på lastbiltrafikken i 1967. På hver tons, der fragtes en kilometer, betaler lastbilen en pfennig til et fond, der anvendes dels til dækning af jernbanernes underskud dels til vejenes vedligeholdelse.

Denne skat medførte, at det blev for dyrt at køre på vejene med store fragter på lange distancer, og disse fragter overgik derfor til banerne. De korte distancer har banerne ikke noget imod at slippe for, da de koster for megen tid med rangering, losning og lastning.

Bundesbahn tjener penge på langdistance-trafik både med passagerer og fragt, men taber stadig på nærtrafikken, fordi den kun udnyttes fuldt morgen og aften. Endvidere påbyder loven statsbanerne at sælge billige billetter til krigsinvalider, studenter og andre

grupper, men af det herved opståede tab har staten dog nu overtaget 10 pct.

Når man har kunnet tjene penge på passagertrafikken mellem de større byer, skyldes det, at man kan konkurrere med lufttrafikken, og derfor arbejder man på at sætte farten yderligere op. Endelig er de kendte TEE-tog uden tvivl de bekvemmeste i verden.

Sekretærhjælp kan fås i 24 første-klasse tog.



Med verdens hurtigste godstog tværs over Amerika

De privatejede amerikanske jernbaner har gennem tiderne været kendt for talløse strejker og løndiskussioner, og for nylig gik en af de største, Pennsylvania Central, fallit, men godstogene er dog nu begyndt at give overskud, og en amerikansk journalist har foretaget en tur med verdens hurtigste, der kører mellem Chicago og Los Angeles.

Kl. 8.20 morgen lyder det fra togets højttaler: »Nu er både whisky'en og lokomotivføreren Charlie Gerty ombord, så nu kører vi!« Så starter Gerty sine tre dieselmotorer, og deres 10.000 hestekræfter går brummende i gang. Toget består af 9 vogne hver 30 meter lange og læsset med containere fulde af post.

Speedometeret kravler langsomt op på de 125 kilometer i timen, der er toget tilladte fart, da der lyder en summen over Gertys hoved. Man har fra kontrolkabinen lagt mærke til, at han ikke har rørt sig i 20 sekunder, og hvis lokomotivføreren skulle få et ildebefindende, kan man herfra straks standse toget.

To timer efter afgang bliver personalet skiftet ud. Gerty kravler ned af det rødgrule og sølvfarvede diesellokomotiv, og Bill Burk kravler op. Så må vi holde i 20 minutter, fordi et andet godstog læsset med træstammer har en vogn, der må kobles fra. Stammerne i den har forskubbet sig.

Endskønt arbejdstiden på det hurtige SUPER C er meget kortere end på de langsommere og længere godstog, vil Burk hellere køre med dem, for det er som at køre en søndagstur med familien i Forden, medens man på SUPER C kører væddeløb.

Da vi nærmer os broen over Mississippifloden, bliver farten sat ned og vi må køre ind på det modgående spor for at passere et langtsommere godstog, men så snart vi er tilbage i vort eget spor, bliver farten igen sat op, og kilometerstenene passerer som pæle i et rækværk.

Den langharede bremsemand George Ketner, der er iført klokkeformede bukser fulde af mange slags tegninger, synes det er dejligt at køre med det hurtige tog, for »man står bare på, når vi starter og af, når vi er ved vejs ende.«

Med halv fart passerer vi Santa Fé's nye banegård, Argentine. Den er udstyret med et IBM system model 30 og to Honeywell DDP-516 computere, hvilket har fremmet ekspeditionerne på banegården med 50 pct. Der har været to delegationer fra Japan for at se de nye anlæg, og en film, der er lavet om banegården, har endog japanske forklaringer.

Så stryger SUPER C ud over prærien dækket af blåstillet langt græs og hjerne af fedekvæg. Da solen er gået ned, trykker lokomotivføreren på en knap og tænder det koniske Marslys, der skærer sig gennem mørket og afslører grønne signallys, som bestandig inviterer os fremad og lyser som ædelstene i mørket.

O. K. Stewart, der nu er vor fører, mindes en gammel puma, der krydsede sporet i et sving. »Dens øjne lyste som gløder og var så store som fodbolde«, siger han.

Førerkabinen er ikke udstyret som en pullman-vogn, men den har stole, der kan lænes tilbage og er tilstrækkeligt bekvemme til at man kan få sig en lur i dem. Der er wc, køleskab, en vandafkøler, et oliekomfur, der kan varme kabinen op, og på hvilken man kan lave morgenkaffe.

Morgensolens lys over ørkenen skinner på bagsiden af Manzano-bjergene i øst. Toget kravler støt op ad bakken mod krydset ved Gonzalas. »I gamle dage, da vi fyrede med håndkraft, var vi glade, når vi kom her«, siger togfører Ray Derksen, og han peger på en lille kasse ved siden af sporet, som gennem udsendelse af et infrarødt lys kan afsløre, om et forbipasserende leje er løbet varmt. Den koster 50.000 dollars, men



Sammenhold er penge værd

De store amerikanske flyveselskaber, der befører verden fra den ene ende til den anden, kører for manges vedkommende på grænsen til underskud, men en forhenværende militærflyver mr. Dolson opgav for 15 år siden luftvåbnet og lavede sit eget lille lokale selskab, »Delta«, der nu står i begreb med at blive adskilligt større.

Medens de store selskaber ofrer en masse penge på at lade deres stewardesser fotografere til verdenspressen, fortælle om de mageløse vine og den dejlige mad de serverer osv., så har mr. Dolson ikke ofret en dollar på reklame, men bare leveret første klasses mad og betjening uden at snakke om det.



en enkelt togafsporing er selvsagt mange gange dyrere.

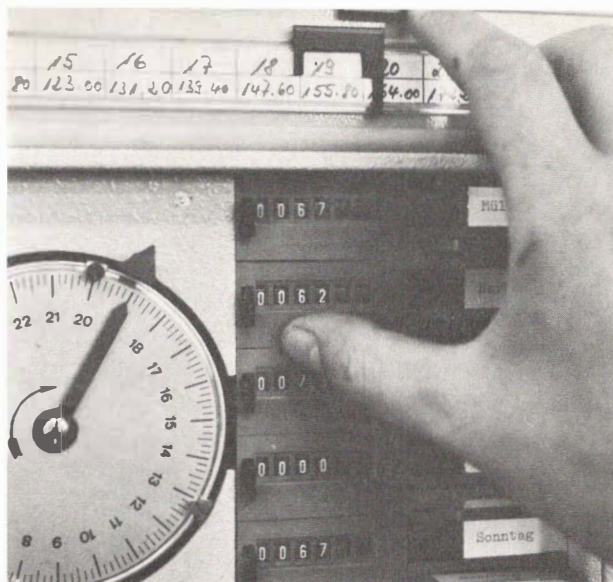
En rift i vor vogns metaltag er blevet større på turen, så et hold parate reparatører må udbedre det i de 20 minutter, vi venter her, før vi begynder opstigningen fra Arizona-dalen til det højeste punkt på strækningen, ca. 2400 meter over havoverfladen. Det ligger svøbt i en spøgelsesagtig varmedis.

Stillingerne på SUPER C er eftertragtede. En lokomotivfører begynder med 12.000 dollars og stiger til 18.000. Der er gennemgående ikke mere end 2½ times arbejde på toget for en hel dags løn. Man har 16 timers hvile ved endestationerne, og selv om man ikke er kommet i arbejde efter dette tidsrums udløb, er man automatisk på lønningslisten. Togføreren bemærker, at så godt som alle ansatte kommer fra familier, der gennem generationer har været jernbanefolk.

Da vi har passeret Colorado-floden, er det igen opad bakke gennem Majaørkenens varme vind over det riflede sand ved foden af de lyserrøde bjerge. Vi møder et bodgående tog og må passere et medgående på 84 vogne læsset med kul på et sidespor, fordi kultotet er for tungt til at forlade hovedsporet.

Vi stiger 400 meter på 10 kilometer til Cajon-passet, der er dækket af tåge. Det går langsomt opad, og ved den stejle nedkørsel hviner bremserne. Og så ligger der pludselig et hav af neonlys, automobilveje, benzintanke og palmer forude. Vi er ved enden af vor 3500 kilometer tur og har tilendebragt den på 39 timer og 20 minutter, 40 minutter hurtigere end efter køreplanen og hurtigere end Santa Fé's hurtigste passagertog, »Super Chief«.

Det varer ikke mange minutter før en skrævende kæmpekran har løftet den første container over på en lastbil.



Endvidere har han engageret uorganiseret arbejdskraft, men betalt den tariffpriser. Han har bare ikke villet udsættes for, at en mand, der er uddannet og engageret som observatør, ikke skulle kunne hjælpe til med ind- og udladning af bagage, hvis det var nødvendigt, og der er ikke noget i vejen for, at man kan få en af hans chefpiloter til at ordne en telefonsamtale eller afsende et telegram for en af passagererne under en mellemlanding.

Hele besætningen og hele selskabet arbejder, som var de allesammen venner og tilhørte den samme familie, og resultatet er, at man sidste år havde et overskud på 41 millioner dollars og nu kan udvide forretningen ved køb af et andet selskab, som i de femten år det har eksisteret kun et år har haft overskud. »Delta« overtager dets gæld og rettigheder og bliver i stand til at flyve passagerer fra det kolde nord ned til Floridas vintersolskin.

Selskabet betaler 10 pct. til aktionærerne, tariffmæssige gager og bonus til medarbejderne, og forretningsgrundlag er altså, at ingen ser på, at andre arbejder-devisen: »Vi er parat, når De er det!« Ingen løgnagtig og blæret reklame – gammeldags og ligetil.

I visse henseender minder arbejdsklimaet i »Denta« åbenbart om en bevægelse, der for tiden vinder terræn i Vesttyskland, og så småt finder indpas enkelte steder herhjemme. Den kalder sig »flexibel arbejdstid« og består i, at man inden for et tidsrum af 3–4 timer efter aftale overlader til de ansatte at arbejde på de tidspunkter, det passer dem bedst.

Hvis en medarbejders tog kommer ind en halv time før arbejdets begyndelse og går en halv time før dets ophør, skal han have lov til at benytte disse tog, og hvis en dame skal til frisøren midt i arbejdstiden, skal hun kunne gå. Systemet forudsætter et kontrolapparat, hvortil den ansatte får udleveret en nøgle, og når den er placeret i nøglehullet, tæller et taxameter hans timer. Har han for mange een uge, kan han afspadsere dem næste uge og omvendt. Det er en slags demokrati på arbejdspladsen og skal efter sigende skabe et godt klima på denne.

Den dårlige luft under jorden

12

Som det vil være velbekendt, er det i vore storbyer vanskeligt at bevæge sig i automobiler på det tidspunkt, da kontorer og butikker åbner eller lukker, og for at afhjælpe denne ulempe anlægges man underjordiske jernbaner, der på de omtalte tidspunkter er lige så fulde af mennesker, som gaderne over jorden er fulde af biler, men de underjordiske tog har den fordel, at de kan befordre tusinder, hvor automobilkøerne befordrer hundreder.

I sommermånederne er luften i de underjordiske tog imidlertid som regel kvælende, for ikke blot udstråler de sammenstuede passagerer varme, men togene, der befordrer dem, gør det også. Som på så mange områder synes Japan at være et hestehoved foran resten af verden i bekæmpelsen af nævnte onde.

Man har opfundet noget, man med et fremmedord kalder »thyriste chopper«, hvis funktion er en noget lignende som adamsæblet i den menneskelige strube, hvor lungerne beskyttes mod en alt for varieret temperatur i den indåndede luft.

Denne temperatur-regulators funktion består i, at man i stedet for at anvende den konventionelle ledningsmodstand bruger en halvleder, en såkaldt thyriste, der med mellemrum sender en elektrisk strøm gennem den elektrisk drevne vogns hovedkredsløb og derved gradvis ændrer spændingen i motorens strømtilførsel.

Det nye reguleringssystem har adskillige fordele. Først og fremmest bliver kraftforbruget mindre. Endvidere udvikler den konventionelle ledningsmodstand noget af elektriciteten til varme ved togets fartforandring, og dette er ikke blot spild af kraft, men også en ulempe for passagererne i det ophedede tog.

Med det nye reguleringssystem har det vist sig, at man kan spare omkring 59 pct. af kraftforbruget, og dette betyder ca. 8000 kr. pr. vogn om året. Endvidere har en undersøgelse af temperaturen vist, at når den om sommeren ligger på 33–34 grader celsius på undergrundsbanens perroner, så udvikles 20 pct. af den varme af passagererne og 80 pct. af togenes opbremsning og igangsættelse. »Thyriste«-systemet nedsætter denne varmeudvikling med 40 pct., hvilket igen sætter varmen i tunnellerne ned med 30 pct. og bedrer klimaet i vognene.

Den jævne regulering forhindrer hjulene i at løbe i tomgang og gør kørslen mere komfortabel. Vedligeholdelsen af de nye vogne bliver nemmere og billigere, og da karosserierne er lavet af aluminium, reduceres vægten og dermed kraftforbruget.

Man har foreløbig sat 130 af de nye vogne ind på en 12 kilometer lang linie fra Tokios centralbanegård til en af byens nordlige forstæder, og Japan er således det første land, der har sat den nye opfindelse i system og udnytter den praktisk, men på jernbanen langs San Francisco-bugten ventes den indført i september i år.

Ved et møde i den »Internationale Transport-Union« i Osaka i foråret 1970 var interessen for »thyriste chopper«-systemet så stort, at man anmodede japanerne om at fremlægge de erfaringer, man havde gjort med systemet, på de udvalgmøder, der i det kommende efterår skal afholdes i München og London.

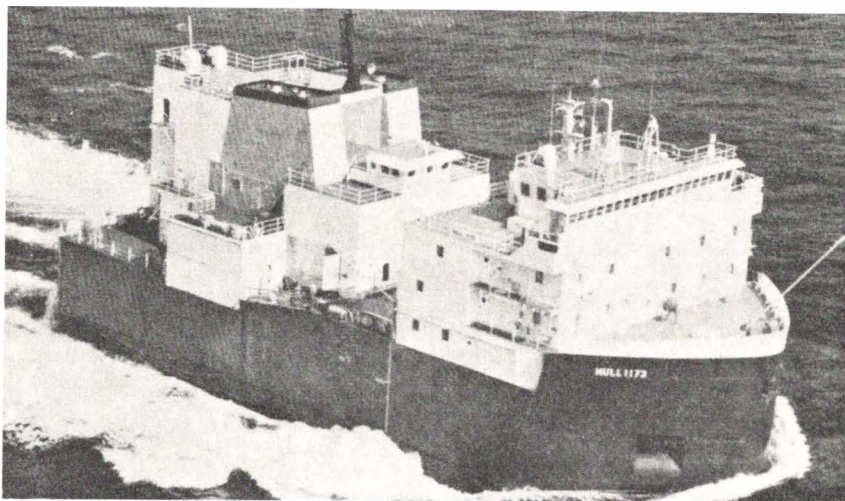
Toronto Transit Commission i Kanada har allerede placeret en ordre på »thyriste chopper«-regulerings-systemet, og fra andre lande indløber der til stadighed forespørgsler om opfindelsen.



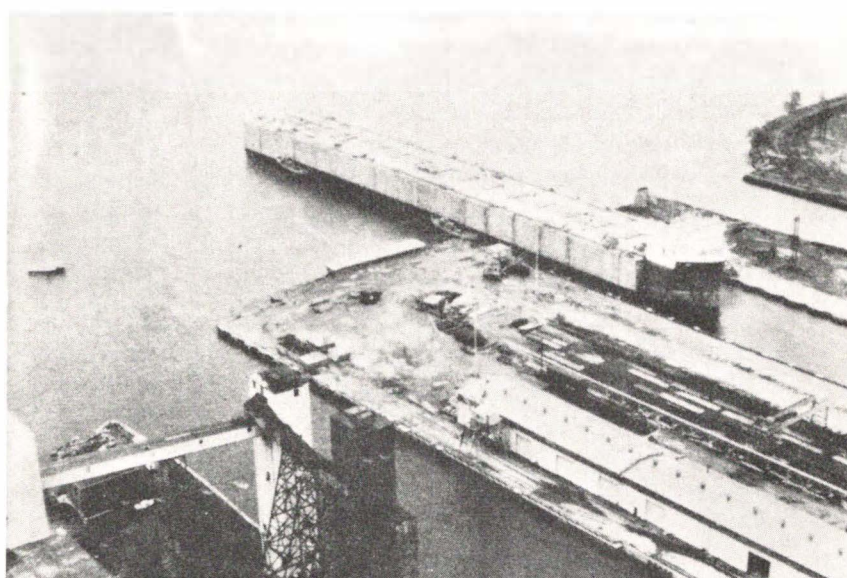
En vogn, hvor det nye system er installeret i.

En »undermåler« bliver voksen

Billedet her viser, hvordan »Stubby« oprindelig kun var for- og agterstavn



På dette billede løber det ud for at blive vendt, så det kan få agterstavn sveiset på. »Stubby« er nu både længere og bredere end United States og Queen Elizabeth II – kun ti meter kortere end France.



For et år siden dampede den sammensvejsede 55½ meter lange fragtbåd fra Ingalls afdeling for atomdrevne skibe ud i den mexikanske golf og påbegyndte sin ca. 5000 kilometer rejse langs Amerikas vestkyst op til indsejlingen gennem St. Lawrence floden ind i Erie søen, hvor den på en aflægger af det samme værft skulle forlænges efter de påmalede linier på skibets skrog.

Man samlede 17 stykker sammen, skar den ankomne skude tværs over efter de angivne linier og svejsede derefter de 17 nye stykker ind i den oprindelige båd, så den i stedet for at være 55½ meter lang blev 244½ meter og dermed den største lastbåd på de fire amerikanske indsøer.

Arbejdet foregik på den måde, at man først samlede de stykker, der skulle føjes ind, og derefter satte forstævnen til. Så måtte man slæbe båden ud, for tørdokken var ikke lang nok til, at man kunne føje agterstævnen på uden at vende skuden. Med en slæbebåd

blev den så fragtet til et andet værft, der fuldførte arbejdet med maskinerne, og den er nu i gang i søerne.

Det er blevet til en »kæmpe«. Bommen er ca. 25 meter lang, og skibet er i realiteten »fanget« og henvist til at befare søerne, for ganske vist kan det passere gennem den udvidede Poë sluse ved Sault St. Marie i Michigan, men det er for stort til at kunne komme gennem Welland Kanalen, gennem hvilken »begyndelsen« af det for et år siden slap ind i Erie søen.

Den nye malmfragter vil uden sammenligning være den mest økonomiske, der besejler søerne. Den kan fragte 57.000 tons jernmalm, hvilket er det dobbelte af, hvad dens nærmeste konkurrenter kan laste, og den er udstyret med så moderne maskineri, at den kan befordre 20.000 tons fra- eller ombord i timen, og det er tre gange så hurtigt, som noget andet skib i verden kan udføre arbejdet. Lodse- og laste-maskineriet er konstrueret af Litton's Hewitt-Robins fabrik i Stamford, Conn., USA.

Fritidsundervisning – en vigtig opgave

Landets økonomiske vanskeligheder har haft en for den for et par år siden vedtagne fritidslov interessant – omend beklagelig – følgerkinding.

Loven er ganske enkelt blevet en slags katebald i de økonomiske overvejelser, som politikere på såvel kommunalt, amtsligt og folketingsplan har måttet gøre sig. Tilsyneladende endda på tværs af partiskel og endnu mere tilsyneladende helt på tværs af, at et enigt folketing stod bag vedtagelsen.

At så en del borgerlige blade ud fra sit åbenbart særligt forpligtende medansvar for regeringens økonomiske vanskeligheder går med i heksejagten – og en del socialdemokratiske blade ud fra en usikkerhed om, hvad man skal mene, i misforstået iver for dog at mene et eller andet, hopper på debatten ved blot at citere Ritzaus Bureau-telegrammer, skal naturligvis føre til, at debatten om den hidtil bedste fritidslov – bliver forkert og i realiteten ærkereaktionær, må selvfølgelig bare konstateres og registreres.

Det må imidlertid derfor være rimeligt på et tidspunkt, hvor regeringen og folketinget med undtagelse af socialdemokraterne har indført betaling for at gå til fritidsundervisning for voksne, at viderebringe nogle i og for sig ganske elementære – men tilsyneladende dog nødvendige – oplysninger om lovens baggrund, dens indhold, dens konsekvenser.

Lovens baggrund

Der forekom i slutningen af 1950'erne og gennem hele 1960'erne en større forståelse for, at undervisningen af voksne måtte have en mere fremtrædende plads i det samlede uddannelsesmønster herhjemme. For det traditionelle folkeoplysningsarbejde har denne udvikling betydet en ganske anseelig udvidelse af aktiviteten – både kvantitativt og kvalitativt. Undervisningen blev bl.a. i det hele mere målrettet.

Alle, der har føling med disse ting ved, at 1970'erne vil blive én lang fortsættelse af denne udvikling, og at det vil betyde en decideret nedbrydning af de traditionelle skillelinjer mellem almindendannende og erhvervsbetonet undervisning, mellem egentlig undervisning og det vi hidtil med et bredt dækkende ord har kaldt oplysning.

En af konsekvenserne heraf vil naturligvis være, at voksenundervisningen generelt sidestilles med enhver anden del af det samlede undervisningsmønster herhjemme – med den specielle hensyntagen til vore folkeoplysningstraditioner, som der nu engang må tages.

Vi ved ikke ret meget

Men desværre ved vi ikke ret meget om voksenundervisningens deltagere – forskningen på dette område har hidtil været meget tilfældig og tilsvarende dårlig. Vi kan se af de statistikker, der udarbejdes, at ca. 15 pct. af den voksne befolkning deltager i aktiviteterne under fritidsloven, men vi ved til gengæld ikke ret meget om, hvorfor den store del af befolkningen ikke udnytter lovens mange tilbud.

Når man taler om behovet for en lov som fritidsloven, bygger man altså på et meget spinkelt statistisk grundlag og derudover på fornemmelser – fremført af de mange aktive og engagerede oplysnings- og aften-skolefolk over det ganske land.

Det er på denne baggrund fritidsloven blev skabt. Først gennem et omfattende udvalgsarbejde med repræsentanter fra snart sagt alt, der kunne påvise en forbindelse med fritidsundervisning, dernæst gennem et grundigt udvalgsarbejde i folketinget, så en omfattende offentlig debat og dernæst en næsten spøgelsesagtig langsom gennemgang i ministeriet med at omarbejde lovtekst til bekendtgørelse.

Det er også på den baggrund, man skal se dels den vægt loven lægger på det undervisningsmæssige og dels den vægt lovgiverne har lagt på et nok så vigtigt formål med loven: at menneskene skal kunne være sammen. Folk skal have mulighed for at dyrke et samvær. Et ganske beskedent, men dog stort og ideelt formål for lov der tager sit udgangspunkt i den stadig stigende fritid for den enkelte. At regeringen nu forlanger penge for at være med, rokker ikke ved behov og ønsker.

Nogle fornemmelser

Nogle af de omtalte fornemmelser – men egentlig også byggende på få og ikke særlig gode undersøgelser om folks motiver til at deltage i fritidsundervisningen – viser klart følgende tendenser:

Det sociale kontaktbehov
Interessen for et emne
Trang til at foretage sig noget nyttigt.

Alle tre motiver har lovgiverne været bekendt med, og det er loven indrettet efter.

Den hobbybetonede virksomhed er legaliseret bl.a. ved hjælp af interessegrupper. Her løses bl.a. det

Elektronisk pladsbestilling

stærke sociale kontaktbehov og samtidig gives mulighed for at udvide kravene til den egentlige undervisning i fag, der ikke indgår i en interessegruppe. Her løses problemet for dem, der melder sig af interesse for et emne – og endelig kan nyttemotivet dækkes ind af både den ene og den anden tilrettelæggelsesform.

Man har altså givet valgmuligheder i en grad, som vist ikke nogen anden lov har givet for, at folk kan anvende deres fritid til at få undervisning eller få grundig instruktion under kyndig ledelse – intet talent går til spilde, ingen tid mistes – hverken for den, der i forvejen kan et bestemt håndværk eller den, der først skal til at lære det.

Nogle mangler tillid til sig selv

En vigtig ting, som imidlertid ofte glemmes i debatten om voksenundervisning, er, at mange voksne har et fjernt, men i og for sig forståeligt, mærkværdigt forhold til undervisning. Husk – mange voksnes skolegang og kundskaber er mangelfulde. De mangler tillid til sig selv. Får ofte denne manglende tillid bestyrket ved sit samvær med den opvoksede ungdom, hvis skolegang er adskilligt bedre. Mange voksne har/får et behov for at gå til et eller andet, vil undervises, tør ikke, giver op på forhånd. Også behovet for samvær kan beskrives på samme måde.

Dette var udvalgene og lovgiverne opmærksomme på, og det var en af de hjørnesten, som loven blev opbygget på. Folks genopbyggede selvtillid vil i al fremtid være afgørende for deres udviklingsmuligheder – i hjemmet, på arbejdspladsen, i vore demokratiske organer, overalt.

Der ligger altså – trods manglende relevant baggrundsstof – et omfattende og grundig arbejde bag ved denne lov, og det er vigtigt, at man har dette grundlag med i sine overvejelser – og ikke blot ser det hele i én stor økonomisk sammenhæng og mis-vurdering.

AOF igen i år

AOF har altid søgt at leve op til de krav og ønsker, der blev stillet. Nu gælder det altså regeringens krav om betaling for deltagelse i aftenskolen. Men også dette har AOF forberedt sig på. Der vil naturligvis ikke blive slækket på kravene til lærerne og undervisningen – og AOF udsender i år flere tilbud over det ganske land end nogensinde før.

Ved en overfladisk betragtning kunne det synes, som om jernbanen sakker bag ud i konkurrencen med nyere og hurtigere transportmidler. I virkeligheden kan det på længere sigt se ud til, at jernbanen langt fra har udspillet sin rolle, men endog har en stor fremtid.

Her i Europa er det i Vesttyskland, men må lægge mærke til udviklingen. Gennem de sidste par år er der sket en mærkbar stigning i passagerantallet på de tyske jernbaner. Folk har fundet ud af, at det er behageligere at køre med toget, om man skal langt. Desuden er det hurtigere, for bilister skal hvile sig ind imellem. Toget fortsætter med nyt personale.

I Frankfurt am Main har DB, de tyske forbundsbaner, netop etableret et elektronisk pladsbestillingsanlæg, hvortil Belgien, Luxembourg, Østrig og Danmark er tilsluttet. Det betyder, at passagerer i disse lande vil kunne få en langt bedre betjening.

Anlægget får betydning ved bestilling af sidde-, ligge- og sovevognsbilletter på den måde, at der praktisk taget ingen ventetid bliver, fra kunden bestiller billetten, og til han står med den i hånden. Ventetiden kan højst blive på 30 sekunder. Alligevel har anlægget pladstilbud på omkring 1000 tog i døgnet.

Bestillingspultene, der står i direkte forbindelse med computeren i Frankfurt, er fordelt over de fem lande. I Danmark findes foreløbig fem pulte, hvorfra man med lynets hast kan rekvirere billetter.

For øjeblikket råder anlægget over 20 millioner togpladser i døgnet, men det er ikke meningen at blive ved det. Der arbejdes allerede med tilslutning af flere europæiske lande.

Systemet »Bilen med toget« har haft en vældig succes, og der er ingen tvivl om, at bilisterne i endnu højere grad vil benytte denne udmærkede service, når bil- og plads- eller sovebillet på et øjeblik kan rekvireres uanset, hvor man befinder sig i Europa. Hos DB nærer man ikke tvivl om, at det vil blive tilfældet i løbet af få år.

Chris Parø

Oprykning til 15. lrm.

I forbindelse med det antal oprykninger af lokomotivførere fra 13. lrm. til 15. lrm. med virkning fra 1. april 1971 skal med hensyn til placering i løntrin meddeles, at 1. april 1971 medfører oprykningen placering på 22. løntrin. Fra 1. juli 1971 ændres den til 23. løntrin.

Fagbevægelsen er et hestehoved foran



Rapporten om »Økonomisk demokrati« blev forelagt af fhv. finansminister Henry Grünbaum, som ses siddende ved bordet, medens overborgmester Urban Hansen (til venstre) og partisekretær K. B. Andersen, Socialdemokratiet, diskuterer.

Vi kan ikke fortsat acceptere, at kapitaltilvæksten udelukkende tilfalder de formelle ejere af produktionsmidlerne, når lønmodtagerne gennem deres indsats er med til at frembringe det produktionsresultat, som ligger bag, siger Henry Grünbaum.

Henry Grünbaum understregede, at forslaget bygge på tre hovedprincipper:

For det første omfatter det alle lønmodtagere, uanset om de er ansat i privat eller offentlig virksomhed, og uanset om de er beskæftiget i en virksomhed, der giver overskud eller ej.

For det andet indbefatter forslaget en personlig ejendomsret, der vil følge den enkelte uanset arbejdsskift eller arbejdsoghør, og

for det tredje indbefatter det muligheden for dannelse af en særlig, kollektiv lønmodtagerkapital i de enkelte virksomheder, hvor dette er muligt.

Vi kan, uden at prale, sige, at vi med dette forslag nu i dansk fagbevægelse er et hestehoved foran alle andre hidtil kendte forslag på dette område, sagde Grünbaum.

Men forslaget har samtidig en række følgeforslag. I rapporten fremhæves, at man ved en kommende revision af aktieselskabsloven må kræve ændringer, der tager sigte på en bedre information om virksomhedernes regnskaber og øvrige økonomiske problemer, og tillige, at lønmodtagerne direkte deltager i bestyrelserne og i den daglige ledelse.

– Dette er en afgørende ændring i den hidtidige linie inden for dansk fagbevægelse, understregede Henry Grünbaum.

Økonomi og demokrati

Rapporten rummer også forslag til oprettelse af et analyseinstitut, som skal være tillidsmændene og fagbevægelsen behjælpelig med at analysere virksomhedernes regnskaber. I denne forbindelse opstilles tillige et forslag til en udvidet tillidsmandsuddannelse. Udvalget lægger vægt på, at økonomisk demokrati til syvende og sidst drejer sig om samfundets samlede demokratiske indflydelse på de økonomiske forhold.

I denne forbindelse peger rapporten på spørgsmålet om øget kontrol med bankerne, en eventuel oprettelse af et kapitalmarkedsråd, en skærpet arbeskatning og nationalisering af visse dele af forsikringsbranchen m.m.

Henry Grünbaum sluttede:

Også spørgsmålet om en mere bevidst og dynamisk industripolitik med støtte til forskning og produktudvikling og fremskaffelse af risikovillig kapital hører med i billedet. Det er til syvende og sidst produktionen, der skal give dækning for både øget forbrug og øget investering. Fremskridt i økonomi og i demokrati må gå hånd i hånd.

Ejendomsretten skal demokratiseres. Dette er målet, som ligger bag LO's rapport om økonomisk demokrati, der blev forelagt og fik tilslutning på LO's kongres. Forelæggelsen blev foretaget af formanden for det udvalg, der har udarbejdet rapporten, fhv. finansminister Henry Grünbaum.

Rapporten indeholder otte konkrete forslag til fremme af økonomisk demokrati. Disse otte forslag giver lønmodtagerne andel i ejendomsretten til produktionsmidlerne – andel i kapitaltilvæksten og andel i kapitalgevinsterne. Men rapporten går også videre. Den peger på en række konkrete muligheder for fortsat udvikling af demokrati på de enkelte virksomheder, ikke mindst i spørgsmålet om de ansattes medindflydelse på ledelsesfunktionerne.

Man skal således se den nye rapport som en forlængelse af den »Røde Betænkning«, der blev vedtaget på LO's kongres i 1967. Det helt afgørende i rapporten er, som fremhævet af Henry Grünbaum, forslaget om en udbytte- og investeringsfond. Herom siger Henry Grünbaum:

Ikke på gammeldags manér

Fagbevægelsen kan simpelthen ikke fortsat acceptere, at kapitaltilvæksten udelukkende tilfalder de formelle ejere af produktionsmidlerne. Lønmodtagerne er gennem deres indsats med til at frembringe de produktionsresultater, der ligger bag kapitaltilvæksten.

Spørgsmålet er imidlertid også, om den nødvendige større opsparing og investering fortsat skal ske på gammeldags manér, eller om vi kan finde en mere demokratisk metode.

Vi mener, at Lønmodtagernes Udbytte- og Investeringsfond, som vil give alle lønmodtagere andel i kapitaltilvæksten, er løsningen. Den rummer en personlig ejendomsret. Den enkelte lønmodtager ejer selv sin andel, der tillægges renter, udbytte og kapitaltilvækst hvert år. Herved opnås også andel i stigningen i virksomhedernes »indre værdier«.

Samtidig med, at der i forslaget ligger en personlig ejendomsret, knyttes dette sammen med en kollektiv. Den kollektive kapital opstår derved, at pengene ikke trækkes ud af virksomhederne, men bliver stående i virksomhederne – uafhængige af den enkelte lønmodtager. Det vil sige, at forslaget samtidig har en mulighed for forøget opsparing til gavn for virksomhedernes investeringer.

Bladdøden

De to radikale blade »Holbæk Amts Venstreblad« og »Skive Folkeblad« kommer i deres ledende artikler ind på bladkrisen i Danmark. – Holbæk-bladet skriver bl.a.: »Men én ting vil vi udlæde af elendigheden. Det er, at stadig flere steder mister en egn sit eget dagblad. Det er til skade for den offentlige debat, som må og skal føres, hvis et folkestyre skal bestå. Den kan et monopoliseret TV og radio ikke give os. Skal heller ikke. Det gælder da mere end nogen sinde at stå sammen om de blade, der i alle forhold er levende, men ikke »job-oppede«. Ellers dør, som nu mange eksempler viser, noget, der siden koster langt dyrere end det at nogle mennesker bliver ledige. Den offentlige debat både politisk og i en egns anliggende er demokratiets salt«, slutter Holbæk-bladet.

»Skive Folkeblad« mener, at det offentlige bør informere gennem avertering i dagbladene. »Realiseres dette forslag«, skriver bladet, »kommer aviserne ikke i lommen på det offentlige så lidt som blade med selvrespekt og ryggrad er i lommen på annoncører. Kun frie aviser kan opnå læsernes tillid; og uden læsere ingen aviser. Udvidet offentlig avertering kræver en mentalitetsændring i vide kredse; den vil gavne den offentlige medleven, være til gavn for alle borgere; og den vil uden at være støtte hindre en bladdød af dimensioner, som vi hidtil ikke har regnet med muligheden af«.

Danmark har stort set afsluttet forhandlingerne med EEC

Selv om enkelte problemer – især vedrørende fiskerigrænserne ved Færøerne og Grønland – står tilbage, kan man ikke komme uden om, at den danske økonomi- og handelsminister *Nyboe Andersen* med sine sidste forhandlinger i Bruxelles den 12. juli har nået det punkt, hvor alle hovedspørgsmål om dansk indtræden i EEC er færdigbehandlet – og løst til den danske regerings tilfredshed. Det betyder, at de centrale problemer omkring de to hovederhverv, landbrug og industri, er drøftet til ende, således at Danmark kan drage fordel af medlemsskabet allerede fra 1. januar 1973. Der vil dog blive en overgangsperiode på fem år for visse ting, bl.a. etableringsretten.

Men tilbage er naturligvis, at Englands parlament vedtager traktaten. Det ser ud til, at den engelske premierminister *Edw. Heath* vil kunne samle flertal om traktaten støttet af næsten hele sit eget parti og en række af Labours medlemmer ledet af *Roy Jenkins*. Derimod synes *Wilson* at være i tvivl; og han vil måske i sidste øjeblik enten stemme imod – eller undlade at stemme. – Baggrunden for *Wilson*'s tvivlen er bl.a., at de engelske fagforbundsledere gennemgående er imod EEC, og at mange arbejdere ligeledes er imod. For *Wilson* er enigheden i partiet noget meget centralt; men det kan ikke nægtes, at han selv i sin tid gik ind for, at England skulle søge optagelse i EEC. Den tidligere labour-udenrigsminister *George Brown* er stedse en stærk tilhænger af, at England siger ja; og med sine drastiske udtalelser advarede han for nylig imod, at labours ledere »opførte sig som fjolser« i denne sag.

Proceduren for vore hjemlige markeds-spørgsmål bliver nu, at der efter en stor debat i efteråret i folketinget ventes at ville blive givet regeringen fuldmagt til at underskrive tiltrædelsestraktaten. Muligvis vil de fire ansøgerlandes regeringer: Englands, Danmarks, Irlands og Norges – underskrive tiltrædelsestraktaten på samme dato, omkring nytår. For Danmarks vedkommende skal der derefter finde en folkeafstemning sted engang i 1972 – ligesom folketingets endelige ratifikation vil foregå i foråret 1972.

Kapitaltilførsel til industrien

Når Danmark skal til at konkurrere med Fællesmarkedslandene må der ske kapitaltilførsel til industrien, udtalte Industrirådets formand *Arnth-Jensen* fornylig. Navnlig i overgangsperioden indtil 1978 er dette nødvendigt, fordi tilpasningen skal ske i denne femårsperiode.

Arnth-Jensen polemiserer i den forbindelse imod, at man beskatter industrien indtjening så hårdt, at det kniber med at konkurrere – og på længere sigt at skabe nye arbejdspladser.

Arnth-Jensen mener ikke, at der er nogen fare for aktieopkøb udefra, fordi vor lovgivning er lidet attraktiv i henseende til afkastning af aktieudbytte.

Et noget andet syn på finansieringen af industrien anlægger man i Smedeforbundet, hvor forbundets medlemsblad

bl.a. skriver: »det er dødsensfarligt, at al investeringskapital til større industriudbygning efterhånden leveres af storbanker. For det første giver det bankernes anonyme direktører en realøkonomisk indflydelse på erhvervslivet, som intet har med aktuelle demokratiseringsønsker at gøre. For det andet vil bankerne lade sig lede af deres egne økonomiske interesser med henblik på størst mulig fortjeneste til bankerne – ikke af hensyn til de saglige behov, som det produktive erhvervsliv har! Smedeforbundet er derfor tilhænger af at få genskabt større selvfinansieringsmuligheder for industrien«.

Ny Carlsberg direktør

Arbejderne utilfredse

Ølindustriens store og stærke personlighed *A. W. Nielsen* har så at sige egenhændig valgt sin efterfølger. – *Poul J. Svanholm* er blevet ansat som adm. direktør for Tuborg, men med den latente bagtanke at han til sin tid skal afløse *A. W. Nielsen* som den egentlige leder af den mægtige ølkonzern Carlsberg-Tuborg.

Arbejderne er utilfredse med, at de ikke er blevet taget med på råd, men at *A. W. Nielsen* kun har fået bestyrelsens aksept. Og det må erkendes, at skal der være mening i den megen tale om demokrati på arbejdspladsen og om medindflydelse og medbestemmelse, er det rimeligt, at arbejderne rådspørges, når en så stor stilling besættes. Forholdet er jo det, at det ikke er tilstrækkeligt, at den nye chef intellektuelt er kvalificeret. Der kræves af en moderne leder, at han kan forhandle med personalet og skabe et godt trivselsklima – og i det hele ser på andet end blot profithensyn. Det havde derfor været både sagligt og taktisk klogt, om *A. W. Nielsen* havde taget nogle tilidsmænd med på råd. Nu er dette ikke sket, og det kan meget vel betyde, at klimaet på de store virksomheder tager skade af *A. W. Nielsen*'s egenhændige beslutning. Ingen bestrider, at *A. W. Nielsen* er en af dansk erhvervslivs mest fremragende dygtigheder, men det nytter ikke i den moderne tidsalder at disponere hen over hovedet på tusinder af medarbejdere, der vil vide, hvem der fremover skal administrere den store virksomhed, hvor de tjener deres løn, og hvor de tilbringer største delen af dagens timer.

USA sender store militærleverancer til Grækenland

Da de græske oberster i 1967 ved et kup tog magten i Grækenland, opstod der i næsten alle Nato-lande spørgsmålet om, hvorvidt USA burde levere våben- og pengehjælp til det nye styre. Især vejede det tungt i modviljen mod det nye styre, at Natopagten regnes for en støtte for demokati og frie forfatninger i medlemslandene.

USA valgte i første omgang at standse leverancen af kampvogne, fly og kanoner til Grækenland, men fortsatte med levering af ammunition, reservedele og radar-materiel. Men senere genoptog Nixon leverancerne påny af moderne våben i stor stil. For nylig forelagde præsidenten forslag om en kæmpebevilling på ca. 900 mill. kr. til Grækenland.

Nixon og hans eksperter i mellemøstlige anliggender hævder, at strategiske interesser i Middelhavet og det nære østen tvinger USA til at opruste Grækenland og forære dette land våben i stor skala. Ikke mindst vicesstatssekretær *Rodger P. Davies* procederer stærkt for denne vurdering. Det samme gør *James Noges*, en af krigsministeriets ledende mænd og vicesstatssekretær i forsvaret.

I kongressen er der uenighed om, hvorvidt man skal følge præsidentens politik i denne sag. Adskillige kræver, at man skal presse obersterne til at indføre demokratiet i Grækenland, førend man yder mere militærhjælp.

Når der alligevel stadig strømmer amerikansk hjælp til Grækenland skyldes det angst for, at et afslag om militærleverancer skal få til konsekvens, at Sovjet vil vise sig parat til at yde hvilken som helst støtte til obersterne. Rusland har fra Zartiden altid haft interesser i at støtte Grækenland for på den måde at skyde sine interesser frem til Middelhavet. Der er næppe tvivl om, at hvis USA presser Grækenland ud af Nato, vil det ikke vare længe, før man ser Sovjet optræde som beskytter af Grækenlands interesser med en støtte af store dimensioner.

Da Sovjet i forvejen har befæstet sin position overordentlig stærkt i den arabiske verden, især ved Suez og i Syrien, er det klart, at det ville svække Vestmagternes position betydeligt i det østlige Middelhav, hvis Grækenland blev tvunget ud af Nato.

Naturligvis spiller obersterne på disse strenge velvidende, at USA simpelthen frygter et Sovjet-fremstød i Sydøsteuropa.

hvis Grækenland svækkes alvorligt militært.

Noget andet er så, om de demokratiske lande i Vesteuropa vil bøje sig for, at spørgsmålet om magtbalancen i disse egne af verden, skal spille en så stor rolle, at demokratiet afskrives som en slags betaling for, at USA's strategiske position bevares.

England og Frankrig synes at støtte USA om ikke officielt – så dog ved i tavshed at se til, at svære våben og fly i mængder nu igen går til Grækenland.

Kun de små Nato-lande som Danmark og Norge protesterer.

Marokko

I den muhammedanske stat Marokko, hvor Kong *Hassan* hersker, eksisterer der endnu på mange områder tilstande, der minder om feudale tider i Europa. Landet, der bebos af berbere, arabere, maurere og en del jøder, lever for en stor del af landbrug og frugtavl og en smule minedrift og industri. Fransk kapital har stærk domineret; men iøvrigt har forskellige stormagtsinteresser i slægtled krydset interesser her. Bl.a. vil sikkert det lidt ældre slægtled erindre *Kejser Wilhelm II* af Tyskland, der forsøgte at trænge franskmændene ud; og at flere episoder nær havde bragt Europa i krig i årene lige før 1914.

Den nuværende konge har ikke formået at bringe Marokko ind i den moderne tidsalder på en måde så folket har fået mere at sige; og levefoden er stadig elendig. Kun få procent af befolkningen kan læse og skrive.

Baggrunden for oprøret er nok lidt vanskeligt at forstå. Det synes, som om det er officerer af yngre årgang, der har villet knuse det gamle styre og måske indføre noget i retning af, hvad det lykkedes *Nasser* at gennemtrumfe, da Kong *Faraok* af Ægypten styrtedes. Mange unge arabere er nemlig ivrige efter at føre deres lande ind i en ny moderne tid. Nu mislykkedes kuppet, og lederen af oprøret *Mohammed Medbonh* faldt under revolten, og en række af hans medsammen-svorne er allerede henrettet; og store udrensninger ventes under ledelse af den nye brutale magthaver *Mohammed Oufker*, der af kongen er udset til at foretage udrensningen.

Det menes, at Libyen står bagved kup-forsøget, medens Ægypten har taget afstand fra revolten.

For Vestmagterne er det nok en fordel,

at kuppet mislykkedes. Det betyder, at Sovjet hindres i at opnå en position i Marokko, som den, de besidder i Ægypten og Libyen – og at vestlig kapital stedse dominerer Marokko.

Men hvis ikke kong *Hassan* snarest iværksætter store reformer, der knækker den lille egoistiske herskerklasses urimelige indflydelse og dens enorme privilegier.

må man vente, at nye oprør hurtigt vil udløses påny. De fattige i Marokko vil ikke længere tolerere de gamle tingenes tilstand, og de er imod, at Vestens rige lande behersker landets finanser.

Chile

Det ser nu ud til, at Chile vil levere et stort slag mod de amerikanske kapitalinteresser i landet. Specielt har den chilenske præsident *Allende* og Nationalforsamlingen vendt sig mod den måde, hvorpå amerikanske forretningsfolk leder og administrerer de store kobbermineselskaber *Maconda* og *Kennecott*. Præsident *Allende* er socialist; og da han i fjor tiltrådte som præsident frygtede amerikanske finanskrædere, at han ville gå ind for en socialisering af de store miner, der er landets rigdomskilde. Ikke mindst den vældige oprustning og krigen i Sydøstasien har betydet store fortjenester på kobber. Præsident *Allende* påstår, at de amerikanske ejere af de chilenske kobberminer har tjent ublu summer på kobberet. Det er lykkedes at oparbejde en stærk national stemning for, at minerne skal være folkets, nationens miner. Landets naturrigdomme bør tilhøre chilenerne og ikke rige amerikanske finansmænd, siger *Allende*.

Nu synes nationaliseringen at være en kendsgerning. Selv de borgerlige partier, der forhen har været noget tilbageholdende i denne sag, vel nok fordi amerikansk teknik og kapital i høj grad har skaffet penge til Chile, synes nu at akceptere, at amerikanerne skal ud af mineselskaberne omgående.

To ting er imidlertid tilbage. Har Chile tilstrækkelig med teknikere og administratører til at klare en fortsat produktion af minerne, og kan man undvære USA som kunde? Det er det første alvorlige spørgsmål. Det andet er, om Chile kan undgå at betale erstatning til de amerikanske aktionærer. Det ville stride mod international retspraksis, hvis *Allende* lægger op til, at der slet ingen erstatning gives til amerikanerne.

Men han hævder foreløbig, at minerne har givet ublu fortjenester, og at de er ledet dårligt og ringe vedligeholdt. Det tyder på, at præsidenten er inde på, at erstatningen skal presses ned – måske til et symbolsk beløb.

USA forholder sig afventende. Det er i sandhed ildevarslende for det rige Amerika, hvis Chile kan behandle en stormagt således. Forlydende vil vide, at russiske teknikere er indkaldt for at vurdere minerne. Måske vil Allende med disse sovjeteksperter have et trumfkort i hånden, som USA's finansmænd næppe havde regnet med.

Chile går uden tvivl en ny tid i møde. Men at det vil betyde store ofre af folket, før velstanden kan opbygges, er uden for al tvivl. Men Chilenerne er parat til at tage fat og møde den nye tid med begejstring og håb. De vil være herre i deres eget land.

PERSONALIA

Forflyttet (stationeret) pr. 1-6-1971

Lokomotivmedhjælperne på prøve:
N. M. Pedersen, ddt Gb i ddt KØ
P. M. Madsen, ddt Gb i ddt KØ
H. C. Rasmussen, ddt Gb i ddt Rf
B. R. A. Rasmussen, ddt Gb i ddt Rf
B. B. Jacobsen, ddt Gb i ddt Rf
B. Jensen, ddt Gb i ddt Rf
B. H. Andersen, ddt Gb i ddt Rf
P. Boegh, ddt Gb i ddt Hg
A. B. Clausen, ddt Gb i ddt KØ

Forflyttet efter ansøgning pr. 1-6-1971

Lokomotivassistentene (10. lrm.):
Jørgen Jensen, ddt Gb i ddt KØ.
V. Haubye, ddt Gb i ddt KØ.
P. Frederiksen, ddt Gb i ddt KØ.

Forflyttet efter ansøgning pr. 1-7-1971

Lokomotivførerne (17. lrm.):
C. B. Iversen, ddt Fa i ddt Pa.
O. Qvist-Pedersen, ddt Gb i ddt Hg.

Forflyttet efter ansøgning pr. 1-9-1971

Lkas. (10. lrm.):
N. T. B. Kristensen, ddt Kh i ddt Gb.
Lkmh. (7. lrm.):
P. C. Quvang, ddt Gb i ddt Hg.

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

Lkf. (13. lrm.):
H. J. Wodka, ddt Ro i ddt Gb.

Forfremmelse til lokomotivfører (17. lrm.) efter ansøgning pr. 1-7-1971

Lokomotivførerne (13. lrm.):

L. Heino, ddt Fa i ddt Fa.
H. P. Buch, ddt Fa i ddt Fa.
G. Jacobsen (L-afl), ddt Hgl i ddt Gb.
J. M. C. Hansen, ddt Hgl i ddt Gb.
K. Nielsen, ddt KØ i ddt Gb.
I. S. Jørgensen, ddt Næ i ddt Rf.
C. A. Kaarup, ddt Ar i ddt Ar.

Byttet tjenestested efter ansøgning pr. 1-6-1971

Lokomotivmedhjælperne på prøve:
F. H. Pedersen, ddt Gb i ddt Rf.
B. B. Jacobsen, ddt Rf i ddt Gb.

Overgået til anden stilling pr. 1-6-1971

Lkf. (13. lrm.) K. H. Pedersen, ddt Hgl, vkm på pr (16. lrm.) Dvk Hgl.
Lkas. (10. lrm.) J. M. Thorsager, ddt Hgl, lkm på pr (16. lrm.) ddt Gb.
Lkf. (depotforstander) (13. lrm.) K. Poulsen, ddt Bb, Lkf. (13. lrm.) ddt Hr(Bb).

Afsked efter ansøgning pr. 19-5-1971

Lkmh. på pr L. K. Mortensen, ddt Gb.

Afsked pr. 30-6-1971

Lkf. (13. lrm.) S. H. Jeppesen, ddt Tdr gr. svagelighed med pension.

Afsked efter ansøgning pr. 31-7-1971

Lkf. (13. lrm.) C. B. Jensen, ddt Fh gr. alder med pension.

Afsked pr. 31-7-1971

Lkf. (17. lrm.) S. A. Jacobsen, ddt Ar gr. svagelighed med pension.

Påskønnelse

Gdt har givet udtryk for sin bedste tak og påskønnelse over for lkas O. Andersen, ddt KØ, i anledning af, at han har udvist resolut handle måde den 13-3-1971 på KØ st.

Dødsfald

Pens. lokomotivfører V. H. K. Knigge, Fredericia, er afgang ved døden den 27-6-1971.

Lokomotivfører (17. lrm.) H. E. C. Jørgensen, Korsør, er afgang ved døden i juli måned 1971.

Opmærksomhed frabedes

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lokomotivfører

H. S. Hansen, ddt Gb.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

G. E. Traczyk,
lokomotivfører, Padborg.

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

B. Faurholt,
lokomotivfører, Korsør.

Tak

DLF – Korsør

Hjertelig tak for udvist venlighed ved min mand, H. E. C. Jørgensen's sygdom og bisættelse. Tak til lokomotivmestrene og kolleger.

Venlig hilsen

Elisabeth Jørgensen.

Solgiveindsamling

Udviklingstendenserne i det moderne samfund peger på mange måder i retning af større lighed mellem de forskellige befolkningsgrupper. Eksempelvis går hele debatten om den såkaldte indkomstudjævning vel på at gøre forskellen på rig og fattig så lille som mulig. Hvis vi ser på de ting, der gennemføres af lovgivningens vej, vil man også finde mange eksempler på, at samfundet bestræber sig på lighed.

Lighed har imidlertid ifølge sagens natur en tendens til at betyde ensartethed, og ensartethed betyder igen, at man regner med gennemsnitsborgeren. Ser man f.eks. på vore sociale ordninger, finder man systemer, som vender sig mod meget vide kredse af befolkningen, hvorved man samtidig i mange tilfælde gør ordningerne uhensigtsmæssige for den borger, der ikke passer ind i gennemsnittet.

At være blind betyder, at man ikke tilhører gennemsnittet, idet blindheden medfører behov for særlig hensyntagen og særlige ordninger. Dette behov kan i hvert fald på nuværende tidspunkt ikke imødekommes af det offentlige, og Dansk Blindesamfund må derfor være parat til at møde 70-ernes udfordring. Det vil ikke alene sige, at vi fortsat må virke som en art pressionsgruppe, men det vil også og navnlig betyde, at vi må udvikle vort serviceapparat.

Dette betyder imidlertid øget behov for støtte fra befolkningen iform af bidrag til Solgiveindsamlingen, idet enhver udvidelse af vort serviceapparat er særdeles kostbar. Vi tror imidlertid på, at Solgiveindsamlingen fortsat nyder befolkningens bevågenhed, og vi ser derfor frem til en arbejdsperiode, der kan give os mulighed for at yde vort bidrag til blindes ligestilling i det danske samfund.

Solgiveindsamlingens gironummer er GIRO 337.

Svend Jensen.

Adressefortegnelse

20

Københavns Godsbangård: Lokomotivfører P. J. J. Busk, Bremensgade 64, st., 2300 København S. Tlf. Asta 3093.
Kasserer: Lokomotivfører P. K. Kristensen, Banefløjten 8, 3. tv., 2700 Brønshøj. Tlf. 94 75 46.

Helgoland: Lokomotivfører E. C. L. Christiansen, Tværbommen 41, st. th. 2820 Gentofte. Tlf. GE 5659 v.
Kasserer: Lokomotivfører A. C. Quaade, Vigerslevvej 267 B, 1. th. 2500 Valby. Tlf. VA 2642.

Enghave: Lokomotivassistent H. M. Buch, Franckesvej 3, 3. th., 2000 København F.
Kasserer: Lokomotivassistent A. Larsen, Hedeparken 95, 1., 2750 Ballerup.

Roskilde: Lokomotivfører Kaj Juul Rasmussen, Holbækvej 10, 4000. Tlf. (03) 35 76 20.
Kasserer: Lokomotivfører Aa. Preisler, Sv. Estridsensvej 11, 4000. Tlf. (03) 35 55 40.

Helsingør: Lokomotivfører A. Schmidt, Gylfesvej 22, 3000. Tlf. (03) 21 30 96.
Kasserer: Lokomotivfører A. B. Hansen, Odinsvej 36 E, 3000. Tlf. (03) 21 42 77.

Næstved: Lokomotivfører B. I. Sørensen, Præstøvej 109 C, 1. th., 4700. Tlf. (03) 72 80 20.
Kasserer: Lokomotivfører J. Ourø Jensen, Præstøvej 177, 4700. Tlf. (03) 72 48 45.

Gedser: Lokomotivfører P. O. Fischer, Langgade 8 A, 4874.
Kasserer: Lokomotivfører J. O. Jensen, Ø. Alle, 4874.

Rødby Færge: Lokomotivfører S. G. Lund Pedersen, Svanevej 14, 4970. Rødby Havn. Tlf. (03) 90 54 60.
Kasserer: Lokomotivfører H. Bahne Larsen, Lærkevej 9, 4970 Rødby Havn.

Kalundborg: Lokomotivfører E. J. V. Høtoft, Bredekildevej 77, 4400.
Kasserer: Lokomotivfører P. A. Jensen, Stationsvej 3 B, 4400.

Korsør: Lokomotivfører S. Juul Madsen, Thiesens Allé 29, 1., 4220. Tlf. (03) 57 24 74.
Kasserer: Lokomotivfører B. R. Hansen, Æblehaven 9, 4220.

Nyborg: Lokomotivfører A. K. Johansen, Gormsvej 14, 5800. Tlf. (09) 31 27 70.
Kasserer: Lokomotivfører K. B. Rasmussen, Sprotøften 45, 1., 5800. Tlf. (09) 31 22 53.

Odense: Lokomotivfører P. A. L. Jørgensen, Poul Møllersvej 13, 5000. Tlf. (09) 11 59 09.
Kasserer: Lokomotivfører N. E. K. Larsen, Prs. Benediktes Allé 4, 5250 Fruens Bøge. Tlf. (09) 13 63 28.

Svendborg: Lokomotivfører E. Larsen, Tvedvej 167 A, Tved pr. 5700 Svendborg.

Fredericia: Lokomotivfører N. P. Junker, Ørnevej 11, 1. th., 7000. Tlf. (05) 92 46 36.
Kasserer: Lokomotivfører A. Vilhelmsen, Sjøllandsgade 49, 1., 7000. Tlf. (05) 92 46 37.

Kolding: Lokomotivfører P. F. Pedersen, Vejlevej 45, 6000. Tlf. (05) 52 67 78.

Padborg: Lokomotivfører H. Winther Jensen, Sønderhav pr. 6350 Kollund, Sdj. Tlf. (046) 7 87 94.
Kasserer: Lokomotivfører H. O. Buus Jensen, Pilevej 12, 6330. Tlf. (046) 7 32 17.

Haderslev: Lokomotivfører A. C. Dinesen, Vestergade 42, 1., 6100. Tlf. (045) 2 65 61.

Åbenrå: Lokomotivfører P. V. Dam, Møllevænget 11, Høstrupskov. 6200.

Sønderborg: Lokomotivfører A. J. Jørgensen, Lundbyesgade 3, 6400. Tlf. (044) 2 10 92.
Kasserer: Lokomotivfører P. A. Overgaard, C. W. Eckersbergsvej 12, 6400.

Tønder: Lokomotivfører P. F. Behr, Horupsgade 41, 6270. Tlf. (047) 2 16 76.
Kasserer: Lokomotivfører E. Jensen, Frilandsvej 11, 6270. Tlf. (047) 2 16 05.

Esbjerg: Lokomotivfører V. Dorner, N. J. Poulsensvej 4, st., 6700. Tlf. (05) 12 49 56.
Kasserer: Lokomotivfører H. M. Barlo, Strandbygade 58, 3. th., 6700. Tlf. (05) 12 90 58.

Struer: Lokomotivfører B. S. Kristensen, Gimsinghøj 25, 7600. Tlf. (07) 85 06 12.

Kasserer: Lokomotivfører K. R. Christensen, Nygade 12, 7600.

Frederikshavn: Lokomotivfører A. T. Larsen, Vinkelvej 7, 9900. Tlf. (08) 42 03 48.
Kasserer: Lokomotivfører B. Quist, Kalkværksvej 5, 9900.

Ålborg: Lokomotivfører Finn C. Christensen, Købkesvej 14, 9000. Tlf. (08) 12 16 91.
Kasserer: Lokomotivfører B. C. V. Kruse, Hesselgade 10, 3. th., 9000.

Randers: Lokomotivfører N. Larsen, Rindsvej 31, 8900.
Kasserer: Lokomotivfører P. S. Henriksen, Rosenborg Allé 9, 8900.

Århus: Lokomotivfører N. K. Jensen, Vidtskuevej 28, 3. tv., 8260 Viby J. Tlf. (06) 14 27 38.
Kasserer: Lokomotivfører E. A. Lønnqvist, Rosenvangs Allé 20, 8260 Viby J. Tlf. (06) 14 09 99.

Viborg: Lokomotivfører E. E. Jensen, Frihedsvej 1, 8800.
Kasserer: Lokomotivfører E. Mørtensen, Danmarksvej 34, 8800.

Herning: Lokomotivfører Aage Lauridsen, Godthåbsvej 68, 7400. Tlf. (07) 12 44 83.
Kasserer: Lokomotivfører O. Bruno, Haraldsgade 19, 7400.

Flytning

Husk i god tid at melde flytning til postvæsenet. Hvis medlemsbladet udebliver, meld det da til postvæsenet. Hjælper dette ikke, skriv så til bladets ekspedition.

Artiklers indsendelse

Artikler eller notiser, som ønskes optaget i medlemsbladet, skal foreligge hos redaktionen senest 3 uger før, medlemsbladet udkommer den 10. i hver måned. Op til højtiderne må regnes med længere frist, for at optagelse kan være sikker.