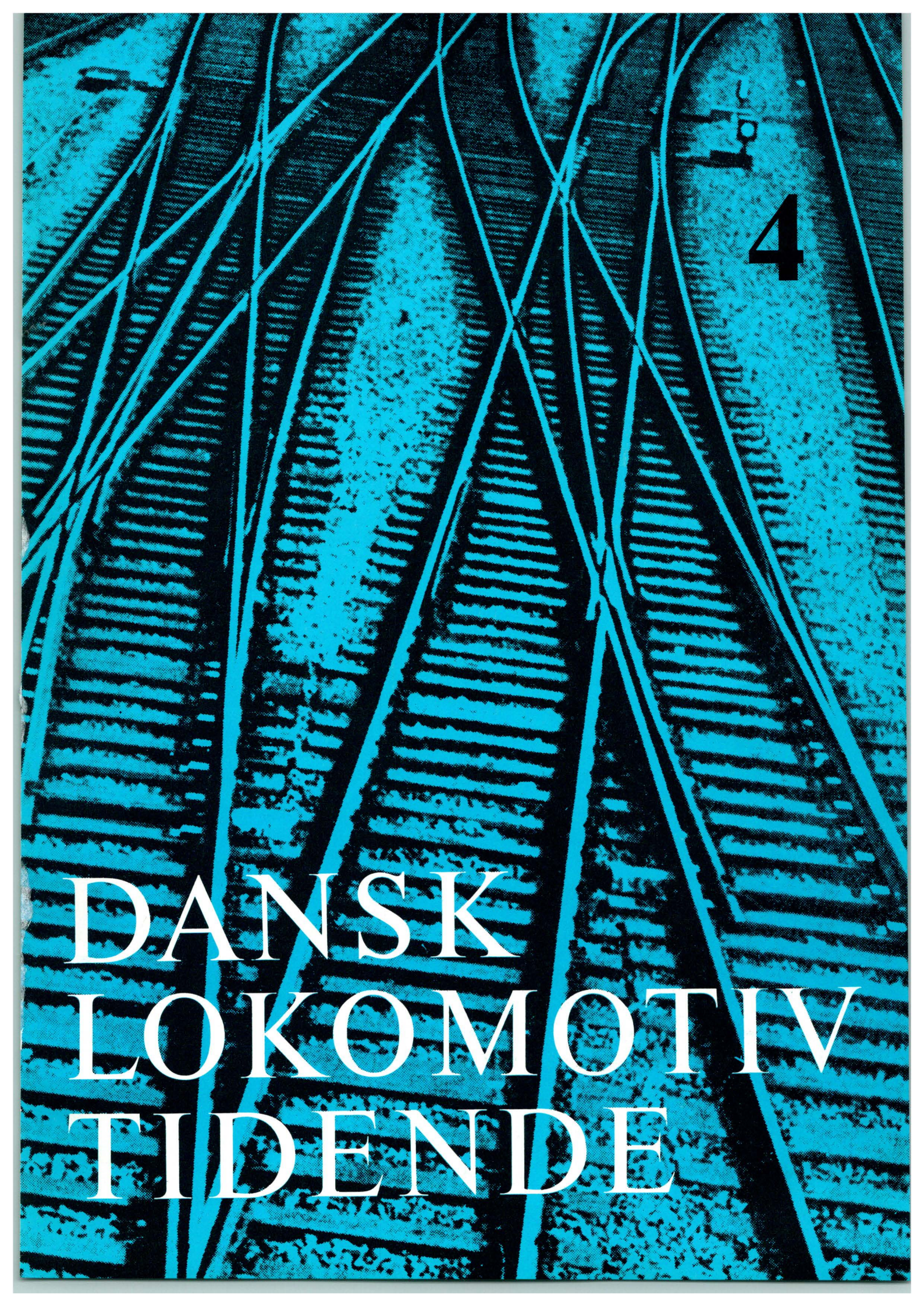




4

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. APRIL 1972 — 72. ÅRGANG

4

Indhold:

Samsø-linien	2
De nye boligforslag	4
Kineserne bygger bane i Afrika	7
25 års debat	8
Hamburg-München på to timer med tog	10
Kjolernes længde er et politisk baro- meter mod øst	12
Brændevin og hash	12
Fiskerigrænsen	13
Europas frie radio	14
Løn 1. april 1972	16
Personalía	18
Damernes Dag	20

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

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

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

I denne tid skrives der en hel del i dagspressen om trafikforbindelserne mellem Østdanmark og Vestdanmark, nogle steder om Storebæltsruten, andre steder om Samsøbælt-ruten, nogle steder om den første kontra den sidste, andre steder om den første suppleret med den sidste.

Den nordlige rute bliver nu af nogle lagt ud som en nyhed og gjort til deres idé.

I virkeligheden er denne sag velkendt for læserne af DLT, som i årenes løb har behandlet disse problemer mange gange, begyndende på et tidspunkt, da ideen om nordruten ikke var dukket op noget andet sted. Allerede i 1955, da den første Storebæltskommission arbejdede, bragte vi en artikelrække om hele problemet, d.v.s. både om ruterne over det centrale Storebælt, det nordlige Storebælt og Samsøbælt, sammenholdt og sammenlignet.

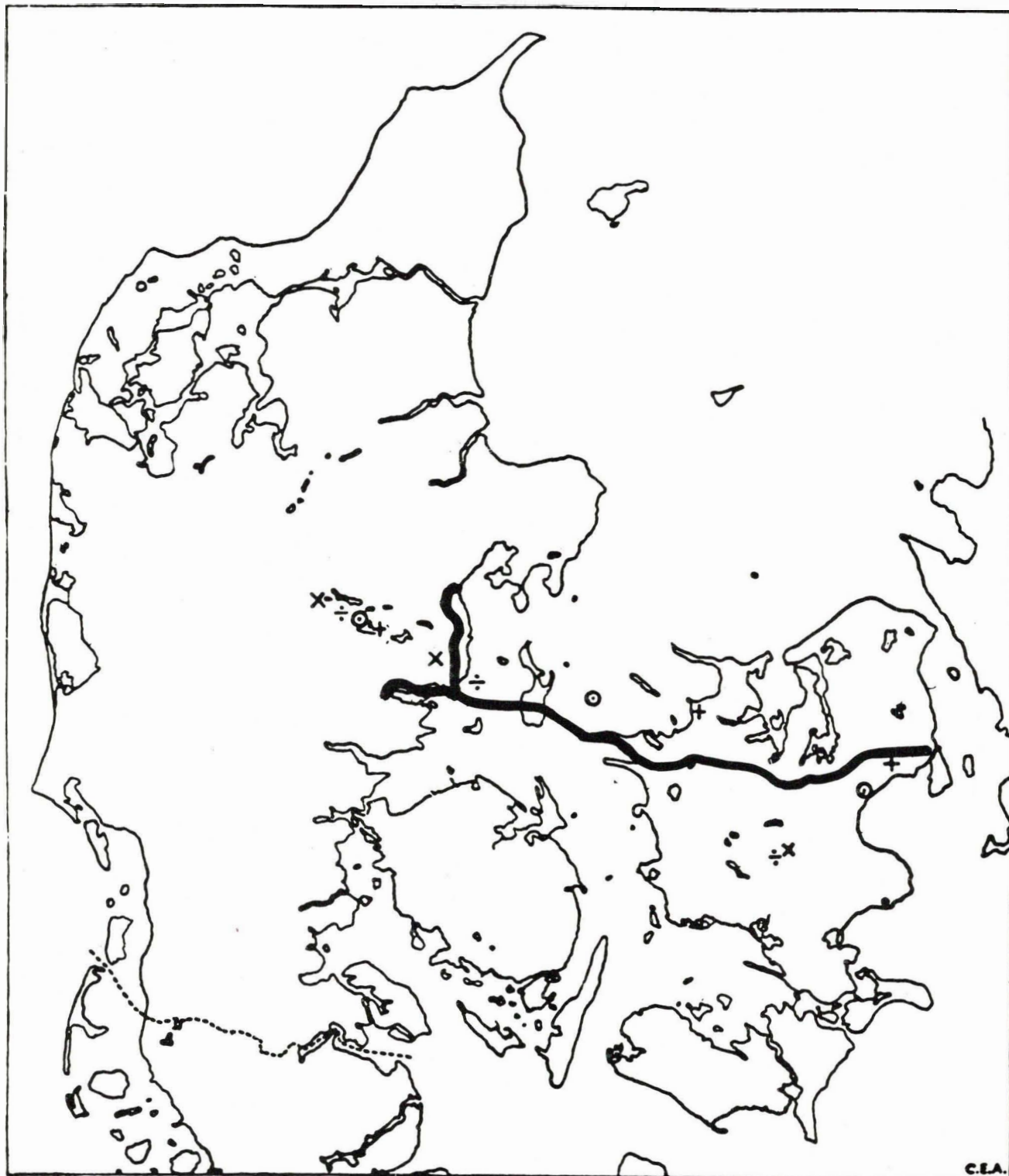
Det var vor medarbejder gennem en menneskealder, cand. mag. C. E. Andersen, der skrev disse artikler. Han har utrætteligt påpeget og fremhævet de gunstige naturbetingelser for en nordlig rute og de trafikale muligheder, en sådan forbindelse kan byde på. Nu arbejder en anden, eller rettere sagt en tredje Storebæltskommission med alle disse ting. Den har gjort det så længe, at der formodentlig snart må fremkomme en betænkning.

Andersen er medlem af kommissionen. Han har ikke siden dens oprettelse skrevet noget her i bladet og har på forespørgsel meddelt, at han simpelthen ikke har tid, og har yderligere fremhævet, at han ikke kan udtale sig om noget som helst i denne sag, så længe kommissionen arbejder, hvad vi naturligvis fuldtud forstår.

Vi har derfor ikke noget nyt at meddele udover, hvad vi kan skønne ud fra sparsomme og divergerende meddelelser i dagspressen.

Men det, som er blevet skrevet i DLT i årenes løb og delvis før nogen interesserede sig for sagen, er måske nu særlig aktuelt. Når C. E. Andersen er blevet medlem af den nye kommission, er det jo nærliggende at tænke sig, at i det mindste noget af det vil gå igen i den kommende kommissionsbetænkning.

Vi imødeser kommissionen arbejdsresultater med stor interesse og positive forventninger.



Denne tegning, som vi gengiver fra en af C. E. Andersens mange artikler i DLT igennem en snes år om mulighederne for at etablere en fast trafikforbindelse direkte mellem Sjælland og Jylland, viser det fundamentale i sagen:

Danmarks befolkningstyngdepunkt, hvis beliggenhed Andersen beregnede, findes lidt nord for Røsnæs, her vist ved en cirkel, og Jyllands befolkningstyngdepunkt findes lidt sydøst for Silkeborg, ligeledes vist ved en cirkel.

Man er tilbøjelig til at betegne en trafikforbindelse mellem Øst- og Vestdanmark via Samsø-Svanegrund som nordlig, fordi man er vant til at betragte forbindelsen via Sprogø og Fyn som central. Men da selv Samsø-forbindelsen passerer syd om Danmarks befolkningscentrum, bør den rettelig betegnes som den centrale.

De nye boliglovsforslag

I løbet af de sidste måneder er en række boliglovsforslag blevet fremsat af boligminister Helge Nielsen. Oprindelig var sigtet nok dette, at det skulle kunne lykkes at nå frem til bred enighed i folketinget om disse forslag, således at også VKR-partierne kunne deltage i vedtagelsen. Men det viste sig ikke muligt at opnå forlig; og det bliver således de socialdemokratiske forslag, der stort set uden væsentlige ændringer vil blive ophøjet til lov, støttet af SF.

Vi skal nedenfor redegøre for de vigtigste nye ting. Den brede befolkning vil nok i særlig grad interessere sig for de forslag, der vedrører forbedringer og boligsikring. Men store kredse vil også blive berørt af de nye regler om rentesikring, ligesom ændringer i ejerloven vil påkalde opmærksomhed.

Lovforslag om forbedringer og moderniseringer

Den 10. marts fremsatte boligministeren dette lovforslag, der i væsentlig grad drejer sig om lejeforhøjelser som følge af forbedringer eller moderniseringer.

Regeringens forslag indeholder følgende:

1) Når en forbedring medfører en betydelig lejeforhøjelse, skal en

lejer have tilbudt erstatningsbolig, inden forbedringen iværksættes.

2) Huslejenævnet får pligt til at udskyde forbedringer, der ønskes iværksat af nye ejere, når et flertal af lejerne begærer dette.

3) De såkaldte fuldmoderniseringsregler ophæves. I stedet gives der adgang til lejeforhøjelser for omfattende vedligeholdelsesarbejder.

4) Der åbnes mulighed for lovgivning til sådanne arbejder fra Grundejernes Investeringsfond med forrentning på 6,5 pct.

5) Når disse ændringer gennemføres, skønnes der ikke at være behov for særlige moderniseringsnævn, hvorfor det foreslås, at behandling af forbedringssagerne påny varetages af ordinære huslejenævn. Ankenævn indføres til behandling af nævnsafgørelserne i de kommuner, hvor der eksisterer flere huslejenævn.

Der er næppe tvivl om, at mange lejere føler sig beroliget ved at erfare, at den meget omdebatterede »fuldmodernisering« eller forslaget skal forbydes. Efter de hidtidige bestemmelser kunne en udlejer foretage så omfattende forbedringer af lejlighederne, at han derefter kunne fastsætte lejen uden hensyn til hidtidig leje og til bekostningen ved forbedringen. Det er klart, at dette måtte give anledning til kritik fra lejerside. Efter det nye forslag gives

der adgang til lejeforhøjelser, når en udlejer, udover de vedligeholdelsesbeløb, som han skal anvende, foretager omfattende istandsættelsesarbejder. For at sikre, at man nu ikke under dække af de nye regler foretager urimelige lejeforhøjelser, stilles der en række standardkrav, der hindrer ubillige forhøjelser fra ejerens side.

Helge Nielsen præciserede regeringens hovedsynspunkt med hensyn til forbedringer ved i folketinget at sige: Problemet (omkring modernisering) er efter min opfattelse at finde et balancepunkt, således at man på den ene side opmuntrer til at foretage rimelige forbedringer, der kan sikre at lejlighederne i den ældre boligmasse kan anvendes som tidssvarende boliger, når dette vel at mærke sker med tilbørlig hensyntagen til de gamle lejere i ejendommen. På den anden side må reglerne også være udformet på en sådan måde, at det er muligt at hindre de forbedringer, der søges gennemført på ren spekulationsbasis eller uden tilbørlig hensyntagen til beboerne.

Ministeren sagde endvidere: For at hindre, at udlejningsejendomme opkøbes og moderniseres i et omfang, som lejerne ikke har interesse i, får huslejenævnet pligt til at udskyde forbedringer i nyerehvervede ejendomme i indtil 5 år fra erhvervelsen, såfremt et flertal af lejerne ønsker udsættelse.

Forslaget er imidlertid ikke alene i lejernes favør. For at stimulere ejernes interesser for forbedringer åbnes der i visse tilfælde mulighed for opnåelse af lån til en rente på 6,5 pct. til dette formål.

Rentesikring og anden støtteordning

I forslaget om ændring af loven om boligbyggeri indgår også *rentesikringsordningen*. Det betyder, at den



af den tidligere regering gennemførte såkaldte rentelånsordning afløses af de nye rentesikringsbestemmelser.

Herefter ydes der i henhold til Helge Nielsens forslag – fuld rentesikring i 6 år efterfulgt af en aftrapningsperiode på mindst 3 år. Ministeren havde oprindeligt foreslået, at basisrenten nedsættes fra 6½ til 5½ pct. Men i det nedsatte udvalg enedes Socialdemokratiet og SF om at sætte basisrenten til 6 pct. for det byggeri, der i tiden fra 1/7 1971 har fået eller fremtidig vil få tilsagn om statsstøtte. Forslaget indeholder tillige en række meget betydningsfulde ændringer, der tager sigte på at hjælpe udlejningsvanskelighederne for det nyopførte byggeri indenfor den almenlystige sektor. Der vil blive stillet betydelige midler til rådighed for Boligselskabernes Landsbyggefond. Disse midler bliver det økonomiske grundlag for den særlige støtteordning for store lejligheder i nyt almenlystigt byggeri med udlejningsvanskeligheder. Midlerne skaffes til veje i form af statslån, der ydes på samme vilkår som gældende i forholdet mellem Landsbyggefonden og boligselskaberne.

Der vil også være mulighed for i henhold til disse støtteordninger at yde støtte til betaling af *beboerindskud*, idet de høje indskud i mange tilfælde synes at udgøre en væsentlig hindring for fuld udlejning. Baggrunden for regeringens forslag om en ny rentesikringsordning er især den udhuling af det almenlystige byggeris vilkår, der er sket de seneste år. Helge Nielsen erklærer i den forbindelse, at når der nu fra borgerlig side ankes over, at når basisrenten nedsættes (til 6 pct.) vil den sociale boligsektor opnå vældige rentefordele i forhold til det private byggeri, så må man erindre, at den private sektor over skatteregnskabet

og afskrivningsregler kan trække sine renter fra. Det kan både parcelhussektoren og ejerlejlighedssektoren, såvel som den private udlejningsbygherre. Hvis man groft regner med en trækprocent på 50, vil den private bygherre kunne kalkulere med 5½ pct. rente, medens parcelhussektorens rente vil blive lidt større. Altså: Ingen af disse private sektorer betaler markedsrenten. De sociale selskaber har *ikke* sådanne fradragsmuligheder.

Boligsikringen

Det fremsatte lovforslag om boligsikring betyder en forbedring for boligsikringstagerne. Baggrunden for det nye forslag er især den udhuling, der har fundet sted af den hidtidige boligsikringsordning.

Helge Nielsen fremførte i folketinget, at forslaget ikke mindst blev til af hensyn til nybyggeriet, der ikke kunne få boligerne udlejet p.gr. af huslejer, der var så høje, at få eller ingen turde leje sig ind.

Det maksimale beløb for boligsikring foreslås forhøjet fra de nuværende 7.740 kr. til 9.300 kr. og tillægget pr. barn fra 360 kr. til 420 kr. Der foreslås endvidere gunstigere regler for beregning af boligsikring i de tilfælde, hvor huslejen udgør mindst 8.000 kr. og mindst 20 pct. af husstandsindkomsten. For pensionister finder disse gunstigere beregningsregler anvendelse, når huslejen andrager mindst 6.000 kr. og udgør mindst 20 pct. af husstandsindkomsten.

Samtidig foreslås de gældende maksimumsprocenter for boligsikring for pensionister forhøjet. De nye regler indebærer, at indkomstgrupperne 41.000 til 51.000 kr. inddrages under boligsikringen, således at der sker en aftrapning op til 59.000 kr. For at tilgodese boligsikringstagerne også i det ældre byg-

geri, hvor der ofte sker ekstraordinære store lejeforhøjelser i forbindelse enten ved genudlejning eller moderniseringer, foreslås det i regeringens forslag, at de gunstigere beregningsregler også kan finde anvendelse i disse tilfælde, selvom lejen ikke udgør mindst 8.000 kr. Det er dog en forudsætning, at boligtagernes reelle huslejebyrde overstiger 20 pct. af husstandsindkomsten.

Beregningen af boligsikringen sker på grundlag af den endeligt ansatte skattepligtige indkomst for det forudgående år. Det er ikke regeringens hensigt med dette lovforslag – så lidt som med rentesikringsordningens nye regler – at foregive en fastlåsning af den fremtidige boligpolitik. I en betænkning herom gør Socialdemokratiet opmærksom på, at netop den fremtidige boligpolitik bør tages op til grundig og seriøs overvejelse i den kommende tid.

Det radikale Venstres synspunkter

Det radikale Venstre og de to øvrige oppositionspartier kritiserer de nye lovforslag. Bl.a. hævder man, at rentesikringsordningen kunne forsvares som en overgangsordning, hvor det er nødvendigt at stimulere boligbyggeriet. Det er imidlertid en erfaring, siger Det radikale Venstre, at ordningen ikke har medført, at det sociale byggeri har kunnet bygge tilsvarende billigere, men at denne form for støtte i stedet har medvirket til stigningen i byggeomkostningerne. De radikale (og de to andre oppositionspartier) hævder endvidere, at en offentlig kontrol ikke kan sikre, at det omkostningsbestemte byggeri ikke bliver unødvendigt dyrt. Kontrollen, siger man, må ligge i konkurrencen med det private byggeri.

Man fremfører endvidere, at svaret for udlejningen af de almen-

nyttige selskabers boliger ikke ensidigt kan pålægges staten. Det må i almindelighed påhvile de almennyttige boligselskaber og de kommuner, der er repræsenterede i de enkelte almennyttige foretagender at vurdere, om der er behov for det byggeri, der sættes i gang. Dette princip har i lov om boligbyggeri fundet udtryk i bestemmelserne om kommunal garanti for det almennyttige byggeri. De boliger, for hvilke der for tiden er udlejningsvanskeligheder, er opført i henhold til særlige, gunstige rentevilkår, som i forvejen medfører betydelige udgifter for staten og dermed for skatteyderne over hele landet.

En stor del af dette byggeri har i kraft af lejlighedsstørrelser, udførelse og udstyr en karakter, der ikke tager sigte på at dække sociale behov; og det kan derfor ikke begrunde yderligere statssubsidier.

I princippet bør bygherrerne, d.v.s. de selskaber, der er ansvarlige for byggeriet, bære tabene som følge af udlejningsvanskeligheder. Selskaber, som ikke mener at kunne bære den økonomiske belastning heraf, må afhænde de pågældende ejendomme til det offentlige, der gennem sine garantier for prioriteringen og den offentlige kontrol med byggeriet har et medansvar for situationen.

Det radikale Venstre (og de to andre oppositionspartier) mener endvidere, at de almennyttige boligselskaber bør tilskyndes til i højere grad end hidtil at leve op til den almindelig anerkendte målsætning om stadig voksende grad af selvfinansiering af det almennyttige byggeri.

Om boligsikring siger de radikale, at den er en rigtig form for støtte til den del af befolkningen, der ikke kan magte udgiften til dyre boliger, og som ikke har mulighed for at

skaffe sig en lejlighed til overkommelig pris. Man havde dog fundet det rigtigere, om de øjeblikkelige udlejningsvanskeligheder inden for det almennyttige byggeri var blevet afhjulpet ved det offentliges overtagelse af de nødlidende ejendomme og i det omfang lejen herved ikke var blevet tilstrækkelig nedbragt – en øget boligsikring til lejerne i lejligheder med de ekstraordinært store anskaffelsespriser. Man finder det uheldigt, at der nu sker en *generel* udvidelse af boligsikringen ud over de nuværende grænser.

Ejerlejligheder

Forslaget om ændring af loven om ejerlejligheder, der er vedtaget, betyder, at adgang til at opdele beboelsesejendomme i princippet begrænses til *nybyggeriet*. Kun ejendomme opført efter 1/7 1966 kan fremover opdeles i ejerlejligheder. Dette skal imidlertid ikke opfattes således, at regeringen er imod ejerlejligheder. Som Helge Nielsen udtrykte det: Om man stiller parcelhuse ovenpå hinanden eller ved siden af hinanden, kan ikke være væsentligt. Men man har kritiseret, at ejerlejlighederne i den *gamle* boligmasse er blevet brugt som spekulationsobjekt, og at grov udnyttelse har fundet sted.

Ejerlejlighedsforslaget indeholder også bestemmelser om, at en køber af en ejerlejlighed skal have tilstrækkelige oplysninger om de økonomiske forpligtelser, som køberen står overfor at skulle påtage sig.

En vigtig bestemmelse er endvidere den, der siger, at kommunalbestyrelsen kan sikre, at en ejerlejlighed, der er udlejet ved lovforslagets fremsættelse, fortsat skal holdes udlejet i de første fem år! Dette er foreslået, fordi udbuddet af ældre ejerlejligheder i kommuner med bo-

ligmangel har gjort det vanskeligt for familier med lave indkomster at få en bolig i den ældre boligmasse. Kvotaen på 13.000 lejligheder i det almennyttige byggeri vil ikke blive udvidet. Når et sådant forslag mod forventning ikke er blevet fremsat, må det næppe tages som et udtryk for, at der ikke er behov for en sådan udvidelse; men ved overvejelserne herom har den anstrengte økonomiske situation spillet ind.

Fremtiden

Mange er allerede stærkt interesseret i, hvad der vil ske, når rentesikringsordningen bortfalder i 1974. Det er nøgternt vurderet, at et totalt bortfald af rentesikringen ville betyde en fordobling af den nuværende leje.

Udlånsrenten er nu oppe på ca. 11 pct. Denne høje rente og de deraf følgende kurstab er medvirkende til, at en rentesikring er nødvendig for at skaffe billigere boliger frem. Det er derfor ganske udelukket, at man kan forestille sig en ansvarlig regering vil lade rentesikringen bortfalde i 1974, med mindre hele renteniveauet til den tid er bragt ned på et rimeligt stadi. Imidlertid er der nedsat et boligudvalg bestående af en repræsentant for hver af de fem politiske partier samt en repræsentant for henh. Fællesorganisationen af almennyttige Boligselskaber, Lejernes LO, Byggesocietetet, Grundejerforeningen og Kommunernes Landsforening.

Dette udvalg, der er nedsat af boligministeren, skal analysere den hele boligpolitiske situation og søge at nå frem til nye muligheder efter 1974. Om det så bliver muligt at komme med forslag, der kan bruges som realistisk grundlag for forlig om en bred boligpolitik til afløsning af boligforliget af 1966, kan kun fremtiden give sit svar på.

Kineserne bygger bane i Afrika

Folkerepublikken Kina har i de senere år såvel teknisk som finansielt støttet de unge, afrikanske republikker på en næsten opsigtsvækkende energisk facon. Og de kinesiske eksperter, der sendes til Afrika, har vist sig villige til et fornuftigt samarbejde med europæere og amerikanere ved projekter, hvor flere nationers indsats var ønskelig. Men folk fra Sovjetunionen ønsker kineserne ikke at være i stue (eller under palmetag) med.

For øjeblikket er adskillige tusinde kinesiske teknikere og specialarbejdere i færd med at bygge en jernbane, der skal forbinde hovedstaden Dar-es-Salaam i Tanzania med storbyen Lusaka i Zambia. Banen skal først og fremmest lette fragtningen af malm fra Zambias righoldige kobberminer til havnen i Dar-es-Salaam. Indtil nu har ministyrelsen i Zambia måttet benytte de portugisiske beherskede havne Beira i Mozambique og Lobito i Angola til kobbermalm-udskibning. Denne praksis er af politiske årsager ikke helt uden gnidninger.

Den kinesiske folkerepublik har ikke alene påtaget sig at styre anlægget af den nye jernbane, men også at finansiere den. Peking har stillet en langfristet kredit på ialt 2,7 milliarder kr. til rådighed for Zambias regering.

Canadiske rådgivere

For et års tid siden blev der mellem Zambias minister for offentlige arbejder og Canadas statsdrevne *Canadian National Railways System* oprettet en kontrakt, i følge hvilken specialister fra den canadiske baneledelse foreløbigt i fem år skal være rådgivere ved driften af Zambias ca. 1100 km lange jernbanenet. Prisen for denne konsulenttjeneste er sat til 5 mill. dollars.



Canadierne får mere end nok at gøre. De zambiske baner er materielt og driftsmæssigt i en ynkelig forfatning. Indtil Rhodesia i 1965 trak sig ud af det britiske statssamfund, var det hvide rhodesiske teknikere og embedsmænd med administrativ uddannelse, der stod i spidsen for alle afdelinger indenfor den zambiske banedrift. Ved skismaet med England trak adskillige hvide topfolk sig ud af Zambia, og i 1967 forlod den sidste rhodesianer sin stilling ved de zambiske jernbaner.

Kaos i zambisk banedrift

I de sidste fem-seks år har et galoperende forfald gjort sig gældende både med hensyn til rullende materiel, stationsanlæg, sporanlæg og al anden teknik – og med hensyn til personale. Der findes i øjeblikket ca. 7000 ansatte under de zambiske baner, men uden ledelse og ofte uden rettidig lønudbetaling er folkene ikke meget bevendt. Sløseri og tyveri flourer. Det sker ikke sjældent, at en godsvogn forsvinder, så at sige sporløst. Kort før jul forsvandt således en vagon med en ladning på 30.000 blæseposser, der bl.a. skulle tages i brug for at hæmme de ansattes overhåndtagende drikkeri. Køreplaner med faste ankomst- og afgangstider findes sjældent og overholdes aldrig. Mekanisk losse- og ladegrej er ofte ubrugeligt på grund af manglende reservedele, og tog står stille i timevis, mens losning foregår ved (langsomt fungerende) håndkraft. Sidste år stoppedes banedriften en god uge, fordi en stamme af indfødte fandt, at en anden stam-

me favoriseredes ved besættelse af ledige pladser på en enkelt linje.

Et hold på 25 canadiske jernbanefolk er nu i færd med at sætte skik på tingene og genoptræne personalet. Det sker ved kursus i forhåndenværende skolers klasseværelser og ved træning ude i marken.

Og når de kinesiske teknikere er blevet færdige med bygningen af den nye Lusaka–Dar-es-Salaam bane, vil sandsynligvis canadiske administrationsfolk komme til at sørge for, at banen drives effektivt.

Kina som »big brother«

Kina bestræber sig på flere måder på at fortrænge Sovjetunionen som »big brother« for de afrikanske udviklingslande. Kinesisk indflydelse spores stærkt i Guinea, Congo–Brazzaville, Mauritania, Mali og en række andre stater. De kinesiske arbejdere, ingeniører og økonomer, der beskæftiges i de nye afrikanske lande, lader sig i højest mulig grad absorbere af de lokale samfund, lever på samme måde som deres afrikanske arbejdsfæller og undgår formålsbevidst at isolere sig i større eller mindre kinesiske sær-kolonier. De russiske udviklingshjælpere holder sig derimod stærkt for sig selv.

Kinesiske informationsskrifter udsendes på fransk og engelsk samt på en række afrikanske sprog fra kontorer, »Agence Chine Nouvelle« har indrettet i byer som Dar-es-Salaam, Bamako og Alger. Mængden af trykt propagandamateriale fra det kinesiske agentur er fordoblet i løbet af de sidste tre måneder.

V. J.

25 års debat-?

8 Debatten om Københavns trafikproblem har ulmet i 25 år – siden egnsplanskiten af 1947 og byreguleringsloven af 1949 fremkom. »Jubilæet« markeres af en så kraftig opblussen, at ideernes mangfoldighed afføder et spørgsmål på t-banesystemets vegne.

T-baner er ofte fremme i debatten som »en mulig løsning«, men desværre er kyndige t-banedebatører i mindretal. De har svært ved at overdøve og »nå ind til« flertallet, som ikke er helt med på den ægte t-banes fordele og miljøbevarende anlægsprincip (tunnelering). Uden

tvivl derfor vælger mange at tale om /gå ind for andre løsninger.

Spørgsmålet

Når en debat raser om kollektive transportmidler i en storby, er det rimeligt at stille *alle* parter dette spørgsmål: *Hvad er en storby?*



Først når billedet af den moderne storbys formål står klart for alle, bliver det lettere for alle at vurdere de mange transportmuligheder/umuligheder, der findes, og standse ved den/dem, der egner sig bedst for storbyen.

Svaret

Der er to idealopfattelser af hensigten med storbyen:

1. Storbyen er en samklang af bolig- og virksomhedskvarterer i et støj- og røgfrit miljø.

2. Storbyen er som en datamaskine, der samler »nervetrådene« i landets erhvervs-, kultur- og forlystelseliv og udnytter dem bedst muligt.

Noget væsentligt taler for, at (2) er den rigtige opfattelse, medens (1) er et levn fra landsbysamfundet.

Boligkvarterers beliggenhed bør alene af sundhedsmæssige grunde – alle kan sikkert se *det* – være i luftige, lyse, om ønskes landskabelige omegnskvarterer, som forbeholdes boliger og rekreative formål og hvorfra trafikanter rejser til arbejdspladserne i byen, i modsat retning efter fyraften.

Virksomhedskvarterer bør lige så indlysende først og fremmest anlægges hensigtsmæssigt uden at blive stenørken – ja, parker og grønne anlæg i byen hører absolut med til betingelserne for høj effektivitet, så længe mennesket indånder ilt.

Hvor kommer specielt t-baner ind i billedet?

Beviset

I storbyen som »datamaskine« vil støj/røgener altid være et on-

de, som skal bekæmpes – ondet er ukendt i forbindelse med t-baner. Ingen i virksomheder på jordoverfladen føler sig generet af moderne t-baner.

Ethvert andet kollektivt befordringsmiddel for nu- og fremtidige byrejsende er derimod mere eller mindre støjende/forurenende samt tager plads op i gaderne uanset dets drivkraft og uanset dets eventuelle placering i højere niveau (på piller o.l.).

En anden speciel t-banefordel: systemet er klimabeskyttet. Snestorm og tåge kan standse eller forsinke al overfladetrafik – men under gaderne glider aluminiumsblanke tog (hvis storbyen f. eks. hedder London) uhindret af sted, uhindret af vejrforstyrrelser, uhindret af medtrafikanter.

A propos Europas største by: i London spores en voksende tendens til udflytning fra by-området. Tendensen er altså i pagt med opfattelsen af storbyen som »datamaskine« og burde få til følge, at boligkvarterer overtages i voksende grad af erhvervs-, kultur- og forlystelseliv. En statistik fra London forudsiger, at der vil være 450.000 færre byboere dér om 8–9 år. Lignende tendens i varieret grad mærkes i andre storbyer.

At også firmaer i visse tilfælde flytter ud fra byen er i strid med den moderne storbys funktion, men det viser – om ikke andet – hvor langt, der somme tider er imellem de to idealopfattelser af byens formål, når firmaer afskriver fordelene ved en beliggenhed umiddelbart ved byens faciliteter.

Et mindre antal byboliger – såvel de nødvendige som de ikke-nødvendige til indgroede byboere, der ikke

vil bo uden for storbyens »rytme« – kan selvfølgelig aldrig skade byens effektivitet, blot understrege dens karakter. Erhvervs- og kulturlivets dominans må dog altid være en selvfølge, hvis den moderne storby skal have de bedst mulige vilkår at fungere under til gavn for alle, ind- som udlændinge, der bruger den.

Kommentaren

En observatør af t-banens udvikling fra 1860'ernes damplokomotivtrukne tog (røgen forblev under jorden – men intet skal indflettes her om komforten for pionertidens t-banerejsende!) til det højt automatiserede, passagervenlige system, vor tid har udviklet og gjort til en verdensomspændende transitform, kan kun undre sig over, at der er blevet debatteret så meget og handlet så lidt i sagen om t-baner i København, hvor til dato kun jordbundsundersøgelser har kunnet udføres. Oslo og Stockholm har t-baner, Helsingfors er begyndt tunneleringsarbejdet til et net, hvorfor tøver København – Nordens største by?

Er en del af årsagen mon, at storbyens ideal stadig i vide kredse – men navnlig i de beslutningstagenes – ses som en vision af bolig- og forretningskvarterer i et gadenet, hvor fodgængere, cyklister, barnevogns»kørere« og det folkekære, men i byen upraktiske befordringsmiddel – personbilen – gnidningsløst kan færdes sammen med kollektive transportmidler og erhvervslivets transporter såvel i myldretidene, hvor gadetrafik pludselig staves k-a-o-s to gange daglig, som i resten af tiden – og *ikke* ses som en fremtidssvarende, effektiv og attraktiv koncentration af erhvervs-, kultur- og forlystelseliv med et tilsvarende gearret transitsystem?

Hamburg-München på to timer med tog

10

Ingen skinner og hjul i de nye bane-systemer, som er billigere at bygge end motorveje

En super-jernbane, der i 1985 vil kunne befordre 70.000 biler dagligt i tog med en hastighed af ca. 500 km i timen, skal bygges i Vesttyskland. Den første af tre planlagte superlinjer skal i form af et stort C trækkes fra Hamburg over Bremen,

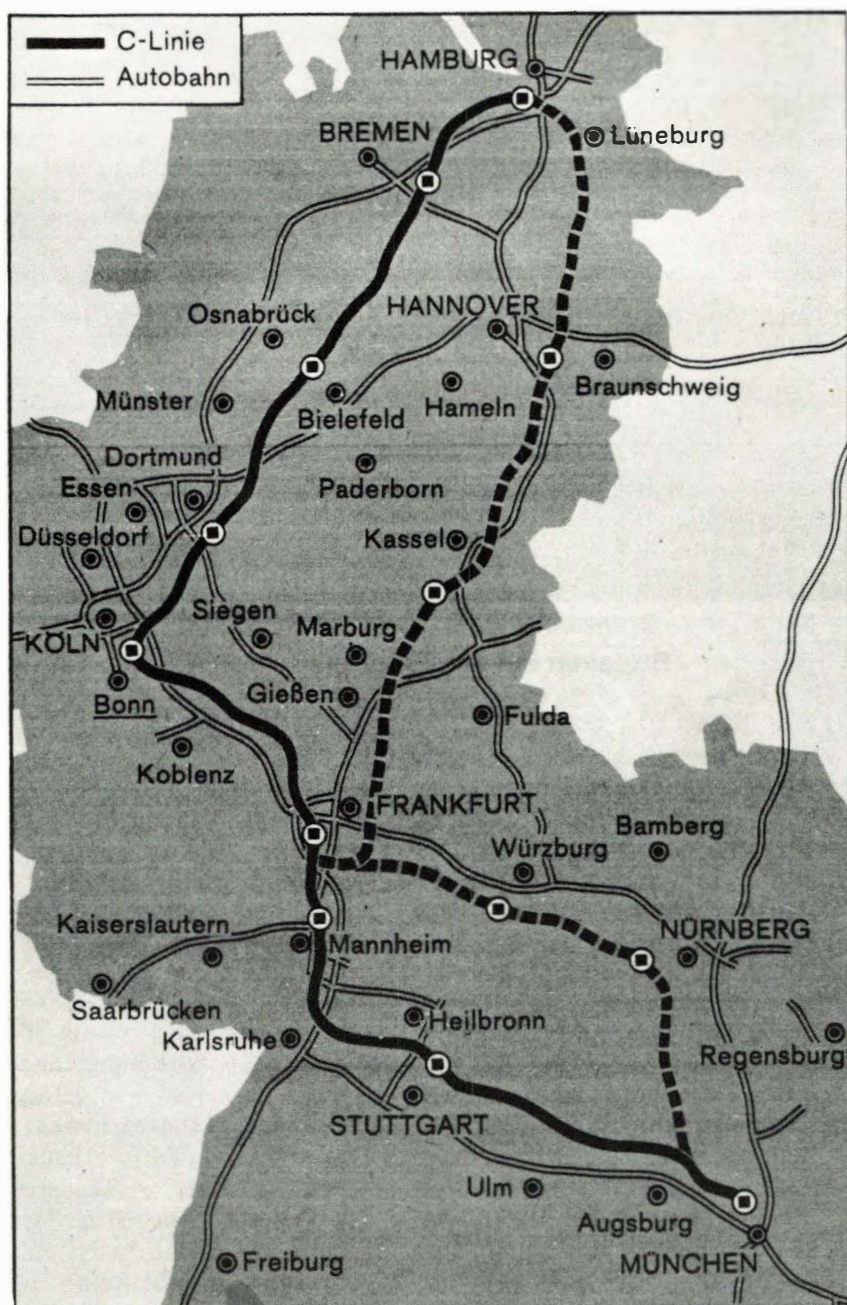
Ruhrdistriktet, Frankfurt og Stuttgart til München. Senere skal to andre linjer, der knytter Nürnberg og Hannover-Braunschweig til det nye transportsystem, anlægges, efter at teknikerne har haft fornøden mulighed for at skaffe sig erfaringer på Hamburg-München-strækningen. Mellem de to nævnte byer vil der ifølge prognoser, man opererer med,

blive transporteret ca. 35.000 motorkøretøjer (personbiler, lastvogne, busser) dagligt i hver retning, og togene, der befarer de nye skinner, kører med en gennemsnitshastighed, der foreløbigt er beregnet til ca. 500 km/t.

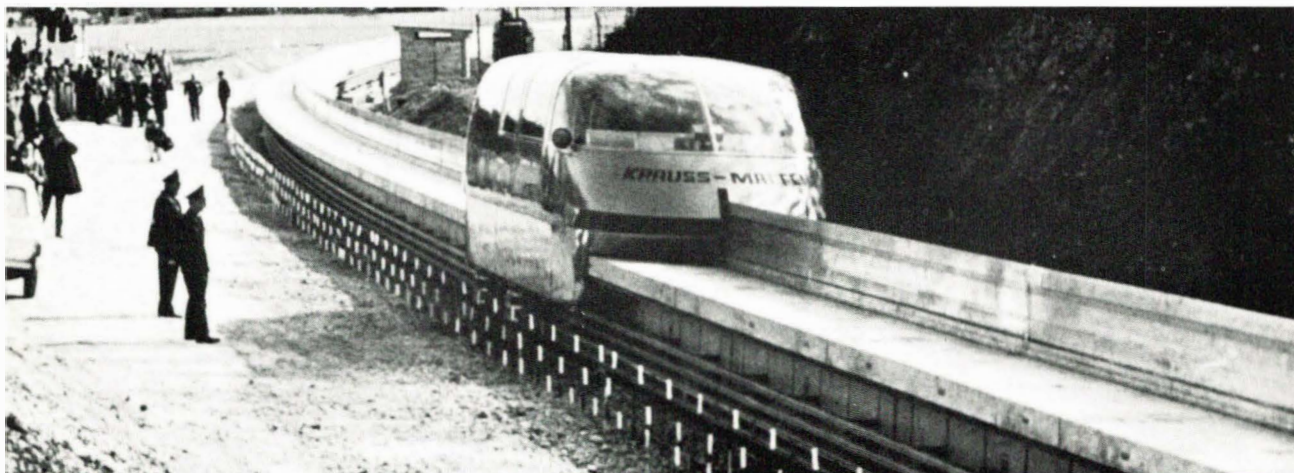
Nyt kæmpekonsortium dannet for projekt gennemførelsen

Det er den vesttyske trafikminister Georg Leber, der efter et besøg i München sammen med den amerikanske trafikminister John Volpe nu har givet grønt lys for det opsigtsvækkende projekt. Der er truffet beslutning om anlæggelse af en forsøgsstrækning på 60 km's længde, i nærheden af Augsburg. De to hidtil konkurrerende firmaer Krauss-Maffei og MBB (Messerschmitt-Bölkow-Blohm) er med i et nydannet konsortium, der også omfatter Krupp-koncernen, Siemens, et par andre af Vesttysklands største elektronikfirmaer samt nogle entreprenørselskaber. Konsortiet skal forestå bygningen og driften af forsøgsstrækningen samt udvikling og konstruktion af de motorvogne og waggons, der skal afprøves. Forsøgsbanen vil koste 260-300 mill. kr. at anlægge – en sum, der optages på forbundsrepublikkens finanslov for året 1972.

For fire år siden stiftedes på trafikministeriets initiativ et selskab, HSB (Hochleistungsschnellbahn), der nu har tilendebragt den mest omfangsrige trafikanalyse, noget land hidtil har ladet foretage. På



Den mørkt optrukne linie skal anlægges først. Den stiplede linie startes, når der er penge til det.



Krauss-Maffei-fabrikkerne har i Allach nær München en forsøgsbane for et eksperimental-køretøj, Trans-Rapid, der får en top-hastighed på 300 km i timen.

basis af analysens konklusioner er beslutningen om superbane-anlæggene truffet. Teknikerne har regnet ud, at omkostningerne ved baneprojektet vil komme til at ligge væsentligt lavere end bygning af en eventuel ny motorvej med samme linjeføring.

Tyskerne går imod det franske luftpude-system

Krauss-Maffei og MBB er hver for sig nået til den slutning, at for nye jernbanesystemer kan kun kombinationen magnetpude/linearmotor komme i betragtning. De franske luftpudetog, udviklet af ingeniør *Jean Bertin* og hans medarbejdere, går tyskerne imod, dels fordi Bertin-systemet er dyrere, dels fordi det udvikler en meget kraftig lyd, hvilket findes specielt uheldigt fra et moderne antiforureningssynspunkt. Det franske luftpudetog drives af turbojet-motorer.

Baneteknikere over hele verden er iøvrigt, hævder München-ingeniørerne, enige om, at de nødvendige topydelsestrafiksystemer kun kan drives efter en af de nye berøringsløse teknikker og ikke længere med kombinationen hjul/skinne.

En samordning af de tyske banebygningsplaner med en tilsvarende planlægning i Frankrig, Holland og Storbritannien er umiddelbart forestående, og der arbejdes på at koordinere europæisk, amerikansk og japansk forskning på området.

Amerikansk »Auto-Train« fra Washington til Florida

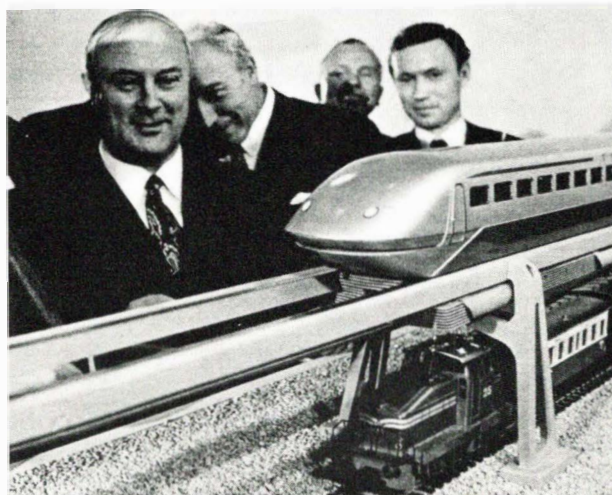
Et såkaldt »Auto-Train«, bygget med de transeuropæiske bil- og passagertog som forbillede, vil snart blive indsat på den ca. 2000 km lange jernbanestrækning mellem De forenede Staters hovedstad Wash-

ington og byen Sanford i Florida. Afstanden fra Sanford til Miami (eller til Fort Lauderdale) kan klares pr. bil på godt tre timer.

Det nye tog, der kan medføre 90 –104 biler i lukkede lastwaggons, har 13 passagervogne, med hvile- og sovekupeer og restaurant-faciliteter i luksusklasser. Det kører dagligt, med start fra begge terminaler kl. 8 og ankomst næste formiddag kl. 11. Foretagendet Auto-Train er stablet på benene af en privat gruppe af forretningsfolk. Toget betjenes af mandskab og banespor fra Seaboard Coastline-Selskabet.

Virus.

I kælderen til sit ministerium viser den tyske trafikminister, Georg Leber, nogle gæster en model af det nye hurtigtog.



Kjolernes længde er et politisk barometer mod øst

12

Hvor utroligt det end kan lyde i danske øren, så er længden på damernes kjoler ikke sjældent en vejrhane, der viser den politiske vindretning i de diktatorisk regerede øststater, for lederne vogter med skarpe blikke det puritanske Ruslands reaktioner på damernes tøj.

Undertiden slipper man den lårkorte mode helt løs, for så pludselig ved lov at påbyde, at nu skal nederdelene nå knæet, og i populære natklubber skifter påklædningen mellem nøgne bryster og maver med marxistisk, tilknapet anstændighed.

I politiske kredse anser man det således som et tegn på en snarlig »kulturel« liberalisering af Østtysklands politik (nærmere tilknytning til Vesttyskland), at partiorganet »Neues Deutschland« for første gang i de 26 år, det har bestået, forleden bragte et billede af en østtysk pige, der var nøgen fra hofterne.

Ungarn har været meget friere i sin opfattelse af nøgenhed på natklubberne end de øvrige stater under russisk overherredømme, men nu er striptease bleven helt forbudt.

Man mener, at dette skyldes premierministeren Janus Kadars angst for, at Rusland skal blande sig i en økonomisk reform, han står i begreb

med at gennemføre, og som giver større frihed for det private initiativ og dermed kapitalismen, end det er god latin i Sovjet. Og de nøgne piger på barerne kunne meget vel tænkes at blive anledning til et besøg fra Moskva.

Sidste sommer, da den rumænske formand for partiet, Ceausescu, så en oprakt pegefinger hos den østlige nabo på grund af hans handel med Vesten, forbød han omgående striptease som tegn på, at det nu var hans hensigt at begrænse den vestlige indflydelse.

Den kun et år gamle topfigur, Eduard Gierek i Polen, har besluttet at genoplive Warszaws gamle natliv, og det officielle partiorgan bragte for ganske nylig en annonce, der opfordrede smukke, unge damer på 22 eller yngre til at henvende sig på det officielle kulturpalads for at blive prøvede til en uddannelse som stripteasers.

To blev antaget og havde under stor begejstring premiere i byens bedste hotel. Der var skrevet sketches til dem begge, og de begyndte begge deres optræden, klædt som brude. Den sidste blev dog snydt for brudenatten, da hun havde fået tøjet af, for hun havde ægtet en nar-koman, der hellere ville have en »sprøjte« end en pige.

I halvtredserne var striptease en almindelig ting over hele Polen på barer, hvor fortrinsvis udlændinge holdt til, fordi priserne var høje for de indfødte. Men da een pludselig optrådte i nationaldragt for sluttelig at stå nøgen med lænker om hænder og fødder, blev der nedlagt forbud mod forlystelsen, for ganske vist kunne hun tænkes at illustrere såvel den tyske som den russiske besættelse, men muligvis også, at Polen nu var lænket af kommunismen, og den slags sandheder had man sig fritaget for.

Brændevin og hash

Med præsident Nixon i spidsen har den amerikanske regering været af den opfattelse, at det burdes gøres strafbart at ryge hash og i det hele taget bruge narkotiske midler, og for et år siden nedsatte man i den anledning en undersøgelseskommision, der skulle gennemgå hele narkomanien i De Forenede Stater.

Den bestod af kongresmedlemmer, læger og jurister, og i betragtning af, at regeringen havde valgt de ni af kommissionens tretten medlemmer, regnede man med, at den ville afgive en erklæring, der passede regeringen, men det blev ikke tilfældet.

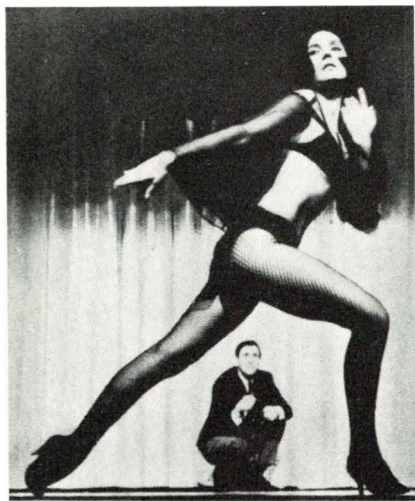
Man anbefalede at gøre det strafbart at ryge hash på offentlige ste-

der og at handle med narkotiske midler, men mente det skulle være lovligt at ryge hash inden for hjemmets fire vægge.

Redegørelsen for undersøgelsen er endnu ikke offentliggjort, for mod alles forventninger er kommissionen blevet færdig med sin betænkning en måned før tiden, og dens indhold er allerede sivet ud til pressen.

Man hævder, at ved at gøre det lovligt at ryge hash under private former, vil man medvirke til, at gøre det mindre spændende for de unge, end hvis det er strafbart, for ungdommen har en medfødt oprørslyst i sig.

Endvidere påviser man, at hashrygning ikke nødvendigvis medfører, at man bliver mere forfalden til



Rumænsk stripper før forbudet.

Fiskerigrænsen er et brandfarligt spørgsmål

Norges uenighed med EF-forhandlingerne om fiskerigrænsen har skabt en øjeblikkelig interesse for dette spørgsmål, som i virkeligheden er af en gammel dato. I tredive år har man afholdt internationale konferencer om dette uden at nå et endeligt resultat.

Den gamle tre sømils (godt 5 kilometer) grænse stammer helt fra 1783 og blev fastsat af USA. Det var på det tidspunkt så langt, som en kanon kunne række, og man kunne således fra land nogenlunde holde »krybskyttefiskere« fra kysten.

Så i 1945 erklærede præsident Truman, at den undervandshøjderyg, som løber i Atlanterhavet langs Amerikas østkyst i en afstand på 170 sømil fra fastlandet, ville være at betagte om amerikansk fiskerigrænse, for vandstanden var her så lav, at man ikke behøvede søgående fartøjer for at fiske i det.

Denne deklaration blev grebet med kyshånd af de sydamerikanske lande – i første omgang Chile, der

lagde 30 sømil til, så dette lands fiskerigrænse kom til at strække sig 200 sømil ud i det sydlige Stillehav. I denne afstand løber nemlig Humboltstrømmen, der er verdens fiskeririgeste.

Så fulgte Brasilien efter med en erklæring om, at 200 sømil fra landets kyster var herved at betragte som værende brasiliansk, og man lod det ikke blive ved en tandløs erklæring, men gav marinen og flyvevåbnet ordre til at beskyde og bombardere alle fremmede fartøjer, der fiske inden for den nævnte grænse.

Det medførte, at skibe fra Japan, Sydkorea og andre østlande fortrak, men nordamerikanerne trodsede forbudet i en sådan grad, at det en overgang trak op til en væbnet konflikt mellem de to lande. Men så lovede regeringen i Washington at hjælpe Brasilien med at holde kaffeprisen kunstigt i vejret, og herefter fik amerikanske fiskere lov til at fiske ud for Brasiliens kyst, hvor det passede dem.

den nydelse, end man bliver forfalden til tobak og spiritus, og hashrygning medfører ikke nogen trang til stærkere bedøvende midler, som er sundhedsfarlige.

Det er ifølge kommissionen også givet, at hash ikke animerer til voldshandlinger og kriminalitet, men i langt højere grad til fredsommelighed og sløvhed, og brugen af hash er simpelthen et spørgsmål om mode i visse kredse i lighed med langt hår, og en mode kan ikke bekæmpes med lovparagraffer og magt.

På samme måde som millioner af amerikanere drak spiritus under forbudet i tyverne, fordi det var forbudt, ryger nu millioner hash. Man anslår, at 24 millioner har prøvet at ryge hash, at 5 millioner gør det en eller flere gange om ugen, at 3 millioner gør det en eller to eller

tre gange om måneden, og at kun 500.000 gør det daglig.

En professor i psykologi ved universitetet i Californien er af den formening, at man om fem år vil have mellem 6 og 12 millioner ugentlige rygere og mellem 800.000 og 2½ millioner, der ryger daglig.

Disse tal må anses for beskedne i sammenligning med de oplysninger man har om de 95 millioner amerikanere, der drikker spiritus. Af disse er nemlig 9 millioner alkoholister, og det til trods for, at alkoholisme ikke som hashrygning er en mode, men en sygdom, der kan helbredes, hvis man vil gøre noget for det.

Hashrygning er foreløbig så ny, at man ikke ved ret meget om dens konsekvenser, hvis man ikke går videre til stærkere stoffer, men man ved med sikkerhed, at alkoholisme

I sommer og efteråret blev der i Geneve afholdt en international kongres om det delikate spørgsmål. Amerika og Rusland var for en gang skyld enige og foreslog de 12 sømil, som Norge nu har fået gennemført som værende en rimelig international fiskerigrænse, men en repræsentant fra Peru satte sig imod den ordning og sagde: »Hvis vi går ind på at vedtage denne grænse, vil det i realiteten betyde, at vi små lande kommer til at respektere den, medens de to supermagter vil henholde sig til deres private opfattelser og fiske, hvor det passer dem. Dette er et brutalt forsøg af den stærke på at plyndre den svage«.

Det er 30 år siden man afholdt den første conference om en revision af den gamle fiskerigrænse, og man er ikke foreløbig kommet til et resultat, men skulle man mod forventning enes om Chiles 200 sømil, ville det betyde, at kun 50 pct. af verdenshavene ville kunne betragtes som internationalt farvand.

forkorter et menneskes liv med 10–15 år, og koster nærlivets milliarder i tabet af arbejdskraft

Og man ved med sikkerhed, at 99 pct. af de automobilulykker, der sker, er forårsaget af spiritus, og at en trediedel af de mord der begås skyldes drukkenskab.

Og med hensyn til brugen af spiritus kan spørgsmålet om samfundets vurdering af en »fuld mand« på gaden udmærket godt spille en rolle. I Israel, Kina og Italien er det en skam at være fuld, men i USA griner man af en dinglende mand.

I Frankrig, der ligger højest i statistikken over alkoholister, ser man meget sjældent en fuld mand på gaden, og det endskønt man har 5200 alkoholister af hvert 100.000 indbyggere. Danmark har til sammenligning 1950.

Europas frie radio

14

Ikke længe efter sidste verdenskrigs ophør opdagede en indflydelsesrig kreds af amerikanere, at man vist havde »slagtet den forkerte ko«, som man udtrykte det, og det lykkedes disse antikommunister at få tilladelse til at etablere en radiosender i München.

Uden al tvivl har den forhenværende præsident Hoover, den verdensberømte flyver Charles Lindbergh og gamle Ford hørt til denne kreds, for før Amerikas indtræden rejste de landet rundt og prædikede, at det var jøderne og kommunisterne, der forsøgte at bringe de forenede stater ind i slagsmålet. Resultatet var for Lindberghs vedkommende, at præsident Roosevelt fratog ham den titel som oberst i det amerikanske flyvevåben, som hans verdensberømmelse havde indbragt ham.

Denne radio fungerede i en årække og sendte antikommunistisk propaganda på russisk ind over Stalins store rige, men da den »kolde krig« var bleven tilstrækkelig populær i Amerika, overtog udenrigsministeriets berømte eller efterhånden berygtede CIA kontrollen og finansieringen af senderen.

Og det er ikke småpenge, det koster den amerikanske skatteborger. Der er 2.400 meneskere ansatte. De 960 holder til i München på hovedkontoret, medens resten er på rejser rundt i alle lande for at skaffe nyheder.

»Radio fri Europa« sender kun på russisk, men man har oprettet en afdeling, som man kalder »Frihedsradioen«, som sender på 19 forskellige sprog. Begge radioer arbejder døgnet rundt, og har på deres forskellige kanaler 557 sendetimer om ugen.

Programmerne består af nyheder, der bliver undertrykte i de respektive diktaturstater, politiske kommentarer, musik og skuespil. Siden

oprøret i Ungarn i 1956, da man fra München foregøglede oprørene, at de ville få støtte af frie styrker fra såvel Amerika som Europa, har man fået ry for pålidelighed, og mange af de nyheder, der cirkulerer i verdenspressen, bliver fremskaffet af de to radioer.

Deres medarbejderstab rekrutteres nemlig af flygtninge fra de russisk dominerede lande og selve Rusland, og har derfor et lokalt kendskab til forholdene, som ingen vesteuropæer eller amerikaner kan skaffe sig. Endvidere kan de læse den censurerede presse i deres hjemlande og drage slutninger af dens oplysninger, ingen udenforstående kan.

Foretagendet koster imidlertid den amerikanske statskasse 35 millioner dollars om året, og da den er lige så slunken som statskasser i andre lande, har senator William Fulbright fået lydhørhed for sit krav om at lukke foretagendet.

Man har henvendt sig til Willy Brandt om at fratage radioen den licens, den har opnået hos den tyske regering, men han har foreløbig nægtet det med den motivering, at man her bringer mange ting frem, som kan være de vestlige regeringer til nytte, når de skal forme deres østpolitik.

Hertil svarer Fulbright, at i så fald må disse regeringer være med til at betale for dem, og at radioen kun kan skade Amerika, der i øjeblikket er fuldt optaget af at skaffe sig kontakt med de kommunistisk regerede lande over hele verden.

Man har imidlertid kun kapital til at fortsætte i få uger, og det er næppe sandsynligt, at man fra vesteuropæisk side vil træde hjælpende til, hvis Fulbright får sin kampagne ført igennem og fastslået, at »Europas frie radio« er et levn fra den »kolde krig«, som Nixons rejser må have afsluttet.



Propagandaplakat for »Europas fri Radio«.

Sand i samarbejdsmaskineriet

Med en mægtig funktions- og konstitutionspudding passerer vi nu for tredje år i træk en første april, uden at selv vore mest beskedne forventninger om en lille smule retfærdighed for lokomotivmændene er imødekommet.

Afdelingschef Rolsted Jensen har ved flere lejligheder givet udtryk for som sin principielle opfattelse, at langvarige funktioner skal normeres. Vi er, som så ofte før, enig med Rolsted Jensen i denne opfattelse. Men alligevel sker der intet for lokomotivmændene på dette område. – Hvorfor?

Fordi der er så meget sand i det så stærkt omtalte samarbejdsmaskineri, at det ikke kan fungere efter hensigten. Trivselsfaktoren og mennesket bliver kværnet ned af al den sand, der er i maskineriet, hvorefter der avles en sådan modvilje og utilfredshed hos medarbejderne mod de foranstaltninger, det er så nødvendigt at samarbejde om, at formidling af samarbejdet næsten bliver umuliggjort. Over for mennesker, der har kørt i uafbrudt funktion i over f.eks. tre år, vil det være umuligt for enhver at forklare tilbageholdenheden i normering af de stillinger, de kører i.

Vi har hørt den anskuelse gjort gældende, at der ikke er brug for de omtalte stillinger. At denne anskuelse ikke kan stå for en nærmere prøvelse vidner det materiale, vi ved tidligere lejligheder har forelagt generaldirektoratet, om. Dette materiale om løbende funktioner har altid stemt nøje overens med det materiale generaldirektoratet havde indsamlet om samme emne.

Yderligere bevismateriale herfor ligger i generaldirektoratet i form af indsendte funktionsregninger. Det vil være tilstrækkelig og overbevisende dokumentation at gennemgå

disse regninger og undersøge, hvor mange langvarige og uafbrudte funktioner, strækkende sig over både 2 og 3 år, der findes.

Når spørgsmålet om samarbejde under nye former og motivations-teorier af ledelsen behandles i tale og på tryk tilkendes gives altid, at – (et enkelt citat) – »større arbejds-glæde kan i mange situationer gøre en medarbejder endnu mere værdifuld, fordi han vil føle lyst til at komme med nye ideer«.

Denne erkendelse er utvivlsomt rigtig. Men stiller man den overfor virkeligheden, er det umiddelbare indtryk ikke, at man i handling forbinder større arbejds-glæde og disse værdifulde egenskaber hos medarbejderne med hinanden. Større arbejds-glæde og tilfredshed skabes ikke af smukke ord på tryk eller ved hjælp af gammeldags autoritær konservatisme og psykologisk personalepolitik. Men derimod ved en rimelig balance mellem forventnings-faktoren og opfyldelses-faktoren.

Med en lille smule god vilje skulle det ikke være svært at finde en sådan rimelig balance i det store funktions- og normeringsproblem, lokomotivmændene med så stor tålmodighed har kæmpet med i årevis. Det er ikke urimeligheder, vi anmoder om. Det er kun en lille smule forståelse og retfærdighed.

Ikke alene funktionsregninger, men også forskellige nødvendige og økonomiske dispositioner, taler deres tydelige sprog herom. Så tydeligt endda, at personalet altid nævner en ganske bestemt dansk film ved navn i den daglige diskussion om dette meningsløse problem.

Systemet virker nemlig sådan: Ved driftsdepotet x kører lokomotivmænd i uafbrudt funktion på både tredje og fjerde år. På grund af manglende normering af de stillin-

ger de kører i, tvinges de af anciennitetsmæssige grunde til at søge nogle ledige stillinger ved driftsdepot y, hvorved de får slået deres familiemønster i stykker.

Ved driftsdepot y skal de have dobbelt så stort stedtillæg samt godtgørelse for dobbelt husførelse. Ved driftsdepot x fortsætter funktionerne naturligvis med andre i den fungerende rolle, og for at det ikke skal være løgn, må man derefter udstationere folk fra driftsdepot z til driftsdepot x for at dette depot kan klare kørslen. Det koster tusinde og atter tusinde unødvendige kroner dette her.

Allerede på et meget tidligt tidspunkt, hvor der var mulighed for at hindre det, henledte jeg ved flere lejligheder DDO's opmærksomhed herpå, uden at der blev foretaget noget for at forhindre det. Men heri er der intet nyt. Tidligere erfaringer har lært mig, at initiativ, iderigdom og virketrang ikke er i særlig høj kurs, når det er en interesseret medarbejder i en social lavere position, der udviser noget heraf.

I dag er det muligt at opgøre i kroner og øre, hvad det i dette enkelte tilfælde har kostet – og fortsat koster statsbanerne – at man i situationer glemmer samspillet mellem arbejds-glæde, lysten til at komme med nye ideer og en medarbejders værdifulde egenskaber.

Lad os derfor, samtidig med en undersøgelse af funktionsregninger, undersøge ovennævnte eksempel, for de hænger uløseligt sammen; og lad os så forelægge resultatet for både ministeren og statsrevisorerne. Bevisførelsen for uretfærdigheden mod lokomotivmændene vil være så overbevisende, at de heller ikke vil kunne forstå tilbageholdenheden over for lokomotivmændene i dette påtrængende trivselsspørgsmål.

S. Juul Madsen.

Løn 1. april 1972

16

Ved en forhandling mellem økonomi- og budgetministeren på den ene og TFU (Tjenestemændenes Fællesudvalg) på den anden side er fortaget en regulering af tjenestemandslønningerne på grundlag af lønudviklingen på det private arbejdsmarked. Den 6. marts 1972 opnåedes enighed om følgende:

- 1) Den gældende lønskala forhøjes således, at årslønnen på 1. skالاتrin med virkning fra 1. april 1972 ændres fra 24.150 kr. til 24.600 kr.
- 2) Der ydes et ikke-pensionsgivende tillæg, som til de laverelønnede tjenestemænd udgør 1½ pct. af skalalønnen med dyrtidstillæg. Tillægget aftrappes efter samme regler som stedtillægget, og der modregnes for tidligere aftale midlertidige stedtillægsordninger.
- 3) Det midlertidige tillæg til de generelle og særlige tillæg forhøjes samtidig fra 57 pct. til 60 pct.

I henhold til tjenestemandspensionslovens § 27 vil tjenestemandspensionerne med virkning fra 1. april 1972 blive forhøjet svarende til den i pkt. 1 nævnte forhøjelse.

»Tvungen opsparing«

Skالاتrin	»Tvungen opsparing«	
	årlig	månedlig
26	969,42	80,79
27	996,08	83,01
28	1.023,46	85,29
29	1.051,62	87,64
30	1.080,54	90,05
31	1.110,24	92,52
32	1.140,78	95,07
33	1.172,16	97,68
34	1.204,38	100,37
35	1.237,50	103,13
36	1.271,54	105,96
37	1.306,50	108,88
38	1.342,44	111,87
39	1.379,36	114,95
40	1.417,28	118,11
41	1.456,26	121,36
42	1.496,30	124,69
43	1.537,46	128,12
44	1.579,74	131,65
45	1.623,18	135,27
46	1.667,82	138,99
47	1.760,80	146,73
48	1.903,78	158,65
49	2.061,40	171,78
50	2.314,94	192,91
51	2.628,58	219,05
52	2.897,02	241,42
53	3.264,54	272,05

Bruttoopsparing

Fra 1. april 1972 skal tjenestemænd, der lønnes efter skالاتrin 26 og derved opspar 2 % af den for skالاتrinet gældende grundsats excl. dyrtidstillæg. Beløbet svarer til ½ af de dyrtidsportioner, der udbetales fra 1. oktober 1971 og 1. april 1972. Størrelsen fremgår af oversigt 5.

Kildeskat

Opsparingen fradrages lønnen. Der indeholdes kildeskat af opsparingsbeløbet.

Reguleringspristallet

År	Måned	Månedssindeks	Reguleringspristal	Dyrtidstillæg til tjenestemænd
1971	januar		100	1.4.1971: 0%
	februar	100,0		
	marts	100,1		
	april	101,2	100,4	
	maj	103,1		
	juni	103,4		
	juli	103,5	103,3	1.10.1971: 3%
	august	104,0		
	september	104,8		
	oktober	105,2	104,7	
	november	106,0		
	december	106,3		
1972	januar	106,4	106,2	1.4.1972: 6%
	februar			
	marts			
	april			
	maj			
	juni			
	juli			
	august			
	september			
	oktober			
	november			
	december			
1973	januar			
	februar			
	marts			
	april			

Nettoopsparing

Opsparingen ÷ kildeskat = nettoopsparing opsamles og bindes indtil 1. juli 1978, hvor beløbet frigives med tilskrevne renter.

Forrentning

5 % p.a. - tilskrevne renter er fritaget for indkomstskat.

Oplysning

Opsparingsens størrelse skal fremgå af den lønspecifikation, der udleveres til tjenestemændene.

Emolumenter 1. april 1972

Rettelsesblad
til lommebogen
side 325

Emolumenter

Ydelsens art		Lokomotivpersonale				
		20. lrm.	17. lrm.	13. lrm.	10. lrm.	7. lrm.
Time- og dagp.	Timepenge	2,05	2,05	1,90	1,90	1,90
	Fulde dagpenge	38,45	38,45	36,30	36,30	36,30
	Hertil nattillæg	54,10	54,10	47,55	47,55	47,55
	Tillæg for 1.-4. dag	17,30	17,30	13,35	13,35	13,35
	Nerisatte dagpenge	47,45	47,45	43,40	43,40	43,40
	Heraf nattillæg	20,40	20,40	17,45	17,45	17,45
	Kørepenge	1,80	1,80	1,50	1,50	1,50
	Rangergodtgørelse	---	0,90	0,75	0,75	0,75
Natpenge	Kl. 17-22	2,90	2,90	2,90	2,90	2,90
	Kl. 22-6	4,70	4,70	4,70	4,70	4,70
	For tjeneste på grundlovsdag fra kl. 12, juleaftensdag kl. 14 og lørdag fra kl. 14 til søndag kl. 24 samt skæve helligdage 0-24	5,30	5,30	5,30	5,30	5,30
	For mere end 3-delt tjeneste ..	2,98	2,98	2,98	2,98	2,98
	For delt tjeneste udov. 12. time	1,42	1,42	1,42	1,42	1,42

Skalatrin	Grundstats		VI		V		IV		III		II		I		O	
	Sedillæg m. v.	Ialt	Sedillæg m. v.	Ialt	Sedillæg m. v.	Ialt	Sedillæg m. v.	Ialt	Sedillæg m. v.	Ialt	Sedillæg m. v.	Ialt	Sedillæg m. v.	Ialt	Sedillæg m. v.	Ialt
12	35.143,24 2.928,61	5.798,20 483,18	40.941,44 3.411,79	4.920,52 410,04	40.063,76 3.338,65	39.185,02 3.265,42	4.041,78 336,81	38.306,28 3.192,19	3.163,04 263,58	37.427,54 3.118,97	2.284,30 190,36	1.405,56 117,13	36.548,80 3.045,74	526,82 43,90	35.670,06 2.972,51	
13	36.109,96 3.009,17	5.798,20 483,18	41.908,16 3.492,35	4.920,52 410,04	41.030,48 3.419,21	40.151,74 3.345,98	4.041,78 336,81	39.273,00 3.272,75	3.163,04 263,58	38.394,26 3.199,53	2.284,30 190,36	1.405,56 117,13	37.515,52 3.126,30	526,82 43,90	36.636,78 3.053,07	
14	37.102,12 3.091,85	5.798,20 483,18	42.900,32 3.575,03	4.920,52 410,04	42.022,64 3.501,89	41.143,90 3.428,66	4.041,78 336,81	40.265,16 3.355,43	3.163,04 263,58	39.386,42 3.282,21	2.284,30 190,36	1.405,56 117,13	38.507,68 3.208,98	526,82 43,90	37.628,94 3.135,75	
15	38.122,90 3.176,91	5.798,20 483,19	43.921,10 3.660,10	4.920,52 410,05	43.043,42 3.586,96	42.164,68 336,82	4.041,78 336,82	41.285,94 3.440,50	3.163,04 263,59	40.407,20 3.367,27	2.284,30 190,36	1.405,56 117,13	39.528,46 3.294,04	526,82 43,90	38.649,72 3.220,81	
16	39.171,24 3.264,27	5.798,20 483,19	44.969,44 3.747,46	4.920,52 410,05	44.091,76 3.674,32	43.213,02 336,82	4.041,78 336,82	42.334,28 3.527,86	3.163,04 263,59	41.455,54 3.454,63	2.284,30 190,36	1.405,56 117,13	40.576,80 3.381,40	526,82 43,91	39.698,06 3.308,18	
17	40.248,20 3.354,02	5.798,20 483,18	46.046,40 3.837,20	4.920,52 410,04	45.168,72 3.764,06	44.289,98 336,82	4.041,78 336,82	43.411,24 3.617,61	3.163,04 263,59	42.532,50 3.544,38	2.284,30 190,36	1.405,56 117,13	41.653,76 3.471,15	526,82 43,90	40.775,02 3.397,92	
18	41.355,90 3.446,33	5.798,20 483,18	47.154,10 3.929,51	4.920,52 410,04	46.276,42 3.856,37	45.397,68 336,81	4.041,78 336,81	44.518,94 3.709,92	3.163,04 263,59	43.640,20 3.636,69	2.284,30 190,36	1.405,56 117,13	42.761,46 3.563,46	526,82 43,90	41.882,72 3.490,23	
19	42.492,22 3.541,02	5.798,20 483,19	48.290,42 4.024,21	4.920,52 410,05	47.412,74 3.951,07	46.534,00 336,82	4.041,78 336,82	45.655,26 3.804,61	3.163,04 263,59	44.776,52 3.731,38	2.284,30 190,36	1.405,56 117,13	43.897,78 3.658,15	526,82 43,90	43.019,04 3.584,92	
20	43.661,40 3.638,45	5.798,20 483,19	49.459,60 4.121,64	4.920,52 410,05	48.581,92 4.048,50	47.703,18 336,82	4.041,78 336,82	46.824,44 3.902,04	3.163,04 263,59	45.945,70 3.828,81	2.284,30 190,36	1.405,56 117,13	45.066,96 3.755,58	526,82 43,91	44.188,22 3.682,36	
21	44.862,38 3.738,54	5.798,20 483,18	50.660,58 4.221,72	4.920,52 410,04	49.782,90 4.148,58	48.904,16 336,81	4.041,78 336,81	48.025,42 4.002,12	3.163,04 263,58	47.146,68 3.928,89	2.284,30 190,35	1.405,56 117,13	46.267,94 3.855,67	526,82 43,90	45.389,20 3.782,44	
22	46.095,16 3.841,27	5.798,20 483,18	51.893,36 4.324,45	4.920,52 410,04	51.015,68 4.251,31	50.136,94 336,81	4.041,78 336,81	49.258,20 4.104,85	3.163,04 263,58	48.379,46 4.031,63	2.284,30 190,36	1.405,56 117,13	47.500,72 3.958,40	526,82 43,90	46.621,98 3.885,17	
23	47.362,92 3.946,91	5.798,20 483,18	53.008,48 4.417,38	4.920,52 410,04	52.153,06 4.346,09	51.297,64 336,81	4.041,78 336,81	50.442,22 4.203,52	3.163,04 263,58	49.586,80 4.132,24	2.284,30 190,35	1.405,56 117,13	48.731,38 4.060,95	513,04 42,76	47.875,96 3.989,67	
24	48.665,66 4.055,48	5.798,20 483,18	54.144,80 4.512,07	4.920,52 410,04	53.315,88 4.442,99	52.484,84 336,81	4.041,78 336,81	51.654,86 4.304,58	3.163,04 263,58	50.823,82 4.235,32	2.284,30 190,36	1.405,56 117,13	49.993,84 4.166,16	498,20 41,51	49.163,86 4.096,99	
25	50.004,44 4.167,04	5.798,20 483,18	55.304,44 4.608,71	4.920,52 410,04	54.502,02 4.541,84	53.694,10 336,81	4.041,78 336,81	52.896,12 4.408,01	3.163,04 263,58	52.092,64 4.341,06	2.284,30 190,36	1.405,56 117,13	51.289,16 4.274,10	481,24 40,10	50.485,68 4.207,14	
26	51.379,26 4.281,61	5.798,20 483,18	56.485,28 4.707,11	4.920,52 410,04	55.712,54 4.642,72	54.938,74 336,81	4.041,78 336,81	54.164,94 4.513,75	3.163,04 263,58	53.391,14 4.449,27	2.284,30 190,36	1.405,56 117,13	52.617,34 4.384,78	464,28 38,69	51.843,54 4.320,30	
27	52.792,24 4.399,36	5.798,20 483,18	57.690,50 4.807,55	4.920,52 410,04	56.949,56 4.745,80	56.206,50 336,81	4.041,78 336,81	55.464,50 4.622,05	3.163,04 263,58	54.722,50 4.560,21	2.284,30 190,36	1.405,56 117,13	53.979,44 4.498,29	445,20 37,10	53.237,44 4.436,46	
28	54.243,38 4.520,29	5.798,20 483,18	58.917,98 4.909,84	4.920,52 410,04	58.210,96 4.850,92	57.502,88 336,81	4.041,78 336,81	56.793,74 4.732,82	3.163,04 263,58	56.085,66 4.673,81	2.284,30 190,36	1.405,56 117,13	55.376,52 4.614,71	425,06 35,42	54.668,44 4.555,71	
29	55.735,86 4.644,66	5.798,20 483,18	60.171,96 5.014,33	4.920,52 410,04	59.500,98 4.958,42	58.827,88 336,81	4.041,78 336,81	58.155,84 4.846,32	3.163,04 263,58	57.483,80 4.790,32	2.284,30 190,36	1.405,56 117,13	56.810,70 4.734,23	402,80 33,57	56.138,66 4.678,23	
30	57.268,62 4.772,39	5.798,20 483,18	61.448,20 5.120,69	4.920,52 410,04	60.816,44 5.068,04	60.182,56 336,81	4.041,78 336,81	59.548,68 4.962,39	3.163,04 263,58	58.915,86 4.909,66	2.284,30 190,36	1.405,56 117,13	58.281,98 4.856,84	379,48 31,62	57.648,10 4.804,01	
31	58.842,72 4.903,56	5.798,20 483,18	62.748,82 5.229,07	4.920,52 410,04	62.158,40 5.179,87	61.565,86 336,81	4.041,78 336,81	60.974,38 5.081,20	3.163,04 263,58	60.381,84 5.031,82	2.284,30 190,36	1.405,56 117,13	59.789,30 4.982,45	355,10 29,60	59.197,82 4.933,16	

PERSONALIA

Ansæt på prøve pr. 15-2-1972

Lokomotivmedhjælperne (7. lrm.):

F. C. Nielsen, ddt Gb
P. Thisted-Clausen, ddt Gb
A. Cleemann, ddt Gb
H. E. Sloth, ddt Gb
P. Jensen, ddt Gb
E. B. Andersen, ddt Gb
J. H. Hansen, ddt Gb
J. E. Petersen, ddt Gb
S. A. Nordfang, ddt Gb
O. Gertsen, ddt Gb
P. T. Hansen, ddt Gb
D. A. S. Bjørner, ddt Gb
S. Rathmann, ddt Gb
P. G. Bjørneboe, ddt Gb
F. Kongsaa, ddt Gb
B. Berggreen, ddt Gb
S. E. K. Larsen, ddt Gb
J. M. Jørgensen, ddt Gb

Genansæt pr. 1-2-1972

fhv. lkas (10. lrm.) P. Christensen, ddt Rf, lkas (10. lrm.) ddt Hg.

Forfremmelse til lokomotivfører (17. lrm.) efter ansøgning pr. 1-3-1972

Lkf. (L-afl.) (13. lrm.) W. B. Hansen, ddt Hgl i ddt Gb.

Forfremmelse til lokomotivassistent (10. lrm.) pr. 1-3-1972

Lkmh. (7. lrm.) B. Svendsen, ddt Kø i ddt Kø.

Forflyttet efter ansøgning pr. 1-2-1972

Lkas (10. lrm.) S.-B. Frederiksen, ddt Kh i ddt Rf.
Lkmh. (7. lrm.) B. H. Sørensen, ddt Gb i ddt Kh.

Forflyttet pr. 1-2-1972

Lokomotivførerne (13. lrm.):
I. Møller, ddt Ab i ddt Kø. S. E. Schou, ddt Åa i ddt Pa. P. V. Dam, ddt Åa i ddt Pa. dtfs. N. B. B. Laustsen, ddt Åa i ddt Pa.

Forflyttet efter ansøgning pr. 1-3-1972

Lkf. (17. lrm.) R. C. Hansen, ddt Gb i ddt Kø.

Afsked efter ansøgning pr. 31-1-1972

Lkas. (10. lrm.) D. Paasch, ddt Rf.

Påskønnelse

Gdt har givet udtryk for sin bedste tak og påskønnelse over for lkf. F. M. Andersen, ddt Vg, i anledning af at han i forbindelse med påkørselsuheld den 27. oktober 1971 ved Durup har udvist god konduite og resolut handlemåde.

Gdt har givet udtryk for sin bedste tak og påskønnelse over for lkf. Ove Nielsen, ddt Fa, i anledning af at han har udvist agtpågivenhed, interesse og initiativ og derved skabt udgangspunktet, som førte til løsning af problemet med slæbende bremsere på loko, der kører forspand bagest. Der er tildelt ham en gave.

Gdt har givet udtryk for sin bedste tak og påskønnelse over for lki. C. A. Lundberg, ddo Ar, i anledning af at han har udvist interesse og initiativ og herved medvirket til at løse problemet med slæbende bremsere på loko, der kører forspand bagest. Der er tildelt ham en gave.

Dødsfald

Pens. lokomotivfører Ove Christensen, Struer, er afgået ved døden den 7-3-1972.

Pens. lokomotivfører L. P. Conradsen, Virum, er afgået ved døden den 4-11-1971.

Pens. lokomotivfører Chr. Hansen, Esbjerg, er afgået ved døden den 6-11-1971.

Pens. lokomotivfører R. Christoffer- sen, Århus, er afgået ved døden den 10-11-1971.

Pens. lokomotivfører O. E. J. Dahlin, København, er afgået ved døden den 28-11-1971.

Pens. lokomotivfører P. A. K. Nielsen, Korsør, er afgået ved døden den 28-12-1971.

Pens. lokomotivfører J. S. M. Beusen, Roskilde, er afgået ved døden den 1-1-1972.

Pens. lokomotivfører C. F. Petersen, Fredericia, er afgået ved døden den 30-1-1972.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

H. Jensen,
lokomotivfører, Århus.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

J. Kristiansen,
lokomotivfører, Godsbanegården.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

L. O. Hansen,
lokomotivfører, Godsbanegården.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

P. E. Jensen,
lokomotivfører, Korsør.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

H. E. W. Thorsen,
lokomotivfører, Århus.

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

V. E. F. Horn,
lokomotivfører, Godsbanegården.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

J. K. G. Nielsen,
lokomotivfører, Herning.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

H. Boegh,
lokomotivfører, Helsingør.

Århus

DLF Århus afdeling afholder forårs- og afskedsfest lørdag den 6. maj 1972 på Løtgen Kro kl. 18.00.

Der serveres det store kolde bord + små lune retter.

Prisen: 27,50 kr. pr. par.

Der afgår busser fra Agnete og Havmanden kl. 17.30.

Pensionister indbydes venligst, kan indtegne sig på telf. 15 77 19 - 16 76 40. Indtegningsliste fremlagt på opholdsstuen.

Flytning af DLT

Husk at melde adresseændring til postvæsenet ved flytning.

LANTERNEN

Tirsdag den 25. april afholder »Lanternen« sin årlige generalforsamling på hotelskibet Sct. Lawrence, beliggende ved Kalvebod Brygge ud for Bernstorffsgade. Generalforsamlingen påbegyndes kl. 15³⁰ med følgende dagsorden:

1. Valg affdirigent.
2. Protokol.
3. Beretning.
4. Regnskab.
5. Indkomne forslag.
6. Valg.
 - a. Formand (E. J. Svensson)
modtager ikke genvalg.
 - b. Bestyrelsesmedlem (J. Thomsen).
 - c. Bestyrelsesmedlem (E. W. Olsson).
 - d. Suppleant (S. O. Sten).
 - e. Suppleant (P. W. B. Hansen).
 - f. Revisor (E. A. Hansen).
 - g. Revisorsuppleant (B. A. Jensen).

Forslag skal være bestyrelsen i hænde senest den 20. april.

Efter generalforsamlingen vil der blive serveret en super fin platte, hertil får vi 2 øl og tre snaps og vi slutter af med en kop kaffe under kammeratlig samvær, hvor der bliver lejlighed til et spil kort for dem der har lyst til det. For dem, der har lyst til en ekstra pilsner eller snaps til maden, vil det være muligt at købe meget billigt! Nemlig til høkerpriser. Dog kun så længe lager haves.

NB. Listen bliver taget ned den 19. april kl. 12.00. Indtegning kan også ske på formandens telefon: SU 4206. Deltagere må selv sørge for den fornødne frihed ved at henvende sig på lokomotivmesterkontoret.

Deltagerprisen er kun kr. 22,00 (meget billigt).

P. f. v.

E. J. Svensson.

Danske jernbane-mesterskaber i bridge 1972

Spillested og tid: *Restaurant Palæ, Christiansgade 24, Århus C. Søndag den 14. maj 1972 kl. 10.15.*

Turnering: Almindelig parturering. – Hustru kan være makker.

Regler: Kontraktbridge efter internationale regler.

Præmier: D.J.I.F.s Mesterskabsplaketter til 1., 2. og 3. pladserne, iøvrigt præmier i forhold til deltagerantallet.

Startpenge: 15 kr. pr. par.

Turneringsleder: Bent H. Schmidt, Gørding St.

Betingelser: *Alle D.J.I.F.-medlemmer kan deltage.* – Medlemskab kan opnås ved tilmeldelsen eller i spillelokalet.

Pauser: Der regnes med spisepause kl. ca. 12.30 til 13.15. Frokostplade kan fås à 15,00 kr.

Ankomst: Nordfra – Tog 50 i Århus kl. 9.02. Sydfra – Tog 5 i Århus kl. 9.52.

Bemærk: *Udenbys spillere afhentes ved disse tog.*

Hjemrejse: Nordpå – antagelig Tog 332, kl. 20.03. Sydpå – antagelig Tog 88 kl. 19.10.

Anmeldelse: Parvis og skriftligt senest 4. maj til: *Eiler Riis, Stadion Allé 13, 8000 Århus C. Tlf. (06) 12 77 82.*

Obs.: Kontakt snarest makker og få tilmeldingen i orden.

Med venlig hilsen

D.J.I.F.s Bridgeklubber

Statspersonalets Sygekasse

På grund af stigende udgifter har bestyrelsen set sig nødsaget til at forhøje medlemsbidraget og har med virkning fra 1. april 1972 vedtaget følgende ændringer til vedtægtens § 5 angående beregning af medlemsbidraget:

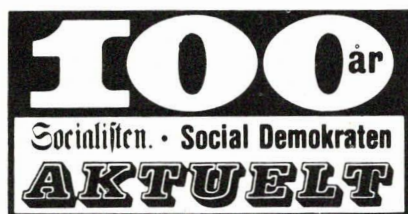
For tjenestemænd og tjenestemænd på prøve samt timelønnede fast ansatte forhøjes procenten for samlevende ægtefæller, der begge er medlemmer, med 0,1 til henholdsvis 1,9 og 1,8.

Overstiger indtægten ikke den i sygeforsikringslovens § 9 omhandlede grænse, udgør bidraget mindst 58 kr. og højst 66 kr. pr. måned for samlevende ægtefæller og mindst 29 kr. og højst 33 kr. pr. måned for enlige.

Overstiger indtægten ovennævnte grænse, udgør bidraget mindst 72 kr. og højst 76 kr. pr. måned for samlevende ægtefæller og mindst 36 kr. og højst 38 kr. pr. måned for enlige.

For pensionerede ansatte og for enker, der oppebærer enkepension, udgør bidraget, hvis indtægten ikke overstiger ovennævnte grænse, mindst 58 kr. og højst 64 kr. pr. måned for samlevende ægtefæller og mindst 29 kr. og højst 32 kr. pr. måned for enlige pensionister og for enker.

Overstiger indtægten ovennævnte grænse, udgør bidraget 72 kr. pr. måned for samlevende ægtefæller og 36 kr. pr. måned for enlige pensionister og for enker.



**længe
leve
aktuelt**

Vi ska' nok

la' høre fra os hver dag

-hvis bare vi hører fra dig...NU

Jeg ønsker at tegne abonnement på:

AKTUELT
DEMOKRATEN
FOLKEBLADET
SØNDERJYDEN
NY DAG
BORNHOLMEREN
SØNDAGS-AKTUELT

KVARTALS

MÅNEDS

☐

☐

☐

☐

☐

☐

☐

☐

☐

☐

☐

☐

☐

leveret pr. bud
hver søndag

NAVN _____

STILLING _____

GADE/VEJ _____

POST NR. _____

BY _____

Reserveret postvæsenet

TRYKSAG

Postbesørges
ufrankeret
(AKTUELT
betaler
porto).

112

AKTUELT

Gåsegade 2
1045 København K.

LOK - 4

Det lille tyranni

Hvis De er den lykkelige ejer af en vaskemaskine eller en opvaskemaskine, har De muligvis grebet Dem selv i at stoppe op midt i et indkøb og spørge Dem selv, om nyanskaffelsen nu også tåler maskinbehandling. Der er ikke meget ved et styk-

ke tøj i glade sommerfarver, hvis disse farver ikke lader sig vaske sammen med andet tøj, ligesom man skal være forsigtig med at falde for kaffekopper på fod eller med guldstafferinger, for de egner sig ikke til opvask i maskine. Sådanne hensyn bliver man nødt til at tage, hvis

man vil have fuldt udbytte af de dyre maskiner.

Belysningsvæsenet minder iøvrigt om, at man holder øje med trykslangen på opvaskemaskinen og vaskemaskinen og helst lader den udskifte hvert andet år, så man er sikker på at undgå vandskader.

Den søde cykelpige skal minde os om, at det er tid at istemme sangen om cyklernes kor, selvom den kan få svært ved at overdøve larmen fra bilerne.

I byen er der med nødognæppe plads i rendestenen, men ude i naturen kan man stadig finde en fredelig rute og opdage, at foråret er lige om hjørnet. Kom ud og sig goddag til det hele – med eller uden cykelspænder.



Snuppet fra et kalenderblad

Dagens tekst lød: livet ville være uudholdeligt, hvis det ikke af og til gik naboen skidt ...

Sikken en sol-opgang

Selvom der er længe til pinsesolen skal danse, skal De alligevel møde denne opskrift på sol-æg. Den er noget for sig, men også noget for et muntert frokostbord.

Der beregnes et æg pro persona, som serveres pillet og meget hårdkogt. Så lægges et snit rundt om ægget på den korte led, således at hviden let kan fjernes fra blommen som to halvsåle. Nu lader man et større »arsenal« af krydderier cirkulere, såsom tabasco-sauce (kun nogle få dråber), A-1 sauce, chili-sauce, hot ketchup og lignende. Når den lille fordybning næsten er fuld, deles blommen og den ene halvdel placeres oven i skålen, hvorpå man lukker øjnene og nyder det halve æg på tælling under værstens opsyn som fingermad.

Når De atter har fået talens brug, griber De om ølglasset og siger: SKÅL!

Vil De være med

i Det store børnelotteri, så husk at sidste indbetalingsdag for at få tilsendt lodsedler (2 kr. pr. stk.) er den fjerde maj.

Gironummeret er 1052, adressen: Det store Børnelotteri, Tranegårdsvej 21, 2900 Hellerup.

Forbruger-nyhed

Statens husholdningsråd og Forbrugerrådet er gået i samarbejde bladmæssigt, således at man kan tegne et fællesabonnement på TÆNK og RÅD & RESULTATER. Prisen er for hele året kr. 25 og den opnåede rabat kr. 3, hvilket måske ikke er så overvældende meget. Til gengæld er man sikret levering lige ind ad postkassen og i begge blade er der forbrugerstof i rigt mål.

(Abonnement kan tegnes gennem Statens Husholdningsråd, Amagerfælledvej 56, 2300 København S.).