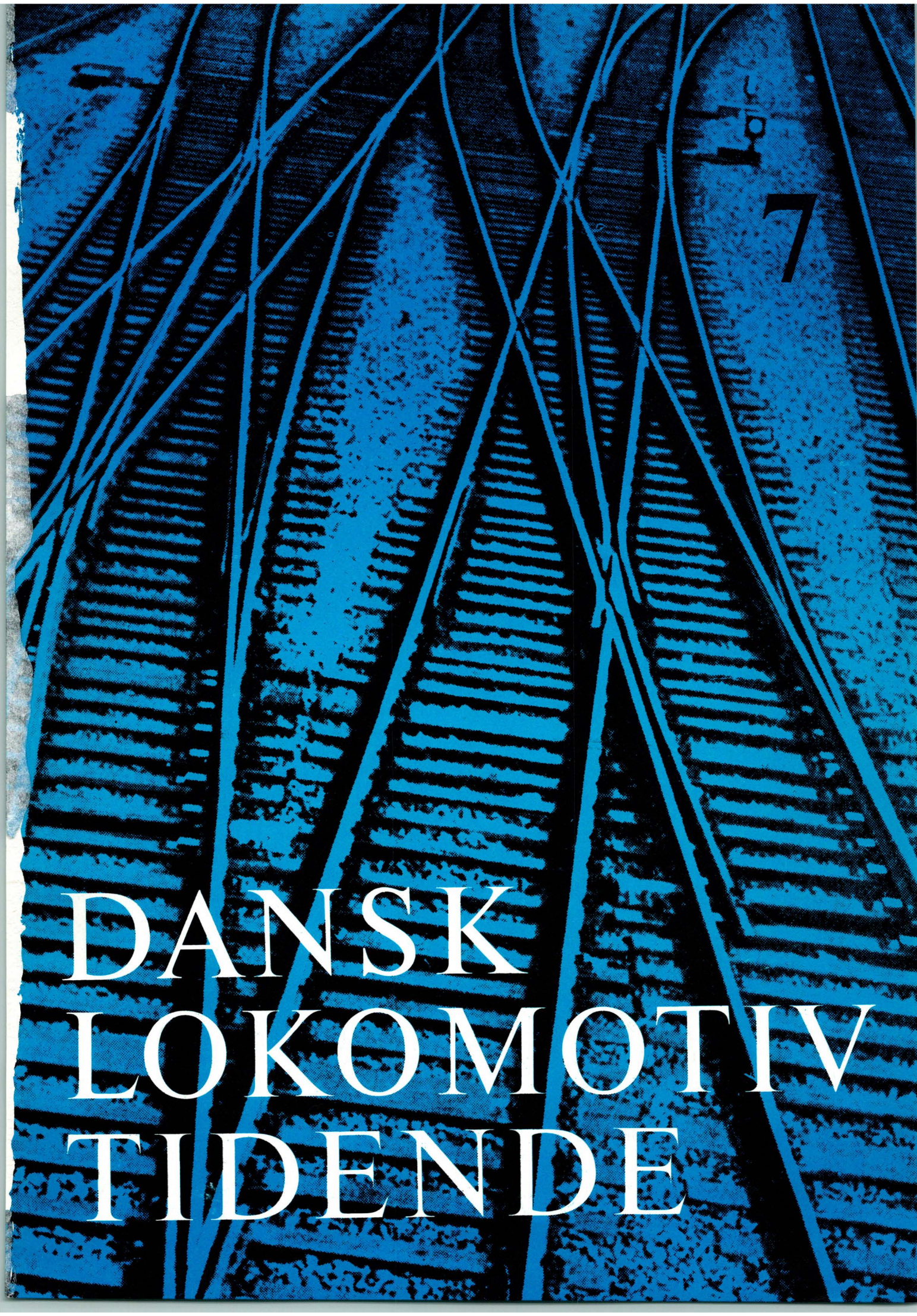


A high-contrast, black and white photograph of a railway track receding into the distance. The tracks are composed of parallel lines that converge towards the horizon, creating a strong sense of perspective. The image has a grainy, textured appearance. In the upper right corner, there is a large, stylized number 7.

7

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. JULI 1972 — 72. ÅRGANG

7

Indhold:

Forureningsbekæmpelse	3
Årsberetning og ironi	6
Manden bag krigen i Vietnam	8
Hot Pants giver kolde fødder	9
Vi må begrænse brugen af bilerne ..	10
Et klart ja til EF	12
Danmark må i EF støtte u-landene ..	14
Skyd ham mellem øjnene	16
Amerikanske separatister	17
Personalia	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.

Regeringen har fremsat forslag til lov om miljøbeskyttelse. Herom refereres i en artikel i dette nummer af medlemsbladet. Dermed ønskes også tilvejebringelse af en økonomisk baggrund for bekæmpelse af forureningen af luft, vand og jord. Det vil kræve meget store summer at etablere en effektiv forureningsbekæmpelse. Så store, at man må se i øjnene, at denne tingenes alvorlige tilstand ikke umiddelbart lader sig ændre. En længere årrække må fornuftigt bedømt være nødvendig for at økonomien kan bære sagen. Der lyder mange advarende røster fra sagkyndig side om forureningsfaren og ændres forholdene ikke på afgørende vis, vil der ikke være meget liv tilbage på vor klode i løbet af det næste sekel.

Støj er også forurening. Støj er noget en lokomotivmand kender til. Selv om der inden for overkommelige økonomiske grænser er gjort en indsats for nedbringelse af støjulemperne er der fortsat grund til at pege på lokomotivernes støjniveau. Denne støj er ikke blot en gene i arbejdet, men også ved de ophold, som ligger på fremmed sted. Det har bl.a. ved mangt et depot været meget generende, at lokomotiverne har stået og snurret med motorerne igang, så det har været meget vanskeligt at få ordentlig hvile eller søvn inden tjenesten påny tiltrædes. Dette forhold har lokomotivpersonalet ofte beklaget sig over.

Nu er der imidlertid pludselig sket noget. Det er ved et cirkulære meddelt, at motorerne skal være standse under lokomotivernes ophold i og ved remiserne. Uvist af hvilke årsager kan dette nu gennemføres. Vi har ikke nogen idé om, at det er personalets klager, som har ført til dette resultat. Det må være andre påvirkninger, som har fundet sted. Næppe heller forureningsministerens lovforslag. Hvem det er eller ikke er, kan vi dog være glade for en næsten fuldstændig eliminering af en grim støjplage; men hvor længe var Adam i Paradiset? Hvorfor spørge? Jo, foranstaltningen kræver tillæg til eftersynstiden. Ingen er heller i tvivl om, at tillægget skal indarbejdes i kørselsfordelingerne. Personalet forstår dog ikke, at ændringen fremkom nogle dage efter køreplansskifte. Den betyder, at mange af de fastlagte tjenester kommer i strid med de aftalte regler. Det virker irriterende. Og det indvirker på arbejdsmiljøet. Mon man egentlig ved foranstaltningens gennemførelse har tænkt over disse virkninger, og har man tænkt på, at den indflydelse personalet har ved planlægning af kørselsfordelingerne er elimineret gennem dette direktiv.

Forureningsbekæmpelse— miljøbeskyttelse

Regeringsinitiativ

Forureningsproblemerne er kommet i focus. I alle de store industrilande verden over er alvoren omkring disse problemer blevet erkendt i de seneste år. — Videnskabsmænd og politikere er nu klare over, at man ikke længere kan skyde disse spørgsmål til side og lade løsningerne vente på sig årtier frem. Som *Jens Kampmann* har sagt det: Spørgsmålet rummer en udfordring til vor ansvarsbevidsthed allerede i dag. Forureningen har nu en karakter som gør, at en meget hurtig indsats både praktisk og forskningsmæssigt er påkrævet. Der kan, hvis vi ikke allerede nu griber ind, opstå tilstande, som ingen nok så udviklet teknologi og ingen nok så økonomisk indsats senere vil være i stand til at oprette.

Det er ud fra disse synspunkter, at regeringen har fremsat sit lovforslag om miljøbeskyttelse. I det følgende gennemgår vi hovedtrækkene af lovforslaget, idet vi først orienterer om formål og indhold, og derefter går ind på hovedsigtet og omkostningerne samt administrationsproblemerne m.v., vedr. lovforslaget. Til slut orienterer vi om debatten i folketinget.

Lovforslaget

om

Miljøbeskyttelse.

Regeringen erkender alvoren i forureningsproblemerne.

Lovforslagets formål

Den 18. maj fremsatte Ministeren for Forureningsbekæmpelse *Jens Kampmann* forslaget i folketinget. I henhold til lovens § 1 er formålet med denne lov om miljøbeskyttelse.

1. at forebygge og bekæmpe forurening af luft, vand og jord,
2. at forebygge og bekæmpe støj-ulemper,

3. at tilvejebringe hygiejnisk begrundede regler af betydning for miljøet,

4. at tilvejebringe det nødvendige administrative grundlag for planlægningen og indsatsen mod forurening.

Det er endvidere hensigten, at den nye lov særlig skal anvendes til at sikre de kvaliteter i de ydre omgivelser, som er af betydning for menneskers hygiejniske og rekreative levevilkår — og for bevarelsen af et alsidigt dyre- og planteliv.

Kontrol med virksomhederne

Lovforslaget vil omfatte al virksomhed, som gennem udsendelse af faste, flydende eller luftformige stoffer, rystelser og støj kan medføre forurening af luften, jordbunden, vandløb, søer eller havet.

Men lovforslaget går endnu videre, idet det også omfatter virksomheder, som vedrører risikobetonede processer eller oplagring af stoffer med farlige egenskaber, således at driftsforstyrrelser eller uheld kan medføre nærliggende fare for forurening.

Lovforslaget indeholder påbud om, at den, der vil påbegynde virksomhed, der kan forurene luft, vand eller jordbund, skal vælge et sådant sted for udøvelsen, at faren for forurening begrænses mest muligt. Der skal derfor ved valg af virksomhedens placering tages hensyn til områdets beskaffenhed, herunder også den forventede fremtidige udnyttelse samt til mulighederne for hensigtsmæssig bortskaffelse af spildevand og andet affald.

Den, der har ansvaret for udøvelsen af en sådan virksomhed, har pligt til at tilrettelægge driften på en sådan måde, at den i mindst mulig omfang giver anledning til forurening; og vedkommende skal

træffe de ud fra en teknisk bedømmelse mulige foranstaltninger til forebyggelse og imødegåelse af forurening.

Store bemyndigelser til ministeren

Det bliver ministeren for forureningsbekæmpelse, der får beføjelserne til at fastsætte en række regler om affald m.v., hvor dette skønnes at være påkrævet af hensyn til imødegåelse af uhygiejniske forhold og ulemper for omgivelserne.

— Stort set vil den omfangsrige række af regler kunne opsummeres i seks hovedgrupper:

Et sæt af regler

1) Regler, der indeholder hygiejnisk begrundede bestemmelser om badevand og badestrande, svømmebassiner og varmtvandsbadeanstalter, campingpladser, restauranter og andre steder, hvor et større antal mennesker samles.

2) Regler, der indeholder bestemmelser, om kommunalbestyrelsernes adgang til med påbud (om afhjælpende foranstaltninger eller eventuelt forbud) at gribe ind over for virksomheder, hvis de giver anledning til væsentlige ulemper for omgivelserne.

3) Meget afgørende er også, at ministeren kan fastsætte regler til beskyttelse af både grundvandet og overfladevandet, således at det forbydes, at giftige stoffer m.v. afledes til omliggende undergrund eller overfladevand.

4) Ministeren kan endvidere gribe ind med regler til forebyggelse af forurening, hvor dette har *større betydning* for miljøbeskyttelsen. Der tænkes hermed især på forurening fra rensningsanlæg, forbrændingsanstalter og lossepladser. Men det gælder også med hensyn til risikobetonede processer og oplagrin-

ger af stoffer med farlige egenskaber.

5) Der er endelig også givet ministeren myndighed til at gribe ind med regler, hvorefter anvendelsen af *bestemte stoffer* forbydes eller begrænses, når sådanne stoffer må antages at være til skade for sundhed eller miljø.

6) Betydningsfuld er også den myndighed, der gives til ministeren, hvorefter det er ham, der til vejledning for myndighederne fastsætter bestemmelser dels om kvalitetskrav til overfladevand, dels om luftens indhold af forurenende stoffer – og dels om støjniveau, ligesom det også er ministeren, der gennem udstedelse af regler sørger for, at det apparatur, der skal anvendes til måling af støj og forurening, skal være af godkendt type.

Med hensyn til projekter om anlæg af jernbaner og motorveje vil reglen blive den, at de først skal forelægges Forureningsministeren, forinden anlægget påbegyndes.

Tilsynet og politiet

Det bliver kommunalbestyrelserne, der skal påse, at loven overholdes. Politiet yder kommunalbestyrelserne bistand efter regler, som fastsættes efter forhandling mellem ministeren for forureningsbekæmpelse og justitsministeren. For så vidt angår de af kommunalbestyrelser drevne virksomheder og anlæg føres tilsynet af amtsrådet.

En nydannelse:

Godkendelsesordning

En væsentlig nydannelse er indførelsen af den såkaldte *godkendelsesordning*, hvorefter virksomheder, anlæg eller indretninger, om hvilke man ved, at de kan give anledning til forurening, skal undergives en godkendelsesbehandling, inden de anlægges eller påbegyndes. Det er

naturligvis ligeledes sådan, at også bestående virksomheder skal kunne undergives den konkrete bedømmelse, som foretages i forbindelse med behandlingen af en godkendelsessag. – Det understreges dog, at de økonomiske konsekvenser af en godkendelsesprocedure kan være dyrere (større), hvor der er tale om en *bestående* virksomhed i forhold til nye virksomheder, der allerede ved projekteringen kan iagttage myndighedernes krav.

Der etableres laboratorier i hvert amt til at undersøge levnedsmidler og vand m.v. i henhold til levnedsmiddel- og vandforsyningsloven.

Samlede oversigter for hele landet

Amtsradet foretager med bistand af kommunalbestyrelserne undersøgelser og vurderinger af forureningskilderne, inden for amtskommunens område med henblik på udarbejdelsen af *samlede oversigter* til støtte i forbindelse med miljøbeskyttelsen.

I oversigterne skal indgå forslag til den fremtidige placering af forurenende virksomhed. Forslagene skal baseres på hensynet til omgivelsernes sårbarhed over for forurening og hensynet til de enkelte områders fremtidige anvendelsesmuligheder. Oversigterne skal tillige rumme forslag om etablering eller udbygning af rensningsanlæg, forbrændingsanlæg, slam- og slaggdeponeringssteder og lossepladser.

Ankeinstanser

Kommunalbestyrelsens og amtsrådets afgørelser i henhold til loven (og i henhold til regler udfærdiget med hjemmel i loven) kan påklages til *miljøstyrelsen*. Afgørelser, der derefter er truffet af miljøstyrelsen, kan påklages til ministeren, såfremt afgørelsen er af principiel karakter eller af større betydning for miljøbeskyttelsen.

Men ministeren kan forøvrigt på *eget initiativ* tage afgørelserne op til nærmere undersøgelse, og bestemme, at en afgørelse, som iøvrigt skulle have været truffet af miljøstyrelsen, træffes af ham.

En miljøstyrelse er oprettet

Den 1. april 1972 oprettedes en *miljøstyrelse* (departement). Det er tanken, at miljøstyrelsen fremtidig skal forestå den løbende administration af forureningsbekæmpelsen. Styrelsen skal samtidig være rådgivende for ministeren og bistå centrale og lokale myndigheder inden for forureningsproblematikken. Herudover vil miljøstyrelsen få den beføjelse, som er nævnt ovenfor, nemlig at afgøre sager om klager over afgørelser, der træffes af kommunalbestyrelser og amtsråd.

Hensigt og hovedprincipper i lovforslaget.

Generelle betragtninger

Hovedprincipperne og hensigten i lovforslaget kan sammenfattes i fire punkter.

1) Ordningen, der foreslås gennemført, tager alene sigte på virksomheder af egentlig miljøfarlig karakter, og ordningen omfatter kun virksomheder, der er knyttet til *fast ejendom*. Der forudsættes en meget indgående behandling af den enkelte godkendelsessag.

2) Man har i lovforslaget lagt megen vægt på at forbedre de *centrale* myndigheders mulighed for en overordnet styring med hensyn til forvaltning af opgaverne.

På det centrale plan vil miljøbeskyttelsen blive varetaget dels af ministeriets *departement*, dels af den pr. 1. april 1972 oprettede *miljøstyrelse*. Oprettelsen af miljøstyret er bl.a. motiveret af ønsket om i overensstemmelse med moderne, administrative principper at tilvejebringe

grundlaget for en hensigtsmæssig opgavefordeling i centraladministrativ henseende.

3) Karakteristisk for lovforslaget er endvidere de betydelige bemyndigelser til ministeren til at fastsætte retningslinier for indretning og drift af forskellige virksomheder. Der vil herved kunne tilvejebringes bedre muligheder, end tilfældet er i dag, for administrativt – i takt med den hurtige udvikling i et moderne industrisamfund – at fastlægge rammerne for miljøbeskyttelse i regel-form.

4) Ved lovforslaget tilstræbes endelig at skabe grundlag for en indgående *kortlægning* af forureningsforholdene i hele landet, og i fortsættelse heraf udarbejdelse af *planer* vedrørende miljøbeskyttelse. Udarbejdelsen af disse planer skal tage udgangspunkt i de krav, som ma stilles til den fremtidige arealanvendelse.

Tilskud og afgifter.

Omkostninger ved lovens gennemførelse

I debatten har problemet om indførelse af en offentlig tilskudsordning til forureningsbekæmpende foranstaltninger spillet ind. Staten yder jo allerede nu betydelige beløb – navnlig på forskningsmæssige områder – til iværksættelse af forureningsbekæmpende foranstaltninger.

Regeringen har overvejet indførelse af en ordning med direkte statstilskud, som man har det i Sverige. Men overvejelserne herhjemme konkluderede i, at udgifterne i forbindelse med forureningsbekæmpelsen principielt bør påhvile forurenere.

Man har lagt vægt på den værdi, som er forbundet med en fastholdelse af det naturlige udgangspunkt, at omkostningerne har karakter af al-

mindelige drifts- og anlægsomkostninger, der må påhvile virksomheden.

Medvirkende til regeringens stilling har endvidere været, at principet om at forurenere betaler er almindelig anerkendt indenfor en række internationale organisationer.

Administrationsudgifter

Lovforslagets gennemførelse vil medføre øgede administrationsudgifter. Man kan imidlertid endnu ikke tilvejebringe et blot tilnærmelsesmæssigt skøn over de totale udgifter ved forslagens gennemførelse. Men i løbet af de kommende måneder vil der blive arbejdet hermed med det sigte at nå frem til en oversigt over de forventede administrationsudgifter.

Man har i Sverige visse erfaringer i så henseende. Administrationsudgifterne for det svenske *Naturvårdsverk* er for 1971/72 opgjort til 21 mill. sv. kroner. Men umiddelbart siger disse tal ikke så meget, fordi det svenske system er bygget anderledes op. Navnlig er det danske lovforslag forskellig fra den svenske lov ved den stærkt udtalte decentralisering af godkendelsesordningen.

Endvidere ma det bemærkes, at amter og kommuner – udover de rene administrationsudgifter – vil få meget betydelige udgifter til f.eks. rensningsanlæg. At der her bliver tale om endog meget store beløb fremgår af en rapport, som er udarbejdet af en målsætningsgruppe under Forureningsrådet, og hvorefter det forventes, at udgifter til de kommende rensningsanlæg over en 10-årig periode vil blive 2,8 mia. kroner., hvis anlæggene skal kunne fungere og dimensioneres for den belastning, der forventes.

Jens Kampmanns tale.

Regeringens hovedsyn

Ved fremsættelsen af lovforslaget i folketinget udtalte Kampmann bl.a.

Den hidtidige indsats mod forureningen har i administrativ henseende været spredt. Jeg tror, at de fleste er enige i, at den nuværende administrative og lovgivningsmæssige ordning trænger til en modernisering. Forureningsområdet må både administrativt og lovgivningsmæssigt bygges op, således at problemerne kan blive undergivet den helhedsvurdering og den høje prioritering, man hidtil har savnet.

Et af de konstruktive midler, som vi må tage i anvendelse i miljøbeskyttelsespolitikken, vil være at fremme den forskningsmæssige og teknologiske udvikling af processer, som giver mulighed for genanvendelse af produkter, og som kan betyde en bedre anvendelse af de råstoffer og den energi, som kan stilles til rådighed for produktionen.

Vi må i en række henseender tage vort forhold til velkendte og traditionelle forestillinger op til grundig revision. De økonomiske værdier må tillægges mindre vægt og suppleres med værdier, i første række *økologiske* (Økologi: læren om, at planterne indretter deres form og »husholdning« efter de forskellige naturforhold, som står til deres rådighed.)

Konkret vil dette komme til udtryk f.eks. i forbindelse med etablering af en virksomhed. Ved etableringen må det sikres, at denne ikke forurenere på en sådan måde, at det indebærer skader på naturen, herunder dyre- og plantelivet.

Videre sagde ministeren:

Lovforslaget peger stærkt imod behovet for et snævert og åbent samarbejde mellem erhvervslivet og de offentlige myndigheder.

Årsberetning og ironi

6 Jeg er ikke i tvivl om, at et sådant samarbejde vil kunne finde sted. Jeg har fra erhvervslivets side mødt en stærk interesse for en positiv medvirken i miljøbeskyttelsen. Myndighederne må imidlertid være fuldt opmærksomme på behovet for en koordination af kravene landene imellem. Det er mit håb, at Danmark i en sådan international sammenhæng i kraft af den geografiske beliggenhed, den teknologiske viden og den offentlige interesse, der er for miljøbeskyttelse, kan vise sig som et foregangsland.

Oppositionens synspunkter.

Det radikale Venstre kritisk – og dog positiv.

Ordfører for det radikale Venstre var *Svend Haugaard*. Selv om han i formen var hård og kritisk, var der alligevel en undertone, der antydede, at en lov nu var bydende nødvendig. Hvad han især kritiserede var den vidtgående bemyndigelse til ministeren. Han sagde bl.a. Det er de skrappeste bemyndigelseslove, jeg har set i min tid som medlem af folketinget. Han krævede også langt koncisere formuleringer og efterlyste konkretisering af det offentliges krav til virksomhederne med hensyn til afværgelse af forurening. – Han antydede, at regeringen godt vidste, hvad man konkret ville foretage sig, men at man ville vente med at komme frem med det, til ministeren havde fået sine store bemyndigelser og beføjelser i havn.

Venstre og Konservative

Både Venstre og Konservative mente, at det af hensyn til erhvervenes

konkurrenceevne ville blive nødvendigt, at staten trådte hjælpende til med at klare udgifter, hvor virksomhederne blev stillet overfor store omkostninger ved overgang til ikke-forurenende produktion.

SF var velvillig, men ville have grundig udvalgsbehandling og i det grundige overvejelser og undersøgelser, inden man tog endelig stilling.

Kampmanns replicerende svar.

Kampmann er optimistisk

I sit svar mindede Jens Kampmann om, at også de tidligere forslag om forureningslove var opbygget som bemyndigelseslove.

Han udtrykte forhåbning om, at vi nu hurtigt kunne komme i gang med forhandlinger også om enkeltheder, således at mange års snak om forurening kunne blive omsat i handling.

Løvrigt kunne ministeren henholde sig til, hvad han sagde ved forelæggelsen:

Forslaget har under forberedelsesarbejdet været drøftet med repræsentanter for industri, landbrug, amter og kommuner. Disse forhandlinger vil blive fortsat, således at regeringen på grundlag heraf samt på grundlag af den offentlige debat om forslaget og debatten her i tinget kan tage stilling til, hvilket indhold lovforslaget skal have. Jeg er klar over, at det kan være nødvendigt at lade forslaget undergå visse ændringer i forbindelse med udvalgsarbejdet. Men jeg tror, at hvis vi er enige om målsætningen, vil vi også kunne blive enige om udformningen af reglerne for, hvorledes vi bedst kan beskytte det miljø, som vi og vore efterkommere skal leve i.

Et hovedpunkt i London Transport's årsberetning berører noget væsentligt ved problematikken i moderne samfundsøkonomi.

1971 viste først af alt en forbedret drift dels i kraft af nyt materiel og mere énmandsbetjening, dels var der mindre personalemangel end i året før, oplyser LT, som derefter kommer ind på forholdet imellem takster og virksomhedens økonomi.

Konkret henvises til kritik, der fremkom over takstforhøjelser for korte rejser, som myndighederne godkendte i november 1971 til ikrafttræden den 2. januar i år.

LT har – som vi tidligere har omtalt – indset, at »grovere« takstskala (i modsætning til prisberegning finere nuanceret efter rejselængde) er nødvendig for hurtig billet»ekspedition«, hvis eksisterende, allerede betydelige forsinkelser i myldretiderne – al storbytrafiks typiske problem – ikke skal vokse yderligere.

Økonomi og løn/prisforhold

En takstskala, uddybes det videre, der er inddelt finere end 5p, 10p, 15p o.s.v. (1p = ca. kr. 0,20), ville kræve brug af mere end 1 eller 2 mønter i billetautomaterne og kræve mere komplicerede automater med deraf følgende større risiko for mekaniske fejl = forsinkelser.

Den ville også forlænge selve tiden, det tager en rejsende at købe billet – så meget, vurderer LT, at forsinkelserne ville blive nærmest utålelige.

Desværre betyder dette også, at enhver forhøjelse af *mindste* takst må ske i 100 pct-trin, af *næstmindste* takst i 50 pct-trin o.s.v.

Selvom dette er upopulært, mener LT alligevel, at det bør foretrækkes frem for de nævnte forsinkelser, der ville opstå med en finere inddelt takst»stige«.

Hertil følger LT denne kommentar til løn/prisforholdet: »Det er ironisk, at endog før januar-forhøjelserne var blevet godkendt af Greater London Council, hvade LT modtaget krav fra alle fagforeninger repræsenterende LT-personale om yderligere substantielle lønforhøjelser i 1972, der kun kan føre til den næste omgang takstforhøjelser. Og sådan går vi videre«.

Økonomi og myldretider

Om myldretidsproblemet fremhæves nødvendigheden af at »sprede« møde- og fyraftenstiden som den eneste fornuftige løsning – man ser bort fra en håbløst uøkonomisk større udvidelse af hele t-banesystemet, som ville tage mange år at gennemføre, for at klare dette problem, der jo i realiteten er begrænset til tre timer daglig.

Med andre ord, arbejdsgiverne må medvirke til at gøre møde- og fyraftenstiderne »elastiske« for at fordele myldretidspresset over længere morgen- og aftenperioder.

Økonomi og langtidspanlægning

I de kommende 20 år har LT planer om at anvende et beløb svarende til omtrent kr. 3,5 milliarder (275 millioner pund) på at sikre hele t-banenettet en ensartet moderne standard.

Dette betyder bl.a. ombygning af flere stationer, udskiftning af elevatorer med de mere effektive escalatorer (rulletrapper), forbedrede skiftemuligheder, forbedring af signal- og kommunikationsanlæg, fornyelse og »restaurering« af rullende materiel og modernisering af værksteder og depoter.

Som led i planlægningen af fremtidige t-banelinjer har LT indledt en særlig grundig undersøgelse af byfolks rejsevaner fra udgangspunkt



til rejsemål. Undersøgelsen vil kortlægge så nøjagtigt som overhovedet mulig t-banepassagerernes rejsemønster og skal være afsluttet i år.

Økonomi og reklameindtægter
T-banernes netto-trafikindtægter i 1971 var 4,8 millioner pund (ca. kr. 96 millioner) – men busdriften trillede frem med et *minus* 7,4 millioner pund (ca. kr. 148 millioner), så LT's regnskabsresultat blev et underskud på 2,6 millioner pund (ca. kr. 52 millioner).

En interessant post i regnskabet er indtægterne fra salg af reklameplads på stationer, i tog, ved stoppesteder m.v. Denne post viste nemlig en klar stigning fra 1.490.000

pund i 1970 til 1.540.000 pund i 1971 – altså nu omtrent kr. 31 millioner – »til trods for almindelig ustabilitet såvel i nationalløkonomien som i reklamebranchen«, påpeges det.

Som en af grundene til stadig bedre indtægt på reklamesiden nævnes de ny lysreklameskilte i kupeerne på nyt materiel.

Lysreklamefelterne er i høj grad med til at give »underjordisk« personbefordring lidt af den kolorit, som udsigten fra kupévinduerne skorter på af indlysende grunde. Og det har de reklamerende firmaer ikke været sene til at udnytte – med et gunstigt resultat for LT's økonomi til følge.

Manden bag krigen i Vietnam

8 En overgang så man ofte lederen af Nord Vietnams navn, Ho Chi Minh, kridtet på vore gader eller malet på tomme vægge og plankeværker af den kommunistiske ungdom, men man ser aldrig hans efterfølgers navn, hverken i blade eller på plankeværker.

Han hedder Le Duan og er forhenværende trafikassistent, uddannet under franskmændene, mens de endnu regerede. Han er fire og tred� år og født i det Syd Vietnam, han af alle kræfter kæmper på at få herredømmet over. Hans forældre var fattige bønder, og allerede i en ung alder begyndte han at prædike kommunisme for sine medarbejdere og nærmeste familie.

Da han var i begyndelsen af tyverne, fik franskmændene øjnene op for hans evner til at agitere, arresterede ham og dømte ham til tyve års tugthus, men han blev efter seks års god opførsel benådet og genoptog straks sin agitatoriske virksomhed, da han blev løsladt.

Så erklærede det franske regime kommunismen for ulovligt, og Le Duan blev påny arresteret, denne gang dog kun dømt til ti års tugthus. Under sidste verdenskrig be-

satte Japanerne Vietnam, og sammen med Ho Chi Minh oprettede man en kommunistisk regering, der selvfølgelig åbnede fængselsportene for Le Duan.

Da franskmændene vendte tilbage efter verdenskrigens afslutning, anerkendte de til en begyndelse den kommunistiske regering, Japanerne havde oprettet, men allerede et år efter franskmændenes tilbagevenden afsatte de regeringen, og så begyndte den langvarige krig, der endte med de franske nederlag ved Dien Bien Phu.

Så delte stormagterne ved en konference i Geneve landet i Syd- og Nordvietnam, og 90.000 Nordvietnamesiske soldater, der havde været i Sydvietnam for at bekæmpe franskmændene, blev trukket tilbage, men ved denne lejlighed tog Le Duan sit første større politiske stik hjem.

Han organiserede nemlig alle de kommunistiske styrker i Sydvietnam, bevæbnede dem, gav dem ordre til at gå under jorden og begynde den guerillakrig, som han nu af alle kræfter støtter nord fra.

Da han var færdig i Sydvietnam rejste han selvfølgelig som overbe-

vist kommunist straks til Ho Chi Minh og fortalte om sin bedrift, og nu fik denne øjnene op for Le Duans evner som leder og agitator.

Så gjorde bønderne i Nordvietnam oprør mod Ho Chi Minhs regering. Det blev efter det stalinistiske mønster slået ned med hård hånd af hæren, men det medførte også, at den daværende førstesekretær for det såkaldte arbejderparti blev afskediget, Ho Chi Minh måtte selv overtage posten, og han overlod inden længe Le Duan den daglige ledelse.

I 1960 blev han officielt udnævnt til generalsekretær for arbejderpartiet, altså den tilsvarende stilling som Breshnev har i Rusland, og den mest betydningsfulde inden for regeringen, der består af elleve medlemmer.

Le Duan er en meget fåmælt mand, der fortrinsvis passer sig selv. Hans øjeblikkelige store styrke består i, at han på en snedig måde har forstået at udnytte uenigheden mellem Rusland og Kina, og har spillet de to hjælpemagter ud mod hinanden, når han ikke har kunnet få sin vilje. Han har gjort det så godt, at han stadig ikke har bundet sig til nogen af dem, men står frit.

Han og general Giap, som er berømt for sin kamp mod franskmændene, er enige om, at der skal vindes en fuldstændig militær sejr i Vietnam, men er på dette punkt uenige med halvdelen af Nordvietnams politbureau. Deres politiske modstandere er af den formening, at en styrkelse af Sydvietnams kommunister dels ville være billigere, og i det lange løb også mere effektiv, fordi det slutteligt ville udmatte den sydvietnamesiske regering.

Udfaldet af kampen vil være afgørende for den tidligere trafikassistents skæbne.



Hot Pants giver kolde fødder

Det er snart længe siden at verdens får og de kinesiske silkeorme kunne levere råmateriale til den »smide-væk« tidsalder vi lever i, og et sæt heluldent undertøj med korte bukser og korte ærmer i trøjen koster nu ca. 150,00 kr.

De store kemiske fabrikker har længe haft øjnene åbne for den mangel på materiale, som beklædningsindustrien en skønne dag ville komme til at stå over for, og de har anvendt millioner på at fremstille de kunstgarner, som jo fortrinsvis alt tøj og undertøj nu om stunder er lavet af.

I tredserne sprang den ene fabrik for kunstgarner op efter den anden, og der blev tjent store penge på produktionen, men nu er markedet mættet, og den ene fabrik efter den anden må lukke på grund af likviditet, og det er ikke blot de små, der kommer i klemme.

Også de store firmaer med millioner i ryggen har måttet skære ned på arbejdskraft, og mange af dem går næsten for halv kraft, men det store hollandske spindleri AKZO, der hidtil har beskæftiget 6000 mand, har simpelt hen lukket helt og afskediget alle ansatte.

Begivenheden har vakt stor opsigt ikke blot i Holland, hvor man har drøftet sagen i regeringen, men fagforeningslederne i Holland, Tyskland og Belgien har nu stillet krav om at få lov til at kikke på firmaets regnskaber, og ønsker at deltage i bestemmelserne om dets fremtid.

Spinderieksperter er dog af den formening, at hvor mange par briller man end tager på, vil der ikke være nogen løsning på krisen at finde i regnskaberne, for hele modeindustrien, som selvsagt har været den store aftager af kunstspindleriernes garner, har i de senere år gennemgået en sådan forandring, at der ik-

ke mere er brug for alle de varer, de mange fabrikker har kunnet fremstille.

Hele den kvindelige ungdom går nu med »varme bukser« og ikke sjældent både bare maver og rygge og er ikke mere tilhyllede i lange nederdele som for bare få år siden. Endvidere har de centralt opvarmede lejligheder medført, at mænd går med meget lettere tøj end i fortiden, og da man ikke mere kommer ind og går i seng i iskolde soveværelser, er der også mange mænd der sparer på pyjamas'en, for skatter og huslejer stiger.

Endvidere har Nixons indførelse af en anelig skat på import af japanske tekstiler i USA medført, at Japan har vendt blikket mod Europa, og i England, hvor man siden sidste verdenskrig har haft småt med penge, udvidede Japan i 1971 sit marked fra 2 til 20 pct., for som bekendt er levestandarden ikke så høj i Østen som her i Vesten og varerne bliver derfor billigere.

I Tyskland forsøgte de store spindrier at slutte sig sammen, for på

den måde at gennemtvinge rentable priser, men disse sammenslutninger af brancher er forbudt i fællesmarkedet, og ni store fabrikker er ved de tyske domstole blevet dømt til at betale en bøde på over 100 millioner kr. Fabrikkerne har appelleret dommen til Fællesmarkedets højesteret i Luxembourg.

Her studerer intereuropæiske jurister i øjeblikket sagen, men da hele lovgivningen i Fællesmarkedet sigter mod at forhindre karteldannelser, der kan diktere det købende publikum priser, som har unddraget sig konkurrence, er der ringe sandsynlighed for, at fabrikkerne skal få bøden sat ned. Man risikerer tværtimod at få den sat op.

Man har altså valget imellem at få pigerne klædt i noget mere tøj eller gå ned i arbejdsløn, men selv om man her i foråret nok kan opleve at se et par pigebein, der har slået sig i fugten i vinter, så synes de parisiske arbejdere på ovenstående billede ikke at have noget imod at betragte den let påklædte pariserinde.



Vi må begrænse brugen af bilerne

10

Bilparken vokser som kræftceller. Om 20 år vil vi kvæles i os og metal. Derfor må der skabes kollektive transportsystemer, som er så attraktive, at de foretrækkes for egen vogn. Her er nogle forslag:

I 1990'erne vil trafik- og parkeringsproblemerne vokse os over hovedet, hvis væksten i bilparken fortsætter med den nuværende progressive kraft. Støj- og luftforureningen vil være en anden alvorlig gene. Det vil sluttelig kræve *tvangsmæssig* begrænsning. Det kan undgås, hvis der kan skabes et kollektivt transportsystem, som er ligeså attraktivt som bilen.

Dansk Teknisk Oplysningstjeneste har arbejdet med tankerne og her er et udpluk af de ideer, man har kastet på bordet ved flere lejligheder.

Iderne er krydderi på en almen gennemgang af problematikken:

Et effektivt flysystem og en stærkt forbedret jernbanetrafik vil kunne

afløse de dyre motorveje. Luftpudebårne eksprestog fra by til by med hastigheder på 200–300 km/t vil gøre det muligt at bo på Lolland og arbejde i København uden at skulle spille det halve liv i en togkupé eller bag et stressfremkaldende bilrat.

Transportmidlerne kendes, men der skal politiske beslutninger bag, før de kan blive taget i brug.

Men de egentlige problemer med bilernes knopskydning vil opstå i byerne. Hvad kan her gøres:

Transporten i storbyen

Der er logisk tre faser i en storbys trafik:

- a) Bykernens centrale trafik,
- b) Forbindelse mellem dette system og forstæderne,
- c) Fordeling fra forstadsstationer til beboelserne i forstad og opland.

Fase C varetages bedst af vejtrafik, altså busser og private biler, evt. cykler og knallerter. Cyklen er jo igen på mode.

Fase B kan betjenes af S-tog, som de kendes i dag, men med udbyggede køreplaner. Noget i retning af det system, der kendes på strækningen Holte–København H. Altså gennemgående tog (Hillerød-toget) og tog, der standser ved hver station. Styringen af kørslen vil naturligvis være en opgave for en datamaskine.

Fase A, den centrale bykernes trafik, er helt forskellig fra de andre to faser. Det er jo her forurenings- og parkeringsproblemerne presser stærkest på. Her foreslår Dansk Teknisk Oplysningstjeneste, personificeret ved civilingeniør Bent Angelo, et *differentieret trafiksystem*.

Grundtyperne i differentieret trafiksystem

I meget koncentrerede områder, som f.eks. København indenfor de gamle volde i lufthavnen, ved sports- og udstillingsterræner etc. vil rullende fortove være sagen.

Fortovene bygges ude af gadeniveau. Hastigheden må være omkring 15 km/t og længden begrænset, da passagererne jo skal stå op »på rejsen«. Det egentlige byområde, for Københavns vedkommende f.eks. mellem godsbanelinjen og Amager, giver problemer. Her er afstandene så store, at man fristes til at tage bilen i brug, trods parkeringsbøvl og bøder. Her vil man bygge tunnelbanen, men er tunnelbane up-to-date? Systemet må opfylde disse krav:

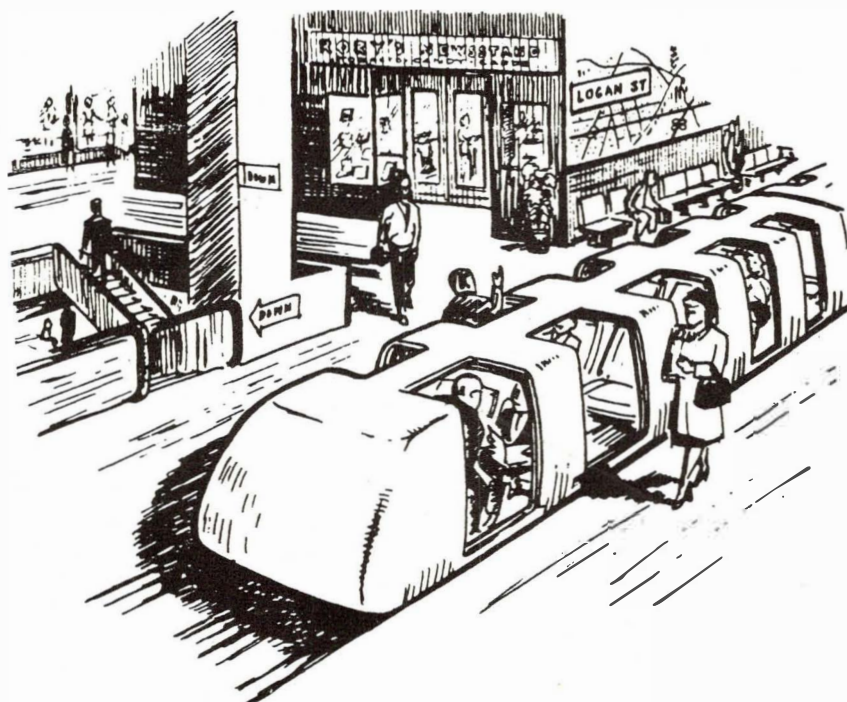
Komfort-krav

God komfort.

Tilstrækkelig rejsehastighed.

Høj frekvens.

Fintmasket trafiknet.



Drifts krav

Tilstrækkelig kapacitet.

Driftssikkerhed.

Uafhængig af overfladetrafik.

Økonomiske krav

Lave anlægsudgifter.

Lave driftsudgifter
(begrænset personale).

Og endelig må systemet være miljøvenligt med hensyn til udseende (design) og støjforurening.

Hvordan opfyldes de ti krav?

Overfladetrafik er udelukket. En tunnelbane kunne foretrækkes af arkitektoniske grunde, men en højbane er meget billigere og den kan gøres tiltalende.

Idealet vil være en fuldkommen kontinuerlig drift, men en diskontinuerlig drift med en frekvens på f. eks. et minut kan accepteres. Bemanding af togene er uforenelig med kontinuerlig drift, da bemanding kræver store tog, for blot at få nogenlunde valuta for lønudgifterne. Fint vil det være med små vogne, der har skydedøre ud for hvert sædeafsnit, og ind- og udstigningsmulighed til begge sider. Det vil også give et smidigt anlagt banenet – indpasset i eksisterende bebyggelse. Kørsel med disse vogne på faste linjer vil være det enkleste, men et stort plus vil det være, hvis de enkelte, små vogne, kan dirigeres fra enhver station til enhver anden station uden omstigning. Dette ønske kan dog næppe opfyldes uden totalt kaos og slagsmål mellem passage-erne – selv med den bedste computer.

Altså automatisk stop ved hver station i bykernen (på den enkelte linje naturligvis) eller eventuelt stop ved trykknappbestilling i toget eller

på stationen. Et enskinnesystem (monorail) vil nok foretrækkes kombineret med luftpudetog.

Det ideelle system

Men ved ovenstående opremsninger af muligheder er der mange minusser og kompromisser. Hvordan vil det ideelle system være: Her er ønsketænkningen:

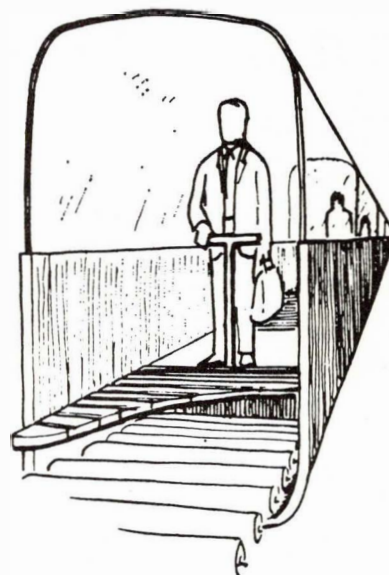
Først en kombination af tunnel- og højbane. Underjordisk i de helt indre bydele og hvor arkitektoniske hensyn betinger det, og højbane, hvor det er muligt. Her er jo penge at spare.

Driften skal helst være kontinuerlig, men en frekvens på i minut er acceptabel.

Små ubemandede vaggoner, hængende eller rullende eller svævende på transportbånd af skinner. Rejsehastigheden vil være 30–35 km/t. Et fintmasket rutenet på ca. 80 km skinnelængde, dækkende 50 kvadratkilometer af København, vil give dødstødet til biltrafikken, selvfølgelig kombineret med lovmæssige færdselsrestriktioner. Der må være et højt udviklet styringssystem for togene, omfattende internt højtaler- og TV-system til kontrol og kontakt med publikum. Varetransporter til byens forretninger kan naturligvis også ske med systemet – eventuelt i nattetimerne. Der vil kun være få minutters gang til nærmeste station og ingen ventetider.

Et andet system

Man kunne også tænke sig en flåde af el-biler, fordelt i byen, og som kunne bruges ved hjælp af et kort, der samtidig er førebevis og



startnøgle. Vognene kan tages hvor som helst og sættes hvorsom helst efter brugen. Vognene vil også kunne benyttes til forstæderne ad tvangsstyrede baner.

Hvem skal begynde?

Men en ting er snak og luftkasteller. En anden ting er, hvem der skal prøve at føre tankerne ud i livet.

Civilingeniør Bent Angelo, DTO, mener, at der bør hægtes en ny institution til de mange, vi allerede har i forvejen. Den skulle bære navnet: KTD – Københavns Trafik Direktorat. Her skal køreplaner og ruter styres. Fornuftig takstpolitik tilrettelægges og sidst, men ikke mindst, initiativet udgå.

KTD skal være uafhængigt af DSB, KS og andre, der nu varetager Københavns trafik. Men det første den nye institution skulle foretage sig, var at udskrive en idékonkurrence om det ideelle system. Først da – med en buket idégrundlag – vil man kunne starte udbygningen af et system, der gør de osende biler overflødige.

Et klart ja til EF

Seks timers livlig debat ved kongressen i Ålborg 18. maj

12

Et klart flertal i dansk fagbevægelse går ind for EF-medlemsskabet. Med 524 stemmer mod 406 vedtog LO's ekstraordinære kongres i Ålborg den 18. maj en resolution, hvori dansk tilslutning til EF blev anbefalet, på grundlag af det resultat, regeringen har opnået under optagelsesforhandlingerne.

Denne klare stillingtagen til EF-medlemskabet ventes at få stor betydning for danske lønmodtageres egen stillingtagen til spørgsmålet, ved folkeafstemningen den 2. oktober, ligesom LO-kongressens ja til EF vil få virkning ved Socialdemokratiets ekstraordinære EF-kongres den 10. september.

To redegørelser

Inden LO-formanden, Thomas Nielsens redegørelse ved kongressen i Ålborg vedtog de delegerede, at EF-modstandernes hovedtaler, forbundsformand Hans Rasmussen, DSMF, skulle have lige så lang talletid som formanden. Foruden disse to hovedindlæg var der en livlig debat på kongressen med 25 indlæg, hvoraf 10 gik ind for dansk EF-medlemsskab.

Thomas Nielsen gennemgik i sin redegørelse den omfattende oplysningsvirksomhed om EF, der er udført fra Landsorganisationens side. Om fagbevægelsens målsætninger og EF sagde LO-formanden bl.a.:

– Dansk fagbevægelse må i sin stillingtagen lægge afgørende vægt på løsningen af de hovedopgaver, som har været og er ledetråden såvel i fagbevægelsens daglige, som mere langsigtede virke. Det gælder først og fremmest:

Fuld beskæftigelse og fortsat fremgang for den arbejdende befolknings økonomiske, sociale og uddannelsesmæssige vilkår.

Større lighed i samfundet gennem demokratisering af erhvervs-

livet, indførelse af økonomisk demokrati og øget medbestemmelse på arbejdspladserne.

Øget solidaritet med den internationale arbejderbevægelse og en styrkelse af det faglige samarbejde over grænserne, som kan bidrage til at løse de førnævnte opgaver i samfundene effektivt og opnå den kontrol med de multinationale selskaber, som i dag er mere påkrævet end nogensinde.

– Vil en tilslutning til EF være et hensigtsmæssigt middel til at nå disse for fagbevægelsen fundamentale mål, spurgte LO-formanden og fortsatte: – Ser vi på, hvad Fællesmarkedet er i dag, og hvad dette samarbejde kan forventes at udvikle sig til i en fremtid, vi med rimelighed kan overskue, og sammenholdes dette med Danmarks og dermed dansk fagbevægelses økonomiske og politiske vilkår henholdsvis inden for og uden for det udvidede EF, må spørgsmålet besvares med et klart ja.

Bedste udgangspunkt

LO-formanden foretog en grundig gennemgang af Danmarks deltagelse i det hidtidige økonomiske samarbejde i Europa, virksomheden i EF's organer og Danmarks fremtidige forhold inden for eller uden for et udvidet EF. Her understregede Thomas Nielsen, at ved et dansk nej til Fællesmarkedet, må der gennemføres en endnu stærkere stramning af finans- og pengepolitikken fulgt op af en devaluering. Samtidig må den industrielle udvikling fremskyndes stærkt og afvandringen fra landbruget forøges. Dette vil erfaringsmæssigt medføre beskæftigelsesvanskeligheder og forringe løn- og arbejdsvilkår for fagbevægelsens medlemmer.

Jeg mener ikke som formand, at fagbevægelsens hovedorganisation

kan tage ansvaret for en sådan udvikling, og de konsekvenser dette vil få for de kommende overenskomstforhandlinger, understregede Thomas Nielsen, der også berørte emner som kapitalbevægelser, etableringsretten og dansk jordlovgivning, arbejdsmarkedet, økonomisk demokrati, multinationale selskaber og sociallovgivningen, ligesom han fremhævede, at *uanset* hvilken tilknytning de enkelte nordiske lande får til EF, må der bestandigt arbejdes for en udbygning af samarbejdet mellem de nordiske lande. EF-forhandlingerne har klargjort, at dansk medlemsskab *ikke* vil være nogen hindring herfor. Han håbede og forventede, at Norge bliver medlem, og at Sverige og Finland vil opnå acceptable frihandelsaftaler med EF.

– Med udgangspunkt i de faglige målsætninger, jeg opridsede indledningsvis, ser jeg i Danmarks deltagelse i det udvidede EF og en styrkelse af det faglige samarbejde over grænserne, det bedste udgangspunkt for en videre udvikling af samfundet i overensstemmelse med arbejderbevægelsens fundamentale interesser. Derfor ja til dansk EF-medlemsskab, sluttede LO-formanden.

Kritik af EF

Forbundsformand Hans Rasmussen mente ikke, at det bliver nogen lykke for Danmark at komme ind i fællesskabets teknokratiske og bureaukratiske verden. Høj beskæftigelse er ikke tilsikret EF, selv ikke en bedre økonomi er prisen værd.

– Vi vil ikke sælge den demokratiske socialisme for grisehovedet eller andet, der skal sendes sydpå. Forudsætningerne for medlemskabet er bristet. EF er et bureaukrati – hele formen strider mod min livsholdning, sagde smedeformanden.

– Fagbevægelsen bliver i høj grad reduceret til høringsorganer i EF. Arbejdsmarkedets drøftelser og forhandlinger med tilsluttede lande kan give vanskeligheder. Ministerrådet skal tage den endelige stilling til en lang række af de ting, der berører os.

– Hvad nu hvis vi skifter regering herhjemme? Kan vi da regne med, at f.eks. borgerlige ministre vil fremme de interesser, som er den danske fagbevægelses? Vi bevæger os ind i beslutningsprocesser, som ingen forbindelse har med demokratisk socialisme. Vi burde sikre os, at regeringen på alle vigtige områder virkelig *kan* nedlægge veto, hvis beslutninger i EF kommer på tværs af danske interesser.

– Hvis LO kom med et mæglingsforslag, der indeholdt så mange u-

sikkerhedsmomenter, som Rom-traktaten, så er jeg sikker på, at det ville blive tilbagevist, sagde Hans Rasmussen, der ved et dansk medlemskab var bange for at Danmark ville »glide ud af den nordiske familie«. Vi skal ikke uden videre afskrive det nordiske samarbejde, for det kan være at vi kommer tilbage dertil.

– Fællesmarkedet er præget af langsommelighed og manglende effektivitet. Men nu må folkeafstemningen den 2. oktober vise, hvad den danske befolkning vil. Vi må bevare *enigheden* i arbejderbevægelsen, og vi skal ikke slippe regeringsmagten, for også fremover skal vi arbejde efter de retningslinier, der tjener dansk arbejderbevægelse bedst, sagde Hans Rasmussen, der anbefalede at stemme nej til den re-

solution, som LO's forretningsudvalg med 17 stemmer mod 3 havde vedtaget til godkendelse på kongressen.

To resolutioner

Efter 6 timers debat for og imod EF fandt den skriftlige afstemning sted med det nævnte resultat til følge. Desuden var 9 stemmesedler blanke og 2 ugyldige. En anden resolution, foreslået af bogbindernes, elektriskernes, litografernes, søfyrbødernes, sømændenes og typografernes forbund, som med stort set samme tekst som modstander-resolutionen ved DASF-kongressen, gik *imod* dansk EF-medlemskab, kom ikke til afstemning, da JA-resolutionen var vedtaget.

Preben Sørensen.

Udtalelse om Danmark og EF vedtaget af LO's ekstraordinære kongres 18. maj 1972

Den forestående beslutning om Danmarks fremtidige forhold til De europæiske Fællesskaber vil få vidtrækkende betydning for vort samfunds fremtidige økonomiske og sociale udvikling og i det hele for Danmarks placering i Europa og i verden.

Kongressen hilser derfor med tilfredshed, at spørgsmålet om Danmarks indtræden i EF vil blive endeligt afgjort ved en folkeafstemning den 2. oktober, hvor hver enkelt har ret, men også en forpligtelse til at stemme ud fra sin personlige overbevisning.

Dansk fagbevægelse lægger i sin stillingtagen til markedsspørgsmålet afgørende vægt på den fulde beskæftigelse og at sikre fortsat fremgang for lønmodtagernes leve- og arbejdsvilkår, sociale tryghed og uddannelsesmæssige vilkår.

I den forbindelse ønsker kongressen at fremhæve følgende hovedpunkter:

1. Dansk økonomi er med sine særlige forudsætninger fundamentalt afhængig af udenrigshandelen. Tilførsel af råvarer udefra og eksport af højtforarbejdede landbrugs- og industrivarer er hovedgrundlaget for Danmarks økonomiske udvikling. Den velstandsforøgelse vi har oplevet i 60'erne er et resultat af den stærke stigning i den internationale samhandel. En udvikling, der først og fremmest har været mulig som følge af den nedbrydning af handelshindringerne, som har fundet sted gennem det internationale økonomiske samarbejde – specielt gennem Danmarks medlemskab af det europæiske frihandelsområde EFTA.

2. Den vesteuropæiske markedsdeling i EFTA og EF står nu over for sin ophævelse. Gennem udvidelsen af EF med Danmark, Norge, Irland og England samt frihandelsaftaler med Sverige og de andre EFTA-lande, skabes et frihandelsområde, som aftager henved tre fjerdedele af Danmarks samlede eksport.

En videreførelse af 60'ernes økonomiske og sociale fremgangslinie kræver den størst mulige samhandel med alle nationer uden handelspolitiske hindringer. Kongressen finder, at Danmarks deltagelse i et udvidet europæisk samarbejde vil være det bedste udgangspunkt herfor.

Gennem øget valutaindtjening og større muligheder for kapitaltilførsel til industrien skabes herved bedre forudsætninger for løsning af de samfundsøkonomiske hovedproble-

På denne baggrund kan kongres-
sen anbefale tilslutning til EF på
grundlag af det resultat, den danske
regering har opnået under forhand-
lingerne om medlemskab af EF.

landsbistanden er stadig i høj grad et nationalt anliggende, og en ændring i dette forhold ville forudsætte enighed mellem medlemslandene.

I 1970 havde Fællesmarkedets u-landsbistand følgende omfang:

Den europæiske udviklingsfond	
(gavebistand)	145 mill. \$
Den europæiske investeringsbank	
(lavtforrentede lån)	37 mill. \$
Fødevarerbistand	39 mill. \$
I alt	221 mill. \$

Den samlede u-landsbistand fra EF-medlemslandene udgjorde imidlertid godt 2.000 mill. \$, og det er således kun en halv snes procent af landenes statslige u-landsbistand, som kanaliseres gennem EF.

7-8 pct. støtte via EF

Dette vil sige, at Danmark under disse forudsætninger må forudse, at vi fra 1976 skal bidrage til fællesskabernes u-landsbistand med ca. 90 mill. kr., hvilket svarer til 7-8 pct. af vore forventede bevillinger til dette formål i finansåret 1976/77.

Herudover vil Danmark i tilfælde af medlemskab kunne fortsætte sin u-landsbistand efter det hidtidige mønster, medmindre man tænkte sig, at der i EF mellem alle medlemslandene opnåedes enighed om en ændring af samarbejdet på dette område.

Til sammenligning af EF-landenes og ansøgerlandenes bidrag til dette formål kan anføres en samlet opgørelse for året 1970 opgjort i procent af bruttonationalproduktet. Der foreligger en opgørelse over dels den statslige udviklingsbistand d.v.s. gaver, lån, bidrag til internationale organisationer, og dels andre overførsler – f.eks. investeringer i u-landene. Denne opgørelse ses nedenfor:

	Statslig udvikl.-bistand i pct. af BNP	Samlede overførsler i pct. af BNP
Frankrig	0,65	1,24
Vesttyskland	0,32	0,80
Italien	0,16	0,74
Holland	0,63	1,46
Belgien	0,48	1,23
England	0,37	1,04
Norge	0,33	0,59
Danmark	0,38	0,62

For Irland og Luxembourg kendes tallene ikke, men de er ubetydelige.

Ansvar for den tredje verden

Naturligvis siger tallene ikke meget om den bistandspolitik, de forskellige lande anlægger, når det f.eks. gælder bistandsbetingelser o. lign., f.eks. har bistanden ofte – og med rette – været kritiseret for at styrke yderlandenes stilling i de gamle koloniområder gennem de kontrakter, som er opnået via bistanden, idet bistanden ofte er bundet til leverancer fra giverlandet.

Ved underskrivelse af EF-traktaten i januar i år sagde statsminister Jens Otto Krag bl.a.: »Sidst men ikke mindst tænker jeg på udviklingslandene, den fattige verden udenfor Europa og Nordamerika. Et udvidet europæisk fællesskab vil få en økonomisk og handelsmæssig styrke, som betinger et særligt ansvar for løsningen af den tredje verdens problemer. At leve op hertil vil blive en af Fællesskabernes mest påtrængende opgaver«.

Det er de tidligere franske og belgiske kolonier, som gennem den såkaldte Yaounde'-konvention først og fremmest omfattet af EF-landenes u-landspolitik. Denne konvention omfatter i første række bestemmelser om toldfri samhandel mellem EF og de afrikanske lande, som er omfattet af konventionen.

EF har endvidere ydet generelle toldfordele til industrieksporten fra samtlige udviklingslande, ligesom man har etableret samarbejde med landene Kenya, Uganda og Tanzania – den såkaldte Arusha-konvention.

I tilfælde af dansk medlemskab af EF må vor politik være, at EF i fremtiden ikke betinger sig præferencer, når det gælder eksporten til udviklingslandene, ligesom vi må virke for, at støtten ikke betinges af, at indkøb skal foretages hos bidragyderen.

EF-landene var de første, som gennemførte UNCTAD's anbefaling om at åbne for toldfri adgang for industrieksporten fra den tredje verden – ganske vist med visse kvantitative restriktioner. Det må også være en dansk opgave ved medlemskab at virke for forbedringer på dette område.

U-landene ønsker Danmark i EF

Under udenrigsministerens besøg i Afrika i marts måned i år modtog han mange tilkendegivelser fra afrikanske politikere om, at man gerne ser Danmark som medlem af EF – først og fremmest ud fra det synspunkt, at Danmark ønsker et så åbent Fællesmarked som muligt, og dette stemmer ganske overens med de behov, de afrikanske lande føler, ligesom de synspunkter, vi i stigende grad fra Danmarks side anlægger på u-landspolitikken, stemmer overens med de ønsker, u-landene har.

Den nationale u-landsbistand som de enkelte lande yder, kan vi naturligvis ikke påvirke, men EF's handelspolitiske holdning til u-landene kan vi få en vis medindflydelse på – ikke mindst i forbindelse med fornyelse af de forannævnte aftaler, som skal ske i 1975.

Skyd ham mellem øjnene!

16

En af tidens uhyggeligste forbrydelser er uden sammenligning denne kapring af flyvemaskiner, hvor hæmningsløse banditter truer hundreder af sagesløse passagerer med døden, hvis piloten ikke adlyder deres ordre.

Det er næsten hver dag, man læser om en mand, der med håndgranater i lommen og revolver i hånden forlanger at blive fløjet til en by helt uden for maskinens fartplan, og ovenikøbet forlange penge for det.

Det smarteste forsøg på berigelse ad den vej blev for ganske nylig gennemført på vestkysten af Amerika af en mand, der kaldte sig Cooper, og det var så godt planlagt, at det lyk-

kedes forbryderen at tiltvinge sig 200.000 dollars i små sedler, samt fire faldskærme af hvilke han kun benyttede en over et øde landskab.

Han er aldrig bleven fanget, men besunget som en helt i folkeviser og hans navn er benyttet på fodboldskjorter, og navnlig er hans forbrydelse bleven forsøgt kopieret af mange, der dog ikke har haft held med sig.

Den, for hvem en gentagelse af kuppet har været nærmest ved at lykkes, var en mand, der under navnet T. Johnson på passagerlisten besteg en flyvemaskine i Denver, Colorado, og med de sædvanlige våben og en håndskreven ordre til piloten tiltvang sig ½ million dollars i Los Angeles for siden med en faldskærm at springe ud over saltørkenen i Utah.

Politiet vil ikke oplyse, hvordan det fik farten af mandens identitet, men omstændighederne ved kuppet foreligger opklarede, og hvis fyren havde gjort sig den ulejlighed ikke at entre flyvemaskinen i sit dagligtøj, er det sandsynligt, at han havde haft held med sin svindel.

Antagelig er politiets nøgle til opklaringen en landevejsbetjent, der var en ven af forbryderen hvis virkelige navn er McCoy. Denne ven og betjent vidste, at McCoy var en ivrig faldskærmsudspringer og at han som sådan og som pilot i Vietnam havde fået to ordener for mod og dygtighed.

Få timer efter at McCoy havde udført sit kup, mødte han til en natmanøvre i en lokal forsvarsorganisation, uden at nogen mærkede noget usædvanligt på ham. Han skulle

op til sin endelige juridiske embeds-eksamen i indeværende forår, og universitetet betragtede ham som en af de bedste elever.

Da hans billede blev præsenteret for en af den kaprede flyvemaskines besætning, blev han straks genkendt, for hans påklædning på fotografiet var akkurat den samme, som den han havde haft på ved kuppet.

Så undersøgte man håndskriften i den ordre, han havde afleveret til piloten, den viste sig at være den samme som skriften i forskellige rapporter fra hans tjeneste i Vietnam, og 48 timer efter hans kup var han anholdt.

Han havde kun brugt 30 dollars af den halve million, han havde fået udbetalt. Alle hans bekendte havde kun lovord i deres omtale af ham. Han var en from mormon, havde været søndagsskolelærer indtil for ganske nylig og talte altid om synd til sine elever. Hans kone med to små børn græd, og hans mor forstod ikke et ord af hans opførsel. Hun mente han måtte være gået fra forstanden. Til landevejsbetjenten og vennen havde han undertiden taltbeundrende om Coopers kup, der var lykkedes.

Selv sagde McCoy ikke et forklarende ord, men han kan risikere at blive dømt til døden, for straffen for kapring af flyvemaskiner er blevet betydelig skærpet med de tiltagende forsøg.

Direktøren for et af luftfartselskaberne sagde for nylig, da han blev konfronteret med en afvæbnet »hijacker«: »Skyd den fyr i panden. Det er den eneste måde hvorpå, man kan lære disse forbrydere, at nu er det alvor«.

Søndagsskolelæreren bliver arresteret.



Amerikanske separatister

USA bliver efterhånden lige så fuld af snurrepiberier som England, og der er jo plads til flere. Før sidste verdenskrig kunne en hollandsk fiskeskipper stadig fortøje i Londons dokker gratis, hvis han havde ål i skuden. Det var en bestemmelse Elisabeth den første indførte, for hun var en stor ålespiser. Betingelsen for den gratis liggeplads i havnen var dog, at der skulle altid være en der.

I slutningen af det syttende århundrede opstod der en sekt i Schweiz, som ikke ville have noget med resten af samfundet at gøre. Lederen var en biskop Jacob Amman, og da der blev uenighed inden for sekten om lovene i den, udvandrede biskoppen med sine tilhængere i 1693 til Amerika, hvor der var fuldstændig religionsfrihed.

Og nu er sekten vokset til ca. 60.000 medlemmer spredt over forskellige stater. De er gennemgående alle jordbrugere, lever så nøjsomt at de handlende i de byer, hvor de bor, klager over, at deres indkøb er alt for små. Men de lever af deres egne produkter, holder deres gudstjenester på tysk, taler tysk indbyrdes.

Som her er landbruget i USA også statsunderstøttet, men sektens medlemmer nægter at modtage den understøttelse, der i følge loven tilkommer dem, ligesom de heller ikke vil have aldersrente til deres gamle, som de ifølge deres religion selv er forpligtede til at sørge for.

De driver deres jord uden hjælp af moderne maskineri, kunstgødning, sprøjtning etc. Medlemmerne af sekten må ikke eje en automobil, men har dog lov til at køre i en hyrevogn, hvis situationen kræver det. De må ikke have radio, ikke fjernsyn, og må kun benytte elektricitet i nødstilfælde. De er ikke interesserede i at blive rige. Da man fandt olie på nogle jorde, der tilhørte sek-

ten, solgte ejerne jorden og flyttede et andet sted hen.

Deres børn får ikke lov til at gå i skole længere end til de er seksten år. De ønsker ikke deres børn skal blive verdslige og »engelske«, men da tre farmere tog deres børn ud af skolen i fjorten-femtenårs alderen lagde skolemyndighederne sag an imod dem, fordi de krænkede statens lov. De blev idømt bøder på 5 dollars, som de betalte, men de sendte ikke børnene i skole som de var pligtige til.

Dette medførte et nyt sagsanlæg, og de tre anklagede farmere henviste gennem den katolske sagfører, der havde påtaget sig sagen, at for det første ville de ikke have deres børn oplært i tanker, som de anså for forkerte, dernæst at de selv udlerviste børnene, efter de var kommet ud af skolen, at hele det amerikanske skolevæsen var efter deres religiøse overbevisning forkert, og endelig at der i følge den amerikanske grundlov var religionsfrihed i USA.

Anklageren henviste i sin procedure til, at et barn, der blev taget ud af skolen i fjorten års alderen,

siden kunne blive en byrde for det amerikanske samfund, men det viste sig ved en undersøgelse af sektens forhold gennem tiderne, at ingen af dens medlemmer nogensinde havde været straffet, at ingen nogensinde havde fået hjælp af det offentlige, og at der inden for sekten ikke var født et eneste uægte barn.

Sagen gik til højesteret, hvor de syv dommere alle var enige om at frikende farmerne for at have overtrådt loven, når de i følge deres religiøse overbevisning anså de amerikanske skoler for irreligiøse, og at grundlovens religionsfrihed var en yderst vigtig paragraf, der ikke måtte krænkes.

Dog fjede man i dommen til, at det vist var mere en filosofisk og personlig opfattelse, at man så stejlt afviste at have noget med samfundet at gøre end egentlig af religiøse årsager.

Sekten kalder sig »Amish« efter biskoppen, der udvandrede fra Schweiz for snart 400 år siden, og på nedenstående billede synes de unge mennesker, der er på vej hjem fra gudstjeneste, at være ved godt mod.



PERSONALIA

Forfremmelse til lokomotivassistent (10. lrm.) pr. 1-6-1972

Lokomotivmedhjælperne (7. lrm.):
J. Hove, ddt Kh i ddt Kh.
R. E. K. Andersen, ddt Hgl i ddt Hgl.
E. B. T. Petersen, ddt Kh i ddt Kh.
P. E. Brygger, ddt Kh i ddt Kh.
P. Bang, ddt Hgl i ddt Hgl.
T. G. M. Jørgensen, ddt Kh i ddt Kh.
E. Kvorning, ddt Hgl i ddt Hgl.
P. H. Fredriksen, ddt Kh i ddt Kh.
K. B. Bargholz, ddt Kh i ddt Kh.
F. B. S. Jakobsen, ddt Kh i ddt Kh.
J. V. Madsen, ddt Hg i ddt Hg.
P. Simonsen, ddt Kh i ddt Kh.
L. M. Hansen, ddt Kh i ddt Kh.
P. E. Christensen, ddt Rf i ddt Rf.
J. K. Traulsen, ddt Kh i ddt Kh.
J. Nielsen (Hosby) ddt Kh i ddt Kh.
O. Bengtsson, ddt Kh i ddt Kh.
K. H. Nielsen, ddt Kh i ddt Kh.
H. Busk, ddt Hg i ddt Hg.
S. H. Hansen, ddt Hgl i ddt Hgl.
F. B. Andreassen, ddt Hgl i ddt Hgl.

Forfremmelse til lokomotivfører (17. lrm.) efter ansøgning pr. 1-6-1972

Lokomotivførerne (13. lrm.):
H. H. A. Christensen, ddt Fa i ddt Fa.
J. E. Pedersen, ddt Fa i ddt Fa.
E. Mortensen, ddt Vg i ddt Str.
A. S. Larsen (Tofte), ddt Od i ddt Fa.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-6-1972

Lkf. (17. lrm.) V. Olsen, ddt Gb i ddt Fa.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-5-1972
Lkf. (13. lrm.) I. L. Clausen, ddt Kh i ddt Gb.

Omstationeret pr. 1-5-1972

Lokomotivførerne (13. lrm.):
E. F. V. H. Warming, ddt Kd i ddt Fa (Kd).
H. Petersen (Reersø), ddt Kd i ddt Fa (Kd).
H. Klausen (Dam), ddt Kd i ddt Fa (Kd).

Afsked efter ansøgning pr. 4-4-1972

Lkmh. på pr. (7. lrm.) J. M. Jørgensen, ddt Gb.

Afsked pr. 31-5-1972

Lkf. (17. lrm.) A. Johansen, ddt Fa. gr svagelighed m/pension.

Afsked pr. 30-4-1972

Lkf. (13. lrm.) E. R. Rasmussen, ddt Ge.

Dødsfald

Pens. lokomotivfører L. P. J. Dyhr, Kolding, er afgået ved døden den 10-2-1972.

Pens. lokomotivfører M. Mortensen, Esbjerg, er afgået ved døden den 5-3-1972.

Pens. lokomotivfører M. Christensen, Alborg, er afgået ved døden den 24-3-1972.

Pens. lokomotivfører E. O. A. Thomsen, København, er afgået ved døden den 14-4-1972.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

J. H. E. Brøchner,
lokomotivfører, Århus.

Evt. påtænkt opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

H. J. Holm,
lokomotivfører, Struer.

»Tjenestemandens grundbog«

Sammen med Statstjenestemændenes Centralorganisation I (CO I) har AOF udsendt »Tjenestemandens grundbog«.

Bogens formål er at give et overskueligt indblik i de gældende tjenestemandsforshold, idet vi dog regner med, at studiekredse og kurser såvel som den en-

kelte læser vil uddybe netop *det* stof, der har speciel interesse, selv.

»Tjenestemandens grundbog« bør enhver tjenestemand være i besiddelse af. Den er nemlig udmærket som opslagsbog – og der er rigelig plads til egne notater, idet bogen har et bredt format med rigelig og bred margin.

»Tjenestemandens grundbog« indeholder afsnit om:

Tjenestemanden.
Tjenestemandsansøgningerne.
Organisations- og forhandlingsret.
Tillidsmanden.
Lønforhold.
Pensionsforhold.
Tjenestetidsreglerne.
Feriereglerne.
Sygereglementet.
Ansøgninger.
Samarbejde og samarbejdsudvalg.
Stillingsvurdering.
Møde- og organisationsledelse.
– og som bilag:
Lov om tjenstemænd m.v.
Lov om tjenestemandspension.
Stikordsregister.
Litteraturfortegnelse.

Bogen er redigeret af et udvalg med repræsentanter fra CO I og AOF.

»Tjenestemandens grundbog« er på 156 sider, koster kr. 14,50 – og kan købes i AOF.

Bestil den pr. telefon (01) 29 60 66 eller indsend kuponen på modstående side.

BESTILLINGSKUPON

for CO I's organisationer til »Tjenestemandens grundbog«.

Der bestilles herved _____ eksemplarer

af »Tjenestemandens grundbog« til en pris af kr. 5.25 pr. stk.

Forbundets navn og adresse:

Bestillingskuponen skal inden den 15. juli 1972 sendes til:

AOF
Teglværksgade 27.3
2100 København Ø.

Standardsatser for godtgørelse for dobbelt husførelse

Efter drøftelse om prisudviklingen og de ændrede flyttegodtgørelsesregler, herunder bestemmelsen om, at det kun undtagelsesvis vil være muligt, at oppebære godtgørelse for dobbelt-husførelse udover et år, er aftalt følgende:

Sats I forhøjes til 13 kr. pr. dag, heraf udgør udgiften til logi 3 kr.

Sats II forhøjes til 10 kr. pr. dag.

Sats III forhøjes til 5 kr. pr. dag.

Forhøjelserne er trådt i kraft den 1. april 1972.

Skulptur på Fredericia station

Statens Kunstfond har i Fredericia overdraget det kunstværk, som maleren og billedhuggeren Gunnar Aagaard Andersen har udført langs med banelegemet ved den sydlige indkørsel til Fredericia station.

Den opgave, der af ham selv betegnes som hans livs opgave. Det blev til en 114 meter lang skulptur udført i fire sektioner – to på 24 meter og to på 33 meter placeret på en strækning af 250 meter.

De enkelte sektioner er opbygget på sveller, liggende på ral som den øvrige del af banelegemet. Derover en kasse, udført i korrosionstrægt stål ligesom selve skinnerne og ovenpå det igen f.eks. stålringe malet med den sorte farve, som f.eks. lokomotiverne har. Og på det igen er anbragt bl.a. skarpkantede aluminium-figurer. De tre sektioner er malet sorte, den fjerde i den nye DSB-røde farve. Oprindeligt skulle hele kunstværket være udført i rustfrit stål, men det var dels for dyrt, dels for lysopsugende, så man risikerede kun at se enkelte kanter af skulpturen.

Kunstneren har selv givet ideen og tanken med sit kunstværk i det skitseforslag han udarbejdede til kunstfonden.

Feriehjemsandele

Nu forestår afslutning af arbejdet med indløsning af andele fra foreningens ferie- og rekreationshjem. Skulle nogen ikke have fået berigtiget feriehjemsandele på 120 kr., bedes det snarest meddelt foreningens kontor og senest 1. august 1972.

En ny – og forhåbentlig længe savnet – udgave af DSB personalehåndbog kan forventes udgivet i løbet af august måned 1972.

Sidste gang en personalehåndbog blev udgivet var i 1967, og det har faktisk aldrig været meningen, at der skulle gå ca. 5 år, inden en ny udgave af personalehåndbogen skulle se dagens lys.

Der har imidlertid været forbundet visse praktiske vanskeligheder med udgivelsen, bl.a. omlægning af edb-personaleregistreringen. Men det bør retfærdigvis også nævnes, at DSB – som bekendt – i de mellemliggende 5 år har undergået væsentlige organisatoriske ændringer. Det ville formentlig ikke have haft den ønskede værdi at udgive en personalehåndbog, hvor en stor del af oplysningerne var baseret på den tidligere organisationsstruktur. Nu må man vel kunne sige, at strukturændringen omsider er faldet på plads, og dermed er tiden moden til en ny produktion.

Den nye personalehåndbog afviger såvel i design som i indhold en del i forhold til tidligere udgaver, men vi håber, at ændringerne falder i vore læsers smag.

Ved håndbogens fremstilling har de sidste nye teknikker været anvendt, og det skulle derved være muligt – på basis af det opbyggede grundlag – at fremstille manuskript til senere udgaver »når som helst« uden alt for store omkostninger.

Personalehåndbogen 1972 indeholder bl.a. følgende afsnit:

1. Skematisk oversigt over DSB organisation.
2. Skematisk oversigt over generaldirektoratets afdelinger og kontorer, chefernes navne og telefonnumre samt de enkelte tjenestesteders sag-områder.
3. Anciennitetsrækker for samtlige tjenestemænd.
4. Anciennitetsrækker for en del overenskomstansat personale.
5. Alfabetisk navneregister.

Beklageligvis har vi måttet konstatere, at visse anciennitetsoplysninger på indeværende tidspunkt ikke forefindes i edbstamkartoteket, så der vil være en del tomme felter. Endvidere er vi bekendt med, at fejl i rubrikkerne »ansat« og »status« kan forekomme.

Har De lyst til at anskaffe Dem et eksemplar af personalehåndbogen 1972, da benyt venligst nedenstående kupon. Det vil dog være en lettelse, om flere bestillinger fra samme tjenestested – om muligt – samles på en enkelt kupon. Bestillingskupon vil endvidere blive optaget i personaleorganisationernes medlemsblade.

Personalehåndbogen koster 20,00 kr., og evt. bestilling bedes indgivet til:

Personalehåndbogen.

Personalekontoret.

Generaldirektoratet.

København.

Personalehåndbogen vil blive fordelt til tjenstligt brug i stort set samme omfang som tidligere.

DSB PERSONALEHANDBOG 1972

Undertegnede

Navn: _____

Stilling: _____

Cpr. nr.: _____

Tjenestested: _____

ønsker tilsendt _____ stk. DSB Personalehåndbog 1972.

Dato: _____ Underskrift: _____

Indsendes til *Personalehåndbogen*, Personalekontoret, Generaldirektoratet for DSB, Sølvgade 40. 1349 København K.

DAMERNE'S DAG

20

Lidt om lys

Det er blevet »in« at købe lys i bundter eller i det mindste parvis, således at de kan hænge som dekorativt blikfang på en krog eller under loftbjælken, inden de kommer i stage. Ja, vi har sågar set lys anbragt på et hjortegevir, men det var synd for geviret. Pæne æsker med seks stykker på stribe har kun en chance ved juletid, og selvom vi har passeret årets længste dag, er der endnu et stykke til højtiden.

Har De en messingbakke, så lad den få en omgang med pudsekluden for at den kan blive ganske blank og reflektere skæret af nogle solide bloklys. Disse må gerne være i farver, som tidligere blev anset for at være uforenelige, f.eks. røde, lilla og orange, eller brune, grønne og oliven. Foruden at være en god hyggespreder kan sådan en bakke lys også tage det allerkøligste af en sommeraften.

Der findes lys, parfumeret med en duft, der skræmmer myggene langt væk – fortæller teksten på emballagen i det mindste. Det sker nu ikke altid i praksis. Vil man gardere sig mod myggestik,

er det mere effektivt at anvende et mygge-middel på huden. Et nyt middel er »Anti-Myg« på aerosoldåse, som sprayes lige gerne på hud som på tøj uden at fedte eller plette. Husk derfor også en dosis på nylonstrømperne, som det er en smal sag for myg at stikke igennem. »Anti-Myg« koster kr. 8,75).

Køkken – adgang forbudt

Der burde hænge en advarselstavle over indgangen til mange køkkener i sommerlandet. I telte og på sejlbåde er de tit så primitive, at de kræver den »vagthavendes« fulde koncentration. Kort sagt: ud med køkkenskrivere!

NB. Selv så enkelt en ting som at lave kaffe kan være risikofyldt. Men dér kan man gøre sig selv og sine omgivelser den tjeneste at anskaffe sig en kaffefiltertragt, der går ned i kanden. Kogende kaffegrums er en alvorlig affære både for børn og voksne.

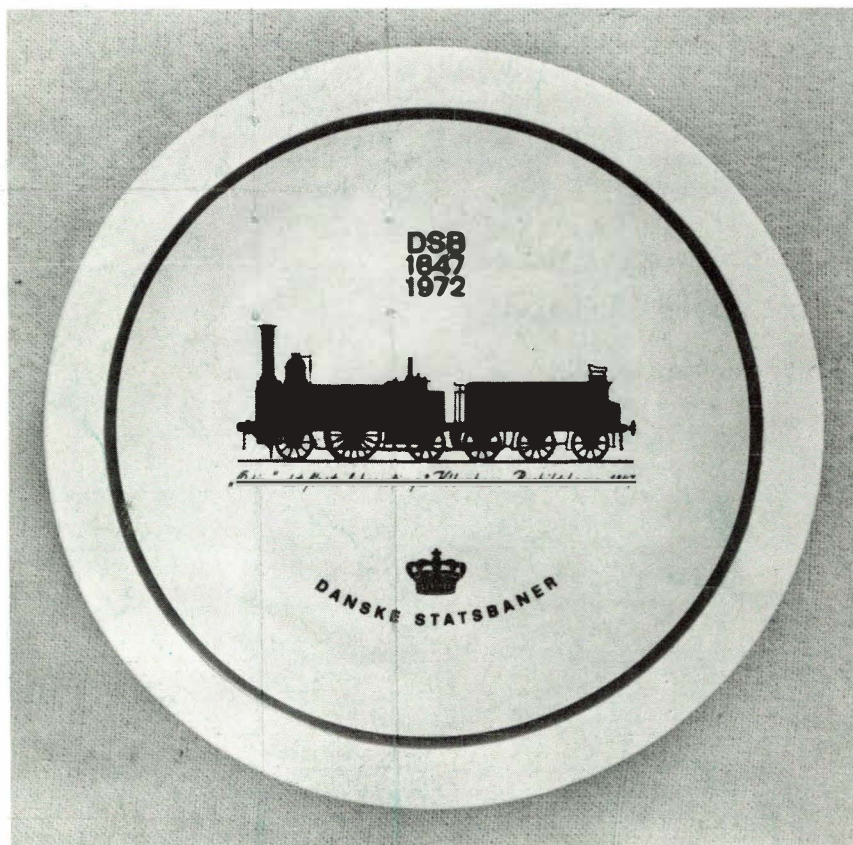
Nb. NB. På skadestuer går man væk fra brugen af brandsårsalver og råder i

stedet for folk til at afkøle det forbrændte sted i koldt vand indtil smerterne har fortaget sig. Er der fremkommet vabler eller hul behandles stedet med rød jod for at mindske faren for infektion. Er der tale om en større forbrænding skal der faglig assistance til.

Den lille huslige

Der var engang en bogstavremse om Frederik, der fangede friske fisk. Man hører den ikke så ofte. Men finder De en Frederik, der fanger fisk i et frisk farvand, så køb alligevel en stor, blank hornfisk. Fyld den med hakkede champignons eller ditto persille, eventuelt med begge dele. Sno en bomuldstråd omkring og steg fisken hel, så skænker De ikke slagterens store, dyre bøffer en tanke mere den dag.

Lad desserten være jordbær. Sæsonen bliver kort og hektisk. Forkæl bærrene – og Dem selv – ved at spendere en karton Mathilde dessertcreme med vanillesmag til. Skulle den forekomme for fed, så fortynd med sødmælk.



I anledning af DSB's 125 års jubilæum har Den Kongelige Porcelainsfabrik ladet fremstille en askeskål på 12,5 cm i diameter med motiv i overglasur forestillende det første tog »Odin«, der kørte fra København til Roskilde den 26. juni 1847. Motivet er udført af tegneren Kai Lange.

Udsalgsprisen incl. moms for askeskålen andrager kr. 18,50, og den vil kunne købes hos forhandlere over hele landet.