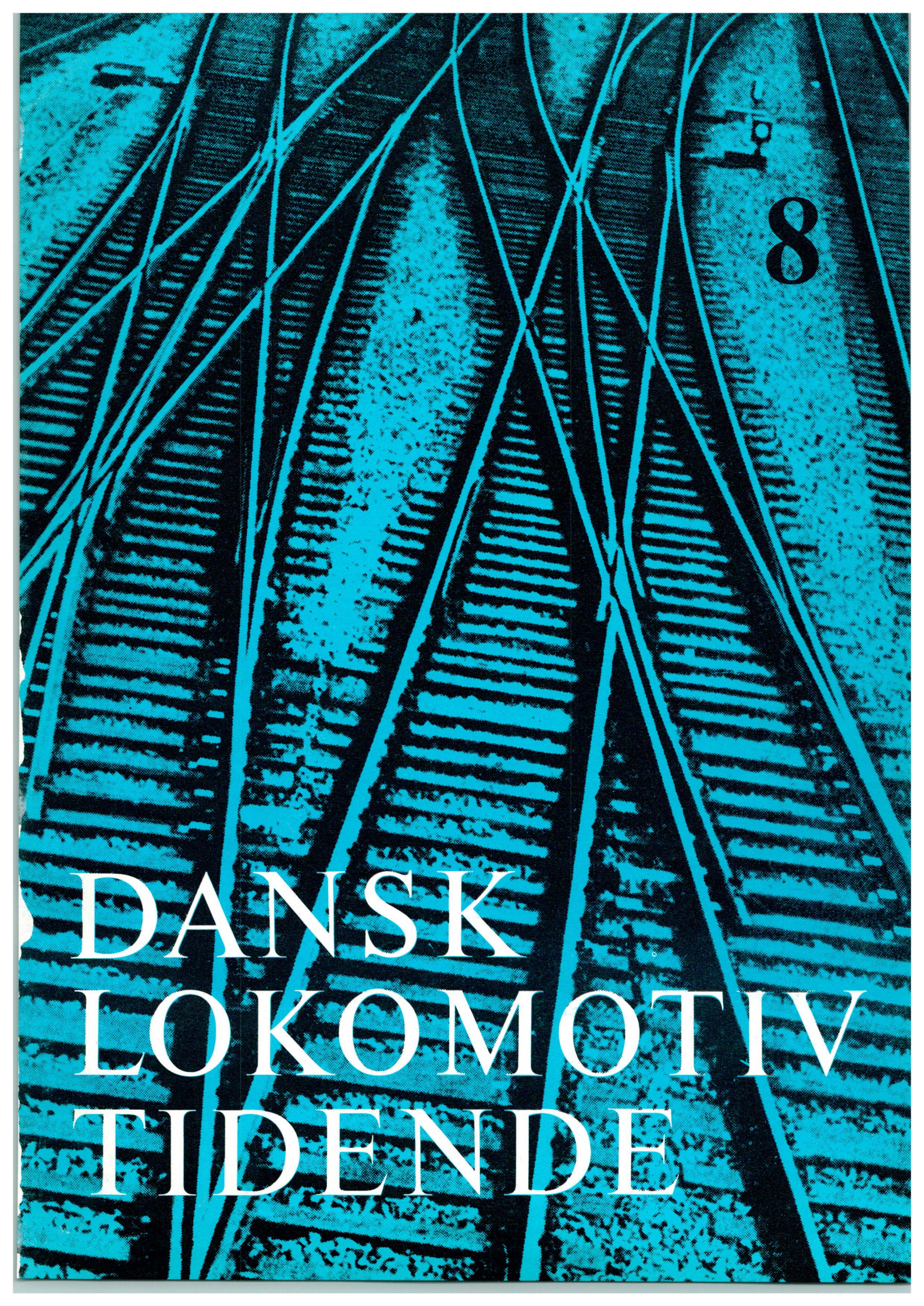




8

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. AUGUST 1972 — 72. ÅRGANG

8

Indhold:

Det offentlige personaleforbrug	2
Om at spare	3
Lokomotivmandsudvalget af 1970 ..	4
Dansk trafikpolitik	8
En trojansk damphest	13
Englands populæreste konge	14
Amerikas præsidentvalg oppe at køre	15
Lidt snak om vejret	16
Folk-flyttere	17
Politik og penge	18
Studie- og kulturrejser	18
Personalia	18
Damernes Dag	19

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.

Aktualiseret af landets økonomiske situation er det for tiden »in« at angribe det offentliges personaleforbrug. Man ligesom finder det lettere at klare situationen ved at kaste sig over det offentlige virksomhed og nedskære dets aktiviteter, nedskære personaleforbrug, styrke muligheden for flere til beskæftigelse i eksportindustrien og svække grundlaget for højere skatter.

I disse anfald mod det stigende antal tjenestemænd er kritikken måske nok byggende på bestemte kategorier, men som sagen behandles i offentligheden nedvurderes hele tjenestemandssstanden. I hastværket med at lægge bremse på det offentliges personaleforbrug lukkes øjnene for den kendsgerning, at kravene fra befolkningen om forbedring og udvikling af det ene eller det andet område baseret på nye love, kræver flere mennesker til at administrere disse. I kritikken regnes imidlertid administrative tjenestemænd til den uproduktive del af befolkningen.

Vi nærer ingen tvivl om, at man i enhver funktion må have øje for og tage initiativ til den mest rationelle og effektive brug af denne, men som jernbanemand bliver man »gram i hu« af den stærke kritik »under en hat« mod tjenestemandssantal og effektivitet. Der er vel næppe inden for staten et område, hvor der rationaliseres så gennemgribende og gennemføres så stor personalereduktion som ved DSB. Det gennemsnitlige årlige personaleforbrug udgjorde i finansåret 1959/60 27 868 beskæftigede. I 1970/71 var der gennemsnitlig 23 511 beskæftigede og efter en prognoseberegning vil der i 1980/81 være foretaget en reduktion til 14 848 – en halvering der må anses som en rimelig virkning af rationalisering og strukturomlægning, når det samtidig tages i betragtning, at transportmængden er blevet større, arbejdstiden kortere og ferien længere. Kritik sættes ind overfor mange ting – berettiget eller ikke – men ofte fremsættes kritikken på forkert grundlag i manglende kendskab til faktiske forhold. Det sigte, DSB har med sin personalepolitik, kan offentligheden næppe kritisere. Personalet derimod kan ængstes ved konsekvenserne. Vi skal imidlertid ikke gå nærmere ind på den problematik, idet artiklen først og fremmest skal pege på, at kritikken mod tjenestemandssstanden, hvis sådan kan rejses, bør konkretiseres, så at man undgår at slå alle tjenestemænd i samme pulje.

Vi er ikke i tvivl om, at der ikke skal være flere end, en effektiv benyttelse kan finde sted; men kritik og krav om indskrænkninger må sættes i relation til krav

fra befolkningen om for eksempel uddannelsesmæssige og sociale forbedringer, som skal administreres; thi man kan ikke på een gang både blæse og have mel i munden.

Om at spare

DSB er en stor virksomhed. I konsekvens af dens funktioner er virksomhedens medarbejdere spredt ud over hele landet, og hvor disse har deres stationeringssted må indrettes lokaler til formål som omklædning, vask og bad, og for kørende personale specielt, lokaliteter til overnatning. Det gælder, som for enhver anden virksomhed, at disse lokaliteter skal forefindes, og at de i alle henseender indrettes på hensigtsmæssig og tiltalende måde. Som på andre områder er her en udvikling efter tidens krav, som skal følges op. Mulighederne herfor er vel forskellige fra virksomhed til virksomhed. De krav, som rejses, kan også være mere eller mindre vedholdende. I en statsvirksomhed, i hvert fald hos DSB, har det imidlertid været svært at tilvejebringe tilstrækkeligt med økonomiske midler til både vedligeholdelse og moderniseringer i bestående personalelokaliteter samt til etablering af nye. Der har så længe foretaget sig har eksisteret været forholdsvis begrænsede midler på finanslovene til formålet. Har der været almindelig pengeregighed i samfundet skulle staten begrænse forbruget i egne aktiviteter, og i dårlige tider med meget lidt pengeregighed har man skullet spare. Så hvad enten forholdene har været gunstige eller ugunstige, har de midler, der stilledes til rådighed, været utilstrækkelige til at følge den løbende udvikling op. Det har på langt et område betydet utilfredsstillende velfærdsforhold. Ganske vist er det stadium overstået, hvor man vasker sig i en spand med vand, men det er dog ikke anderledes, end der fortsat lokalemæssigt er en utilstrækkelighed i standarden, som næppe vil blive tolereret af medarbejderne i en velorganiseret privat virksomhed. Jernbaneorganisationerne har hele tiden søgt udviklingen fulgt op, men forudsætningerne har på forhånd dømt dette til at mislykkes, fordi pengemidlerne ikke stod i forhold til udviklingens krav. Det har igen betydet, at de forbedringer, der visse steder står i erindringen som karakteristiske for et stade helt på højde med udviklingen, nu ligger så langt bagude, at endogså disse bør underkastes moderniseringer. Nu har samfundet imidlertid et for stort forbrug. Det må skæres ned. På ny skal vi ud af sparsommere midler lappe på forholdene her og der. Måske bliver der slet ingen penge. Og hvad så?

Ikke mindst ved ddt Kh er forholdene på disse områder blevet ganske uantagelige. Det kan måske nok være vanskeligt med den eksisterende stationering af personalet dér at få anbragt nye bygninger, men er det også det mest praktiske sted, eller kan man ved anbringelse andetsteds få en lige så god eller måske bedre benyttelse af personalet samtidig med billigere og tilstrækkelig plads til opførelse af bygninger med fornødne vaske- og omklædningsfaciliteter m.v.? Det er lovet, at man vil foretage en modernisering af velfærdslokaliteterne i allernærmeste fremtid, og på den baggrund har foreningen tiltrådt midlertidig opstilling af en skurvogn med omklædningsskabe. Det bekymrer os dog, at der endnu ikke, 4 måneder efter denne tiltrædelse af en midlertidig ordning, foreligger foreningen noget bekendt om overvejelserne og omfanget af den lovede modernisering. Det bekymrer os så meget mere, som de eksisterende bygninger, der stammer fra den elektriske drifts indførelse i 1934, kun har midlertidig karakter, og efter så mange års forløb er der end ikke begyndt opførelse af rigtige bygninger. Det er naturligvis ikke forbigået vor opmærksomhed, at der fra politisk side udfoldes de stærkeste bestræbelser for at nedsætte det offentlige omkostninger, og at der især sættes ind over for anlægsudgifter, som umiddelbart er til at sætte i bero. Vi forstår godt relationerne i denne problematik, men man skal ikke nu komme med henvisning til disse sparebestræbelser og sige os, at der af den grund må ske udskydelse af en forbedring i helt uantagelige velfærdsforhold. Det er afgørende for imødegåelse af en stærk utilfredshed i personalegruppen på ddt Kh, at der skabes det rigtige arbejdsmiljø. Der skal således anderledes tungtvejende grunde til ikke at følge denne modernisering op, end de spareforanstaltninger, som sættes i værk. Man får en stærk understregning af de vanskeligheder personaleorganisationerne trækkes med, når der f.eks. i indeværende finansår var ca. 160.000 kr. til rådighed for de såkaldte mindre velfærdsforanstaltninger og 200.000 kr. til de større. Disse beløb, som dækker tjenestemandsansat personale, giver ikke mulighed for at følge alle nødvendige ændringer op. Alene et enkelt projekt, som det forannævnte, vil koste langt mere, så det gælder om at kridte støvlerne, når midlerne skal fremskaffes.

Lokomotivmandsudvalget af 1970

Uddrag af rapport fra udvalget

Rapporten er forelagt og godkendt af uddannelsesudvalget og derefter sendt til endelig godkendelse i et afdelingschefmøde.

Udvalgets nedsættelse og kommissorium

Den 10.10.1969 besluttede uddannelsesudvalget at nedsætte nærværende underudvalg til undersøgelse af lokomotivpersonalets rekruttering og uddannelse.

Underudvalget fik følgende kommissorium:

»Generaldirektoratet har af uddannelsesudvalget ønsket foretaget en nærmere undersøgelse af lokomotivpersonalets rekruttering og uddannelse med det formål at få belyst, om de nuværende ordninger, der forudsætter en ret omfattende uddannelse af alt lokomotivpersonale, er tidssvarende.

I den forbindelse må det blandt andet undersøges, om der er karakteristiske forskelle i forholdet mellem fremførelse af tog i s-togsdriften og øvrige lokomotivtjeneste, som kan tale for at forlade princippet om ensartede rekrutterings- og uddannelsesregler for alt lokomotivpersonale.

Såfremt undersøgelserne begrundet en ændring af bestående regler, anmodes udvalget om at fremsætte forslag til nye former for rekruttering og uddannelse af lokomotivpersonalet eventuelt ledsaget af forslag til nødvendige overgangsordninger.

Til at indtræde i underudvalget udpegedes:

Afdelingschef E. Rolsted Jensen,
aafd (formand)
kontorchef E. Svendsen, aafd
trafikinspektør F. C. K. Fregil, tafd
afdelingsingeniør H. K. Kristensen,
ddo Kh
trafikinspektør H. O. Jørgensen,
mafd

lokomotivfører E. Greve Petersen,
DLF
sekretær K. B. Knudsen, DLF
lokomotivfører P. J. J. Busk, DLF
overtrafikassistent O. G. Knudsen,
aafd (sekretær)

Resultatet af udvalgets arbejde (resumé)

Udvalget har ikke fundet, at det er absolut nødvendigt med en håndværksmæssig foruddannelse for at kunne gennemføre en lokomotivmandsuddannelse. På den anden side kan udvalget ikke afvise, at det dels under uddannelsen, dels i praksis i en given situation, kan være en fordel at have gennemgået en håndværksmæssig uddannelse forud for ansættelsen ved DSB. Udvalget er derfor indstillet på, at der fortsat indtil videre stilles krav om en sådan foruddannelse for ansøgere til stillingen som lokomotivassistent på prøve og fremsætter forslag om, at de skal være faglærte inden for et fag, der berettiger til optagelse i Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund eller skal have gennemgået anden faglig uddannelse, der efter DSB's skøn og efter aftale med den aftaleberettigede personaleorganisation må anses for egnet med henblik på lokomotivmandsgerningen.

Udvalget fremsætter endvidere forslag om, at ansøgerne skal være fyldt 24 år inden ansættelsen, og at de efter deres håndværksmæssige uddannelse skal have haft en sådan beskæftigelse inden for deres fag, at de har faet visse såvel faglige som menneskelige erfaringer og derved har opnået en vis modenhed.

På denne baggrund har udvalget udarbejdet nye bestemmelser for en uddannelse af lokomotivpersonalet bygget op i et modulsystem, hvor enkelte moduler er obligatoriske, medens resten gennemgås efter behovet hos virksomheden.

Det første obligatoriske modul er »grunduddannelsen« af den nyanstattede lokomotivassistent. Uddannelsen omfatter ikke uddannelse i en bestemt type trækraft men er en uddannelse i almene discipliner inden for lokomotivtjenesten.

Straks efter grunduddannelsen gives specialuddannelse i den type trækraft, hvortil der er behov for tilgang af førere. Supplerende specialuddannelser gives efter behov.

Det andet obligatoriske modul er »specialuddannelsen i loko MX, MY og MZ (lokomotivføreruddannelsen).

Udvalgets forslag til nye uddannelsesbestemmelser tager også højde for tilkomst af eventuelle nye typer trækraft, idet specialuddannelse heri umiddelbart kan indpasses i modulsystemet.

Udvalget fremsætter endvidere forslag om særlige overgangs- og uddannelsesbestemmelser for intern rekruttering til stillingen som elektrofører. Disse bestemmelser giver, i det omfang det ikke er muligt at klare rekrutteringen til tjeneste ved s-tog blandt lokomotivassistenter, eller i det omfang DSB har ønske om og behov for at omskole overtalligt personale, mulighed for en intern rekruttering til tjeneste ved fremførelse af s-tog uden krav om håndværksmæssig foruddannelse.

Om udvalgets arbejde og forslag kan i øvrigt anføres:

Historisk oversigt

Da statsbanerne i 1960, som følge af den allerede igangværende overgang fra dampdrift til motordrift, besluttede at tage uddannelsesbestemmelserne for lokomotivførerpersonalet op til revision, fandt man også anledning til at se på antagelsesbestemmelserne.

Det havde gennem tiderne været en almindelig regel, at der ved re-

kruttering til lokomotivmandsgeringen blev stillet krav om forudgående faglig uddannelse som maskinarbejder, klejnsmed eller elektromekaniker. Endvidere havde der på visse betingelser været mulighed for at antage andre metalarbejdere, som kunne blive medlem af Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund.

Der nedsattes et udvalg – »Lokomotivmandsudvalget af 1960« – til »undersøgelse af spørgsmålet vedrørende rekruttering og uddannelse m.m. af lokomotivpersonale«. Det fremgår af den afgivne betænkning, at udvalget i første række har søgt at komme til klarhed over, i hvilket omfang det vedblivende var påkrævet at benytte faglært arbejdskraft ved fremførsel af de trækende køretøjer.

For almindelig lokomotivførertjeneste, d.v.s. lokomotivførertjeneste såvel ved togfremførsel, som ved rangering med rangerlokomotiver, har 1960-udvalget ikke ønsket at ændre på de hidtil gældende regler. – Man mente, med henvisning til at dette personale betros betjeningen af kostbare lokomotiver og motorvogne – at det var rigtigt, at aspiranterne ved antagelsen havde den rette håndværksmæssige foruddannelse.

Ved ibrugtagningen af s-togene i 1934 anså man det ikke for særlig påkrævet, at elektroførerpersonalet havde en håndværksmæssig foruddannelse, og der blev derfor uddannet en del togpersonale til elektroførere. Lokomotivmandsudvalget af 1960 har også i sin betænkning givet udtryk for, at der teknisk set intet ville være til hinder for at lade s-togsfremførslen bestride af ufaglært personale.

På den anden side har 1960-udvalget peget på visse uddannelsesmæssige fordele samt fordele som større stabilitet og fleksibilitet i per-

sonalestyrken ved at bibeholde det hidtidige system, hvor tjenesten som førere af s-tog bestrides af lokomotivuddannet personale.

Lokomotivmandsudvalget af 1960 indstillede derfor i sin betænkning, »at der bør kræves faguddannet personale til al førertjeneste på lokomotiver og motorvogne, herunder også de elektriske motorvogne i den københavnske nærtrafik«.

Nuværende ordning

De nuværende ordninger for antagelse og uddannelse af lokomotivpersonale, bygger på de forslag som lokomotivmandsudvalget af 1960 fremsatte.

De gældende antagelses- og uddannelsesbestemmelser er anført i ordreserie A.

Baggrunden for den ønskede revision af ordningerne

Der er flere grunde, der taler for, at det allerede nu er rimeligt at tage spørgsmålet om lokomotivpersonale rekruttering og uddannelse op til overvejelse igen.

Der er i løbet af de sidste 10 år sket og må i fremtiden forudses at ske en stadig udvikling inden for trækraftområdet. Visse typer forsvinder, andre anvendes i mindre og mindre omfang ved de enkelte depoter og nye typer kommer til.

Det vil være naturligt, om det personale, der skal betjene trækraftmateriellet, får en uddannelse, der er afstemt efter den eller de typer trækraft, som den enkelte lokomotivmand skal betjene. En uddannelse bygget op af moduler kunne måske med fordel anvendes for lokomotivpersonalet, på samme måde som det er ved at ske for andre personalekategorier.

En anden grund, der taler for en revision af rekrutteringen og uddannelsen, er, at s-togsdriften bliver en

stadig større del af den samlede DSB trafik – bl.a. ved ibrugtagningen af Køge-bugtbanen til Vallensbæk i 1972. Der vil derfor blive et øget behov for rekruttering af lokomotivpersonale. Efter de gældende ansættelses- og uddannelsesbestemmelser vil det betyde, at DSB skal antage personale med håndværksmæssig foruddannelse og give dette personale en uddannelse, der er længere og mere kostbar end nødvendigt for at fremføre s-tog.

S-togsmateriellet er imidlertid forholdsvis enkelt at betjene, og når hertil tages i betragtning at førerpersonalet – p.g.a. den tætte trafik – ikke har tid til at foretage større indgreb, kunne det overvejes, om man i alle tilfælde fortsat skal stille krav om håndværksmæssig foruddannelse for førere af dette materiel.

I erkendelse af, at der inden for visse personalekategorier er overtallighed, og da der fremover i en årrække er risiko for yderligere overtallighed, vil en fravigelse af håndværkerkravet kunne tænkes anvendt til muliggørelse af omskoling af overtalligt personale, f.eks. til stillingen som fører af s-tog.

Udvalgets undersøgelser og overvejelser

Rekruttering og uddannelse til lokomotivførerstillingen

Samfundet af i dag kræver mere og mere uddannelse af de unge. Samtidig kræves en effektiv udnyttelse af den uddannelse, som samfundet betaler.

DSB må som erhvervsvirksomhed have interesse i at antage folk, der møder med så gode forkundskaber som muligt, uden dog at gøre brug af overkvalificeret arbejdskraft.

Udvalget har derfor overvejet, om man fortsat bør opretholde kravet om en forudgående håndværks-

mæssig uddannelse, samt, hvis det ikke skulle være tilfældet, hvilke krav man i stedet skulle stille til ansøgerne.

Udvalget har ikke fundet, at det er absolut nødvendigt med en håndværksmæssig foruddannelse, idet det vil være muligt – bl.a. ved deltagelse i et jernindustrielt grundkursus af ca. 3 måneders varighed – at give ansøgerne så megen teknisk forståelse, at de sammen med de håndværksmæssigt uddannede vil kunne gennemføre en lokomotivmandsuddannelse.

På den anden side kan udvalget ikke afvise, at det for forståelsen af det tekniske stof under den teoretiske uddannelse kan være en fordel, at den unge lokomotivmand møder med gode tekniske forudsætninger fra sin håndværkeruddannelse. Udvalget kan heller ikke afvise, at en lokomotivfører med en praktisk teknisk baggrund i en given situation (f.eks. teknisk fejl ved tognedbrud) vil være bedre rustet end en lokomotivfører uden denne baggrund.

Udvalget er derfor indstillet på, at der fortsat indtil videre stilles krav om håndværksmæssig foruddannelse for ansøgere til lokomotivmandsstillingen.

På denne baggrund har udvalget udarbejdet nye bestemmelser for en uddannelse af lokomotivpersonalet bygget op i et modulsystem.

Uddannelsen skal omfatte en grunduddannelse, der ikke er en uddannelse i en bestemt type trækraft men derimod en uddannelse i almene discipliner inden for lokomotivtjenesten. I tilslutning hertil vil der efter behov blive givet en specialuddannelse i den eller de trækrafteenheder, der kan komme på tale for den enkelte lokomotivmand. Det påregnes, at det fortsat i længere tid vil være normalt, at der straks efter grunduddannelsen gives specialuddannelse i litra MH.

Ved senere behov for overgang til betjening af en for lokomotivmanden ny type trækraft skal han gennemgå netop det uddannelsesmodul, der hører til denne type trækraft. Inden specialuddannelse påbegyndes gives evt. en strækningsorienteret uddannelse, f.eks. når lokomotivmanden ikke tidligere har forrettet den form for strækningstjeneste, som han fremtidig vil komme til med den pågældende trækraft, hhv. hvis han i længere tid har været borte fra en sådan strækningstjeneste.

Udvalget er klar over, at dette modulsystem kan medføre, at en ung lokomotivmand væsentligt tidligere end nu kan få ansvaret for at skulle fremføre trækraftenheder af de største typer med deraf følgende ansvar for betydelige værdier.

Udvalget mener, at der allerede ved ansættelse som lokomotivassistent på prøve må stilles krav om en vis modenhed. Udvalget vil derfor foreslå, at ansøgere til denne stilling skal være fyldt 24 år inden eventuel ansættelse, ligesom de efter deres håndværksmæssige uddannelse skal have haft en sådan beskæftigelse inden for deres fag, at de har fået visse såvel faglige som menneskelige erfaringer.

Rekruttering til stilling som fører af s-tog

Som nævnt under afsnit 3, har man i 1934 og 1961 (Lokomotivmands-udvalget af 1960) givet udtryk for, at der teknisk set intet vil være til hinder for, at lade s-togsføreren bestride af ufaglært personale. Dette synspunkt er efter det nu nedsatte udvalgs mening stadig gældende og kan altså tale for en opsplitning mellem førere af s-tog og førere af andre tog, selv om det ikke kan afvises, at den unge lokomotivmand opnår en vis rutine i strækningskørsel ved i en periode at fremføre s-tog.

Andre faktorer, der forstærker tanken om opsplitning er personaleudvidelse i anledning af ibrugtagning af nye s-togsstrækninger, evt. dannelse af et storkøbenhavnsk trafik-selskab og indførelse af HKT-anlæg, som gør kørsel med s-tog endnu mere forskellig fra kørsel med andre tog.

Udvalget kan derfor i princippet gå ind for, at der foretages en opsplitning mellem førere af s-tog og førere af andre tog, således at der etableres en enklere uddannelse for eksternt rekrutterede til stillingen som førere af s-tog.

På baggrund af den overtallighed, der er og vil blive inden for visse personalekategorier, mener udvalget ikke, at der på nuværende tidspunkt bør fremsættes forslag til ændrede rekrutteringsregler for førere af s-tog, men finder det i stedet hensigtsmæssigt, at der forsøges iværksat omskoling af overtalligt personale til førere af s-tog.

Overgang fra andre personalekategorier til tjeneste ved fremførsel af s-tog (omskoling)

En begrundelse for at åbne mulighed for rekruttering internt i DSB kan altså være, at der er overtalligt personale inden for andre kategorier, hvilket vil blive tilfældet for togpersonalet ved overgang til eenmandsbetjente godstog i 1972, og at dette personale egner sig til omskoling. Der vil endvidere kunne opstå mangel på elektroførere eller blive behov for at frigøre lokomotivpersonale ved s-togstjeneste til egentlig lokomotivtjeneste.

En begrundelse kunne også være, at der er et ønske om at udvide avancementsmulighederne for personalegrupper med beslægtet arbejde eller et mere generelt ønske hos enkelte ansatte om at overgå til lokomotivtjeneste.

Det må også i sådanne tilfælde være virksomhedens behov, der er afgørende for, om overgang kan finde sted, og der må naturligvis komme visse begrænsninger på tale, bl. a. med hensyn til alder og egnethed.

Udvalget er indstillet på, at der gives mulighed for overgang fra andre personalekategorier til tjeneste ved fremførelse af s-tog. Der vil derfor blive stillet forslag om overgangs- og uddannelsesbestemmelser ved intern rekruttering til stillingen som elektrofører.

Udvalget er opmærksom på, at personale, der således er overgået til elektroførerstillingen evt. senere kan forventes at fremsætte ønske om overgang til egentlig lokomotivtjeneste. Der må dog på forhånd næres betænkelighed ved en sådan senere overgang, bl.a. fordi intern rekruttering må forventes at ske blandt ansatte med relativ høj levealder, og i den forbindelse viser erfaringen, at der allerede blandt lokomotivførere i aldersgruppen 45–60 år forekommer et stadig større antal, der af helbredsmæssige årsager må sættes fra strækningsskørsel.

Udvalgets forslag

Forslag om antagelses- og uddannelsesbestemmelser for ekstern rekruttering til lokomotivførertjenesten

Det går ud på, at rekruttering til stillingen som lokomotivassistent på prøve skal kunne finde sted såvel blandt ansøgere, der er faglært inden for et fag, der berettiger til optagelse i Dansk Smede- og Maskinearbejder Forbund, som blandt ansøgere med anden faglig uddannelse, der efter DSB's skøn og efter aftale med den aftaleberettigede personaleorganisation må anses for egnede med henblik på lokomotivmandsgerningen.

For at sikre at ansøgere til stillingen som lokomotivassistent på prøve er i besiddelse af en vis modenhed, stilles der krav om, at ansøgere skal være fyldt 24 år inden evt. ansættelse, og at de efter deres håndværksmæssige uddannelse skal have opnået en vis erfaring ved beskæftigelse indenfor faget.

Straks efter ansættelsen skal den prøveansatte lokomotivassistent gennemgå 20½ uges grunduddannelse, der omfatter:

Grundkursus for lokomotivassistenter	ca. 1 uge
Lokal introduktion	ca. ½ uge
Praktisk uddannelse	
– instruktionskørsel	2 uger
– uddannelse i depotværksted	mindst 4 uger
Lokomotivassistentkursus, 1. del, med prøve	ca. 5 uger
Systematisk gennemgang af mindre diesellokomotiv på et depotværksted	1 uge
Tjeneste som 2. mand ved strækningsskørsel på MX, MY eller MZ-lokomotiv	2 uger
Lokomotivassistentkursus, 2. del, med prøve	ca. 5 uger

Umiddelbart efter afsluttet grunduddannelse gives den prøveansatte lokomotivassistent specialuddannelse i den type trækraft, som han skal betjene. Denne første specialuddannelse kan omfatte MH, s-tog, anden type (MO) eller MX, MY og MZ.

ad specialuddannelse i litra MH:

Uddannelsen omfatter:	
Strækningssororienteret uddannelse og instruktionskørsel med kørelærer	2 uger
Uddannelse i depotværksted	2 uger
Indøvelseskørsel med kørelærer	ca. 4–6 uger

Afsluttende prøve (attest)	1 dag
Ialt	8–10 uger

Efter behov kan der i tilslutning til MH-uddannelsen gives uddannelse i loko MT ved driftsdepotområdets foranstaltning efter de af loko- og s-togsdriftstjenesten givne retningslinier.

ad specialuddannelse i s-tog:

Uddannelsen omfatter:	
Strækningssororienteret uddannelse og instruktionskørsel med kørelærer	2 uger
Instruktion på depotværksted Enghave/Tåstrup	ca. 1 uge
Teoretisk kursus på Jernbaneskolen	ca. 1½ uge
Praktisk indøvelse	ca. 8–14 uger
Afsluttende prøve (attest)	1 dag
Ialt	12½–18½ uge

ad specialuddannelse i anden type (MO):

Såfremt der bliver behov for en sådan uddannelse, f.eks. i litra MO, foreslås det, at loko- og s-togsdriftstjenesten i samarbejde med uddannelseskontoret udarbejder planer herfor.

ad specialuddannelse i litra MX, MY og MZ:

Uddannelsen omfatter:	
Strækningssororienteret uddannelse og instruktionskørsel med kørelærer	8 uger
Lokomotivførerkursus på Jernbaneskolen med prøve	ca. 6½ uge
Indøvelseskørsel med kørelærer	6–10 uger
Afsluttende prøve (attest)	1 dag
Ialt	20½–24½ uge

Ud over den første specialuddannelse kan der efter behov gives ud-

8 dannelsen i et eller flere af de andre nævnte specialer, dog således at specialuddannelsen i MX, MY og MZ foreslås at være obligatorisk for alle lokomotivassistenter (lokomotivføreruddannelsen).

For at en lokomotivfører kan komme i betragtning ved besættelse af stillingen som afløser ved MA-lyntogstjenesten, skal han have udført tilfredsstillende tjeneste ved fremførelse af loko MX, MY og MZ. Før lokomotivføreren selvstændigt må fremføre MA-lyntog, skal han på tilfredsstillende måde have gennemgået en MA-uddannelse, der gives ved driftsdepotområdernes foranstaltning efter de af loko- og s-togsdriftstjenesten givne retningslinier.

Med hensyn til de anvendte stillingsbetegnelser, foreslår udvalget følgende:

Nyansat lokomotivpersonale benævnes lokomotivassistent på prøve.

Der kræves som betingelse for ansættelse som lokomotivassistent, at vedkommende

1. har gennemgået den foreskrevne grunduddannelse som lokomotivassistent på prøve og
2. har gennemgået en specialuddannelse med tilhørende attestkørsel for en trækraftenhed.

Der kræves som betingelse for ansættelse som lokomotivfører, at vedkommende

1. har gennemgået specialuddannelse med tilhørende attestkørsel i loko MX, MY og MZ samt
2. inden for et passende tidsrum har udført mindst 2 måneders tilfredsstillende strækningskørsel med disse køretøjer.

Med de foreslåede stillingsbetegnelser, der forudsætter, at stillingsbetegnelsen lokomotivmedhjælper udgår, er der ikke taget stilling til den lønmæssige placering.

På grundlag af den store trafikpolitiske debat i folketinget fremdrager vi i denne artikel de synspunkter, som kom til orde dels fra den nuværende trafikminister *Jens Kampmanns* side og dels fra den afgåede trafikminister *Ove Guldbergs* side. Endvidere fremdrager vi de meget markante synspunkter, som *den radikale ordfører* gav udtryk for, synspunkter, der på én gang var meget kritiske og samtidig konstruktive og åbne i deres udsyn.

Jens Kampmanns vurderinger - Regeringens bestræbelser

- Trafikministeren pegede på, at når det gælder de store trafikprojekter, og det vil sige de 1) faste forbindelser mellem landsdelene øst og vest for Storebælt, 2) Saltholmluft-havnen og 3) den faste forbindelse

over Øresund mellem Danmark og Sverige (den såkaldte K.M.-linje), er det regeringens opfattelse, at en beslutning om disse opgavers gennemførelse må træffes nu. Men en sådan beslutning skal *ikke* forstås som en ny principbeslutning ej heller som en bekræftelse af tidligere principbeslutninger. Det skal forstås som en *reel* afgørelse i form af en lovgivning, der bemyndiger ministeren til at lade disse store anlæg *detailprojektere* og *bringe til udførelse*. Afgørelsen skal også fastlægge det åremål inden for hvilket arbejderne skal gennemføres. Ministeren udtalte i folketinget videre herom: Det er regeringens mål at få en sådan lovgivning gennemført i løbet af den kommende folketings-samling 1972/73.

Kampmann understregede, at

Forslag om overgangs- og uddannelsesbestemmelser ved intern rekrutteringen til stillingen som elektrofører

I det omfang, det ikke er muligt at klare rekrutteringen til tjenesten ved s-tog blandt lokomotivføreruddannet personale, eller i det omfang DSB har ønske om og behov for at omskole overtalligt personale, foreslår udvalget, at der etableres mulighed for intern rekruttering til denne tjeneste.

Det går ud på, at egnet personale gennemgår en ca. 19-25 ugers elektroføreruddannelse. Denne uddannelse omfatter 1 uges orienteringskursus på Jernbaneskolen, 1 uges instruktion på depotværksted Eng-have/Tåstrup, 4 ugers instruktionskørsel hos 2 forskellige elektroførere (kørelærere) og derefter igen på Jernbaneskolen til et 5 ugers omskolingskursus til elektrofører. Uddannelsen afsluttes med 8-14 ugers

praktisk indøvelse og en afsluttende prøve.

Til forslaget kan knyttes følgende kommentarer:

Med den foreslåede stillingsbetegnelse er ikke taget stilling til den lønmæssige placering.

Den her foreslåede uddannelsesplan angiver det maksimale uddannelsesforløb. Såfremt der etableres omskolingshold inden for samme personalekategori og deltagerne i deres hidtidige tjeneste har erhvervet sig sådanne kundskaber og/eller færdigheder, at disse helt eller delvist vil kunne erstatte dele af uddannelsesplanen, foreslår udvalget, at der foretages de fornødne tilpasninger.

Som eksempel herpå kan nævnes den allerede iværksatte omskoling af togpersonale til elektroførere som følge af overgang til enmandsbetjente godstog.

store projekters prioritering

både enkeltpersoner, grupper, organisationer og kommuner presser på for at få en afgørelse omkring disse ting, ja, det synes at være den overvejende opfattelse, at afgørelsen allerede har trukket for længe ud.

Dyrt at udsætte beslutningen
Trafikministeren kom også ind på det økonomisk uheldige ved stadig at udskyde beslutningen. Navnlig ville det for Saltholmlufthavnen betyde, at en yderligere udsættelse ville koste endnu flere penge bl. a. til midlertidige foranstaltninger i Kastrup uden at prisen for Saltholmanlægget ville blive 1 kr. lavere af den grund, – samtidig med, at man tvinger befolkningen på Amager til fotsat at leve med støjen og osen.

Men heller ikke øst-vest-forbindelsen bliver billigere jo længere tiden går.

DSB må således hvert år investere store beløb i nye færger og store færgedianlæg, hvortil kommer tidsspilden ved de lange overfarts- og ventetider.

Ministerens ankede endvidere over, at beslutningsprocessen i disse store investeringskomplekser (Saltholmlufthavnen og Storebæltsbro (tunnel) har været meget langstrakt. Overvejelserne må nu afsluttes med henholdsvis lov om anlæg af en Saltholmlufthavn og en anlægslov, der fastlægger, hvilken form den faste forbindelse over Storebælt skal have, og hvornår og af hvem anlægget skal udføres.

I konsekvens heraf er det regeringens hensigt – sagde Kampmann – allerede til efteråret at fremsætte forslag til lov *dels* om anlæg af Saltholmlufthavnen og i tilknytning hertil forslag om anlæg af den danske del af K.M.-forbindelsen, *dels* forslag til lov om anlæg af faste forbindelser mellem Øst- og Vestdanmark.

Prioritering af opgaverne Samtidig

Jens Kampmann kom også ind på spørgsmålet om at lade disse kostbare projekter udføre på én gang. Han hævdede, at kravet om samtidighed med hensyn til den endelige anlægsbeslutning *ikke* kan opfattes som et krav om, at også alle anlæggene og dermed alle investeringsudgifterne skal falde lige netop i samme periode. Ministeren gjorde endvidere opmærksom på, at man – bl. a. i P-planen og andre steder i debatten – for så vidt angår prioriteringen af de store projekter har forbisat en meget afgørende omstændighed, nemlig, at der er tale om indtægtsgivende virksomheder, det er især for de faste forbindelsers vedkommende, virksomheder, som selv med meget beskedne benyttelsesafgifter (målt i forhold til de nuværende færgetakster) vil være yderst rentable i driftsøkonomisk forstand. Hertil kommer, at de også ud fra en bredere samfundsøkonomisk bedømmelse er klart rentable.

De faste forbindelser afgiftsbelagte?

Ministeren præciserede, at det var hans og regeringens opfattelse, at de store faste forbindelser skal være afgiftsbelagte. Han mindede om, at dette synspunkt for så vidt angår Øresundsforbindelsen deles af den svenske regering.

Statsfinanserne belastes ikke
Med et selvstændigt indtægtsgrundlag skulle det derfor – efter ministerens opfattelse – være muligt at gennemføre projekterne for de faste forbindelser uden at belaste statsfinanserne d.v.s. de normale skatter og afgifter. Dette kunne ske ved en låneordning, således at lånene forrentes og afvikles gennem de be-

nyttelsesafgifter, som trafikanterne betaler. Ganske vist må det erkendes, at der i anlægsperioden beslaglægges ressourcer i form af arbejdskraft, materialer og materiel, som må kræve en tilsvarende begrænsning af den aktivitet, som man i anlægsperioden ellers kunne have til ladet sig på andre områder. Men forholdet er imidlertid det, at disse store projekter er karakteriseret ved, at de er velegnede som objekter for en *langsigtet* udenlandsk låntagning, og vel at mærke en låntagning, som i vist omfang kan påregnes at kunne finde sted *ud over* de lånemuligheder, som Danmark i forvejen har.

Betalingsbalancen og de store udgifter

– Om betalingsbalanceproblemet og de store aktiviteter i forbindelse med trafikinvesteringen sagde Kampmann bl. a. at da spørgsmålet om den samfundsøkonomiske balance her i landet hænger nøje sammen med betalingsbalancen over for udlandet og med mulighederne for at finansiere et betalingsbalanceunderskud ved låntagning i udlandet, vil det sige, at netop ved gennemførelsen af de store projekter er vi i den situation, at den belastning af den samfundsøkonomiske balance, som sådanne store investeringer medfører, i vist omfang kan *afbalanceres* ved en øget udenlandsk låntagning, som igen vil gøre det muligt for os i anlægsperioden at finansiere et større betalingsbalanceunderskud, end tilfældet ellers ville have været.

Udenlandsk låntagning

Regeringen forudsætter derfor, at disse projekter finansieres ved udenlandsk låntagning, og det er dette, der er begrundelsen for regeringens opfattelse, at såvel Storlufthavn som de store faste forbindelser bør søges

gennemført tidsmæssigt således, at anlægsarbejderne påbegyndes, så snart detailprojekteringen er afsluttet.

Hvilken form skal den faste Storebæltsforbindelse have? Spørgsmålet om, hvorvidt der bliver tale om en ren vej eller pernbaneforbindelse, besvarede trafikministeren derhen, at det er velkendt, at den forrige regering ikke tog stilling til, hvilken form den faste Storebæltsforbindelse skulle have. Ministeren tænkte ikke her så meget på spørgsmålet: Bro kontra tunnel, som på, om forbindelsen skulle være en ren vej- eller jernbaneforbindelse – eller en kombineret forbindelse for de to trafikarter enten under den form, at bilerne selv kører over, eller således, at de overføres på særlige biltog.

Et udvalg er nedsat for at belyse disse spørgsmål nærmere, og dette arbejde vil være afsluttet den 1. september. På dette grundlag vil regeringen udarbejde sit lovforslag til anlægslov.

2-sporet jernbane at foretrække

Ministeren var dog af den opfattelse, at en løsning som består i anlæg af en 2-sporet jernbaneforbindelse med særlige terminalanlæg og rullende materiel for overførsel af biler, ville være at foretrække, medmindre det nævnte udvalgs endelige betænkning måtte fremkomme med nye momenter i dette spørgsmål.

Samsølinjen

Med hensyn til problemet om etablering af en fast forbindelse Jylland-Sjælland via Samsø sagde Jens Kampmann bl. a.: Jeg kan meget vel tænke mig, at den rigtige løsning ville være en ren vejforbindelse i Samsølinjen – som et supplement

til en kombineret forbindelse for vej- og jernbanetrafikken over Storebælt. Derimod har jeg ikke på noget tidspunkt givet udtryk for, at jeg kunne forestille mig en forbindelse i Samsølinjen som et alternativ til en Storebæltsforbindelse.

Saltholmproblematikken

Herom sagde ministeren, at grundlaget for det lovforslag, som regeringen udarbejder, er den såkaldte programplan, som Ove Guldberg med hjemmel i loven af 30. april 1969 om placering af den ny Københavns lufthavn lod udarbejde, og som forelå i efteråret 1969.

K.M.-linjen

Kampmann kom derefter ind på det forhold, at Saltholmproblematikken har en nær sammenhæng med etablering af fast forbindelse mellem Sverige og Danmark i den såkaldte K.M.-linje. Dette gælder i første række teknisk, idet de to anlæg, lufthavnen og brotunnelforbindelsen, på grund af deres beliggenhed, må udformes under gensidig hensyntagen til det andet anlæg. Dernæst er der tillige en trafikal sammenhæng, idet landtrafikken til og fra lufthavnen for en dels vedkommende skal gå via K.M.-forbindelsen.

Landtrafikken mellem

Saltholm og Amager

Om landtrafikken Amager-Saltholm sagde Kampmann, at forholdet er det, at totaltrafikken på denne delstrækning vil være væsentlig større end på strækningen Saltholm-Skåne. Man har derfor arbejdet med den antagelse, at der mellem Amager og Saltholm anlægges en særlig tunnel, og at der derudover i linjen Dragør-Saltholm-Limhamn anlægges en egentlig K.M.-forbindelse.

Jens Kampmann har imidlertid i

løbende forhandlinger med den svenske trafikminister rejst det spørgsmål, om det ikke vil være tilstrækkeligt i *første omgang* at bygge lufthavnstunnelen, og så på Saltholm forbinde denne med den svenske del af K.M.-forbindelsen.

Kollektiv trafik på K.M.-linjen

Trafikministeren kom til slut også ind på et problem, som interesserer de mange, jævne mennesker, der ikke har bil: Han sagde, at man fra dansk side har rejst spørgsmålet, om man ikke især på baggrund af de tanker, vi på begge sider gør os om nærtrafikkens afvikling i København-Malmöregionen, bør have den kollektive, herunder også den sporbundne kollektive trafik med i billedet.

Forhandlinger herom er nu i gang, og i det hele ventes de svensk-danske forhandlinger afsluttet så betids, at ministeren i folketinget kan fremsætte sine lovforslag om den nødvendige anlægslovgivning inden årets udgang.

H.H.-linjen

(Helsingør-Hälsingborg)

Til sidst kommenterede trafikministeren forbindelsen mellem Helsingør og Hälsingborg. Han mindede om, at denne forbindelse forudsættes udført i de to jernbaneforvaltningers regie. Efter dansk opfattelse er der et klart behov for snarest at gå i gang. Svenskerne ønsker at tage stilling til Øresundsproblemerne under ét, så også af hensyn til H.H.-linjen haster det med stillingtagen til København-Malmöforbindelsen.

Hvordan er den kollektive trafik tilgodeset i de store projekter?

Det er regeringens opfattelse, at den ved gennemførelsen af disse store

projekter vil have tilvejebragt meget væsentlige og stærke instrumenter til fordel for den kollektive trafik – Kampmann understregede nødvendigheden af, at man i de enkelte politiske partier gjorde sig sin stilning til den kollektive trafik klar. Den kollektive transport er langt mindre forurenende, mindre resourceforbrugende og den er langt sikrere i henseende til dødsrisiko og anden form for ulykkesrisiko.

Ove Guldbergs synspunkt kølige, teknokratiske betragtninger

Guldberg erklærede, at når man skal overveje etablering af de *faste* forbindelser her i landet, må man erkende, at Storebæltsforbindelsen er den vigtigste. Hvordan den skal udformes, bør være noget man forholder sig ganske objektiv og nøgtern overfor. Dette er et transportproblem; det er et spørgsmål om at kunne transportere en vis mængde personer og gods frem og tilbage mellem Øst- og Vestdanmark – og det er et spørgsmål om, hvor hurtigt man kan gøre det, og hvor sikkert man kan gøre det, hvor korte ventetider man kan? og hvad det koster; og der er ikke megen fornuft i at ville angribe dette spørgsmål (mere) ud fra nogle følelsesmæssige betragtninger.

Guldberg erklærede sin sympati for, at Storebæltsproblemet i første omgang løses gennem en *tunnelløsning*, især fordi det er vigtigt at få løst denne opgave så hurtigt, vi kan få kræfter til det. Økonomien bagved må være i orden. Derfor vil jeg gerne, sagde Guldberg, sige ikke mindst til de kredse, som lægger megen vægt på at få placeret denne opgave som nr. 1, at hvad enten den bliver placeret som nr. 1 eller nr. 2, er jeg helt overbevist om, at det praktiske resultat kommer hur-

tigere og lettere, hvis det er muligt at gennemføre en løsning, som stort set koster det halve af det, som man hidtil har beskæftiget sig med (vej-jernbanebro).

Den kombinerede vej- og jernbanebro afvises af Guldberg

Guldberg mente, at der i den trafikale vurdering er lidt om, at den løsning, man har tænkt sig oprindeligt med en kombineret vej- og jernbanebro, hører fortiden til. Vi må, hævdede Guldberg, i stigende grad for at klare vore vejproblemer og for at klare godstrafikken, også den tunge trafik, koncentrere vore kræfter om at få overført så meget som det praktisk muligt kan lade sig gøre, af den tunge trafik fra veje til baner.

Samsølinjen

Om Samsø-vejforbindelsen udtalte Guldberg, at i det øjeblik man erkender, at der er meget, der taler for, at man skal fremme en fast forbindelse over Store Bælt, så er det ganske klart, at så går det også automatisk ind i overvejelserne, om en egentlig vejforbindelse så overhovedet skal placeres på samme sted, eller om man ikke også skal tage fordelingsmæssige hensyn både over for trafikken og over for landet som helhed med i overvejelserne; og her må det siges, at så kommer Samsølinjen uundgåeligt ind i overvejelserne vedrørende trafikken mellem Øst- og Vestdanmark.

Guldberg og Salholm: Lufthavnen nr. 1 og Salholm nr. 2

Om lufthavnsspørgsmålet mindede Guldberg om, at dette ikke er et spørgsmål af samme karakter som det at bygge nogle veje eller nogle faste forbindelser. Lufthavnen er

en virksomhed. Der er knyttet noget i retning af 20.000 mennesker til luftfartsvirksomheden. Det er Danmarks største arbejdsplads. – Det er derfor vigtigt at gå i gang med at få skåret igennem med hensyn til de to problemer, der står over for hinanden: Nogle siger, at der foreligger en beslutning om, at Store Bælt har første prioritet. Man kan diskutere det; men det er i og for sig ligeegyldigt; for der eksisterer en overbevisning om, at Store Bælt bør have første prioritet. Heroverfor står også (underbygget af faktiske beslutninger og af forskellig lovgivning) – tilkendegivelser, som siger: Vi kan ikke fortsætte udbygningen af Kastrup, og det, der må komme op som den opgave, vi først og fremmest må sørge for, det er at få betjent lufttrafikken ved overflytning til Salholm, så hurtigt det nu kan indpasses i landets økonomiske situation. Dette fører til, at man må sige, at de faste forbindelser – også den faste forbindelse over Store Bælt må indpasses i et program under hensyn hertil, hvilket er det samme som at sige, at Store Bælt er nummer to.

Kritik af ministeren

Det forekommer mig, at ministeren viger tilbage for denne erkendelse. Man vil helst kun sige det behagelige. Hvor mange af de medlemmer af folketinget, som siger: Vi er tilhængere af at give Store Bælt 1. prioritet, er beredt til at fastholde dette sandpunkt, hvis de risikerer at få et flertal for det, og dernæst bare den forpligtelse i næste samling at stemme om en lov om udvidelse af Kastrup lufthavn til mellem 800 mill. kr. og 1.000 mill. kr. (og så i øvrigt sige, at det kan godt være, vi vil flytte den engang, når vi får råd til det.) *Der går man udenom.*

Det radikale Venstre utilfreds med ministerens redegørelse Skarpt indlæg af Bilgrav-Nielsen

Redegørelsen fra ministeren må siges at være ufyldstgørende, erklærede den radikale ordfører, *Bilgrav-Nielsen*. Han har ganske enkelt ikke kunnet samle den socialdemokratiske gruppe om opgaven. Videre sagde Bilgrav-Nielsen:

Ministeren har jo tidligere bragt sig i den situation, at han måtte trække en trafikplan tilbage. Jeg tror, at ministeren kan komme i den situation igen. Der er ingen realiteter i at forestille sig, at disse kæmpeopgaver kan sættes i gang på én gang.

Når ministeren i sin redegørelse siger, at der allerede i perspektivplanredegørelsen var regnet med delvis samtidig gennemførelse af den faste forbindelse over Store Bælt og lufthavnen på Saltholm, så er dette rigtigt, for så vidt angår den opstillede trafikplan; men det væsentlige er her, *at man ud fra samfundsøkonomiske overvejelser ikke kunne godkende trafikplanen*. Det radikale Venstre ønsker ikke at sidde denne advarsel overhørig.

De trafikøkonomiske undersøgelser er for overfladiske

Det vakte opmærksomhed i tinget, at Bilgrav-Nielsen gik usædvanlig hårdt frem i sin kritik bl. a. af de trafikøkonomiske analyser. Hvad interesse har det, spurgte han, at få at vide, at 5 mia. kr. investeret i en lufthavn på Saltholm i løbet af så og så mange år vil være forrentet og afskrevet og måske endda give overskud, hvis vi ikke samtidig får at vide, hvilke følgevirkninger en sådan investering vil få *på andre områder* f. eks. på investeringer i veje, og hvilke problemer det vil give for byudviklingen, for yderligere kon-

centration af erhvervsudviklingen i et område, hvordan modsatte udvikling er ønskelig? Og hvad med miljøet?

Bilgrav-Nielsen savner konkret materiale vedrørende den kollektive trafik

Vi mangler konkret materiale om hele den kollektive trafik. I Københavnsområdet er situationen den, at vi slet ikke har alvorlige vurderinger, når det angår S-baner, tunnelbaner og busforbindelser. Vi har masser af vedtagelser, som vi nu er usikre overfor, og andre, som vi med sikkerhed ved, vi aldrig skulle have besluttet. Det sidste gælder især *Springen*; og jeg tror, at dette vil gentage sig, hvis man beslutter at etablere en motorvej i *Godsbaneringen*, hvad vi følgelig må gå imod.

Kræver en dansk trafikforskning

De radikale er af den opfattelse, at det bliver nødvendigt at skaffe os mere viden om de enkelte trafikarter af miljømæssige, trafiksikkerhedsmæssige og af økonomiske grunde. Bilgrav-Nielsen erklærede, at vi bliver nødt til at sætte en dansk trafikforskning i gang. Det er ikke tilstrækkeligt, at vi har et par mand, som opsamler forskningsnyheder fra udlandet. Vi må kunne omsætte disse oplysninger til danske forhold; og vi må derudover gennemføre en egentlig dansk forskning på trafikområdet.

Prioritering af de store opgaver
Ministerens måde at løse prioriteringen på kritiseredes skarpt af den radikale ordfører. Det er forkert, hvis man, – som ministeren, tror at have fundet et helt nyt selvstændigt indtægtsgrundlag uden forbindelse med samfundsøkonomien: Ministe-

ren går ud fra, at udenlandsk låntagning til trafik anlæg kan opnås ud over de lånemuligheder landet i forvejen har. Jeg har mine tvivl om dette, sagde Bilgrav-Nielsen.

Eksportindustrien vil hæmmes
Den radikale ordfører mente også, at en så vældig igangsættelse af trafikprojekter ville skade eksportproduktionen, fordi denne sektor ville få vanskeligt ved at ekspandere, hvilket igen ville skade hele det økonomiske balanceproblem. Ikke mindst af den grund advarede Bilgrav-Nielsen ministeren mod samtidighedstanken.

Statsudgifterne og trafikprojekterne

Helt utroligt fandt Bilgrav-Nielsen den udtalelse, som ministeren fremførte om, at alle disse store anlæg, når de først er sat i gang, ikke må rammes af eventuelle nødvendige besparelser i statsudgifterne. Han spurgte, om Kampmann havde sikret sig de øvrige ministres, specielt økonomiministerens, tilslutning. Lad det være slået fast, fortsatte Bilgrav-Nielsen, at det radikale Venstre *ikke* ønsker at påføre landet og dets borgere den enorme byrde, som det vil være at skulle realisere bare to af disse anlæg samtidig. Men vi ønsker at bidrage til en løsning, der kan holde, d.v.s., som der er rimelig udsigt til, at vi økonomisk kan bære.

Storebælt først, siger de radikale

Det er min opfattelse, sagde den radikale ordfører, at den faste forbindelse over Store Bælt må komme først. Med dette anlæg bliver der efter min mening bragt sammenhæng i vort transportsystem. Hele vort jernbane- og motorvejsnet er lagt til rette efter denne faste for-

En trojansk damphest

13

bindelse. Store Bælt er dernæst hovedforbindelsesåren mellem landsdelene. Med en fast forbindelse her er vore tre hovedlandsdele bundet sammen, det eneste anlæg, der kan løse denne opgave.

Store Bælt er foruden at være hovedfærdselsåren mellem Øst- og Vestdanmark også en vigtig international forbindelse. I fællesmarkedsperspektiv er der ingen tvivl om, at landet som helhed vil have gavn af, at der skabes en slags ligevægt mellem det københavnske centrum og de sydligere liggende centre. Også erhvervspolitisk vil en fast forbindelse efter min mening være af stor betydning.

Ønsker både vej- og jernbaneanlæg over Store Bælt Storebælsforbindelsen må have en udformning og en kapacitet, som fuldt ud tilgodeser såvel tog som biltransporten, erklærede han. Dette sikres bedst ved anlæg af en forbindelse for såvel tog som biler. Han afviste, at de radikale på forhånd ville give tilsagn om, at midler, der spares ved en billig løsning på Store Bælt, automatisk, som ministeren har givet udtryk for det, skal overføres til en fast forbindelse over Samsø.

Saltholm må vente

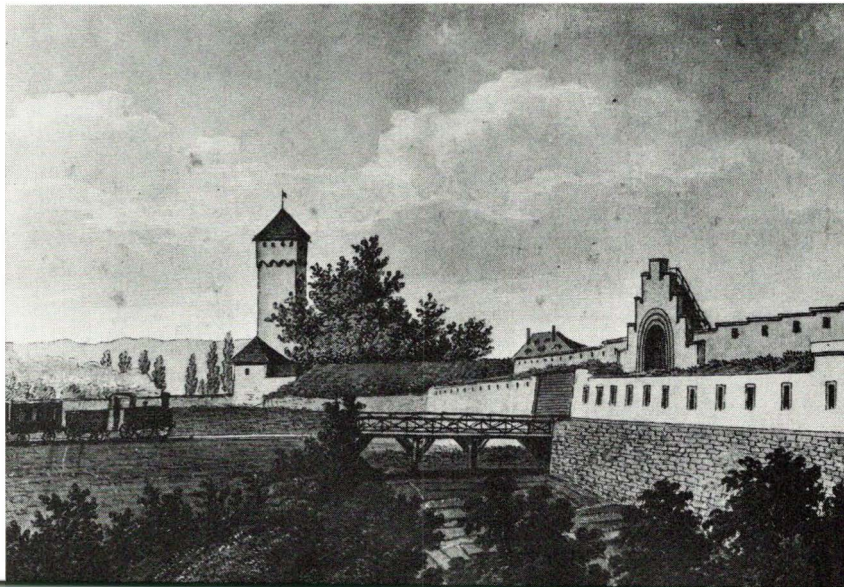
Nyanlæg af en ny lufthavn på Saltholm kan først påbegyndes, når forbindelsen over Store Bælt er etableret. Dette standpunkt blev klart markeret af den radikale ordfører, da han fortsatte:

Derved er der (nemlig) foretaget ikke blot en prioritering mellem trafik anlæg, men tillige en prioritering mellem landsdelene. Både støjproblemerne og de samfundsøkonomiske problemer omkring lufthavnsspørgsmålet kan derved fortsat underkastes vurderinger.

Ligesom Danmark kan Schweiz i år fejre 125-års jernbane-jubilæum: I 1847 åbnedes i Danmark jernbanen København-Roskilde og i Schweiz den såkaldte »Morgenkrydder-Bane« (*Spanischbrötlibahn*) Baden-Zürich. Om begge landes jernbanehistorie gælder imidlertid, at den faktisk begynder allerede i 1844. Da fik nemlig det daværende danske monarki sin første jernbane: Kiel-Altona, og den tyske jernbane fra Strasbourg sydpå forlængedes til Basel, hvorved 1668 meter og 55 centimeter af den kom til at ligge på schweizisk territorium.

Men det var med svære betænkeligheder, schweizerne – eller i hvert fald Basels borgere – modtog denne sælsomme, prustende nymodens opfindelse. Spørgsmålet var nemlig, om man skulle gå med til, at banen blev ført ind i byen, eller om man ikke hellere skulle lade den stoppe udenfor. Den første løsning ville kræve, at man nedrev et stykke af stadens bymur, og det ville da være en højst betænkelig ting at gøre, mente mange. Basel holdt nemlig strengt på sin bymur. Portene i den blev helt op til 1850 lukket og låset hver aften og først åbnet igen næste morgen. Hvad ville man ikke kunne risikere, hvis man slog en breche i befæstningsanlægget til fordel for jernbanen?

Jernbaneporten i Basel 1844



Det kom til mange og lange og hede debatter i byens vise råd, og en af rådsherrerne advarede indtrængende og gribende mod projektet, idet han stemplede jernbanetogget som »en trojansk hest, svanger med en hemmelighedsfuld fremtid«.

Enden på debatterne blev dog, at man foretog den fornødne nedrivning – men erstattede den med en drabelig port, gennem hvilken den trojanske damphest med sit påhæng af vogne kunne tøffe ind i staden. Samtidig udnævnte og ansatte man så en »jernbane-kommissær«, hvis vigtigste embedspligt var at se til, at både jernbaneporten – »Porten til Schweiz«, som den snart blev kaldt – og de øvrige byporte stadig blev lukket og åbnet til behørig tid.

Løvrigt blev banen en succes. Allerede i sit første halvår transporterede den 50.000 rejsende, hvilket ikke er så lidt, når man betænker, at Basel dengang kun havde 25.000 indbyggere. I 1860 blev banen forlænget til den nyåbnede Basel Centralbanegård og her forbundet med Zürich-Baden-Banen, som i mellemtiden var blevet forlænget til Basel.

Den gravide trojanske damphest har sidenhen barslet gentagne gange, og dens afkom er i dag de berømte schweiziske jernbaner.

Englands populæreste konge



Dagen efter, at Edward den ottende havde frasagt sig kongeværdigheden og taget navnet Hertugen af Windsor, stod den skotske kommunist, James Maxton op i Underhuset og sagde: »Vi har lige været vidne til, at mr. Baldwin har kunnet fyre den højest elskede konge England nogen sinde har haft, som var han en kontordreng – og sætte en anden kontordreng i hans sted!«, og der er ikke nogen tvivl om, at Edward den ottende ikke kunne bruges som konge, fordi han faktisk var det.

Længe før hans fader Georg den femte døde, havde han bestemt, at han ikke ville overtage tronen, og da hans brøder den senere Georg den sjette forgæves gjorde kur til Elisabeth Bowes-Lyon, der tilhørte en fattig skotsk adelsfamilie, sagde Edward til hende: »Du skal gifte dig med Georg! Så bliver du dronning af England!« Hun gjorde det, og hans ord gik i opfyldelse.

Allerede som ganske ung prins af Wales opførte Edward sig anderledes end prinser skal. Under første verdenskrig insisterede han på at være med ved fronten. Krigsministeren, Lord Kitchner, nægtede ham tilladelse til at melde sig til det regiment, han tilhørte. »Det spiller jo ingen rolle om jeg skulle falde i krigen – jeg har brødre nok!« indvend-

te Edward, og Kitchner svarede: »Nej, men hvis Deres kongelige Højhed skulle blive taget til fange, ville det spille en rolle.«

Han gennemtvang dog en tilladelse til at melde sig og stod ved siden af digteren Rudyard Kiplings søn, da en tysk granat slog ned og dræbte den unge Kipling, hvorefter prinsen blev anvist tjeneste på et kontor bag fronten.

Efter krigens afslutning blev han uden sammenligning det bedste propagandakort den engelske regering kunne spille ud. Han blev sendt verden rundt til alle kolonierne og måtte ved visse lejligheder trykke så mange mennesker i hånden, at han i flere dage bagefter måtte gå med armen bundet op, fordi han havde fået skedehindebetændelse i hånden.

Han var imidlertid ingenlunde altid lige let for regeringen at håndtere. Da han under en kulminestrejke i Wales blev sendt ud for at skabe velvilje for regeringen i Wales, hvis prins han var, aflyste han efter den første dag alle de middage og festligheder, der var arrangeret til hans ære, og ved turens afslutning sagde han kort og godt til pressen: »Efter det jeg har set, skammer jeg mig over at være englænder.« Det blev naturligvis ikke trykt, men husket.

Da i 1926 den store generalstrej-

ke hærgede landet, og Winston Churchill slog den ned med hård hånd, gav Edward et klækkeligt beløb til minearbejdernes hjælpefond af sin private formue og meget imod regeringens vilje.

Som præsident for en sammenlutning af gamle frontsoldater af lagde han en dag besøg på et hospital, hvor de værst tilredte henslæbte tilværelsen, og da man ville hindre ham i at kikke ind bag en lukket dør, skubbede han sine ledsagere til side og åbnede den selv. På gulvet sad levningen af et menneske, der hverken havde arme eller ben, ikke kunne se og dårligt tale.

Man vidste ikke om det var en tysker, franskmand eller englænder. Han var fundet i »ingen mands land«. Edward så et øjeblik på ham og gik så hen og kyssede ham let i hans skaldede isse.

Disse medmenneskelige følelser gjorde ham ensom i den kreds, han ifølge sin fødsel tilhørte, og han søgte derfor adspredelse uden for den. I 17 år havde han et forhold med mrs. Dudley Ward, der levede skilt fra sin mand, en ledende liberal politiker.

I mrs. Wards omgangskreds traf han Wallis Simpson og opgav sit kejserrige for kærlighedens skyld, da man nægtede ham at gifte sig med hende. Han tilbød at fraskrive eventuelle arvinger retten til den engelske trone, men det hjalp ikke.

Det var ikke det, at hun var amerikanerinde, men dette, at hun havde været gift to gange før. Og så er det aldrig heldigt med ny vin på gamle læderflasker, og som amerikanerinde har mrs. Simpson selv sagt åbnet Edwards øjne for mange af Englands latterlige traditioner.

Og da han så yderligere nægtede at lade sig krone, fordi kroningritualet indeholder en bemærkning om, at når den kronede af ærkebis-

Amerikas præsidentvalg oppe at køre

15

Da Georg McGovern fremlagde sit program for det demokratiske konvent i Miami, understregede han, at han gik ind for at bibeholde de etablerede skolebusser, medens Wallace fra sin rullestol sagde nej og tilføjede, at det demokratiske parti nu ikke længere skulle ledes af halvlitterære snobber.

De omstridte skolebusser vil blive

koppen bestryges på det blottede bryst med den hellige olie fra Edward Bekenderens tid, så ophøjes han mellem halvgudernes række og til kirkens øverste primas, så beseglede Ærkebiskoppen af Canterbury hans skæbne som monark, for det ville svække kirkens magt.

Der var sorg i England, da bladene meddelte, at Edward på en af flådens destroyers dagen før havde krydset kanalen for at leve resten af sit liv i exil. På et universitet, hvor man få dage efter holdt en festmiddag og skulle udbringe den obligate skål for Kongen, mumlede een af professorerne »over the seas« og et øjeblik efter lød det enstemmigt fra alle deltagerne: »Over the seas!«, og man kunne bag på en bus den morgen, da det blev meddelt han var rejst, høre en rengøringskone sige til en anden: »De siger jo hun holdt ham væk fra flasken!« Det vidste den jævne kone var en præstation.

Edward den ottende døde næppe som en lykkelig mand, for han var fra naturens hånd melankoliker, men der er ikke tvivl om, at England ved dets indtræden i Fællesmarkedet ville have været bedre stillet med ham som konge end nogen anden, for de kræfter der afsatte ham, har ingen magt på den anden side af Kanalen.

et væsentligt og meget ømtåleligt punkt i den kommende valgkamp mellem demokraterne og republikanerne, der uden al tvivl vil genopstille Nixon.

En gallup undersøgelse af spørgsmålet viste for nylig at 76 pct. stemte imod deres fortsættelse og kun 24 for, så man kan med nogenlunde sikkerhed sige, at hvis McGovern fastholder sit fremlagte synspunkt på dette brændende spørgsmål, bliver han ikke præsident.

Spørgsmålet er specielt amerikansk og uforståeligt for danske læsere, men det er åbenbart et komplet vildskud af administrationens forsøg på at udjævne forskellen mellem sorte og hvide i skolerne.

Ideen går ud på, at man samler hvide børn op i et kvarter og blander dem i bussen med sorte og køber så hele læsset til en skole, der undertiden ligger 50 kilometer fra børnenes hjem. Man har ment, at man på den måde kan få børn af forskellige farver til at blive »skolekammerater« og udslette racefor nemmelserne.

Ikke blot hvide, men også sorte forældre er imidlertid imod at få deres børn kørt så langt bort fra hjemmet, og man har allerede mange erfaringer for, at de sorte ikke sjældent fratager de hvide deres skolemad, river deres tøj i stykker og terroriserer dem i det hele taget, fordi de i de fattigkvarterer, de ofte kommer fra, er opdraget til en helt anden opførsel end de hvide.

Fra mange skoler har man også erfaring for, at de sorte børn i de højere klasser lærer de hvide narkomani, og det sætter de hvide forældre sig naturligvis imod med hender og fødder.

For nylig blev der i den anseelige kineserkoloni i San Francisco holdt afstemning om busspørgsmålet, og som andre steder foregav ki-

neserne at være imod det, fordi de ikke ville have børnene så langt bort fra hjemmet, men en af de spørgende, der kunne kinesisk, opfattede, at kineserne ganske simpelt ikke ville have deres børn blandede med negre.

Såvel Repræsentanternes Hus som Senatet (folketing og landsting) vedtog allerede for flere år siden en lov efter hvilken sammenblandingen af hvide og sorte i skoler og på universiteter nu skulle gennemtvinges.

Ved den lejlighed gjorde Wallace sig kendt over hele verden ved som Guvernør i Alabama at stille sig i universitetets dør og forhindre den første negerstudent i at komme ind.

Busarrangementet er et forsøg på ad lempelig vej at sætte den vedtagne lov i kraft, men der er alle tegn på at det vil mislykkes, og der er næppe tvivl om, at McGovern ved at fastholde kravet om det fortsatte busforsøg har svækket sine chancer for at vinde præsidentvalget. Nixon har allerede i en tvetydig bemærkning forsøgt at kaste los fra spørgsmålet.

Der er ike ret mange muligheder for at få de hvide til at anerkende de sorte som ligemænd, og hvis man som europæer forsøger at påvise den uretfærdighed, der begås mod de sorte, kan man nemt risikere at få det svar, at hvis de hvide ikke var de sorte overlegne, så ville der have været et hvidt problem i Afrika, for så ville de sorte have hentet de hvide og gjort dem til slaver.

McGovern støtter sig til den idealistiske ungdom, der for første gang har fået ret til at stemme til præsidentvalget, men denne ungdom har foreløbig ingen børn, der skal køres til fjerne skoler med busser for at blandes med sorte, og at støtte det synspunkt er åbenbart et eksplosivt punkt at have på dagsordenen.

Lidt snak om vejret

Under et besøg i Spanien kom jeg af gammel vane til at tale med en af de indfødte om vejret og mødte forbløffende lidt interesse for emnet. Ved nærmere eftertanke er det ikke så mærkeligt endda, for når solen stråler fra morgen til aften og så at sige aldrig svigter, er der sådan set ikke så meget at snakke om, ja, mine værtsfolk i den sydlige afkrog anede slet ikke, hvad vejr var for noget.

Til gengæld kan vi danskere vist nok prale af at have oplevet vejret i alle dets lunefulde væremåder, og i den retning kan vi nok bedre vinde forståelse hos englænderne, der også må leve med vejret og dets uberegnelige indfald. Det er ustabiliteten, der giver samtalestof.

Alligevel er der den forskel på englænderne og os, at englænderne åbent erklærer, at de gerne taler om vejret, ja, endda har gjort vejrkonservationen til lidt af en kunst, et åndrigt boldspil med poesi, kendsgerninger og forhåbninger. I Danmark er det ligesom ikke rigtigt fint at tale om vejret. Tale om vejr og vind er her noget, der benyttes, når alle andre emner er sluppet op eller som de mindre åndrige tyr til i mangel af bedre havelse.

Fint eller ikke fint at tale om vejret, så er det danske vejr så mangfoldigt i sine udtryksmåder, at det nok kan være en snak værd. Det er så rigt varierende, at det kun sjældent gentager sin væremåde og så ustabilt, at man ikke en gang kan sætte sin lid til denne ustabilitet, fordi vejret i sin næsten diabolske lunefuldhed pludselig i lange perioder kan optræde stabilt, som vi har set det i lange kolde vintre eller i måske lidt kortere somre, hvor vejret har strålet ned over os fra en skyfri himmel fra morgen til aften.

De lange isvintre og de helt varme somre er sjældne. Alligevel kunne det danske vejr lige netop under kri-

gen, da vi ikke havde noget at komme i kakkelovnene, præstere tre isvintre på rad med temperaturer som i det nordlige Sverige.

Overraskelserne er mange. Tænk på i år, da vi har haft stabilt vejr i sommermånederne. Sol og varme har vi kunnet regne med som givet. Det er endda sket, at vi har fået sommerligt vejr i marts.

For at køle lidt af kan vi så som modsætning tænke på den hårde vinter, vi for et par år siden netop fik først i april, som begravede landet i sne og som varede ved til maj, da vi så til gengæld fik sommer uden mellemliggende dikkedarer.

Vi husker alle sammen somre næsten uden sol og med masser af regn og vintre helt uden kulde, hvor solen havde svært ved at holde sig pænt i baggrunden som det sig hør og bør i de mørkere måneder. Vi har haft varmebølger i september, ja, endog i begyndelsen af oktober. Der synes ingen grænser for, hvor løssluppen eller kåd vort vejrlig kan være.

Udlændinge, der kommer hertil, ved da heller ikke rigtigt, hvad de skal tro. Somme tider føler de sig taget ved næsen – af vejret, for her har turistforeningen vel ikke noget ansvar, skønt helt frikendes kan den vel ikke med de mange solstrålende brochurer, der ikke ligefrem fortæller om vort omskiftelige vejrlig. Mange synes det er lidt for stærkt, at de det ene år holder ferie i 30 graders varme og næste år på det samme sted oplever at fryse.

Måske skulle vi reklamere med vort vejr, der sådan set er en severdighed. Sådan reklamerede Salzburg i mellemkrigsårene med sit regnvejr. Folk kom langvejs fra for at opleve det og skuffedes, hvis der tilfældigvis ikke faldt en dråbe.

Englænderne er vel dem, der dårligst kan forlige sig med at holde ferie her, hvor vejret minder alt for

meget om deres eget. Rejsende fra Syden tager sig ikke så meget af, om det bliver regnvejr. Deres behov for sol og sommer kan mættes hjemme.

Jeg har derimod oplevet at rejsende fra det nordlige Sverige eller Norge er blevet både forundrede og forargede. Forundrede over at sommervejret ikke var nær så godt som deres eget mere fastlandsprægede og en smule forargede over, at det danske klima blot med en fire til fem kuldegrader med en kraftig kuling fra nordvest kunne være mere barsk end hjemme hos dem selv med 30 kuldegrader.

Selv lærer vi vist heller aldrig at forstå vort vejr, der trods ustabiliteten dog har visse træk, der over længere perioder synes fremherskende. Således har vi en usigelig optimisme med hensyn til juli måneds varme. Alle holder ferie og vender næsten hvert år lige skuffede hjem fra landet. Det gode vejr har i hvert fald ikke indfundet sig i de timer, hvor de skulle nyde det i de aktive dagtimer, men næste år er det glemt, og alle drager afsted med badetøj og soldragter i festlige farver. Juni og august synes meget mere egnede som feriemåneder.

På samme måde har vi en uudgrundelig opfattelse af, at sommeren er forbi, så snart skolebørnene er påbegyndt deres skolegang først i august måned. I aviserne kan man læse om sommeren, der gik og alle synes lige forbavsede over, at vejret trods alt kan være sommerligt. Mest forbavsede er turister fra såvel nordlige som sydlige nabolande, der pludselig ser danskerne rejse hjem fra badestederne på et tidspunkt, som de opfatter som højsommer. Hvorfor må heller ikke september betegnes som sommermåned, denne årets dejligste og smukkeste måned?

Måske hænger det sammen med, at vi ikke synes, at det er sommer

»Folk-flyttere«

17

Parkeringsplads i verdensbyernes centre er jo aktuelt over hele verden, og man arbejder ikke mindst i USA på at finde en måde at lette trykket af trafikken med biler i de mest befærdede kvarterer på. Det er pudsigt nok automobilfabrikker og luftfartsselskaber, der investerer millioner på at løse problemet.

Således er der på den internationale lufthavn uden for Whashington D. C. netop nu en udstilling af nye køretøjer, som man lige til har kaldt »Folk-Flyttere« og nyheden i dem alle er, at de forlanger ingen betjening, hvilket betyder en reduktion af kørselsomkostninger på omkring ved 70 pct.

Fabrikkerne har investeret 45 millioner dollars og regeringen yderligere 12 i fremstillingen af køretøjer, der kan rumme fra 6 til 30 personer, køre med en gennemsnitshastighed af 55–60 kilometer i timen, og passere de anlagte stationer hvert andet minut.

mere, når de lyse nætters tid er forbi, og vi trækker straks i vinter-arbejdstøjet. Nu må det være slut med sol, sommer, badeliv og pjat, for vi har jo for vane mere eller mindre at standse kulturlivet, mens de lyse nætters tid står på.

Vi er ofte utilfredse med vort vejrlig, men ret betragtet har vi måske det mest spændende vejrlig i hele verden. De færreste vil kunne lide at bytte med mere ensartede vejrforhold. Det er ensformigt med det samme vejr dag efter dag, omend det er solen, der stråler fra morgen til aften. Mange udlandsdanskere vil kunne tale med om dette, og så giver vejret os noget at sludre om, og skulle det en sommer blive for galt, kan vi jo altid tage en trip til De Kanariske Øer. Den udvej havde vore forfædre jo ikke.

Chris Parø.

Ford er selvfølgelig med i kapløbet og reklamerer med, at fabrikens system er så sikkert, at vogne kan køre med kun to sekunder imellem dem på det tidspunkt, hvor passagertrykket er hårdest, men uden for »rush hours« regner man med en vogn hvert andet minut.

Trafikken dirigeres altså fra en elektrisk hjernecentral, hvor man på et hvert givet tidspunkt ved, hvor de forskellige vogne befinder sig. Når en passager ankommer på en station, trykker han på en knap, og det arriverende tog gør holdt. Ombord i køretøjet trykker han så på den station, hvor han ønsker at blive sat af. Hele systemet er at betragte som elevatorer på jorden.

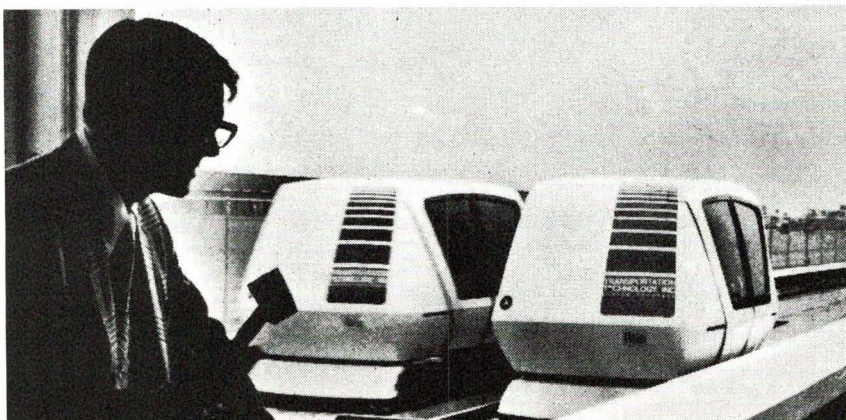
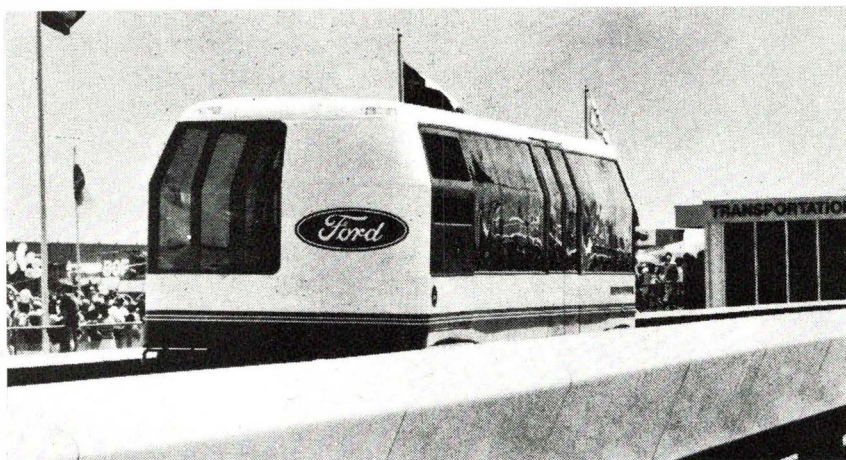
Fem forskellige fabrikker udstiller deres eksperimenter, og det gælder for dem alle, at de betjener sig af elektricitet som drivkraft og derfor ikke bidrager til den luftforurening, som for tiden er så aktuell.

De to af de udstillede vogne kører på aluminiumsskiner, en på lyd-

løse gummihjul, en på en enkelt skinne hængt op på master, og endelig en på den moderne »luftpu-
de«.

Ford er allerede i færd med at bygge en af disse »passager-transportører« mellem to af firmaets fabrikker. Den bliver ca. 4 kilometer lang og vil foruden fabrikken egne virksomheder tillige betjene et butikscentrum og et hotel. Iøvrigt har man planer om at lave et anlæg på 20 hect., der står overfor bebyggelse, og luftfartsselskabet Boeing er i gang med at bygge et af sine anlæg i en provinsby i Vest Virginia. Banelinien er på 7 kilometer og togene skal betjene den indre by og tre store skoler.

Spørgsmålet om hvordan man skal indkassere billetpriserne er stadig uløst, og det er vel at forudse, at kørslen bliver gratis. Som i så mange andre tilfælde vil det antagelig være det billigste at lade udgifterne for befordringen gå over skattebil-
letten.



Da amerikanerne havde smidt deres atombombe i Hiroshima måtte japanerne som bekendt kapitulere, og general MacArthur rykkede ind i Tokio som sejrherre og forlangte, at man indførte demokrati i stedet for den enevældige kejser, der havde regeret ved hjælp af hæren.

Og der blev indført »demokrati« i den forstand, at der blev valgt et »folketing« på 478 medlemmer, som derefter vælger en statsminister, som så igen vælger sine ministre. For kort tid siden fik man en ny statsminister og for første gang en, der ikke tilhører krigerkassen, de såkaldte »samurai'er«, som i virkeligheden er landets adel.

Hans navn er Tanaka, han er søn af en hestehandler i en fjern provins, men mangemillionær og med et palads midt i Tokio, hvor han daglig modtager op til 300 mennesker, der frembringer klager eller søger vejledning. Han var handelsminister i det afgåede ministerium, som »folketinget« kasserede, fordi statsminister Sato var for venlig overfor amerikanerne.

Valget af statsminister foregår i Japan efter danske begreber på en højst besynderlig måde. De, der mener at have en chance for at blive valgt, bekendtgør, at de »stiller« sig, hvorefter man på børsen begynder at spekulere i de forskellige emners chancer på den måde, at man sender dem penge.

Der skal nemlig mange penge til for at blive valgt. »Kandidaten« må først og fremmest invitere alle medlemmer af »folketinget« altså 478 på en aften i byens fornemste bordel eller »geisha restaurant«, som man kalder det med et pænere navn.

Og ikke nok med, at man skal beværte medlemmerne med mad og vin og piger, men desforuden skal de hver have ca. 10.000 kr. for bare at give møde, og hvis en mand lo-

ver at støtte kandidaten med sin stemme, får han helt op til 100.000 for den.

Har han tilfældigvis kammando over flere stemmer i »tinget«, kan han få det dobbelte og ydermere ca. 15.000 til hver af de medlemmer, hvis stemmer han kan garantere. Det beløb kalder man i de implicerede kredse for en »skudsikker vest«.

Er man smart, hvad ikke er et ukendt begreb i politik nogen steder, behøver man ikke at nøjes med at tage »håndpenge« fra en enkelt kandidat, men tager fra dem allesammen, og når man så ved afstemningen lugter, hvem der har de største chancer for at blive valgt, stemmer man på ham.

Som man vil forstå, skal der mange penge til for at »stille op« til valg som statsminister, men det er ikke sjældent, at de store banker sender kandidaterne store beløb i håb om, at deres tilhængere senere vil tilbagebetale pengene, og ved det valg, der fornylig fandt sted, sendte et privat olieselskab favoritten, den tidligere udenrigsminister Fakuda, så stort et beløb, at han mødte til valget med over 20 millioner kroner i lommen.

Ikke desto mindre blev han vraget for handelsministeren, der »kun« mødte med ca. 15. millioner. Årsagen var utvivlsomt den, at Fakuda var for nær ven med den afgåede statsminister Sato, som man frygtede ville få for stor indflydelse på den nye regering.

Sato's sidste mere betydningsfulde regeringshandling var at overtage den lille ø Okinawa, som amerikanerne havde holdt besat til for kort tid siden. Det vakte stor harme i Japan, da det blev bekendt, at han havde overladt amerikanerne adgang til en havn på øen og tilladelse til en mindre militær stationering.

Med landsoplysningsudvalget til Paris og Leningrad-Moskva

Studierejse til Paris-Blanc-Misseron

Om gasturbinelokomotiver bliver fremtidens løsen for DSB, må foreløbig stå hen i det uvisse, men at interessen er til stede, har vi gennem Lokomotiv Tidende og DSB Kommunikations artikler måtte konstatere.

Landsudvalget vil gerne deltage i studierne af denne trækraft, og har samtidig mulighed for at udvide rækken af nationer, hvortil udvalget har haft rejsemål, idet det er Frankrig, der er længst fremme med bygning af gasturbinetog. Vi indbyder derfor til studierejse for foreningens medlemmer i dagene fra den 30. oktober til 3. november.

Foreløbigt program er følgende:

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

Mandag den 30. oktober

Afrejse fra København kl. 16.00. (Arhus kl. med liggevojn til Paris.

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

Tirsdag den 31. oktober

Ankomst til Paris kl. 8,15 efter at have spist morgenmad i toget. Derefter med bus til Hotel Camplaire Rue de Rom 99, der bliver vort tilholdssted 2 nætter. Efter indkvartering fortsætter vi med bus til Batignolle-depot, hvor vedligeholdelse og reparation af de gasturbinetog der i dag kører i Frankrig finder sted. Vi har ligeledes bedt om at få forevist de velfærdsfaciliteter, der skulle forefindes for lokomotivpersonalet.

Efter frokost bliver der en Sightseeing i Paris, hvor de mest kendte steder vises. Aftensmaden indtages på en hyggelig parisisk restaurant, og der bliver mulighed for deltagerne herefter at se Paris ved nat.

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

Onsdag den 1. november

Efter morgenmad på hotellet kører vi med tog til Valenciennes (ca. 2½ time). Her bliver vi hentet i bus og kører til Blanc-Misseron, hvor l'Usine ANF besøges med lejlighed til at besigtige bygningen af Turbotrain RTG.

Efter besøget tager vi tilbage til Paris, hvor aftensmaden spises kl. ca. 20.00.

Torsdag den 2. november

Morgenmad på hotellet. Frokost kl. 13 og middag kl. 19,30.

Dagen er til egen rådighed, men ekspeditionsskretær Kaj Jensen, UIC, har lovet at vise os noget af Paris, og spadserer en tur på venstre Seinebred med dem, der kunne ønske det.

Kl. 21,40 begynder vi på hjemrejsen, ligeledes i liggevogn og er i København næste dag kl. 14,04 og i Århus kl.

Prisen for turen er kr. 475,00, med forplejning fra Hamburg på udrejse og til Hamburg på hjemrejsen. Tilmelding senest den 25. september til undertegnede.

Deltagerantallet er begrænset.

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

Kulturrejse til Sovjetunionen

På utallig opfordringer har landsoplysningsudvalget planlagt en kulturrejse til Sovjetunionen i dagene fra den 6. til 12. april 1973 for foreningens medlemmer med damer.

Afrejsen finder sted fra Kastrup Lufthavn den 6. april kl. 7,25, hvor der flyves til Leningrad, og hvor vi indkvarteres på dobbeltværelse i 3 dage.

I Leningrad vil der blive arrangeret 2 Sightseeing og en teateraften.

Vi fortsætter til Moskva, hvor vi ligeledes bliver i 3 dage, og her arrangeres også 2 sightseeing og en teateraften. Da der også har været ønske om at se det russiske statscirkus, vil vi forsøge at besøge heri, mod et beskedent ekstratillæg (ca. 25-30 kr.).

Prisen for rejsen er sat til kr. 985,- pr. deltager med ophold og forplejning fra afgang i Kastrup til ankomst i Kastrup.

Af hensyn til tilrettelægningsen, og for at se hvor stor interessen er for en sådan tur, bedes interesserede venligst tilmelde sig undertegnede, snarest. Nogle har ytrøst ønske om, at der til turen blev etableret en opsparingsordning. Det er vi villige til i udvalget, hvis tilstrækkelig mange melder sig, det bedes derfor anført i tilmeldingen, om man er interesseret i opsparingsordning.

Anmeldelser til begge rejser:

Lokomotivfører, Jørn Thillemann,
Avedøregårdsvej 71,
2650 Hvidovre.

PERSONALIA**Forfremmelse til lokomotivfører (17. lrm.) (kørerlærer) efter ansøgning pr. 1-7-1972.**

Lkf. (kørerlærer) (14. lrm.) A. G. Schmidt, ddt Hgl i ddt Hgl.

Forfremmelse til lokomotivfører (17. lrm.) efter ansøgning pr. 1-7-1972

Lokomotivførerne (13. lrm.):

B. Jessen, ddt Od i ddt Rf.

H. L. Lassen, ddt Fa i ddt Fa.

H. E. Madsen, ddt Ab i ddt Ab.

Forflyttet efter ansøgning pr. 1-7-1972

Lkf. (17. lrm.) K. K. Voigt Jensen, ddt Fa i ddt Ar.

Forflyttet pr. 28-5-1972

Lkf. (15. lrm.) A. J. Jørgensen, ddt Sdb i ddt Pa.

Forflyttet pr. 28-5-1972

Lokomotivførerne (13. lrm.):

K. V. Thestrup, ddt Vg i ddt Fa.

K. B. Mikkelsen, ddt Vg i ddt Str.

F. M. Andersen, ddt Vg i ddt Ar.

P. A. Overgaard, ddt Sdb i ddt Pa.

J. A. R. Eriksen, ddt Sdb i ddt Pa.

Omstationeret pr. 28-5-1972

Lokomotivførerne (15. lrm.):

A. F. Heuck, ddt Sdb i ddt Pa (Sdb).

J. B. H. Leving, ddt Sdb i ddt Pa (Sdb).

Overgået til anden stilling pr. 28-5-1972

Lkf. (dtfs) (13. lrm.) H. Petersen, ddt Vg, lkf. (13. lrm.) ddt Fa.

Lkf. (dtfs) (13. lrm.) C. A. R. Kludt, ddt Sdb, lkf. (13. lrm.) ddt Pa.

Afsked efter ansøgning pr. 31-7-1972

Lkas (10. lrm.) J. K. Traulsen, ddt Kh.

Afsked pr. 30-6-1972

Lkf. (17. lrm.) J. Zeilberger, ddt Es, gr. svagelighed m/pension.

Afsked pr. 31-7-1972

Lokomotivførerne (17. lrm.):

I. G. Hansen, ddt Hg, gr. svagelighed m/pension.

K. H. M. Christiansen, ddt Gb, gr. svagelighed m/pension.

Dødsfald

Lokomotivfører (17. lrm.) P. H. Torbensen, ddt Helsingør er afgået ved døden den 12-7-1972

Påskønnelse

Gdt har givet udtryk for sin bedste tak og påskønnelse over for lkas O. M. Petersen, ddt Kh, i anledning af at han har udvist god agtpågivenhed og resolut handle måde den 14-3-1972 i forbindelse med opdagelse af knækket sideholder fra køreledning.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

K. O. T. Povlsen,

lokomotivfører, Godsbanegården.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

E. I. L. Nielsen,

lokomotivfører, Fredericia.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

O. Qvist-Pedersen,

lokomotivfører, Helsingør.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

E. T. Svendsen,

lokomotivfører, Aalborg.

DJIF – Bridgesektionen

Turneringsplan for sæson 1972-73

Søndag d. 17. september 1972:

Optaktsturnering.

Søndag d. 25. oktober 1972:

Holdkamp i Århus mod Hadsten.

Søndag d. 12. november 1972:

Træningsturnering.

Søndag d. 7. januar 1973:

Træningsturnering.

Søndag d. 19. februar 1973:

Holdkamp i Hadsten mod Hadsten.

Søndag d. 4. marts 1973:

Danske Jernbane-Mesterskaber.

Fredag d. 18. eller

Lørdag d. 19. maj 1973:

Esperantoturnering.

Bridgeklubben i Århus begynder sine spilleaftener i Cvk's nye kantine (indgang Spanien), mandag den 4. september kl. 19,30.

Eventuelle interesserede bedes henvende sig til Bridgeklubbens formand, Børge Rasmussen, tlf. (06) 16 39 22 eller til bridgesektionens leder, Eiler Riis, tlf. (06) 12 77 82.

P. s. v. / Eiler Riis.

— ind i folden igen

Motivation er et imponerende ord, der så småt er ved at blive hvermands eje.

At være motiveret for sit arbejde betyder andet end at gå til sagen med liv og sjæl. Det rummer noget formålsbetonet, som nok kan være svært at fornemme for den, der vender hjem fra industriferien for at tage plads ved et samlebånd. De kan have så svært ved at falde ind i den daglige rytme igen, at det er medvirkende årsag til, at der hvert år sker en svag stigning i antallet af ulykker på arbejdspladsen.

Der er ikke noget at sige til det. Dels kommer folk ud af rutinen, dels lader de vel tankerne gå på langfart i mindernes verden, hvis de har haft en skøn, skøn ferie.

Tænk om alle mennesker havde et formålsbetonet arbejde, så ingen følte det som indespærring at skulle på arbejde igen efter ferien. Det er rart at være motiveret for ferien, når den står for døren, men der er sandelig et digert overskud af arbejdsdage, som det ville være lige så rart at være motiveret for.

Skema-dag

Selv de børn, der var svimle af glæde den første feriedag, glæder sig til skolen begynder. Mange har kedet sig gudsjammerligt, fordi de voksne kun har tre ugers sommerferie. Det er under halvdelen af hvad børnene har. Hvad skal vi stille op med børnene i den lange sommerferie? Det er et emne, der må gennemarbejdes i både nævn og forældre-

kredse i de lange vinteraftener. Mange børn kan ikke undgå at føle sig forladte og tilovers, og det er jo slet ikke det, der er meningen med ferien.

Spirende stil

Der holdt en psykodelisk udsmykket »presset citron« inde ved kantstenen. Den så ud som om et dusin mennesker havde kastet sig over den med hver sin bølge maling og pensel, hvad de sikkert også havde. Det var sandelig en meget kollektivt udseende dekoration. En uniformeret parkeringsvagt nærmede sig, kiggede ind gennem forruden – og gik igen. Der var nemlig en P-skive, tilmed korrekt indstillet. Den var holdt i samme stil som bilen, men tal og visere var tydelige nok.

Om den var lovlig? Vistnok ikke set med lovens allerstrengeste øje. Til gengæld var den meget sødere end alle andre skiver tilsammen . . .

Det hedder stadig yogurth

Der er nyt at hente for vore mejerifolk från hinsidan: foruden de kendte smagsvarianter har man i Sverige også yogurth med blåbær, hindbær, abrikos og æble. Især den sidste er meget dejlig.

Telt-temperament

Gad vidst om man skulle oprette flere telt-pladser? Selvom der bor i hundredevis af familier med hunde, børn, katte og kanariefigle tæt op ad hverandre, hører man aldrig nabo- eller familiestridigheder. Alle er indstillet på, at det skal gå fordrageligt til. Og så er det forresten meget vanskeligt at smække med dørene i et telt . . .

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

Det er endnu for tidligt at putte børnefødder i lukkede sko, selvom sommer-sandalerne synger på sidste vers. Men køber man sko med åben hæl og lå rigelig store, har man lov at håbe, at børnene ikke er vokset fra dem næste forår! Eller man kan bruge dem som hjemmesko til efteråret. Der er mere støtte i en god sandal end i de alt for bløde hjemmefutter, som mange børn bruger.

