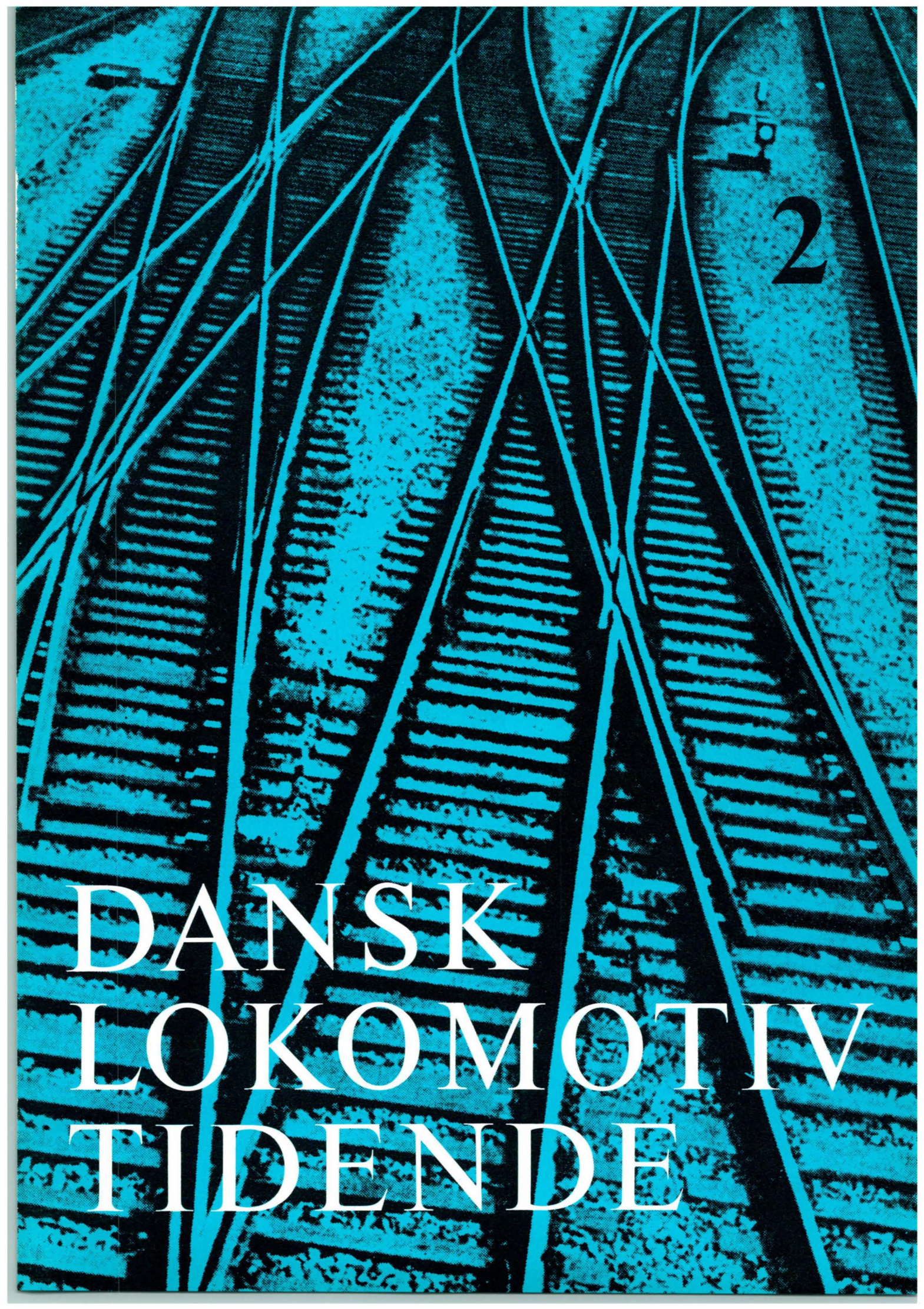
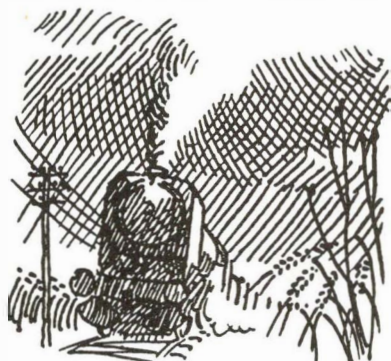




2

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. FEBRUAR 1973 — 73. ÅRGANG

2

Indhold:

Trivsel eller mere i lønningsposen ..	2
Kombineret bane - vej - godstrafik ..	3
Områdedrift ved DSB	8
EF-institutionernes beføjelser	12
Sigte mod retfærdigere boligsikring ..	15
Fra medlemskredsen — Et friskt initiativ — Økonomisk demokrati ..	16
Personalialia	17
Forsikringsforeningerne	18

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.

Fagbevægelsen er klar over, at den i prioritetsrækkefølgen for sine krav må give spørgsmålet om trivsel i arbejdet en fremtrædende plads. Det er ikke ene afgørende at skabe økonomisk fremgang, altså ikke blot skaffe mere i lønningsposen, men man må også se på omgivelserne, hvorunder pengene tjenes hjem og den måde arbejdsgangen tilrettelægges på, forhold der i stærk grad griber ind i de relationer, som dikterer den menneskelige indsats, den menneskelige effektivitet. Netop begrebet effektivitet forstærker manglen på hensyntagen til individet. Effektivitet er grundlag for større produktivitet. Dette kræves først og fremmest af konkurrencemæssige årsager, ikke mindst i en eksportindustri, men i det hele taget for at en virksomhed kan overleve. Arbejdstid og sociale foranstaltningers omfang trækker på produktions-effektiviteten. Det går alt sammen op i et »ræs«, der er ødelæggende for arbejdsklimaet. Vi har også bevæget os for langt i materialistisk indstilling, forglemmende individets trivsel.

DSB-virksomheden er på mange måder ingen dårlig arbejdsplads; men at fremholde den som et følgagtigt eksempel er måske en for vidtgående tanke at fremsætte. Vi har for det område, vi virker i, adskilligt, som trænger til overvejelse og ændring på en måde, som i højere grad tilgodeser individets naturlige ønsker om hensyntagen til dets trivsel. Det gælder til eksempel lige fuldt arbejdstidsforhold, som de lokaliteter, der skal benyttes af lokomotivpersonalet før og efter køretjeneste og under ophold ved fremmed driftsdepot. Konkrete eksempler på det sidste er forelagt DSB med krav om forbedringer, men manglende bevilling af statsmidler må selvfølgelig tage sin part af skylden. Det er ikke hele forklaringen, eftersom vi også i bevillingsgunstige tider har haft vanskeligheder med at få moderniseringer gennemført i tilstrækkeligt hurtigt tempo. Et arbejde kan være enerverende, når det virker uinteressant. På den anden side kan det, selvom det er interessant, være tilrettelagt med mindstemal af hensyn til mennesket. Denne problematik er vi inde i med visse kørselsfordelingsstruktur. I et forsøg på at lægge tjenestetidsnormen så nær det maksimale som muligt går man i effektivitetsbestræbelserne ud over den norm, lokomotivpersonalet i sikkerhedens interesse bør indordnes. Man ser derved ikke alene bort fra ansvar for liv og materiel — men også menneskets trivsel. Det bør ikke tolereres.

Kombineret bane-vej-godstrafik ved befordring af lastbil-sættevogne på jernbanetogene

Af C. E. Andersen

I Nordamerika har der i de sidste 15 år udviklet sig en ny form for landtrafik, karakteriseret ved at godset befordres på lastbilsættevogne, som trækkes på vejene til og fra stationerne ved hjælp af sadeltraktorer og transporteres mellem stationerne på dertil konstruerede specialjernbanevogne, som ofte formeres til hele tog, der gerne går i hurtig natfart mellem de store byer.

Det har været en vældig succes. Nu er næsten hele den godstrafik på banerne, der går ud over stationerne og fabriksanlæg med direkte spor tilslutning, blevet omstillet til denne form for transport. Ikke blot private lastbilsættevogne bruges til denne befordring. Men jernbaneselskaberne har selv store flåder af sættevogne og traktorer.

I Europa har man gjort mange forsøg på at integrere godstrafikken på lignende måde, men hidtil uden store resultater. Den vigtigste årsag hertil er, at høje lastbiler ikke kan befordres på jernbanevogne med almindelig gulvhøjde, fordi jernbanernes frirumsprofiler ikke er tilstrækkelig høje. Det er muligt at komme uden om den vanskelighed, men ikke uden komplikationer. Man kan bruge jernbanevogne, som muliggør særlig lav placering af sættevogne. – Eller man kan bruge containere.

I Europa indfører man nu storcontainer-transport på jernbaner og veje under anvendelse af specielle lastbiler, påhængsvogne og sættevogne hertil samt krananlæg på visse stationer for omladning af containere fra biler til tog og omvendt.

Også i USA bruges storcontainere. Ja, disse udvikledes egentlig i USA. Men de bruges på togene i ringere omfang end lastbil-sættevognene.

Man skelner forøvrigt ikke særlig stærkt mellem containere og lastbilsættevognene. De sidste tjener sam-

me formål plus mange flere. Containerne betegnes ofte som »wheel-less boxes«.

Sættevognene og containerne befordres på de samme jernbanevogne og for samme takster, og de omlades i vid udstrækning ved samme metoder.

Iøvrigt bruges der specielle mellemformer mellem containere og sættevogne. Valget af system bestemmes overvejende ud fra økonomiske beregninger, især af forskellen på priserne for containere og sættevogne, væsentlig på grund af omkostningerne for de dyre hjul, som ikke udnyttes, medens sættevognene befinder sig på togene.

Brug af sættevogne til den indenrigske trafik

Kan et transportsystem, der baseres på sættevogne, bruges til noget i Danmark?

I bekræftende fald, kan det byde på fordele?

Danmark er trafikalt særpræget ved, at der er to landområder, som adskilles af Storebælt, og som knyttes sammen ved hjælp af færgeruter, hvor der sejles dels med togfærger og dels med bilfærger, togfærgerne dog kun på en enkelt af ruterne.

Sejlturenes varighed er anselig på de nordlige ruter. På de sydlige ruter er turene kortvarige. Til gengæld implicerer brugen af de sydlige ruter ofte meget store omveje.

Disse forhold og tillige hovedstadens ensidige beliggenhed bevirker, at rejsetiderne i Danmark gennemgående er større end i andre lande med tilsvarende areal, f.eks. Belgien, ja, tit lige så store som i de folkerige lande såsom England; men de er naturligvis ikke så store som i Amerika.

Trods alt må der være grund til at overveje, om det amerikanske transportsystem måske kan bruges

med fordel til visse transporter i Danmark.

Som første eksempel kan betragtes den indenlandske godstransport med jernbanevogne så vidt det drejer sig om gods, der skal befordres mellem Øst- og Vestdanmark og derfor må omrangeres i færgehavnene, og som skal befordres ud over jernbanenettet og derfor omlastes i to stationer – såvel hele vognladninger som mindre partier.

Man kan tænke sig, at DSB i første omgang anskaffer en serie gods-vogne af en speciel konstruktion, til gengæld blot en enkelt type. Det kan være åbne vogne med lave sider, som i det mindste for nogles vedkommende kan vippes ud, og med lignende endevægge, der kan lægges ud over bufferne. Så bliver det muligt at køre ind på og ud fra vognene såvel over vognenes sider som over deres ender; desuden kan bilerne eller sættevognene køre fra vogn til vogn igennem en sammenkoblet vognrække.

Fremdeles anskaffes der sættevogne af forskellig konstruktion af hensyn til varierende trafikale funktioner og med forskellige størrelser, men alle tilpasset jernbanevognene.

Det kan være både sættevogne og selvstændige vogne, for den sags skyld også sadeltraktorer og biler. I alle tilfælde standardiserede befordringsenheder.

Disses højde må afpasses efter, hvad banernes frirumsprofiler tillader, altså ikke af hvad der er tilladt på vejene. Vognene kan da ikke blive helt så høje som de allerhøjeste lastbiler. Men det begrænser ikke anvendeligheden særlig meget.

Såfremt der desuden befordres privatejede sættevogne og lastbiler, nogle af dem med de på vejene til-ladte 4 m højde, bliver kravene til banevognene anderledes; men derom senere.

Endelig anskaffes sadeltraktorer til sættevognene og påhængsvogne.

Alle jernbanevogne, alle sættevogne og alle traktorer må passe til hverandre og bruges sammen til et integreret transportsystem.

Sættevognslængderne må standardiseres af hensyn til placeringen på jernbanevognene. Man kunne tænke sig følgende dimensioner:

De bør naturligvis have den for vej køretøjer tilladte bredde, der er 2,5 m. Længderne kan være 3, 4½, 6, 9 og 12 m. Eller helt nøjagtigt en smule mere, så længderne bliver de samme som storcontainernes standardlængder.

I og for sig behøves kun en enkelt type jernbanevogne, bydende på plads til sættevogne med en samlet længde af 12 eller 18 m. Men måske vil det være fordelagtigt at bruge to typer med plads til henholdsvis 12 og 18 m sættevogne. Muligvis kan også en ekstra kort og en ekstra lang type med 9 og 24 m sættevognsplads komme i betragtning.

Undgåelse af tomplads på jernbanevogne taler for de korte vogne; men udnyttelse af bærekapaciteten taler for lange vogne.

Toglængderne behøver ikke at blive større i hvert fald ikke væsentlig større, ved denne form for transport end ved den klassiske form for transport med godsvogne.

Der kan indsættes godstog bestående af jernbanevogne med sættevogne i drift umiddelbart imellem forskellige stationer i Østdanmark på den ene side og Vestdanmark på den anden side.

I Østdanmark må det blive tilstrækkeligt med to bane-vej-omladningsstationer. Det kan f.eks. være i eller ved København og Slagelse, nær motorvejssystemerne. I Vestdanmark må det blive de store byer,

Odense, Fredericia, Esbjerg, Århus, Ålborg. Da togene kører ad hovedlinier i Vestdanmark, fra Nyborg til Frederikshavn, til Thisted, til Esbjerg og til Padborg, kan der også oprettes bane-vej-omladningsstationer ved mindre vigtige byer på disse ruter.

Omladningen på stationerne kan foregå hurtigt, simpelthen ved at en lokalstationeret traktor trækker sættevognene ud fra godsvognene og sætter dem ind igen. – Eventuelt kan nogle sættevogne have containerhjørner, så kan de håndteres af containerkraner, hvor sådanne findes.

For hurtige tog vil det nok tage for lang tid at udføre dette arbejde, medens togene holder. I så fald må nogle jernbanevogne kobles fra eller til toget.

Men for langsomme tog, som visse nattog, vil det næppe blive nødvendigt at frakoble vogne.

DSB kan ved hjælp af de på de enkelte stationer anbragte traktorer slæbe sættevognene og påhængsvognene direkte til kunden, så snart de er ankommet til stationen, og hente dem igen hos kunden, så snart kunden meddeler, at de er færdige.

Befordring af private sættevogne, påhængsvogne og lastbiler

Dette transportsystem kan udbygges på den måde, at DSB tillige befordrer andre end deres egne sættevogne og påhængsvogne.

Da disse er meget forskellige, kan befordringen ikke blive så effektiv. Hele transporten bliver mere kompliceret, bl.a. fordi traktorerne og sættevognene ikke altid passer sammen, og fordi måske kun afsenderen eller vognmanden har traktorer, eller

traktoren ikke passer til alle sættevognene.

Da lastbilerne har meget varierende højde, og en del af dem har den maksimalhøjde, som er tilladt på landevejene, altså 4 m, kan de ikke alle transporteres på jernbanevogne, hvis gulv flugter med bufferoverkørselsforbindelserne.

Den vanskelighed kan man komme uden om på flere måder, f.eks. ved at bruge vogne med lavere gulvhøjde, flere vogne sammenkoblet permanent ved lave sammenkoblinger; men der må helst bruges normale hjulstørrelser og koblingshøjder i enderne af ensådan vognformation. Sådanne lange vognformationer egner sig kun til transporter mellem to terminaler.

Dette system vil gøre det muligt for befragterne at udnytte banerne, så de kun behøver at køre til og fra stationerne.

Eventuelt kan de lade deres traktorer køre med togene.

De kan også sende almindelige lastbiler med togene.

Men herved går den principielle fordel tabt, at man kan bruge den dyre drivkraftkomponent intensivt.

I alle tilfælde kan man spare at sende personale med togene; personalet kan arbejde i dagtimerne, og banebefordringen på banestrækningen kan foregå i nattetimerne.

Endelig foreligger der den mulighed, at chaufførerne kan køre med biltogene i personvogne. Men det bliver en ganske anden transportform. Og sådanne transporter må foregå i dagtimerne. I så fald kan chaufførerne f.eks. køre ud tidligt om morgenen og køre omkring en hel dag i en fjern landsdel, og de kan uden at blive overanstrengt nå hjem samme dags aften med toget. For blot at nævne et enkelt eksempel på rationel transportvirksomhed.

Personbilbefordring over store afstande via Storebælt

Fremdeles kan planen udvides til at omfatte personbiler, ligeledes med fører.

Til et sådant transportsystem stilles der ganske andre krav. Jernbanevognene må være lukkede. Deres loftshøjde kan være moderat. Naturligvis bør de bilrejsende kunne gå frit omkring mellem bilerne, helt oprejst. Men hertil behøves ikke mere end ca. 2 m højde. De rejsende bør desuden kunne opholde sig i særlige rum, eventuelt med restaurant, radio, tv.

Skønt frirumsprofilet for jernbanerne og færgerne ikke er så stort som ønskeligt til biltransporterne, er det muligt at konstruere vogne, der kan byde på plads for personbilerne på en nedre vognetage med lavt gulv og for passagererne på en øvre etage omend her af hensyn til profilindsnævringer, med indadbøjede vinduer og begrænset loftsbredde eller blot en lang vindues-dome.

Vognformationernes længde bør så vidt muligt afpasses efter færge-sporenes længder. De er dog forskellige for de ældre og nyere færges. Derfor må vognformationens længde nok blive enten omkring 80 m eller omkring 100 m.

En sådan vognformation kan konstrueres som en ledvogn med ca. 6-7 led på 7-8 boggier, hvoraf de midterste med lave hjul og i det hele taget lavt konstrueret, medens de yderste boggier kan være af normal konstruktion. Gulvhøjden over endeboggierne kan flugte med gangpladerne over bufferne, altså forbindelsen til eventuelt tilkoblede vognformationer. Passagerdørene i vognenden må føres til dette høje parti; og indenfor må der være trappeforbindelser til den øverste etage. I siderne af endevognene må der være

store skydedøre af hensyn til bilernes ind- og udkørsel. I hele vognformationens lave parti kan der blive plads til 15-20 personbiler.

Sådanne lange togformationer må helst køre i pendulfart mellem to terminaler.

Det kan f.eks. være jernbane-motorvejskrydsene ved Vridsløse og Lyngs Odde.

Togene må køre hyppigt og efter en stiv køreplan.

Men det forudsætter, at færgedriften tillader det.

Færgefarten

Hvis der skal befordres både statsbaneejede sættevogne, kundeejede sættevogne og lastbiler og private personbiler i stort antal, stilles der store krav til færgeforbindelsens kapacitet.

Statsbanernes færgeflåde til Korsør-Nyborg jernbaneforbindelsen omfatter for tiden følgende færges: »Korsør« bygget i 1927, men til trods for dens høje alder for nylig udstyret med nye maskiner, »Nyborg« 1931, »Sjælland« 1933, »Storebælt« 1939, »Fyn« 1947, »Dronning Ingrid« 1951, »Prinsesse Benedicte« 1959, alle tresporede, samt »Asa Thor«, 1965, fire-sporet og kun indrettet for godsvogns-transport, altså uden passagerfaciliteter.

Dertil kommer 2 nye færges under bygning. De bliver meget større end de tidligere og desuden hurtigere.

»Knudshoved« og »Sprogø«, hhv. 1961 og 1962, der bruges som bilfærges for Halskov-Knudshovedforbindelsen, har også spor, så de kan bruges som togfærges; men de kan naturligvis ikke tages fra bilfærgeruten, medmindre denne aflastes meget stærkt, eller på tider, hvor der er ringe trafik.

For fuldstændigheds skyld kan tilføjes, at bilbefordringen afvikles af disse to todækker-færges og endvidere en todækker-færgeuden spor, »Halsskov«, 1957, samt en tredækker, »Arveprins Knud«.

Dertil kommer en ny tredækker, som er under bygning. Når den ind sættes, bliver biloverførselskapaciteten kolossal. Der kan blive færgeforbindelse hver halve time, og ventetiderne vil blive korte.

I Korsør togfærgehavn er der 3 færgelejer, i Nyborg togfærgehavn 4-5 lejer. Hertil kommer liggepladser uden spor-broklap.

De ældre færges bruger ca. 75 minutter om en tur. De nyeste kan gøre turen på 65-60 minutter. De nye, der er under bygning, vil formodentlig kunne gøre turen på 60-55 minutter.

Da alle færges må sejle i samme takt, bestemmer de ældre færges tempoet. Færgefarten har hidtil været baseret på 5 dobbeltture pr. døgn (= udeladelser) for alle færges. Men når der kommer to nye færges til, og de kan sejle hurtigt, kan man indføre en fartplan, hvor alle de nyere færges kan sejle 6 dobbeltture pr. døgn, medens de ældste kan vedblive at sejle langsomt og eventuelt bruges udelukkende til godsvognstrafikken.

Man kunne iøvrigt udruste de ældre færges med nye skruer og motorer. Men de bør snarere erstattes i løbet af en kort årrække.

En moderne superfærge kan synes at være dyr. Men alt er relativt. Den koster ca. 0,4 mill. kr. pr. meter. Det er lige så meget som Storebæltsbroen over Østre Rende koster pr. meter, ligeledes 0,4 mill. kr. Men broen er jo væsentlig længere; og tages længdeforholdene i betragtning, er en færge kun en bagatel.

Teoretisk set ville det vel blive muligt at bruge de to færges, der er

under bygning, og den nyeste af de eksisterende færger til samsejling mellem det ene par færgelejer og med en omløbstid på 3 timer, d.v.s. afgang fra hver side hver time. Dette må dog føre til en meget forceret drift, som måske ikke kan opretholdes i praksis. Det ville jo svare til 8 dobbeltture i løbet af et helt døgn.

Selvom en sådan frekvensforøgelse ikke kan realiseres, må det dog blive muligt at sejle flere ture pr. døgn med de nye store færger og tillige med en eller to af de eksisterende. Herved vil kapaciteten blive stærkt forøget.

En anden gruppe færger, 4 ialt, må ligeledes kunne byde på afgang fra hver side hver time.

En tredje mulighed er at sejle med 7 færger i halv-times drift, d.v.s. $3\frac{1}{2}$ times omløbstid.

Hvis det store antal færger oprettholdes, kan der endda blive mulighed for at gennemføre endnu flere ture.

Det, der har interesse i denne sammenhæng, er, at der synes at være mulighed for indførelse af en driftsplan med faste færgeafgange i hvert fald hver time og vel med tiden hver halve time.

Såfremt det kan gennemføres i praksis, kunne man tænke sig følgende togdriftsplan:

Fra København (Vridsløse) og Fredricia (Lyngs Odde) afsendes der hver halve time et biltransporttog, som består af to enheder, den ene for lastbilanhængere, lastbilpænhængsvogne og lastbiler, den anden for personbiler. Disse togstammer skilles i færgehavnene og rangeres ud på færgernes to sidespor.

Desuden afsendes fra København og Fredericia hver halve time et lokomotivdrevet eksprestog eller et egentligt lyntog eller et kort motorvognstog. Disse tog kører direkte ud på færgernes midterspor. Hvis det

er en ældre færge, kan der kun overføres 3 lange vogne, og hvis det er en ny færge, kan der overføres 5 lange vogne, når sidesporene er optaget af lange vogninformationer med biler.

Der kan i så fald hver halve time blive overførselsmulighed både for et hurtigt persontog og for togstammer med personbiler og lastbiler.

Færgeforbindelsens kapacitet

Den teoretiske overførselskapacitet bliver ved halvtimedrift i 16 af døgnets timer + heltimedrift i nattetimerne 40 ture i hver retning pr. dag.

Der kan da transporteres ca. $7\frac{1}{2}$ km biler pr. retning ved benyttelse af gennemsnitlig 2 færgespor.

Det betyder, at der ved fuld udnyttelse kan befordres 1600 personbiler pr. retning eller 800 personbiler og 400 vare- eller lastbiler. Ialt 2000 pr. døgn i begge retninger tilsammen. Men det må fremhæves, at dette kun er en teoretisk beregning, og at tallene ikke kan holde i praksis.

I 1972 overførte Storebæltsfærgerne ca. 1.990.000 biler, helt overvejende personbiler. Det giver i middel pr. dag pr. retning ca. 2.700.

Da trafikken varierer stærkt med dagens timer og årets dage, kan disse tal ikke sammenlignes med de ovenstående hypotetiske tal for den teoretiske kapacitet af bil-på-tog færgerne.

Imidlertid vil bil-på-tog transporterne blive mest efterspurgt om aftenen og natten, i mørke og kulde, i blæst og usigtbart vejr, og især på tider hvor vejene er sne- eller isbelagte, altså netop når den samlede trafik er mindst. Følgelig kan man vel forvente en ret jævn og derfor omtrent fuld udnyttelse af biltogenes kapacitet.

Løvrigt kan man ved fastsættelsen af taksterne eller rettere sagt forskellen mellem taksterne for befordring med biltogene og bilfærgerne influere på togbenyttelsen, ja endda på dens tidsmæssige fordeling, og derved aktivt sikre en effektiv udnyttelse af biltogene.

Man må derfor slutte, at en ikke helt ubetydelig del af den samlede trafik (banegodstrafik og lastbiltrafik) kan afvikles ved hjælp af biltogene og bilfærgerne.

Tallene må trods deres usikkerhed vise, at det er aktuelt at interessere sig for problemerne angående bil-på-tog trafik mellem Øst- og Vestdanmark under anvendelse af Storebæltsfærgerne.

Forkortet færgerute

Togfærgeforbindelsen, – nu 25 km mellem Korsør og Nyborg (og 19 km mellem Halsskov og Knudshoved) – kan forkortes til omtrent en trediedel, hvis der bygges en bro over Vestre Rende.

De nye undersøgelser har vist, at en lavbro med to jernbanespor kan bygges for blot 430 mill. kr. Med en jernbaneforbindelse fra Nyborg til Sprogø samt ekstra færgelejer i Halsskov havn, bliver totalprisen omkring 600 mill. kr., altså et moderat beløb, kun ganske lille i forhold til hvad de store komplicerede Storebæltsplaner koster.

Overfartstiden kan da reduceres stærkt, antagelig mere end det halve af, hvad der kan vindes ved bygning af en helt igennem fast forbindelse.

Nok så vigtigt er det, at kapaciteten kan forøges.

En forbindelse, der tillige omfatter en tunnel under Østre Rende, som koster 870 mill. kr., vil medføre endnu kortere befordringstid og byder på endnu større kapacitet.

Så vidt det angår selve Storebæltsforbindelsen er det underordnet om bil-på-tog trafikken er lokaltrafik mellem Korsør og Nyborg eller fjerntrafik mellem f.eks. København og Fredericia.

Fordelingen på lokaltrafik og fjerntrafik vil bl.a. afhænge af taksterne. De kan bestemmes af brutto-udgifterne, men også arbitrært.

Den faste jernbaneforbindelse via Storebælt vil blive dyr at bygge, forrente og afskrive. Men banestrækningen iøvrigt mellem København og Fredericia har man allerede, og den har overskudskapacitet. Driftsudgifterne er naturligvis større for de tog, der skal køre mellem København og Fredericia, end for de tog, der kun skal køre mellem Korsør og Nyborg. Men da anlægsudgifterne formentlig vejer tungest, bliver totalomkostningerne for lokalbefordringen og fjernbefordringen næppe meget forskellige.

Kapaciteten af en jernbane med brostrækning under eller over Storebælt

Det tungtvejende problem bliver kapacitetsforholdene.

Hvis den klassiske godstogs- og personbiltrafik i nogen grad konverteres til sættevogne og lastbiler på tog, vil det nok som regel være tilstrækkeligt at sende 4 almindelige tog d.v.s. godstog + eksprestog, pr. time ad Storebæltstunnelen eller -broen.

Der kan da uden vanskelighed sendes 8 fjernbiltog og 8 lokalbiltog gennem tunnelen.

Det samlede antal tog bliver da 20 via Storebælt og 12 på strækningen iøvrigt.

Der kan bruges 3 slags tog eller vogne, nemlig

- 1) sættevogns- og lastbiltransporterende vogne med 1 etage, nog-

le lukkede, men nogle åbne af hensyn til de allerhøjeste lastbiler,

- 2) lastbiltransporterende vogne med et ekstra øvre gulv, der kan hejses op og fungere som et loft, og som for endevognenes vedkommende desuden er nedsænkkeligt i yderenden, så det kan bruges som rampeforbindelse mellem de to etager. Jvfr. de hængedæk, der bruges på nogle af Halsskov-Knudshoved ruten og Kalundborg-Juelsminde ruten og Rødby-Puttgarden ruten færger.
- 3) personbiltransporterende tog med to etager, begge lukkede, den nederste for biler og den øverste for passagerer.

De kan alle betjenes fra terminalanlæg med en etage, altså lave peroner.

Terminalanlæggene kan da være såre enkle. De behøver principielt blot at bestå af 1, 2 eller 3 jernbanespor imellem lave køreperroner.

Bilerne kan køre ind i togene i den ene side og ud af dem i den anden side samtidigt, endda flere steder, ja mange steder, hvilket dog forudsætter et ret kompliceret system af tilkørsels- og frakørselsveje.

Som følge heraf kan togene være meget lange, teoretisk set næsten ubegrænset lange.

Selv for meget lange tog kan ekspeditionstiden blive meget kort. Det har betydning for trafikanterne, for togmaterieludnyttelsen og for terminaludnyttelsen.

Alle slags vogne kan formere til grupper med en ind/udkørsel i begge endevognes sider. De kan passende være ca. 200 m lange.

Disse transportenheder kan ved spidsbelastning formere til lange

tog f.eks. 1200 m. Sådanne tog kan bestå af ens enheder eller af forskellige enheder. I sidste tilfælde kan det eksempelvis være to lastbiltransporterende enheder i den ene ende af toget og to personbiltransporterende enheder i den anden ende af toget og derimellem to enheder med hæve/sænkegulve og -ramper, så de kan bruges alt efter det skiftende behov til lastbiler eller personbiler, snart som 1-etages vogne, snart som 2-etages vogne.

Denne togformation af maksimumsstørrelse byder på plads til 400 m passagerum med restaurant, underholdningsrum m.v. og desuden 1600 m biler.

Dette svarer til ca. 350 personbiler og et tilsvarende antal »blande-« biler, eksempelvis 200 personbiler og 65 vare- og lastbiler.

Køres der med 16 fuldstørre tog i timen i hver retning, kan de befordre ca. 5400 personbiler eller 3200 personbiler + 1000 lastbiler i hver retning.

Til sammenligning kan det nævnes, at en højbro for jernbane og vej over Storebælts Østre Rende med 17 $\frac{0}{100}$ stigning og med en 2 x 3 sporet motorvej (plus holdebaner) har en kapacitet af 4800 personbiler i timen i hver retning ved serviceniveau C, d.v.s. jævn stor kørehastighed, men kun 2160 biler i timen, hvis de 25 pct. af bilerne er lastbiler.

Biltogssystemets kapacitet bliver altså dobbelt så stor.

Det er mere, end hvad man har regnet med i Storebæltskommissionens rapport. Forskellen beror hovedsagelig på, at der ovenfor er regnet med længere tog. Netop den mere avancerede toggeometri og terminalgeometri muliggør større toglængder.

Områdedrift ved DSB

Fra den 1. april 1973 ændrer DSB den nuværende organisationsform for stationstjenesten og DSB's overfarter. Hidtil har der været en chef for hver station (stationsforstander eller stationsmester) og for hver overfart (overfartsleder). I stedet oprettes 18 driftsområder, der fremtidig skal danne naturlige udgangspunkter for DSB's aktiviteter på såvel lokalt som regionalt plan ved gennemførelse af en effektiv kundeservice og ved en effektiv tilrettelæggelse og afvikling af transportarbejdet.

Samtidig skal driftsområderne være rammerne om en mere fleksibel og rationel administration, idet der i driftsområderne koncentrerer både de funktioner, som hidtil har været udført på den enkelte station, men som mest rationelt kan udføres fælles for hele området, og væsentlige opgaver, som hidtil har været udført centralt i generaldirektoratet.

Dette betyder en enklere og dermed hurtigere ekspedition.

Driftsområdeinddelingen er endvidere vist på et kort over landets kommuner. Driftsområdernes grænser følger i alle tilfælde eksisterende kommunegrænser og i et vist omfang tillige amtsgrænser. For hovedstadsområdet – bortset fra områderne Helsingør og Roskilde – er inddelingen dog foretaget funktionel ved oprettelse af et driftsområde for godstrafik og et for passagertrafik.

Siden den 21. august 1972 har en række medarbejdere gennemgået et særligt kursus for kommende driftsområdechefer. Blandt disse medarbejdere har DSB's ledelse nu udpeget cheferne for de nye driftsområder.

Områdecheferne er:

Driftsområde Vejle:

Poul E. Christensen.

Driftsområde Ålborg:

O. W. Hansen.

Driftsområde København H:

L. A. M. Haugsted.

Driftsområde Fredericia:

B. E. Grove Vejlstруп.

Driftsområde Esbjerg:

A. Albrechtsen.

Driftsområde Odense:

G. Larsen.

Driftsområde København G:

R. W. Rasmussen.

Driftsområde Randers:

H. Jørum.

Driftsområde Nykøbing Fl.:

P. H. Nielsen.

Driftsområde Århus:

B. G. Taudorf.

Driftsområde Storebælt, Korsør:

K. Y. Lassen.

Driftsområde Slagelse:

A. Hansen.

Driftsområde Roskilde:

U. Amelung.

Driftsområde Helsingør:

M. Hatholt.

Driftsområde Padborg:

O. Nygaard.

Driftsområde Herning:

S. A. Andersen.

Driftsområde Holstebro:

C. E. Andersen.

Driftsområde Næstved:

E. W. Hauge.

Driftsområde Ålborg

Skagen, Hirtshals, Frederikshavn, Sindal, Hjørring, Sæby, Løkken-Vrå, Brønderslev, Pandrup, Dronninglund, Hals, Ålborg, Åbybro, Brovst, Fjerritslev, Sejflod, Skørping, Støvring, Nibe, Løgstør, Farsø, Års, Læsø.

Driftsområde Randers

Hadsund, St. Arden, Nørager, Ålestrup, Møldrup, Hobro, Mariager,

Viborg, Tjele, Purhus, Nørhald, Rougsø, Sønderhald, Randers, Langå, Hvorslev, Bjerringbro,.

Driftsområde Holstebro

Hanstholm, Thisted, Morsø, Sydhø, Fur, Sundsøre, Sallingsund, Spøttrup, Skive, Fjends, Vinderup, Holstebro, Struer, Lemvig, Thyholm, Thyborøn-Harboøre, Ulfborg-Vemb, Ringkøbing, Holmsland.

Driftsområde Århus

Nørre-Djurs, Grenå, Midt-Djurs, Ebeltoft, Rønde, Rosenholm, Hadsten, Hinnerup, Århus, Hammel, Galten, Gjern, Kjellerup, Silkeborg, Rye, Hørning, Them, Skanderborg, Odder, Samsø.

Driftsområde Herning

Ikast, Karup, Avlum-Haderup, Herning, Trelhøje, Videbæk, Skjern, Åskov, Brande, Egvad.

Driftsområde Vejle

Nr. Snede, Brædstrup, Horsens, Gedved, Tørring Uldum, Give, Jelling, Egtved, Vejle, Børkop, Hedensted, Juelsminde, Billund.

Driftsområde Fredericia

Fredericia, Kolding, Lunderskov, Vejen, Vamdrup, Christiansfeld, Rødding, Gram, Vojens, Haderslev, Nr. Rangstrup, Middelfart.

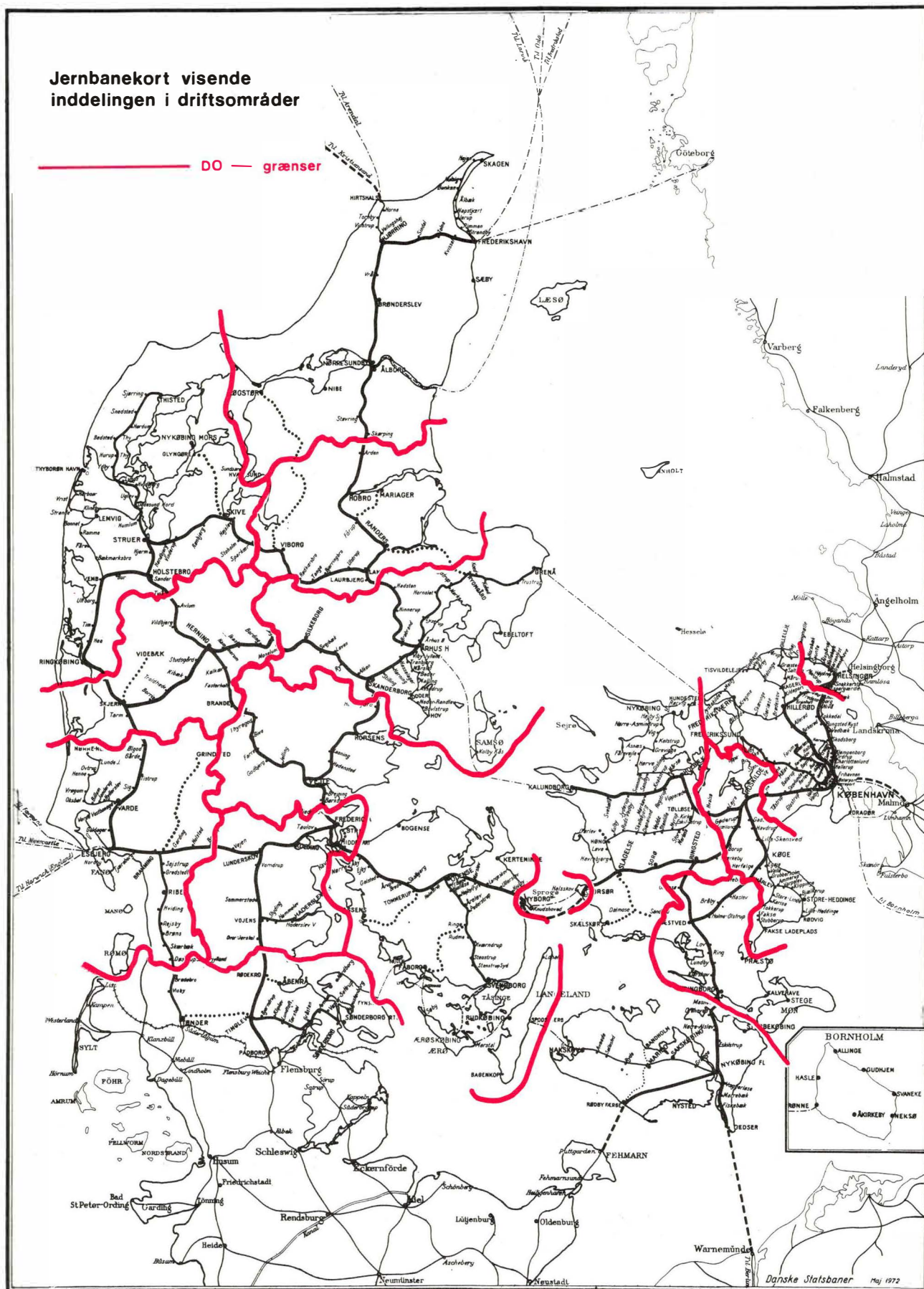
Driftsområde Esbjerg.

Blåbjerg, Blåvandshug, Varde, Ølgod, Grindsted, Helle, Esbjerg, Bramminge, Holsted, Brørup, Fanø, Ribe, Skærbæk.

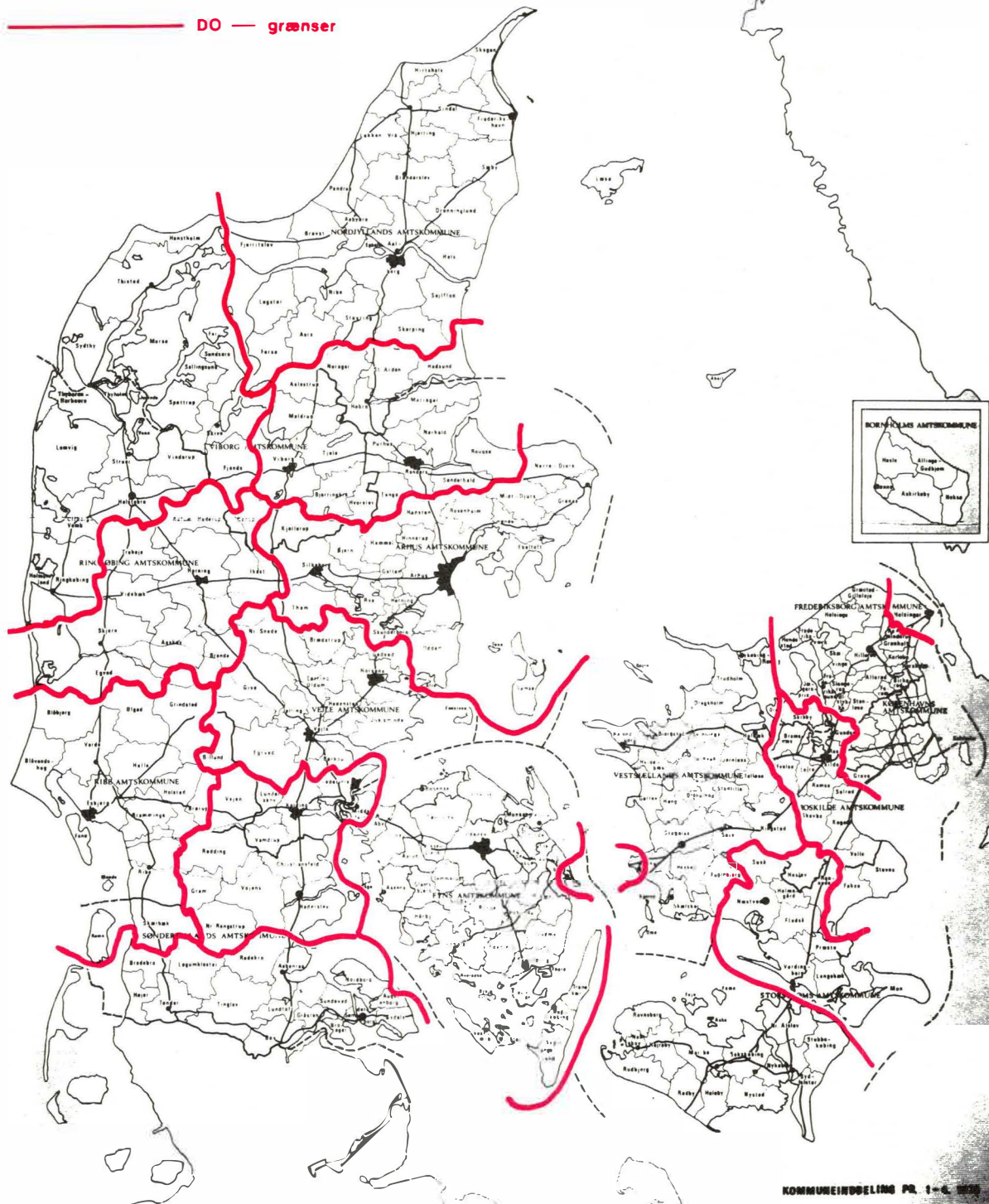
Driftsområde Padborg

Bredebro, Højer, Tønder, Løgumkloster, Tinglev, Rødekro, Åbenrå, Lundtoft, Bov, Gråsten, Sundevad, Nordborg, Broager, Sønderborg, Augustenborg, Sydals.

Jernbanekort visende inddelingen i driftsområder



Kommune- og amtskort visende inddelingen i driftsområder



Driftsområde Odense

Nr. Åby, Ejby, Bogense, Søndersø, Årup, Vissenbjerg, Assens, Otterup, Glamsbjerg, Tommerup, Odense, Hårby, Broby, Munkebo, Kerteminde, Nyborg, Langeskov, Årslev, Ringe, Ullerslev, Ørbæk, Ryslinge, Fåborg, Egebjerg, Gudme, Svendborg, Ærøskøbing, Tranekær, Rudkøbing, Sydlangeland, Marstal.

Driftsområde Storebælt

Nyborg station, Korsør station.

Driftsområde Slagelse

Nykøbing – Rørvig, Trudholm, Dragsholm, Holbæk, Svinninge, Bjærgsted, Kalundborg, Hvidebæk, Tornved, Jernløse, Tølløse, Stenlille, Dianalund, Gørlev, Høng, Korsør, Slagelse, Sorø, Ringsted, Haslev, Fuglebjerg, Skælskør.

Driftsområde Næstved

Suså, Haslev, Rønnede, Holmegård, Næstved, Fladså, Vordingborg, Præstø, Langebæk, Møn.

Driftsområde Roskilde

Skibby, Bramsnæs, Gundsø, Roskilde, Hvalsø, Lejre, Ramsø, Solrød, Skovbo, Køge, Vallø, Stevn, Fakse.

Driftsområde Nykøbing Fl.

Ravnsborg, Nakskov, Højreby, Rudbjerg, Maribo, Rødby, Holeby, Nysted, Sakskøbing, Nykøbing F., Sydfalster, Nr. Alslev, Stubbekøbing.

Driftsområde Helsingør

Helsingør.

Driftsområde København G og København H

Københavns Amts Kommune, Frederiksborg Amts Kommune ÷ Helsingør Kommune, Greve Kommune.

Trods store tilskud tegner fremtiden mørk for de private baner

Det kan læses ud af seks danske privatjernbaners regnskaber for 1971-72, at der er stigende underskud trods voksende passagertal og godsmængde. Alle banerne holdes i live af kommune- og statstilskud, og disse tilskud er så kortfristede, at de fleste baner kun kan tillade sig at se 5-10 år ud i fremtiden. Banerne gør et meget stort arbejde for at arbejde rationelt. De har fået lån til indkøb af moderne Y-tog. De fleste tog er tomandsbetjente og stationerne er nedlagt, så billetteringen sker i togene. Men her er regnskaberne

Nærumbanen: (Jægerborg-Nærum) melder som den eneste bane om nedgang i passagertallet på 5,4 pct. Banen har i året befordret 1,2 mill. rejsende. Godsbefordringen er steget med 38,8 pct. Derfor er den samlede driftsindtægt gået op med 13,1 pct., men udgifterne er steget med 20,1 pct. Banen har derfor et underskud på 782.000 kr. mod 462.000 året før.

Odsherredbanen: (Holbæk-Nykøbing Sj.) har haft 0,4 pct. flere rejsende, men 8,7 pct. mindre gods. Udgifterne er steget med 10 pct. så underskuddet bliver 1,7 mill. kr. mod 1,4 mill. året før.

Høng-Tølløse-Slagelse Jernbane har øget underskuddet fra 553.000 til 729.000 kr. Der har været 11,3 pct. flere rejsende og 7,2 pct. mere gods, men de samlede udgifter er steget med 14,9 pct.

Amagerbanen: Som kun har godsbefordring, har øget indtægten med 5,6 pct. og udgifterne med 8,9 pct. Derfor er underskuddet steget med fra 1,3 til 1,6 mill. kr.

Århus-Odder-Hou Jernbane har hævet underskuddet fra 1,6 til 2,4 mill. kr. trods stigninger på 6,3 pct.

i persontrafikken, 3,7 pct. i godsbefordringen og for første gang i banens historie over 1 million rejsende. Udgifterne er nemlig steget med 22,3 pct.

To nye færger til Mols-linien 350 biler på hver tur mod 125

Mols-linien skal have to nye færger. Ruten har haft en lavineagtig succes siden DFDS 15. oktober 1964 trådte ind i færgeselskabet som storaktionær (2/3).

30 værfter over hele Europa er blevet spurgt om de to nye færger. Den første skal leveres i januar 1975, den anden i marts.

15 værfter i Norge, Frankrig, Tyskland, England, Skotland, Italien og Danmark har svaret.

Der er store spring i pristilbudene – op til 40 mill. kr. pr. færg, men prisen kommer antagelig til at ligge på 80 mill. kr. pr. færg.

Det bliver en stor investering for færgeselskabet. Siden starten har man brugt 125 mill. kr. – heraf 96 mill. kr. til fire nye færger, resten til havne og byggeri.

Prognoserne for rutens fremtid viser, at det er nødvendigt at gå i store sko. Derfor bygges færgerne i den maksimale størrelse, som havnene kan klare. 115 meter lange – 20 meter mere end de eksisterende færger og en bredde på 20,5 meter. Fra bodedæk til vandlinje bliver højden 13,2 meter.

Dobbelt så mange biler

Det betyder, at der kan tages mere end dobbelt så mange biler med på hver tur, nemlig 350 mod 125. Overfartstiden bibeholdes på halvtanden time, for det ville kræve 50 knobs fart at skære et kvarter af overfartstiden, fordi der er et meget ringe stykke med dybt vand som kan udnyttes,

EF-institutioners beføjelser

De tre mest indflydelsesrige institutioner i det nye Europa er 1) Kommissionen, 2) Ministerrådet samt 3) Parlamentet

12

I Romtraktaten hedder det, at det er kommissionen, der stiller forslagene, men det er Rådet, der træffer beslutningerne. Vi redegør i det følgende for de tre institutioners beføjelser og berører de store opgaver, der venter EF i 1973.

EF-Kommissionens beføjelser

Skal man fremdrage det første led i EF's beslutningsproces må det blive, at der udarbejdes et kommissionsforslag. Det er altså *kommissionen, der har initiativet* og stiller forslag. Men derudover har Kommissionen yderligere den opgave at *tage vare på, at traktaterne indenfor EF overholdes*; og Kommissionen er tillige det *udøvende organ* indenfor EF.

I Markedssekretariats publikation understreges det, at Kommissionens udøvende myndighed omfatter anvendelsen af traktaterne og gennemførelsesbeslutningernes regler på *konkrete* tilfælde; det gælder f.eks. inden for konkurrencereglerne, når der skal tages stilling til, om bestående nationale statsstøtteordninger og konkurrencebegrænsende aftaler mellem virksomheder er forenelige med EF-markedets regler. Men Kommissionen administrerer også finansielle midler, – og tillige dispensationsbestemmelser i de europæiske traktater. Dette sidste vigtige område vedrører problemer omkring beskyttelse af de nationale kapitalmarkeder og betalingsbalanc vanskeligheder.

Meget afgørende er det også, at Kommissionen har fået overdraget opgaven med at forvalte gennemførelsen af den fælles landbrugspolitik; dette sker dog i samråd med medlemslandenes myndigheder, de såkaldte *forvaltningskomiteer*, sammensat af repræsentanter for de nationale administrationer.

Er der uenighed mellem Kommissionen og disse nationale forvaltningskomiteer, skal sagen forelægges Ministerrådet, som kan ændre Kommissionens beslutning.

Kommissionens arbejde omfatter også EF's forbindelser med Tredielande, hvor den fører forhandlingerne med det pågældende tredieland på EF's vegne. Aftalerne med tredielande afsluttes dog af Ministerrådet.

Kommissionens kontrol

Med hensyn til Kommissionens kontrol med, at beslutninger overholdes, er forholdet det, at Kommissionen, hvis der findes misligheder, indhenter oplysninger herom fra det pågældende berørte medlemsland. Efterkommer den skyldige ikke kommissionens henstilling, forelægges sagen for *EF-domstolen*, hvis afgørelse er inappellabel.

I Kommissionen sidder mindst ét medlem fra hvert EF-land.

Luxembourg-forliget Stemme flerhed

Fra dansk side er udpeget ambassadør *Finn Gundelach*; udnævnelsen sker efter overenskomst mellem medlemsstaternes regeringer. Kommissionens medlemmer skal i henhold til Romtraktaten udføre deres opgave i fuldkommen uafhængighed og i EF's almene interesse. De må ikke søge eller modtage instruktioner fra regeringer eller noget andet organ. Kommissionens beslutninger træffes ved stemme flerhed.

I Luxembourg-forliget af 1966 »indførtes« der visse regler, der dog kun er vejledende for Kommissionen. Det hedder i Luxembourg-forliget, at Kommissionen *bør* (der står altså ikke, at den *skal*) optage kontakt med medlemslandenes regeringer, før der fremsættes forslag for Rådet.

I almindelighed betragtes Luxembourg-forliget ikke som en indskrænkning i Kommissionens beføjelser, selv om man nok i visse kredse ønskede at se forliget som et skridt i den retning.

Navnene på kendte medlemmer

Den 9. januar aflagde de 13 medlemmer af den nye Europakommission – for EF domstolen i Luxembourg – en højtidelig erklæring, hvori de lovede at lade sig lede af, hvad der tjener det europæiske fællesskab.

Formand i kommissionen blev franskmænd *Francios Xavier Ortoli*, en af Frankrigs finans eksperter og nærtstående præsident *Pompidou*. Det danske medlem *Finn O. Gundelach*, der har været EF-ambassadør siden 1967, fik som sit særlige arbejdsområde det interne EF-marked, d.v.s. en stilling mindende om en handelsministers. Man havde i danske regerings- og landbrugskredse gerne set, at Gundelach var blevet overdraget landbruget som sit domæne. Men det blev hollænderen, den fremragende landbrugseksperter *Pierre Lardinois*, der i flere år har været hollandsk landbrugsminister, der fik landbrugsområdet.

Et af briternes medlemmer er *George Thomson*, en af det engelske arbejderpartis europasympatisører. Han møder sammen med *Sir Christopher Soames*, tidligere britisk landbrugsminister.

Det vækker tilfredshed indenfor fagbevægelsen i alle EF-landene, at vesttyskeren *Wilhelm Haferkamp* fortsætter i Kommissionen. Han har et godt navn indenfor den socialdemokratisk prægede fagbevægelse i sit hjemland, og er også højt værdsat af kredse indenfor det danske LO. Mindre kendt er det andet ty-

ske medlem økonomiprofessoren *Ralf Dahrendorff*.

Et kendt medlem – især indenfor landbruget herhjemme – er italieneren *Scarazzia-Mugnozza*, der i flere år har varetaget vigtige landbrugsproblemer, men som nu har måttet afgive denne vigtige portefølje til fordel for den før nævnte hollænder *Pierre Lardinois*.

Irlændernes post i Kommissionen er tildelt udenrigsminister *Patrick Hillery*, der som følge af sin udnævnelse må nedlægge udenrigsministerstillingen. Når Irlænderne har valgt et så fremtrædende kabinetsmedlem til at repræsentere sig i Europakommissionen, er det et udtryk for, hvilken afgørende betydning man tillægger arbejdet her i Bruxelles.

Belgiens nye repræsentant i Kommissionen bliver karrierepolitikeren, den ansete økonomiminister *Henri Simonet*, der er dr. jur. og indehaver af en række tillidsposter i det socialdemokratiske parti i Belgien.

Ministerrådet

Indflydelsesrige europæiske politikere er placeret i Rådet

Det er ministerrådet, der træffer de endelige beslutninger, medens som tidligere nævnt Kommissionen stiller forslag. Europaparlamentet tages med på råd. En rådgivende funktion i beslutningsprocessen har også »Den økonomiske og sociale komité«, hvori fagbevægelsen og arbejdsgiverorganisationer har sæde. Ministerrådet har ni medlemmer, ét fra hvert medlemsland; og som navnet antyder skal alle rådsmedlemmerne være ministre i deres respektive hjemlandes regeringer. Danmark repræsenteres i ministerrådet af *Ivar Nørgaard*, der er markedsminister (udenrigsøkonomiminister). De øvrige lande repræsenteres af

deres udenrigsministre, eller en anden fagminister. Vesttyskland tegnes således af udenrigsminister *Walter Scheel*; Frankrig af *Maurice Schumann*, medens englænderne repræsenteres af europaminister *John E. Davies*.

Det officielle sprog i Rådet er fransk. – Ivar Nørgaard vil komme til at fungere som ministerrådets formand fra juli 1973.

Rådet mødes en eller to gange om måneden. Naturligvis har rådsmedlemmerne en stor stab af eksperter og embedsmænd at støtte sig til. De er placeret dels i Bruxelles, dels i deres hjemlands markedssekretariat. I Bruxelles ledes den danske mission af ambassadør *Niels Ersbøll*.

Afstemningsregler i Rådet

Ministerrådets afstemningsregler er forskellige, alt efter hvilke beslutninger det drejer sig om. Men hovedreglen er dog den, at beslutninger træffes ved kvalificeret flertal. – Førend de tre nye medlemslande indtrådte i EF, krævedes der til kvalificeret flertal 12 stemmer ud af 17. Man tillægger altså stormagterne en større stemmewægt end de små nationer, idet stormagterne har 4 stemmer, de små kun 2 (og Luxembourg 1). Denne stemmewægt til fordel for stormagterne vil blive opretholdt. – I næsten alle tilfælde gælder hovedreglen, at ministerrådet kun træffer beslutning på grundlag af et forslag fra Kommissionen; og her gælder, at ministerrådet vedtager med kvalificeret flertal.

Men det kan i visse tilfælde indtræffe, at Ministerrådet beslutter noget, der ikke forud har været behandlet i Kommissionen. For at sikre de små lande imod at blive nedstemt i Rådet, når sådanne forslag skal vedtages, kræves det, at mindst fire (nu fem) medlemslande skal

stemme for. Dermed er det sikret, at de fire stormagter *ikke* hen over hovedet på de fem små lande egenhændigt kan trumfe noget igennem.

I få sager stemmes og besluttet der ved *simpelt flertal*, altså således at hvert land har 1 stemme. Simpelt flertal kan således bruges i et spørgsmål som arbejdskraftens frie bevægelighed.

– Men afgørende er det, at der på meget vigtige områder kræves *enstemmighed* i beslutningen. – Det gælder f.eks. ændringer i EF's fælles ydre toldtarif. Der kræves også enstemmighed, hvor det drejer sig om at gennemføre ting, der ikke var forudset, da Romtraktaten blev til.

Fransk kritik af afstemningspraksis

Fra fransk side har der været modstand imod, at der ved behandling af særlig vigtige spørgsmål kunne besluttet ved kvalificeret majoritet. Franskmændene ønskede énstemmighed. Det gjalt bl.a. de vigtige landbrugsspørgsmål. I Luxembourgforliget bøjede de andre lande sig formelt for det synspunkt, at man skulle bestræbe sig på at finde løsninger, som samtlige lande kan tilslutte sig. Men der blev dog stadigvæk en meningsforskel mellem Frankrig og de øvrige lande med hensyn til det, der skal ske, såfremt man ikke når frem til enighed i disse væsentlige spørgsmål.

Men det må samtidig understreges, at det altså har været samtlige medlemslandes opfattelse, at man ikke må benytte flertalsafgørelser til at majorisere et medlemsland i et for dette livsvigtigt spørgsmål.

Europaparlamentet Beføjelserne ringe

I Romtraktaten foreskrives det, at de af Europakommissionen behand-

lede forslag skal forelægges *Europa-parlamentet*, inden de fremsendes til vedtagelsen af Ministerrådet. Praksis er den, at parlamentet behandler forslagene i udvalg; og der kan stilles ændringsforslag til de af Kommissionen forelagte forslag.

Ministerrådet er imidlertid *ikke* forpligtet til at følge parlamentets indstilling. Det fremgår heraf, at parlamentets beføjelser er særdeles ringe rent juridisk. Men det har stor betydning for den offentlige meningsdannelse, hvad der sker i parlamentet.

Parlamentet stor fremtid?

– Imidlertid må det forventes, at Parlamentet fremover vil få større indflydelse, idet Romtraktaten i realiteten regner med, at der engang skal vælges et europæisk parlament ved lige og almindelig valgret i alle medlemslande.

– Dette er endnu ikke sket, selv om parlamentet har udarbejdet forslag herom. Rådet har hidtil ikke ladet det passere. Iøvrigt vil det kræve, at ikke blot Rådet, men også medlemsstaternes parlamenter skal vedtage et sådant forslag i overensstemmelse med deres statsretslige regler. Det vil også kræve visse ændringer i den nu gældende Romtraktat.

Danmarks ti repræsentanter i parlamentet

Danmark har via folketinget valgt de ti repræsentanter, der fra 13. januar blev medlem af Europaparlamentet. Socialdemokratiet valgte Erhard Jacobsen, Finn Christensen, Poul Dalsager og Marichen Nielsen. Venstre valgte Ove Guldberg og Per Federspiel, de Konservative Knud Bro og Knud Thomsen, de radikale K. Helveg Petersen, og SF Per Dich.

– Medlemstallet i Europaparlamentet bliver sådan, at England, Italien, Frankrig og Vesttyskland får hver 36 medlemmer, Belgien og Holland hver 14, Danmark og Irland hver 10 og Luxembourg 6.

EF-Domstolen

Til domskontrol med EF-institutionerne og deres beslutninger fungerer EF-domstolen sammensat af jurister, valgt af medlemslandenes regeringer.

– Den kan afsige domme i en række nærmere specificerede sager, bl.a. vedrørende klager over Ministerrådets eller Kommissionens overtrædelse af Romtraktaten. Også enkeltpersoner eller erhvervsselskaber kan få deres klager undersøgt og dømt.

Men også Rådets – eller Kommissionens undladelse af at gennemføre beslutninger, som i henhold til Romtraktaten skulle være gennemført, kan rejses og finde afgørelse ved EF-domstolen. Også tvister mellem medlemslande afgøres ved domstolen, *såfremt* de forelægges i henhold til en voldgiftskendelse.

Store beslutninger venter i EF i 1973

I løbet af forårmånederne skal EF-institutionerne være klar med et oplæg til forhandling med den internationale toldorganisation (GATT). Det drejer sig om forhandlinger vedrørende handelssamkvem, ikke alene med europæiske lande uden for EF, men stort set med lande kloden over.

Miljø og egnsudvikling i EF

EF-institutionerne står også foran udarbejdelsen af et stort anlagt program for miljøpolitikken i EF landene. Det er hele forureningspro-

blematikken, der søges løst indenfor medlemslandene.

– Endvidere vil EF komme til at beskæftige sig med oprettelsen af et stort egnsudviklingsfond for hele EF området. Vigtigt er også de bestræbelser, der vil blive taget for at oprette en finansieringsordning, der muliggør hurtig valuta-bistand, hvis der i et enkelt land pludselig indtræder valutakrise med fare for fald i det pågældende lands kurs på den nationale mønt. Videre frem vil man søge at nå til en fælles industripolitik, og teknologisk samarbejde over en bred front.

Hertil kommer de vigtige forhandlinger med *Norge* om en frihandelsaftale mellem dette land og EF; ligesom der skal forhandles om fælles bistand til U-landene. Betydningsfuld bliver også de forhandlinger, som EF snart indleder med de britiske dominions, der ikke indgår i EF på linie med Storbritannien. Der bliver her tale om visse associeringsordninger på linie med hvad allerede de tidligere franske kolonier i Afrika har opnået.

Som det vil fremgå heraf er der et stort arbejdsprogram at komme igennem allerede i 1973.

Det danske Markedsudvalg som kontrolorgan

Herhjemme vil *folketingets markedsudvalg* kunne kontrollere hele dette arbejde, idet regeringen skal orientere dette udvalg om den politik, der føres i EF. Det betyder, at der kontinuerligt skal aflægges rapport til folketingets markedsudvalg af vort medlem i EF's ministerråd (Nørgaard) både før og efter behandlinger og beslutninger, foretaget i Rådet. Markedsudvalget bliver hermed et vigtigt kontrolorgan, der stedse skal se til, at EF-politikken ikke er i strid med de vilkår, hvorunder Danmark er gået ind i EF.

Der er allerede bødet på visse mangler

Selv om der fra alle sider i befolkningen er enighed om, at boligsikringsordningen er nødvendig for at skaffe folk med almindelige indtægter adgang til det nye boligbyggeri, har der hersket en ikke ringe utilfredshed med den måde, hvorpå boligsikringen blev administreret. Ikke mindst lønmodtagere kunne komme ud for ret store besværligheder med efterbetalinger, når lønmæssige forskydninger førte til korrektion af det omfang, boligsikringen kunne få i henhold til den nye aflønning.

– Vanskeligheder af denne art har vi fået klaret ved de ændringer, regeringen fik igennem i Folketinget for nogen tid siden, siger *boligminister Helge Nielsen* til Dansk Lok. Tidende i en samtale om disse boligsikrings-problemer. Det er således lykkedes at bringe indkomstgrundlaget i overensstemmelse med den faktiske indkomst i det år, hvor boligsikringens ydelse kommer til udbetaling. Man tager simpelthen højde for den forventede indkomstudvikling ved at lægge et skønnet procentbeløb til den skattepligtige indkomst for året forud. Derved får man et sikrere grundlag for beregningen af den ydelse, vedkommende er berettiget til. Efterregulering af udbetalte boligsikringsydelse vil herefter kun blive undtagelser. Skulle der imidlertid ske det for lønmodtageren, at hans husstandsindkomst udsættes for en væsentlig og varig nedgang, kan han selv rette henvendelse om at få boligsikrings-ydelsen omregnet.

Gennemførte forbedringer

– Der var også andre forbedringer?
– Ja, ved beregningen af husstandsindkomsten ses der bort fra de første 5.000 kr. af indtægt, som

hidrører fra hjemmeværende børns A-indkomster. De maksimale beløb for boligsikringsydelse forhøjes også. De stiger fra de nuværende 7.740 kr. til 9.300 kr. Tillægget for hvert barn forhøjes også – fra 360 kr. til 420 kr. Men ud over det, er der også gunstigere regler for beregning af boligsikringen i de tilfælde, hvor huslejen udgør mindst 8.000 kr. og mindst 20 pct. af husstandsindkomsten. Og for pensionister kan disse gunstigere beregningsregler anvendes, når huslejen andrager mindst 6.000 kr.

De gældende maksimumsprocenter til pensionisternes boligsikring er samtidigt blevet forhøjet.

– Apropos pensionister. Der opstod nogle vanskeligheder omkring pensionisternes boligsikring i forbindelse med de forbedringer i pensionerne, regeringen fik gennemført. Hvilke foranstaltninger agter regeringen at træffe for at afbøde disse vanskeligheder, der førte til, at pensionisterne særligt i de store byer fik et sådant nedslag i boligsikringsydelsen, at de i realiteten blev ringere økonomisk stillet?

– Det er vor agt at lave en boligsikringsordning, der forenkles på en sådan måde, at alle kan få ydelsen til boligsikring efter samme regler, og at alle husstande med indkomster under en vis grænse – f.eks. 20.000 kr. – får den samme boligsikring, når lejen ligger på ens højde. Det er også vor agt, at søge boligsikringsydelsen inflationssikret, hvorved stigninger i den løbende indtægt vil udløse et mindre fald i boligsikringsydelse, end de gør i dag.

Om den langsigtede politik

– Regeringen er nu gået i gang med den mere langsigtede boligpolitik. Er det muligt at skitsere, hvad der er målsætningen?

– På et møde den 4. december 1972 præsenterede jeg regeringens oplæg for Folketingets boligudvalg. Jeg fremhævede den gang, at det var opgaven inden for en overskuelig periode at få tilvejebragt en sådan situation på boligmarkedet, at der kunne opføres et tilstrækkeligt antal boliger af en rimelig kvalitet og fordelt på en social retfærdig måde, under hensyntagen til de enkelte boligtageres økonomiske muligheder.

Over for denne målsætning står spørgsmålet: Er der råd til fortsat at bruge de 4 milliarder kr. om året, som den offentlige boligstøtte nu er anslået til at koste. Skal vi nå de mål, vi har sat os med henblik på at forsyne boligmarkedet med det tilstrækkelige antal lejligheder, må vi regne med at skulle op på en årlig produktion af 50.000 lejligheder. Et af hovedproblemerne i dansk boligbyggeri har været og er, at det nye udlejningsbyggeri er for dyrt. Problemet træder særligt mærkbart frem i det almennyttige byggeri, hvor lejen i princippet skal svare til omkostningerne ved byggeriet.

– Hvorledes har man tænkt at klare dette problem?

– Da det er kapitaludgifterne, som tynger mest på huslejen, har vi overvejet, om det ikke var muligt at placere et statslån – begyndende med rente- og afdragsfrihed – ved siden af de almindelige prioriteter for på denne måde at skære toppen af den almindeligvis stærkt tyngende forrentning af kapitaludgifterne. Regeringens udspil er et forslag om at lade en statslig kapitalydelse på 4 pct. af de samlede omkostninger indgå i byggeriet. Ved at have en vis nærmere bestemt frist for afviklingen af den statslige ydelse, vil det være muligt at lade de inflatoriske påvirkninger udnytte positivt. Ved en sådan ordning bliver det muligt at fjerne spændingen mellem husle-

Et friskt initiativ!

I en tid, hvor en lokomotivmands plagsomheder kan blive »siddesår« i den dertil indrettede, eller snurren i benene, fordi man altid skal sidde i en ubekvem stilling, virker det forfriskende at nogle prøver på at sætte lidt skub i os igen. Jeg tænker her på det nyindrettede konditorium ved Godsbanegårdens remise. Jeg har nu prøvet et par gange under ophold ved depotet at tage mig en »tur« gennem flere af redskaberne, og »krøbet« derfra godt gennemkørt, måske en smule udmattet,

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

jerne i det nye og gamle byggeri, ligesom det offentlige tilskud kan begrænses til den sociale boligskring.

Den ældre boligmasses problem

– Der har været talt om, at en udjævning af lejen mellem den nye og den gamle boligmasse vil føre til huslejestigninger op til 100 pct. i ældre ejendomme. Er det rigtigt?

– Nej, en huslejestigning af et sådant omfang kommer slet ikke på tale. Vore beregninger i ministeriet tyder på stigninger omkring de 30 pct. Der er opnået et overraskende positivt forlig mellem ejer- og lejerorganisationerne om en aftale, der ud over at regulere lejen vil give et udstrakt beboerdemokrati. Forhandlingerne om dette spørgsmål er endnu ikke afsluttet, hvorfor det er for tidligt i enkeltheder at kommentere sagen – blot vil jeg gerne endnu en gang understrege, at der ikke efter aftalen skulle blive tale om leje-forhøjelser op mod 100 pct. For at sikre en holdbar udvikling på boligmarkedet, er det imidlertid helt nødvendigt at få tilvejebragt en rimelig udvikling af huslejerne i det gamle og det nye boligbyggeri.

men betydelig bedre tilpas, end da jeg kom der. Nu mangler vi bare at initiativet følges op af så mange som muligt, så rummet ikke skal stå tom det halve af tiden. Desværre har jeg hørt bemærkninger som: Jeg vil ikke være til grin, eller lignende, det er forhåbentlig kun små spøgefuldheder ellers har de mennesker ikke prøvet, hvor dejligt det er at få »kadaveret« kørt godt igennem. Jeg håber også at initiativet bliver fulgt op ved flere store depoter, for med den spildtid vi har ved fremmede depoter, når vi ligger ude, skulle der vel være en chance for at man kunne bruge den til noget så fornødt som at motionere lidt. Men skal vi nå så langt at hvert depot får sit »kondicenter«, ja så må vi også bakke initiativtagerne til det første op, så man kan se der er behov for det!

Jeg vil derfor slutte med at takke, fordi der er nogen der tænker på vores velbefindende og samtidig sige til mine kollegaer, der har chancen for at »visitere« konditoriet på Gb, men ikke har prøvet det endnu prøv engang! Det er slet ikke værst at føle sig godt gammeldags træt, ikke i hovedet af støj fra MY'eren, eller fordi man har fået for lidt nattesøvn, men i hele kroppen på en sund måde efter en times motion.

Bent Faurholt,
Korsør ddt.

Økonomisk demokrati!

I anledning af den megen diskussion om økonomisk demokrati, kunne jeg tænke mig at spørge lokomotivmandsforeningens ledelse, om ikke tiden er inde til at påvirke lønningsministeren til at gå i spidsen og indføre i det mindste en form for »løn-demokrati«. Jeg henviser hermed til den i høj grad uretfærdige og tilfældige aflønning af lokomotivførere med samme uddannelse og ansvar. Efter de gældende regler, er

det rent lotteri, hvornår en lokofører kommer på slutløn i 17. lrm. og da funktionsreglerne er udformet på en yderst snedig måde, vil det i realiteten betyde, at DSB får udført en stor part af kørslen i 17. lrm. uden at betale for arbejdet. Såfremt vi alle blev aflønnet efter samme skole, ville det betyde lettere tilrettelægning af kørselsfordelinger. MO-MY kørsel kunne lægges sammen, og turene dermed blive bedre og mere behagelige at arbejde i, ligeledes kunne der spares højt betalt arbejdskraft, som nu er beskæftiget med at kontrollere de forældede regler om funktion, for det er jo vel at mærke ikke folk i 13. til 17. lrm., der varetager denne opgave.

Stedtillægsbegrebet trænger også til revision – det er vist nogenlunde lige dyrt at spise sig mæt, hvor i vort lille land, vi bor.

Den procentvise pristalsregulering kan da bestemt heller ikke have noget med demokrati at gøre. Ganske vist lever ordningen op til biblens ord om, at den, der har meget, skal mere gives, men det er da vist ikke rigtigt i pagt med demokratiets ånd? Det ville være en god begyndelse at få disse åbenlyse uretfærdigheder ryddet af vejen, så jeg vil mene, at det skulle blive en forholdsvis let opgave at overtale en demokratisk minister til at bringe lidt mere demokrati ind i billedet på de omtalte områder. Jeg føler mig overbevist om, at det ville skabe større tilfredshed hos mange.

J. C. K. Nielsen,
lokof. 13: lrm.,
Struer.

Der arbejdes for tiden med forslag til ændring af funktionsreglerne. Revision af stedtillægget sker ved forårets overenskomstforhandling. Pristalsregulering baseres nok på varepriser m.v., men procentberegningen skal også modvirke nivellering mellem lønrammerne.

Jubilæumsfond

På Dansk Arbejdsgiverforenings stiftelsesdag den 19. maj foretages uddeling af legater af Arbejdsgiverforeningens Jubilæumsfond.

Det er fondens formål med de til rådighed stående rentemidler at yde støtte til videre uddannelse og dygtiggørelse af yngre arbejdsgivere, funktionærer og arbejdere. Denne støtte kan ydes enten som bidrag til rejser og ophold i udlandet med det formål at studere arbejdsmetoder eller tekniske forhold inden for bestemte virksomheder eller grupper af virksomheder eller som tilskud, der kan gøre det muligt for legatarer at tage arbejde i længere tid i udenlandske virksomheder, eller endelig som støtte til yderligere teoretisk teknisk uddannelse her i landet.

Til legatuddeling anvendes rentefkastet af legatkapitalen på 2 millioner kroner, og ved udmålingen af legaternes størrelse er fondens bestyrelse sindet at tage særligt hensyn til større uddannelsesobjekter.

Ansøgning om legattildeling skal udfærdiges på en særlig ansøgningsblanket, der kan rekvireres hos Dansk Arbejdsgiverforening, Fællesrepræsentationen for danske Arbejdsleder- og tekniske Funktionæreforeninger eller hos Landsorganisationen i Danmark (LO), og ansøgningen skal ifølge fondens fundats være forsynet med en indstillingspåtegning af en af disse institutioner.

Ansøgningerne skal indsendes til fonden så snart som muligt og skal være fonden i hænde senest den 15. marts.

Fondens adresse er: Arbejdsgiverforeningens Jubilæumsfond, Vester Voldgade 113, 1503 København V.

PERSONALIA

Forfremmelse til lokomotivfører (17. lrm.) efter ansøgning pr. 1-1-1973.

Lokomotivførerne (13. lrm.):
(L-afl.) P. L. Ingstrup, ddt Hgl, (L-afl.) i ddt Hgl.
O. M. J. Jensen, ddt Pa i ddt Pa.
J. M. Andersen, ddt Gb i ddt Gb.
B. H. Faurholt, ddt Kø i ddt Kø.
N. S. G. Christensen, ddt Ar i ddt Ab.

Forfremmelse til lokomotivfører (13. lrm.) pr. 1-1-1973.

Lokomotivassistenterne (10. lrm.):
J. Egekov, ddt Kø i ddt Kø.
T. M. Pedersen, ddt Kø i ddt Kø.
J. D. Schmidt, ddt Hgl i ddt Hgl.

Forflyttet efter ansøgning pr. 1-12-1972.

Lokomotivmedhjælperne på pr. (7. lrm.):
S. Møller, ddt Gb i ddt Hg.
J. E. Petersen, ddt Gb i ddt Hg.

Forflyttet pr. 1-12-1972.

Lokomotivmedhjælperne på pr. (7. lrm.):
J. Hyldal, ddt Gb i ddt Hg.
A. Cleemann, ddt Gb i ddt Hg.
E. B. Andersen, ddt Gb i ddt Hg.

Overgået til anden stilling efter ansøgning pr. 1-1-1973.

Lkf. (13. lrm.) S. E. Pedersen, ddt Ar, hvk. Vops Ar.

Afsked pr. 31-12-1972.

Lkf. (17. lrm.) A. C. Jørgensen (Aaby), ddt Ng, gr. svagelighed m/pension.
Lkf. (15. lrm.) R. L. Olesen, ddt Str, gr. svagelighed m/pension.
Lkf. (13. lrm.) P. R. Knudsen, ddt Ng, gr. svagelighed m/pension.

Afsked pr. 28-2-1973.

Lkf. (17. lrm.) O. P. Jørgensen, ddt Gb, gr. svagelighed m/pension.

Dødsfald

Pens. lokomotivfører S. R. Thomsen, Struer, er afgået ved døden den 3-1-1973.

Jernbryllup

Pensioneret lokomotivfører C. C. V. Eland og hustru Arhus, fejrede den 3. februar 70 års bryllupsdag.

Eland begyndte som lokomotivmand i 1905, og i 1919 blev han lokomotivfører, senere var han i en lang årrække kørelærer i dampdriften. Eland blev i 1953 pensioneret, og har i årene som pensio-

nist gjort et stort stykke arbejde i pensionistforeningen.

Arhus afdeling vil i denne anledning gratulere.

Byttelejlighed

København – Århus.

Haves: 3 værelses moderne lejlighed i dejlige grønne områder i Rødovre, nær S-tog og bus. Husleje 531 kr. m. varme.

Ønskes: Tilsvarende stor 1½ eller 2 værelses, moderne, rimelig husleje for enlig dame.

Fru Ebba Carstensen.

Rødovrevej 217 B.

2610 Rødovre.

Tlf. (01) 70 81 36 –

privat, bedst efter kl. 14.00

indtil kl. 13.00 tlf. (01) 15 12 15.

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

Fortsat fra side 7

Kombineret bane-vej-gods-trafik ved befordring af lastbil-sættevogne på jernbanetogene

Ved at bygge to terminaler på hver side af Storebælt, den ene for lokaltrafikken og den anden for fjerntrafikken, kan nøjes med to jernbanespor i hver terminal. Under de omstændigheder kan ind- og udkørslerne over sporkrydsene foregå hurtigere og mere præcist. Det indebærer, at tidsintervallerne mellem togene kan reduceres noget.

Der skulle ikke være noget til hinder for, at antallet af biltransporterende tog pr. time kan øges til 10 eller 12 til og fra hver terminal og derfor til 20 eller 24 på banestrækningen via Storebælt.

I så fald bliver systemets kapacitet omkring 3 gange så stort som kapaciteten af en Storebæltbro-motorvej.

Hvis man senere bygger en bro-motorvej, kan man indstille den lokale biltogstrafik, men bevare fjern-biltogstrafikken, bl.a. af hensyn til den del, der foregår med sættevogne uden fører.

Forsikringsagenturforeningen

Forsikringsagenturforeningen for Tjenestemænd ved Statsbanerne har afholdt ordinært repræsentantskabsmøde tirsdag den 24. oktober 1972, kl. 16.30 i Forsikringselskabet »Danmark«s bygning, Parallelvej, Lyngby, med følgende dagsorden:

1. Valg af ordstyrer.
2. Valg af protokolfører.
3. Protokollen fra sidste repræsentantskabsmøde.
4. Beretning.
 - a) foreningsvirksomheden 1970-71
 - b) forsikringsvirksomheden 1970-71
5. Regnskab.
 - a) foreningsregnskabet 1970-71
 - b) forsikringsregnskabet 1970-71
6. Valg.
 - a) formand
 - b) næstformand
 - c) kasserer
 - d) 2 medlemmer af forretningsudvalget
 - e) 1 voldgiftsmand
 - f) 2 revisorer og 2 revisorsuppleanter
7. Indkomne forslag.
8. Fastsættelse af honorarer.

Foreningens formand, Børge Aanæs bød velkommen til repræsentantskabet samt rettede en særlig velkomst til de indbudte gæster. Meddelte at foreningens kasserer, E. Greve Petersen, dagen i forvejen havde måttet lade sig indlægge på hospitalet. Det vedtoges at sende Greve Petersen en hilsen.

ad punkt 1

Til ordstyrer valgtes Hans Jensen, Aarhus, der konstaterede mødets lovlige indvarsling og dermed beslutningsdygtighed, samt foretog navneopbræk.

ad punkt 2

Til protokolfører valgtes S. H. Majlund.

ad punkt 3

Protokollen fra det ekstraordinære repræsentantskabsmøde den 1. november 1971 var udsendt til det daværende repræsentantskab samt offentliggjort i fagbladene. Godkendtes uden kommentarer.

ad punkt 4 a)

Formanden udtalte mindeord om den tidligere formand Egon Rasmussen, og signalnæstformand H. Ellehuus, afgået ved døden henholdsvis 1.12.1970 og 16.9.1972.

Videre meddelte formanden at der fra 1971 er indført en forenklet og forbedret ulykkesforsikring, med bl.a. mulighed for tegning af større dagpengebeløb, idet maximum er forhøjet fra 10 til 15 kr. Endvidere er der fra maj 1971 indført en ny indbo/ansvarsforsikring med rejsegodsdækning og dækning for madvarer i fryseren m.v. Tillidsmændene er i gang med omtegning til disse nye former.

Arbejdet med de andre tjenestemandsgupper har været videreført i den forløbne periode, og ser nu ud til at stå for en snarlig igangsættelse.

Agenturforeningen er kommet i skattevæsenets søgelys, og har måttet betale kr. 17.000 i skat for året 1971. Mulighederne for at undgå denne udgift undersøges.

Bestyrelsen har i den forløbne periode haft en del skadesager til bedømmelse og har kunnet støtte betrængte medlemmer i tilfælde hvor den rent forsikringsmæssige dækning ikke har slået til.

Formanden sluttede med at takke for godt samarbejde i bestyrelsen.

ad punkt 4 b)

Afdelingschef Thyge Meldgård aflagde beretning om forsikringsvirksomheden og indledte med at omtale præmieindtægten som i 1969 havde andraget 4,6 mill. kr. 1970-71 steg præmierne til henholdsvis 5,3 mill. og 6,1 mill. og der var derfor tale om en pæn udvikling til trods for den faldende tendens i medlemsantallet på grund af rationaliseringen indenfor DSB. Desværre har udgifterne til erstatninger haft en endnu kraftigere tendens til stigning. I 1970 var erstatningsudgiften ca. 3,9 mill. og i 1971 over 5 mill., og desværre er der udsigt til en endnu mere markant stigning i erstatningsudgifterne. Årsagerne hertil er flere. Dels yder forsikringsbetingelserne i de nye former en væsentlig bedre dækning, og dels synes især tyveriskader at tage et voldsomt opsving. Det synes som om den nemme adgang til erstatning medfører at mange mennesker næppe er så omhyggelige med at passe på deres ting

og forebygge tyveri, som det kunne ønskes. Meldgård forudså enten en skærpelse af forsikringsbetingelserne eller en kraftig stigning i præmierne.

De nye og forbedrede ulykkesforsikringer og indbo/ansvarsforsikringer havde i perioden medført en meget kraftig stigning i begæringsantallet. Når dette sammenholdes med en stor udskiftning af personale i afdelingen, således at der var relativt mange nye og uerfarne medarbejdere til behandling af begæringerne, vil det forstås at der efterhånden udviklede sig en meget lang ekspeditionstid. En løsning på dette problem måtte findes. Da der blev en mulighed for at klare problemerne ved hjælp af et integreret EDB-system, d.v.s. opbygning af et datasystem, der kunne klare så mange af de kontormæssige opgaver som muligt, blev dette foretrukket for ansættelse af yderligere et antal funktionærer, og så ud fra den tanke, at EDB-systemet på længere sigt ville blive den billigste løsning idet der blev mulighed for at betjene et væsentligt større antal medlemmer fremover uden personaleudvidelser.

Med bistand fra et privat EDB-service-bureau gik man i gang med opgaven i september måned 1971 og 1. januar 1972 var EDB-programmet klar efter en meget stor indsats, som havde medført standsning i policeudstedelsen totalt i ca. 4 måneder.

Meldgård gennemgik hovedtrækkene af EDB-systemet, som bl.a. medfører at man ved hjælp af data-strømme automatisk kan styre både præmieafkørtning hos DSB pr. magnetbånd, udskrivning af policer, statistikker, kartotek kort, præmieregnskab, skaderegnskab, erstatningschecks, beregning af præmier (indeksregulering), stempelafgift til staten og meget andet.

Systemet er opbygget så fleksibelt som muligt, bl.a. af hensyn til optagelsen af de nye tjenestemandsgupper i foreningen.

Samtidig med opbygningen af det tekniske program til styring af data-strømmene måtte hele det hidtidige kartoteksystem med manuelt udskrevne kartotek kort omskrives og overføres til magnetbånd. Til den ende var anvendt ca. 200.000 hulkort, og det vil derfor forstås at afdelingen i denne overgangsperiode kun kunne behandle de egentlige skadesager på normal vis.

Efter overgangsperioden var begæringsbunkerne vokset til ca. 4000 stk.

og det nye system beviste derefter sin betydning og ydeevne, således at man nu er helt ajour og i stand til at betjene mange nye medlemmer.

Efter at have omtalt udsigterne for foreningens fremtidige udvikling, sluttede Meldgård sin beretning med en tak til tillidsmændene, medarbejderne og bestyrelsen for godt samarbejde, og takkede medlemskredsen som – til trods for en periode med meget langsom og poli-
ceudstedelse – alligevel havde bevaret tilliden til at forsikringerne var i orden.

Begge beretninger godkendtes eenstemmigt.

ad punkt 5 a)

På grund af kassererens sygdom blev foreningsregnskabet forelagt af Thyge Meldgård, der foretog sammenligning mellem de to regnskaber.

ad punkt 5 b)

Direktør Steen Rode forelagde forsikringsregnskaberne for de to år 1970–71, og understregede den uheldige udvikling i skadeudgifterne.

Begge regnskaber godkendtes eenstemmigt.

ad punkt 6

- a) Til formand genvalgte Børge Aanæs.
- b) Til næstformand genvalgte O. H. Jensen.
- c) Til kasserer genvalgte E. Greve Petersen.
- d) Til forretningsudvalget genvalgte Helge Hansen og Hans Jensen.
- e) Til voldgiftsmand genvalgte K. B. Knudsen.
- f) Til revisorer genvalgte Ejvind Madsen og G. Kragballe og til revisorsuppleant genvalgte Mogens Kristiansen, medens Kaj Jensen, Århus nyvalgte.

ad punkt 7

Børge Aanæs omtalte, at privatbanefunktionærerne havde været inde på spørgsmålet om optagelse i foreningen, og da en eventuel optagelse nok vil medføre tekniske vanskeligheder, som de implicerede organisationer endnu ikke har haft lejlighed til at gennemdrøfte, skal der på dette repræsentantskabsmøde ikke tages stilling til spørgsmålet.

Det foresloges, at der af foreningens midler overføres kr. 10.000 til Jernbanemændenes Kooperative Forsikringsfore-

ningers Fond, og dette vedtoges eenstemmigt.

ad punkt 8

Formanden foreslog uændrede honorarer, og dette vedtoges.

Herefter sluttede mødet.

S. H. Majlund.

Vejlekassen

Vejlekassen har afholdt ordinært repræsentantskabsmøde tirsdag den 24. oktober 1972 kl. 17.30 i Forsikringselskabet »Danmark«s bygning, Parallelvej, Lyngby med følgende dagsorden:

1. Valg af ordstyrer.
2. Valg af protokolfører.
3. Beretning 1970–71.
4. Regnskab 1970–71.
5. Forslag til henlæggelse af kr. 50.000 i hvert af årene 1971 og 1972 til et jubilæumsfond.
6. Indkomne forslag.
7. Valg.
 - a) formand
 - b) næstformand
 - c) 3 medlemmer af bestyrelsen
 - d) 2 revisorer og 2 revisorsuppleanter
 - e) statsautoriseret revisor.

Formanden Børge Aanæs åbnede mødet.

ad punkt 1

Til ordstyrer valgtes Hans Jensen, der konstaterede mødets lovlige indvarsling og deraf følgende beslutningsdygtighed, samt foretog navneopråb. Alle repræsentanter var mødt, dog at E. Greve Petersen var sygemeldt og erstattet af suppleant.

ad punkt 2

Til protokolfører valgtes S. H. Majlund.

ad punkt 3

Formanden oplyste at *Vejlekassen* i den forløbne 2-årsperiode har været i en fortsat rolig udvikling præget af de rationaliseringsbestræbelser, som gør sig gældende ved Statsbanerne.

Der er i de to år anmeldt ialt 670 dødsfald, og 308 medlemmer er udmeldt i forbindelse med afsked v/DSB, således er der i perioden en samlet afgang på 978 medlemmer.

Selv om der har været en tilgang på 254 nye medlemmer, vil det altså sige, at det samlede medlemstal er faldet med 724, således at *Vejlekassen* pr. 1. januar 1972 har ialt 29.068 medlemmer.

Begravelseshjælpen blev forhøjet fra 1. januar 1971, men dels på grund af et færre antal dødsfald i 1971, og dels på grund af det stadig høje renteniveau med deraf følgende stor renteindtægt, har regnskaberne udvist et gunstigt resultat for begge årene.

Formanden mindede om at *Vejlekassen* den 1. april 1973 fylder 100 år, og sluttede sin beretning med en tak for godt samarbejde.

Beretningen godkendtes eenstemmigt.

ad punkt 4

Forretningsføreren Thyge Meldgård gennemgik regnskaberne for de 2 år 1970 og 1971.

Regnskaberne godkendtes eenstemmigt.

ad punkt 5

I forbindelse med *Vejlekassen's* 100 års jubilæum har man tilskrevet Forsikringsrådet, for at høre om der var noget til hinder for, at der i hvert af de 2 regnskabsår 1971 og 1972 blev henlagt et beløb på kr. 50.000 til et jubilæumsfond. Formanden kunne oplyse at Forsikringsrådet – ved skrivelse af 29. marts 1971 – har meddelt, at man ikke vil modsætte sig dette, under forudsætning af repræsentantskabets godkendelse.

Efter nærmere at have motiveret henlæggelsen udbad formanden – på den samlede bestyrelses vegne – sig repræsentantskabets godkendelse af denne disposition.

Forslaget godkendtes eenstemmigt.

ad punkt 6

Der var ingen indkomne forslag.

ad punkt 7

- a) Til formand genvalgte Børge Aanæs
- b) Til næstformand genvalgte O. H. Jensen
- c) Til bestyrelsen genvalgte E. Greve Petersen, Helge Hansen og Hans Jensen
- d) Til revisorer genvalgte Ejvind Madsen og Gunnar Kragballe og til revisorsuppleanter genvalgte Mogens Kristiansen, medens Kaj Jensen, Århus, nyvalgte

- e) Til statsautoriseret revisor vedtoges det fortsat at anvende Revisions- og Forvaltningsinstituttet A/S.

Herefter sluttede mødet.

S. H. Majlund.

Humanitære Fond

Jernbanemændenes kooperative Forsikringsforeningers Fond har afholdt ordinært repræsentantskabsmøde tirsdag den 24. oktober 1972 kl. 18,00 i Forsikringselskabet »Danmark«s bygning, Parallelvej, Lyngby, med følgende dagsorden:

1. Valg af ordstyrer.
2. Valg af protokolfører.
3. Beretning 1970-71.
4. Regnskab 1970-71.
5. Forslag til vedtægtsændring.
6. Beslutning om igangsættelse af byggeri.

Fondens formand, Børge Aanæs, åbnede mødet og bød velkommen til repræsentantskabet. Bad om tilladelse til, at dagsordenens punkt 6 ændredes, så der kom til at stå: »Bemyndigelse til igangsættelse af byggeri«. Motiveringen for denne ændring er, at man ikke – som ventet – var klar til at tage den endelige beslutning om byggeriets start, idet man ville foretage en nøjere vurdering af tre foreliggende projekter. Når sagen var afklaret, ville man imidlertid gerne have bemyndigelse til at påbegynde byggeriet, uden at skulle afvente et repræsentantskabsmøde.

Repræsentantskabet tiltrådte ændringen i dagsordenens punkt 6.

ad punkt 1

Til ordstyrer valgtes Hans Jensen, der konstaterede mødets lovlige indkaldelse og dermed beslutningsdygtighed samt foretog navneopråb.

ad punkt 2

Til protokolfører valgtes S. H. Majlund.

ad punkt 3

Formanden kom under sin beretning ind på spørgsmålet om fondens faste bidragydere, idet man – siden sidste ordinære repræsentantskabsmøde i 1970 – havde agiteret for en tilgang. Dette er sket gennem artikler i de fire jernbaneorganisationers fagblade, både i 1970 og

1971, hvor der bl.a. er redegjort for fondens eksistens og formål, samt anbefalet ansatte og pensionister at melde sig i rækken af bidragydere.

Dette er da også resulteret i en fremgang fra 177 til 216 bidragydere, hvilket sikrer fonden en månedlig indtægt på 2.465,00 kr. Formanden mindede om, at sådanne ydelser kan fratrækkes på skatteopgørelsen, og han opfordrede til yderligere tilgang af bidragydere.

I den forløbne periode er der endvidere modtaget gaver fra enkeltpersoner fra kr. 25,00 til kr. 6.000,00. »Vejlekasen« og »Forsikringsagenturforeningen« har i 1970 bevilget hver kr. 10.000 og i de to regnskabsår er der modtaget godt kr. 6.000,00 fra de små modeljernbaner der er opstillet forskellige steder i landet. Stationsmestrene og trafik ekspedienterne har ophævet deres byggefond og har skænket kassebeholdningen – kr. 1.456,39 – til formålet og ligeledes har Jerabane-foreningens kreds 2 (godsekspeditørerne) skænket Fonden halvdelen af deres formue (ialt kr. 1.465,00) i forbindelse med kredsens sammenlægning med Stationsforstanderkredsen.

Hele fondens kapital er fremkommet ved frivillige bidrag og gaver, og med de faste bidragydere vi har i øjeblikket, samt med det renteaftast obligationsbeholdningen giver, er Fonden sikret en årlig indtægt på næsten 60.000 kr.

Formandens beretning godkendtes eenstemmigt.

ad punkt 4

På grund af kassererens anmeldte forfald blev regnskabet forelagt af formanden, som gennemgik de to års regnskaber og konstaterede at der pr. 1. januar 1972 i Fonden er en formue på kr. 316.969,76.

Regnskaberne godkendtes eenstemmigt.

ad punkt 5

Under dette punkt forelå et forslag om ændring af vedtægterne, således at der indføjes en ny § 6 med følgende ordlyd:

»Ændring af vedtægterne kan kun ske, når mindst $\frac{2}{3}$ af repræsentantskabets medlemmer stemmer derfor«.

Nuværende § 6 ændres til § 7.

Børge Aanæs motiverede forslaget og oplyste, at det er finansministeriet, der har gjort opmærksom på, at der i vedtægterne manglede en bestemmelse om,

hvordan disse kunne ændres. Spørgsmålet var opstået i forbindelse med at regnskaberne for Fonden skal forelægges ministeriet, for at kunne få gaver til Fonden godkendt som fradragsberettigede på selvangivelsen.

Den foreslåede ændring i vedtægterne vedtoges eenstemmigt.

ad punkt 6

Børge Aanæs henviste til det ekstraordinære repræsentantskabsmøde i 1971, hvor repræsentantskabet gav Fondens bestyrelse bemyndigelse til at arbejde videre med planerne om opførelse af et plejehjem i Hobro kommune, indtil videre finansieret af Forsikringsagenturforeningen for Tjenestemænd ved Statsbanerne.

Ud fra denne bemyndigelse har man forsøgt at opstille et byggeprogram, hvori er nedfældet de krav bestyrelsen mener må tilgodeses. Dette byggeprogram er tilstillet 3 forskellige firmaer, som på forhånd har meddelt, at de ville udarbejde skitseprojekt og give tilbud, uden nogen form for udgift til Fonden. Det drejer sig om

Berg Bach og Kjeld Egmos, Ålborg i samarbejde med arkitekterne Vibe-Hansen og K. W. Orland, Ålborg.

Ørum og Nielsen, Randers i samarbejde med arkitekt Frede Skøt, Hobro og Jord og Beton, Århus i samarbejde med arkitekterne Friis og Moltke, Århus.

De 3 firmaer har lavet et stort arbejde og afleveret tilbud den 30. september 1972, hvorefter bestyrelsen sammen med arkitekt S. V. Johansen fra DSB har gennemgået projekterne, ligesom de 3 firmaer ved et møde har haft lejlighed til nærmere at gøre rede for deres tilbud.

Byggeprogrammet omfatter et plejehjem med plads til 48 samt 10 pensionistboliger, og de tre tilbud ligger i størrelsesordenen knapt 8 mill., godt 8 mill. og godt 9 mill. kr. Der er tale om både element- og murstensbyggeri, og byggetiden regnes højest at blive $1\frac{1}{2}$ år.

Uanset prisforskellen, bør tilbuddene nøje overvejes, og dette sammenholdt med ønskerne om at komme igang så snart det kan blive muligt, er årsagerne til at bestyrelsen gerne ønsker den omtalte bemyndigelse.

Repræsentantskabet gav eenstemmigt den ønskede bemyndigelse.

Herefter sluttede mødet.

S. H. Majlund.