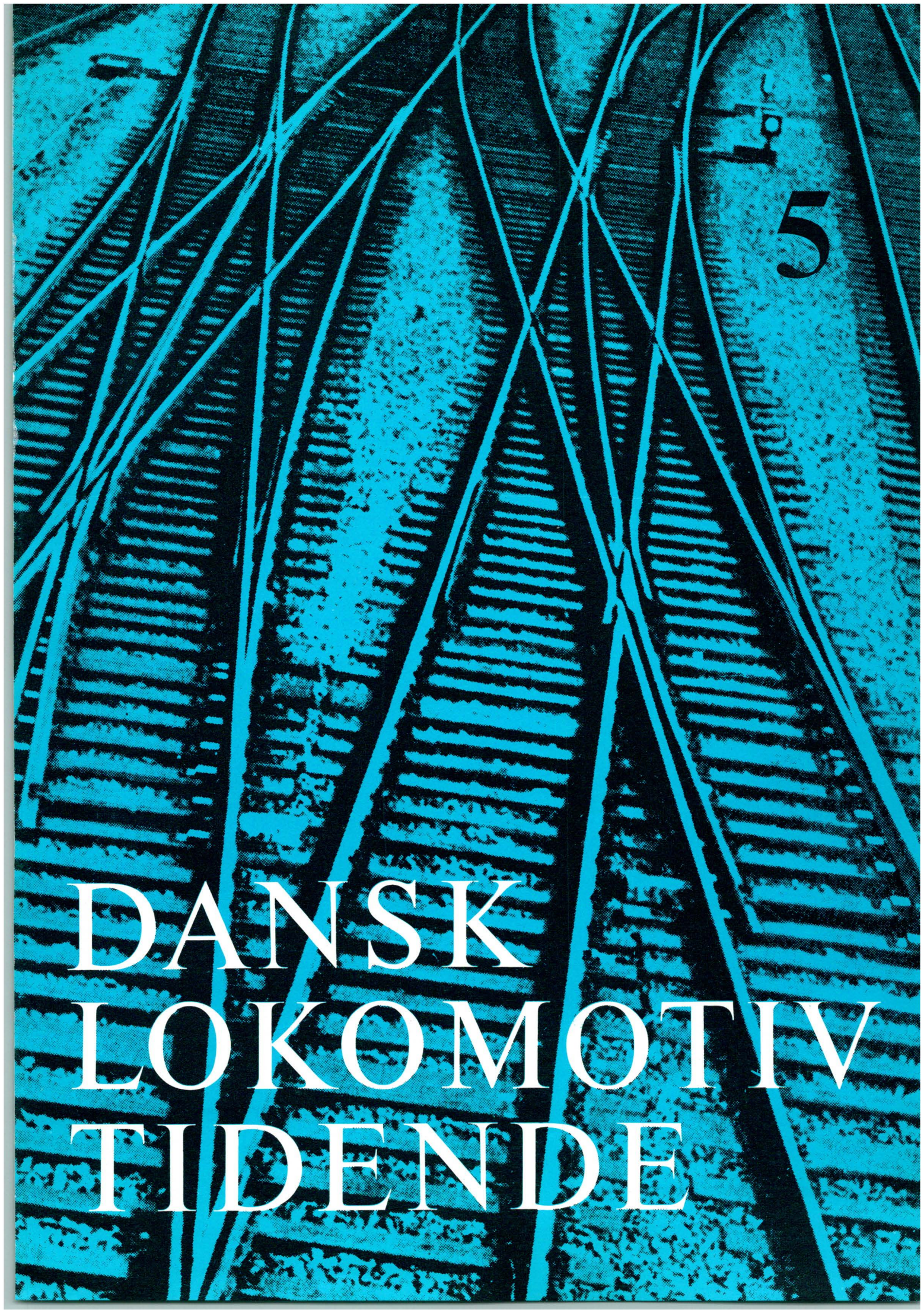




nr. 5

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. JUNI 1973 — 73. ÅRGANG

5

Indhold:

Hvad er der i vejen	2
Fugleflugtslinien 10 år	3
S og R synspunkter	4
Biltransporttog udført som ledvogns- tog	9
DDR præsenterer sig	13
Vil de kunne tale sammen	16
Pension 1. april 1973	17
Personalia	19

Redaktører:

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

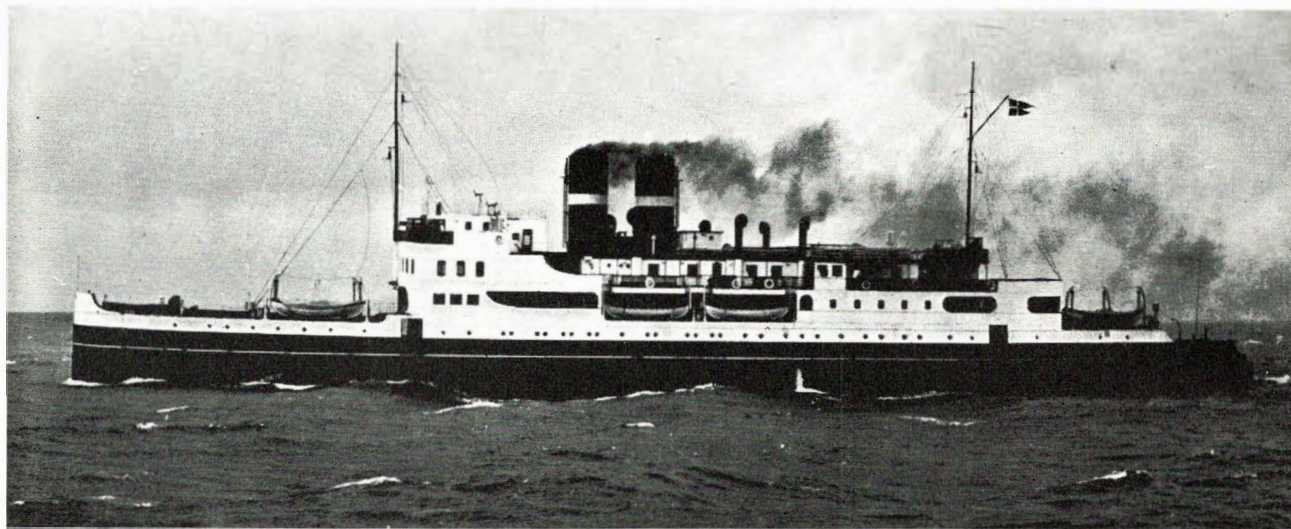
Redaktion og ekspedition:
Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hell. (01 43) 7269.
Kontortid 9-16.
Lørdag lukket.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Mange betragtninger gøres over den tid, det kan tage ved behandling af sager i den offentlige administration, og der peges på den voksende offentlige administration. Som fagorganisation har vi en naturlig interesse i et godt og gensidigt hurtigt samarbejde med administrative instanser, hvor vore sager skal behandles, og med de erfaringer, vi har, vil det næppe være korrekt, som en generel betragtning, at skyde denne administration langsommelig i skoene. Vi ved, at alle sager ikke umiddelbart kan besvares. Det kræver i mangt et tilfælde undersøgelser og drøftelser, men alligevel foranlediges vi til at pege på et konkret forhold, som kræver stort tålmod hos nogle af vore medlemmer, og hvis behandling efter vor mening synes ubegribelig, selv med det kendskab vi har til sagsbehandling i administrationen. Vi sigter til den sag, hvor overtalligt personale af anden kategori omskoles til betjening af S-tog, og i medfør heraf udnævnes til elektroførerstillingen. Denne udnævnelse, som egentlig skulle finde sted for henved 1 år siden, står, når dette skrives, stadig uopfyldt, og med et tålmod på bristepunktet spørger det berørte personale, med berettiget bitterhed, hvorfor? Ja, selv deres organisation bliver dem svar skyldig. Vi forstår ikke, hvad det egentlig er, som trækker denne afgørelse ud. DSB er måske nok kommet lidt sent ud af starthullet, selvom de i flere år har været indstillet på en udvidelse af S-togsdriften og dermed et øget behov for elektroførere; men lad nu det være. Sagen bliver dog udarbejdet og fremsendt med tilsagn om, at dens afgørelse for det pågældende personale vil få tilbagevirkende kraft. Fra sagens afsendelse er imidlertid gået særdeles lang tid, og vi har ikke kunnet få en tilfredsstillende forklaring på, hvorfor behandlingen skal vare så længe. Der kan vel næppe i alle sparebestræbelserne være forhold, der i denne forbindelse forhindrer gennemførelse af en ikke ukendt praksis. Der kan jo ingen forbindelse være med personaleloftet, fordi der er tale om anvendelse af een gang ansat personale i andet område. Det kan da heller ikke administrativt i forretningsgangen kræves, at der går så lang tid. Hvad er det da, eller hvem er det, som bevirker, at der ikke kommer en afgørelse i sagen?

Vi skal kraftigt påpege nødvendigheden af en hurtig afklaring af denne sag, hvis behandling har passeret grænsen for det rimelige.

Fugleflugtslinien 10 år



Dampfærgen »Danmark« som sejlede på færgeforbindelsen mellem Gedser og Grossenbrode.

Fortsat fremgang på alle områder i jubilæumsåret

Straks fra starten for 10 år siden var Fugleflugtslinien en succes. Det første år – i 1963 – overførtes i alt 261.000 personbiler, i 72 463.000. Antallet af godsvogne er vokset fra 52.000 til 171.000, mens antallet af passagerer, der er overført på færgerne, er øget fra 2,1 mill. i 1963 til 2,8 mill. sidste år.

Specielt m.h.t. togpassagerer er der i det seneste års tid sket en markant og overordentlig glædelig ud-

vikling, idet passagertallet for tog mellem Danmark og det sydlige udland – og omvendt – steg med 9,4 pct. til op imod 900.000 rejsende.

En stribe nye færger er indsat på ruten, der gjorde Rødbyhavn og Puttgarden, Lolland og Fehmern til vigtige led i en ny vigtig forbindelse. Færgerne har fået større kapacitet, og der sejles flere ture.

Det kan således oplyses, at der i sommer sejles 28 dobbeltture pr. døgn mod 18 det første år. Samtidig er færgerne blevet så meget større,

de har alle dobbeltdæk, at der reelt i de forløbne år er sket en tre-dobling af kapaciteten. Der kunne således i 1963 overføres 5.100 personbiler pr. døgn, mens tallet nu er 15.000 personbiler pr. døgn.

Det rekordagtige blev i øvrigt anslået, allerede inden Fugleflugtslinien var en kendsgerning. Efter omkring et hundrede års snak, vedtog Folketinget i 1958 loven om den nye forbindelse. Fem år og (på dansk side) 200 millioner kroner senere, var den en kendsgerning.



Motorfærgen »Danmark« som sammen med Tyske Forbundsbaners færger dækker forbindelsen Rødbyhavn-Puttgarden.

S og R synspunkter

4 DOBBELTINTERVIEW
MED FHV. STATSMINISTER
HILMAR BAUNSGAARD
OG
FHV. FISKERIMINISTER
JENS RIISGAARD KNUDSEN

I. Erhvervspolitikken

Vi indleder samtalen med at spørge:

Erhvervslivet – specielt de danske verdensfirmaer Ø.K., Superfos, F. L. Smidth og flere andre – kritiserer regeringens erhvervspolitik og kræver aktieselskabsskatten og afskrivningsreglerne ændret?

Baunsgaard: Man skal nok først huske, at disse meget store virksomheder har ret i eet synspunkt: at det lader sig ikke gøre for os herhjemme at bedømme deres indtjeningsvilkår og omkostningsvilkår bare med danske øjne. – De skal jo netop ud på det internationale marked. Derfor er der ikke noget mærkeligt i, at disse store virksomheder, samtidig med at de har en god indkomst, kan gøre vrøvl (over det) – og faktisk har ret! Det er en international målestok. – Når de så taler om aktieselskabsbeskatningen, så tror jeg ikke, at disse selskaber mener det alvorligt. Den danske aktieselskabsbeskatning er en af de laveste i verden. Men det vi skal, det er, at vi skal se på aktieselskabsbeskatningen og afskrivningsreglerne som en helhed. Og dér tør jeg ikke på stående fod sige, om det ud fra denne internationale konkurrence-situation er berettiget at ændre ved de nævnte ting. Vi skal se alvorligt på det. Men jeg kan ikke binde mig til den ene eller anden løsning af problemet.

Jens Riisgaard Knudsen: Jeg synes nok, at det stillede spørgsmål kan give anledning til at erindre om



Hilmar Baunsgaard.

de beretninger, som vi har fået kendskab til fra en række større aktieselskaber, der klart viser, at 1972 har været et godt år for de pågældende virksomheder – et år med god indtjening; og med disse beretninger i tanken tror jeg, at vi har et klart billede af det danske erhvervsliv – forstået på den måde, at vi dér har fået et klart tegn på, at dansk erhvervsliv har været inde i en fremgangsperiode, en periode, der også vil fortsætte i indværende år.

Ja eller nej til
økonomisk demokrati

Erhvervslivets bedømmelse af Ø.D.-forslaget som værende socialisering ad bagdøren – er den realistisk?

Baunsgaard: Jeg vil aldrig kalde det socialisering hverken åbenlyst eller skjult. Men det er en form for økonomisk dirigering, som er speciel for de nordiske lande; det, man vil, det er jo åbenbart – gennem lovgivningen – at sikre de store lønmodtagerorganisationer – i første række LO – en direkte indflydelse på virksomhederne, en økonomisk indfly-



Jens Riisgaard Knudsen.

delse. Det er jeg modstander af. Men egentlig socialisering vil jeg ikke kalde det; det er mere et forsøg på at give LO en magtindflydelse, som jeg ikke mener er rimelig, når det drejer sig om virksomhedernes økonomiske forhold.

Jens Riisgaard Knudsen: Med regeringens forslag til Ø.D. kan man efter min opfattelse hverken tale om socialisering ad fordøren eller ad bagdøren. Når det er sagt, vil jeg samtidig føje til, at jeg tror, at vi må erkende, at Ø.D. vil blive et af 1970'ernes store spørgsmål. Og jeg vil heller ikke skjule, at vi her er stillet overfor et spørgsmål, hvor der hen ad vejen kan vise sig visse fælles synspunkter hos de Radikale og hos os i Socialdemokratiet.

Baunsgaard: Det er da nok muligt. Men hidtil har disse fælles synspunkter mellem de Radikale og Socialdemokraterne ikke vist sig. De er der ikke, fordi det, der har været afgørende for Socialdemokratiet, er netop denne centrale dirigering til LO. Det er det, vi i det radikale Venstre er imod!

Jens Riisgaard Knudsen: Jeg tror ikke, at Hilmar Baunsgaard vil bestride, at Ø.D. vil blive et af 70'ernes store spørgsmål.

Baunsgaard: Det var i og for sig ikke det mit svar omhandlede. Mit svar drejede sig om, hvorvidt der var fælles synspunkter i denne sag mellem Socialdemokratiet og det radikale Venstre. Hvad angår spørgsmålet om, at Ø.D. skulle blive et af 70'ernes store spørgsmål, er det vel muligt. Men vi må foreløbig erkende, at hidtil har det *ikke* interesseret befolkningen, hverken lønmodtagere eller andre grupper.

Det hævdes, at Ø.D. vil belaste erhvervene hårdt. Er det rigtigt?

Baunsgaard: Det ved jeg ikke; men at det vil blive en omkostning, det er afgjort – men varieret fra virksomhed til virksomhed. For mig er det mest foruroligende ved regeringens tanke det, at det faktisk vil blive en hårdere belastning for de små end for de store virksomheder. Og dansk erhvervslivs ryggrad det er jo de tusinder af små og mellemstore virksomheder.

Jens Riisgaard Knudsen: Jeg deler ikke Baunsgaards opfattelse med hensyn til, at Ø.D. vil blive en belastning for visse kategorier af virksomheder. I øvrigt er det min opfattelse, at vi på nuværende tidspunkt skal være noget varsom med at låse os alt for fast i bestemte synspunkter. Jeg tror, at når der er tale om Ø.D., så vil der blive behov for en række forhandlinger på det politiske område; og dér håber jeg i alt fald, at der må blive tale om forhandlinger af en sådan art, at der skabes en bred forståelse for det. Der her er tale om.

Dagpengereformen – Enig i princippet

Dagpengereformen er blevet modtaget med største tilfredshed i arbejderkredse, men med kritik fra erhvervslivets side?

Baunsgaard: Jeg vil gerne give min egen vurdering. Og det er den, at principperne bag dagpengereformen kan jeg ikke være uenig i. Men jeg anser det for meget letsindigt, at regeringen og flertallet i Folketinget har taget dette sociale fremskridt, som jo er et af de store skridt, i et tempo, hvor man ikke er i stand til at overskue de økonomiske konsekvenser. Da Socialdemokratiet og det radikale Venstre i sin tid tog de virkeligt store fremskridt, så var det altid en fælles interesse at afpasse tempoet med den økonomiske bæredygtighed, således at vi vidste, at fremskridtet kunne holde. – Vi står i dag i usikkerhed, hvor hverken regering eller erhvervslivet eller for den sags skyld jeg selv kan sige, om det vil blive en belastning på 1 eller 2 mia. kr. mere, end vi havde i forvejen. *Ingen ved det!* Og det er det, jeg mener er letsindigt.

De Radikale burde have været med!

Jens Riisgaard Knudsen: Dagpengereformen er jo en ny og meget væsentlig landvinding på det socialpolitiske område. Jeg deler ikke Baunsgaards skeptiske vurdering. Blot vil jeg beklage, at vi ikke havde de Radikale med ved gennemførelsen af denne reform; og dette skal være sagt i forbindelse med, hvad Baunsgaard allerede har givet udtryk for – at for år tilbage var det radikale Venstre og Socialdemokratiet i et fornuftigt samarbejde og gennemførte en række meget vidtrækkende reformer på det socialpolitiske område.

Baunsgaard: Jeg skulle måske lige føje til, at vi er jo ikke principielt uenige om den sociale værdi i dagpengereformen – eller om den politiske beskrivelse af de radikales og socialdemokratiets indsats – men der skal dog følgende oplysninger med, for at man ikke skal stå helt uden kendskab til de faktiske forhold omkring den politiske situation omkring dagpengereformen: Vi forsøgte lige til sidste øjeblik at få Socialdemokratiet til at forstå, at man burde give mulighed for at vurdere de økonomiske konsekvenser, inden man tog skridtet fuldt ud. Det radikale Venstre sagde: Lad os – i stedet for som regeringen foreslog – »at hoppe« lige fra seksdages karenstid ned til nul – lad os så i stedet tage een dag eller to dages karenstid, og så se, hvordan *det* kommer til at virke. Jeg vil gerne have, at det kommer frem her, at det radikale Venstre gav det tilbud.

Erhvervslivet velfunderet?

Dansk erhvervslivs konkurrenceevne overfor udlandet er ganske tilfredsstillende. Det tyder ikke på, at omkostningstrykket er så alvorligt som hævdet af erhvervene?

Baunsgaard: Jeg vil hævde, at der er tryk på omkostningen; men det er der også i andre lande. Den inflationsrate, vi har, er høj. Men de lande, vi skal konkurrere med – først og fremmest Vesttyskland – har pludselig fået en rate, der nærmer sig vores! og det hjælper os! Og dernæst spiller det ind, at der er et almindeligt meget større efterspørgselspres, så der ikke rigtig er nogen konkurrence på prisen. Jeg tør imidlertid *ikke* sige, at *hvis* der kommer en lille afdæmpning, at så er vi konkurrencedygtige.

Jens Riisgaard Knudsen: Når der er tale om omkostninger i dansk erhvervsliv, finder jeg, at dette spørgsmål bliver overdrevet gang på gang fra erhvervsside. Jeg synes, der er grund til i denne forbindelse at hæfte sig ved den stigende ordretliggang fra udlandet til danske erhvervsvirksomheder.



Tillid til kronen

Kronens fasthed under valutauroen tyder på, at udlandet og internationale finans kredse har tillid til dansk erhvervsliv?

Baunsgaard: Det er vel mere en tillid til den forbedring, det betyder for dansk erhvervsliv, at vi er blevet medlem af EF. – Jeg tror, at man internationalt har bedømt det som værende meget betydningsfuldt for dansk økonomi, at vi får denne ekstra valuta indtjening; og det er det, der har gjort, at man har sagt: I en sådan situation er kronens stilling stærkere, end den var før.

Jens Riisgaard Knudsen: Jeg skal kun føje til, at i forbindelse med det stillede spørgsmål kan der være grund til at tilkendegive, at vi har grund til at glæde os over, at vi ikke blev placeret udenfor det store markedsområde i Vesteuropa.

Er overophedningen i dansk erhvervsliv så stor, at der bør lukkes op for fremmedarbejdere?

Baunsgaard: Det er vanskeligt at besvare. Overophedningen er der jo ikke blot tale om i erhvervslivet. Der er også overophedning i den offentlige sektor. Jeg er tilbøjelig til at tro, at man skulle finde veje for en vis lempelse af fremmedarbejderpolitikken. For der er mangel på arbejdskraft.

Jens Riisgaard Knudsen: Jeg tror, at det er lovligt tidligt at tage endelig stilling til spørgsmålet om, hvorvidt vi skal lempe i fremmedarbejderpolitikken. Vi må nemlig ikke se bort fra, at vor indtræden i EF også har ført til, at vi er blevet omfattet af det fælles arbejdsmarked. Jeg mener, at vi må afvente og se, hvad et sådant fælles arbejdsmarked kan føre til i relation til det spørgsmål, der er rejst.

Baunsgaard: Må jeg lige sige et par ord, som jeg synes skal med. Nogle af de argumenter, som modstanderne af EF brugte, før vi blev medlem, var, at der ville komme en strøm af fremmedarbejdere, der ville vælte ind over os. Der er knap kommet en eneste!

Prispolitikken – Fødevarerne

I vide forbrugerkredse hævdes, at pristigningerne – især på fødevarer – skyldes dansk indtræden i EF?

Baunsgaard: Det er stort set rigtigt! Hvad forbrugerne blot glemmer, det er, at disse prisstigninger ville være blevet væsentligt højere, hvis vi ikke var blevet medlem af EF. Det, man må huske, er jo nemlig, at landmændene – hvis vi ikke var blevet medlem – skulle have haft hele erstatningen på hjemmemarkedet for det tab, de ville have fået. Og hvis det skulle være lagt på pri-

serne, så er de prisstigninger, vi har haft indtil nu på fødevarer for ingenting at regne mod dem, der ville være indtrådt, hvis vi havde holdt os udenfor. Vi må erkende, at vore fødevarerpriser har ligget lavere end i en række andre lande i Vesteuropa, bortset fra England.

Jens Riisgaard Knudsen: Vi kan ikke bestride, at vi har haft stigende priser på fødevarer, efter at vi er kommet i EF. Jeg er enig med Baunsgaard i, at var Danmark ikke kommet med i EF, så ville vi i løbet af vinteren og foråret være kommet ind i en meget alvorlig situation med hensyn til, hvordan vi så skulle klare dansk landbrugs stilling; og en løsning i den situation ville i hvert fald ikke være blevet gratis for de danske forbrugere.

Bør prisstigningerne resultere i overvejelser i retning af afskaffelse af moms'en på fødevarerne?

Baunsgaard: Man kan altid overveje det. Og regeringen har jo allerede haft store besværligheder med hensyn til overvejelse af afskaffelse af moms på fødevarer. Det er en af de ting, man må være parat til at diskutere. Man må huske, at moms er et udtryk for, at man skal have det lettest tilgængelige indirekte beskatningssystem, som skal lette skatte trykket på de direkte skatter. Det er – sagt ganske enkelt – moms'ens

hensigt. – Og det vil nok sige, at vi ikke skal have nogen undtagelse. Men nu er det så andre siger: Ja, men fødevarer det er dog simpelt-hen nødvendige forbrugsting; og det er rigtigt. Men problemet er, hvad der ville ske økonomisk, hvis vi ikke havde moms på fødevarerne. Personligt vil jeg tro, at vi skal holde fast ved, at fødevarer – som alt andet – skal ind under moms. Der må derefter være sociale sikringsordninger for dem, der virkelig har behov for det.

Jens Riisgaard Knudsen: Umiddelbart er jeg tilbøjelig til at mene, at der bør være ens moms for alle varegrupper, og at man så samtidig har spørgsmålet om sociale kompensationer for øje i det omfang, der er behov for sådanne ordninger. Dog skal man ikke se bort fra, at når vi skeler til andre EF-lande, så har man i et vist omfang varieret indirekte afgifter på fødevarer; og det er da ikke udelukket, at dette spørgsmål på et senere tidspunkt vil komme til at indgå i vore hjemlige overvejelser.

Trafikprojekterne

Folketinget står nu foran afgørelsen af trafikministerens forslag om faste forbindelser over hhv. Øresund og Storebælt. Uenigheden er stadig stor om, hvorvidt projekterne kan gennemføres samtidig?

Baunsgaard: Ja. Og det er min personlige opfattelse, at det ikke er økonomisk forsvarligt at sætte disse to store projekter i gang samtidig. Vi må altså tage det mægubehagelige job at træffe den afgørelse i folkettingen om, hvilket projekt der skal i gang først. Og jeg er af mange og bugtede veje kommet til det resultat, at vi skal sætte Storebæltprojektet i

gang først. Og det hænger sammen med hele den usikkerhed, der stadig er omkring Saltholmsprojektet.

Skal vi nøjes med en tunnel under Storebælt?

Baunsgaard: Jeg anser tunnelfor-slaget for at være et af de store him-melråbende fejltagelser. Det bliver nemlig ingen tilfredsstillende løs-ning. Hvad enten man vil tro det eller ej, så er der et behov i den dan-ske befolkning for at få en Store-bæltbro. Man skal lade være med tunnelplanen. Det er fordrejning af problematikken at sige, at det er en billigere løsning. Man ved godt, at det kun er en foreløbig løsning. Man skal have en Storebæltbro, der både er kombineret vej- og jernbanebro.

Jens Riisgaard Knudsen: Når der er tale om store trafikinvesteringer, foretrækker jeg også at indskrænke mig til at fremsætte en personlig op-fattelse. Vi må vel indstille os på, at ved den endelige stillingtagen i fol-ketingen vil samtlige partier mere eller mindre gå i stykker i disse sa-ger. Jeg vil også gerne fremhæve, at vi ikke må se bort fra, at der her er tale om at disponere på en sådan måde, at vi anvender vore ressourcer på en fornuftig måde. I hvilken ræk-kefølge man skal prioritere de for-skellige opgaver, vil jeg ikke komme med nogle bemærkninger i dag. Dog vil jeg gerne erkende, at vi ved Store-bælt har et jernbanespørgsmål. Så er spørgsmålet, hvordan vi ved Store-bælt skal løse dette jernbanepro-blem. Her kan man på forsvarlig vis løse spørgsmålet ved tunnel til knap 2 mia. kr.; – og når spørgsmålet ved Storebælt løses på forsvarlig vis for knap 2 mia. kr., så kan man samti-dig stille det spørgsmål, om det så er rimeligt at bruge op mod 4 mia. kr. til en kombineret vej- og jernbane-

bro. Må jeg til allersidst lige erindre om, at vi har jo i folkettingen i inde-værende samling modtaget et meget omfattende materiale fra det såkald-te Jespersen-udvalg; og jeg mener, at jeg i det store og hele har udtalt mig i overensstemmelse med den konklusion, som dette udvalg er kommet til.

Der er anket over – i oppositio-nen – at trafikminister Jens Kamp-mann vil forcere sagen igennem?

Baunsgaard: Jeg deler denne op-fattelse. Jeg mener ikke, der er en sådan afbalancering i den danske samfundsøkonomi, at vi kan påbe-gynde nogen af opgaverne nu.

Man har indtryk af, at ministeren meget gerne ser forslaget gennem-ført nu?

Jens Riisgaard Knudsen: Det er vel ganske forståeligt; for vi må vel erkende, at der er behov for, at vi rent trafikmæssigt får bundet Øst- og Vestdanmark tættere sammen. Spørgsmålet er blot, hvordan. Min personlige opfattelse er den, at blot vi har de fornødne ressourcer til en fast vejforbindelse mellem Vest- og Østdanmark, så bør en sådan komme nordligere end Storebælt.

Kommer der så en afgørelse nu, som trafikministeren regner med?

Baunsgaard: Jeg vil tro, at der bliver en afgørelse nu. Om det bliver en afgørelse, der lige indeholder en eksakt startdato – det ved jeg ikke. Beslutningen om nu – *principielt* – at gå i gang, den tror jeg kommer nu.

Jens Riisgaard Knudsen: Den op-fattelse deler jeg også.

Der er i socialdemokratiet og i regeringen en tendens til at tilgodese den kollektive trafik. Men det er vel ikke noget partispørgsmål?

Baunsgaard: Det er ikke noget partispørgsmål. Jeg mener, at man må prioritere den kollektive trafik. Men til trods for, at man prioriterer den kollektive trafik, vil den individuelle trafik vokse. Der er bare det, at hvis man ikke forsøger at prioritere den kollektive trafik, vil den individuelle slå det hele omkuld! Derfor skal den kollektive trafik prioriteres.

Jens Riisgaard Knudsen: Spørgsmålet er udtryk for socialdemokratiets holdning.

Betalingsbalancen – Besparelser

Regeringen har erklæret, at den ikke vil sætte skatter eller moms op. Men nu kommer vismændene og hævder, at betalingsbalancen vil kræve langt større besparelser, end regeringen har planlagt. Hvad er så vejen frem?

Baunsgaard: Der er kun een vej frem. Problemet kan kun klares ved, at man får foretaget nogle meget radikale indgreb i den økonomiske politik, der fører til begrænsning i de offentlige budgetter.

Jens Riisgaard Knudsen: Vi er nået dertil, at skatteskruen ikke kan tage flere omdrejninger. På den baggrund må vi erkende, at så kan det blive nødvendigt på ny at se på spørgsmålet om besparelser – eller prioritering af forskellige store opgaver.



Kommer der på ny et nært S-R-samarbejde?

Til slut spørger vi:

Kommer der på ny et nært S-R-samarbejde som i H. C. Hansens, Hedtofts og Staunings dage?

Baunsgaard: Det har altid – også i de år, da dette lykkelige radikale-socialdemokratiske samarbejde fungerede – været således, at man har været enige om, hvad der skulle samarbejdes om. Spørgsmålet er, om vi kan finde de ting, der skal samarbejdes om. Det afgørende er ikke, hvem man samarbejder med, men hvad man samarbejder om. De vanskeligste problemer i øjeblikket er de økonomiske.

Jens Riisgaard Knudsen: Jeg finder, at i et interview som dette vil der være grund til at erindre om det samarbejde, som det radikale Venstre og Socialdemokratiet har haft op gennem årene, et samarbejde, der har banet vej for store resultater på adskillige områder. Derfor beklager jeg også, at der skete noget af en vending for få år siden. Nu synes jeg nok, at man i øjeblikket taler lovlig meget om blokpolitik og samarbejdsformer i dansk politik. Efter min opfattelse er der ikke muligheder for fra den ene dag til den anden at aftale nye former for samarbejde. Skal



der ske ændringer i denne henseende så må det være noget, der lidt efter lidt vokser frem på baggrund af det arbejde, vi har her i folketinget. Det er vel ikke udelukket, at der efter næste valg kan være en anden situation end den, der er i øjeblikket. Jeg synes, at der kan være grund til at hæfte sig ved, at KVR-samarbejdet ikke er så sammentømret, som det var forud for valget.

Har Glistrup og hans gallup-tal skabt panik i de gamle partier?

Baunsgaard: Jeg kan kun svare på de radikales vegne; og dér har der ikke været tale om panik, slet ikke! På den anden side set må man erkende, at det ser ud til, at vi kommer til at stå med en anden politisk situation efter det kommende valg, end vi nogensinde tidligere har kendt. En sandsynlig mulighed er jo, at hverken S-SF, måske heller ikke S og R – måske heller ikke KVR – har flertal. Og da bliver det jo altså nødvendigt, at man i så tilfælde ikke bare står og tænker i samarbejdsformer ud fra politiske tilstande, der var engang, men som ikke er mere.

Jens Riisgaard Knudsen: Jeg tror, at vi gør klogest i at løse de opgaver, som vi nu er stillet overfor og så efter næste valg se, hvilken politisk situation vi så har.

Biltransporttog udført som ledvognstog

Af C. E. Andersen

Jernbanetog består gerne af en række vogne uden eller med et lokomotiv.

I andre tilfælde, dog sjældnere, er vognene sammenholdt ved en kortkobling, som kan være affjedret eller uaffjedret i længderetningen, og som kun tillader små sidebevægelser, eventuelt blot drejebævægelser.

I atter andre tilfælde er hele toget eller dele af det sammenbygget af vognkasser og boggier, der, lige bortset fra formationens endeboggier, hver bærer to vognkassers ender. Jacobs-boggier kaldes de.

Hele formationen kan da passende kaldes en ledvogn eller et ledtog.

Denne togudformning indebærer en række principielle fordele. Men den er også behæftet med diverse principielle ulemper. Det vil føre for vidt at opremse dem her.

Til bil-transporterede tog byder ledvognssystemet på en række specielle fordele.

Derfor fortjener ledvogns-biltoget at blive sammenlignet med biltoget af separate vogne i alle de tilfælde, hvor det overvejes at etablere bil-på-tog systemer.

Dette er jo blevet aktuelt i Danmark, hvor der måske i overskuelig fremtid vil blive indsat biltransporttog et eller andet sted, det være sig via Storebælt, Samsøbælt, Øresund – såvel mellem Helsingør og Hålsingborg som mellem København og Malmø eller blot mellem Amager og Saltholm – samt Fehmernbælt, både på eventuelle brostrækninger og tunnelstrækninger og såvel i lokaltrafik som fjerntrafik.

Bil-på-tog transporter på alle disse ruter hver for sig har i tidens løb været omtalt her i bladet.

Ledvognsprincippets specielle fordele

Personbiler vejer kun lidt i forhold til, hvad jernbanevogne vejer

(selv lave, lette specialvogne). Hvor de befordres med 2-akslede åbne jernbanevogne, som det sker igenem jernbanetunnelerne under Alperne, er jernbanevognene til biltogene sædvanligvis kun 10–12 m lange; disse kan derfor kun rumme to typiske personbiler, sjældent tre, men dog oftest lidt over 2, idet bilerne kan placeres hen over vognenes sammenkoblinger. Det betyder, at nyttelasten, d.v.s. bilerne, kun repræsenterer omkring 10 pct. af bruttovognvægten. Ved at bruge 4-akslede boggievogne med stor længde kan nyttelast-procenten nok forøges, men ikke ret meget. – Det er næsten tomkørsel, vægtmæssigt set.

Hvis der derimod bruges ledvogne, bliver der kun én boggie pr. vognkasse, lige bortset fra endevognkasserne. Derfor opnås et gunstigere nyttelast/bruttolast-forhold. Desuden bliver toget lettere. Det bliver derfor billigere, både i anskaffelse og i drift.

Selv hvor man vil befordre personbiler i to etager, er nyttelasten i forhold til tog akselbelastningen så lille, at ledvognstog er fordelagtige i forhold til tog af separate boggievogne, idet det er rigeligt med en enkelt boggie pr. vognkasse.

Når der befordres meget svære lastbiler på jernbanevogne, er nyttelast/bruttolast-forholdet mere passende.

Lastbiler kan endda være så tunge, at flere af dem eller selv en enkelt ikke kan bæres af en enkelt boggie; vognkassevægten er da relativt ringe.

I så fald må man enten sprede lastbilerne eller bruge kortere vognled eller opgive ledvognsprincippet, altså bruge separate vogne med to boggier pr. vognkasse.

De fleste steder er man ikke helt tryk ved, at svære lastbilers og rutebilers hjul placeres lige over vogn-

kasse-mellemrummene, ja, man tillader det ikke.

Nogle steder kræver man, at sådanne biler ikke må placeres med forhjulene på én vognkasse og baghjulene på en anden vognkasse, dels fordi et koblingsbrud da kan få katastrofale følger, og dels fordi de to vogne udfører relative bevægelser.

Ved at bruge ledvogne kommer man uden om de gener. Hele toget kan benyttes uden placerings-restrictioner, og det kan udnyttes i sin fulde længde selv til de svære lastbiler.

Ledvognene kører gerne roligere i forhold til hinanden end enkeltvogne, og især ledvognsformationernes enkelte led kører roligere end enkeltvogne uden synderlige bevægelser i forhold til hinanden, ja, endog med kun ubetydelige gulvhøjdebævægelser.

Medens selvstændige vognes ender udfører relative sidebevægelser, udfører ledvognskassernes ender ikke relative bevægelser.

Dette influerer på den effektive profilbredde, altså den indre plads, som derfor er større for ledvogne end enkeltvogne under i øvrigt lige forhold.

Bælgforbindelser m.m. mellem to ledvognskasser indbyrdes kan blive simple og lidet pladskrævende.

Bælgene medfører nok en vis indsnævring af det indre profil. Men den er mindre end den effektive indsnævring, som en bælgforbindelse mellem to separate vogne medfører.

For biltransporttog – og kun for dem – betyder det noget – endda meget.

Netop det snævraste profil er fundamentalt – svarende til, at en kædes styrke bestemmes af dens svageste leds styrke.

Man kan formodentlig regne med, at ledvognes effektive indre bredde er omkring 20 cm større end den nyttebare profilbredde af separate

vogne med samme ydre bredde. Det betyder meget for lastbilernes kørsel gennem toget.

Der er altså flere forhold, som taler for at udføre bilbefordringstog som ledvognstog. Det gælder både ved personbilbefordring og lastbilbefordring.

Derfor er ledvognssystemet ideelt, selv til lastbilbefordring, blot der bruges et passende antal vognaksler i forhold til toglængden. Dette er opnåeligt ved at bruge kortere vognkasser. I øvrigt kan bruges 3-akslede boggyer, hvis togene skal befordre fremtidens lastbiler med vældige akseltryk.

Ved en given boggyeafstand øges forholdet mellem den samlede vognlængde og boggyeantallet, når antallet af vognkasser og boggyer gøres større. Forøgelsen er særlig markant for toledsvogne i forhold til enkeltvogne.

En formation bestående af 3 vognkasser på 4 boggyer kan med en boggyecenterafstand af 19–20 m blive ca. 67 m lang. Det svarer til næsten 17 m pr. boggye og mere end 8 m pr. aksel – mod henholdsvis ca. 26 m og 13 m for tilsvarende separate vogne, altså en forbedring på rigeligt 50 pct.

Hensynet til at kunne udskifte vognene og ændre togstørrelserne m.m. gør det ønskeligt, at ledvogne ikke bør have alt for mange led.

Men meget taler for, at en ledvogn til bilbefordring principielt bør være en befordringsenhed med ind/udkørsel i begge endevognskassers sider, eventuelt også direkte via endevognenes ender.

Bilbefordringsenhedernes størrelse

Optimeringen af en bilbefordringsenheds længde må i øvrigt bestemmes under hensyn til kravene til

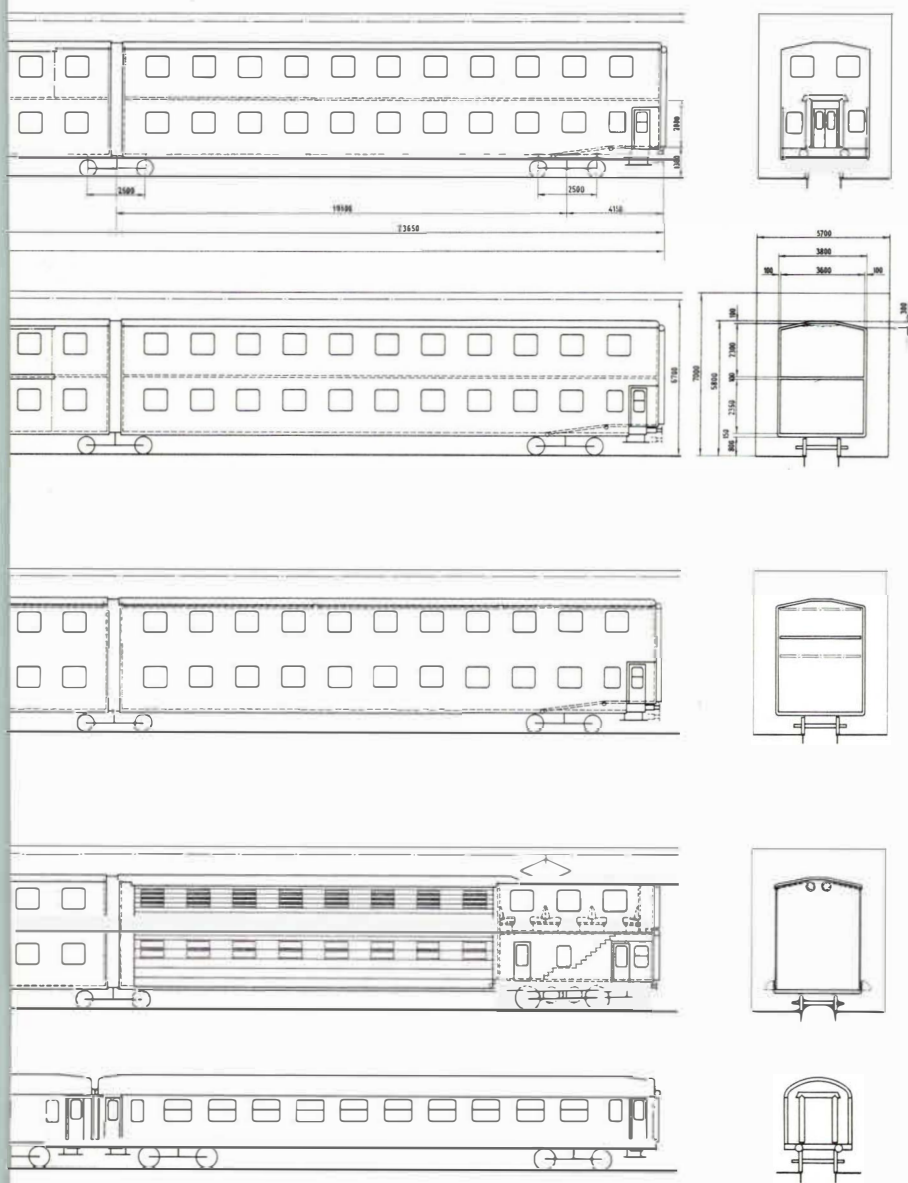


hurtig og bekvem fyldning og tømning, altså bil-ind/udkørslen i terminalerne, d.v.s. ekspeditionstiden vurderet både fra bilsynspunkt, togsynspunkt og terminalsynspunkt, indirekte også fra togparkens og terminalens kapacitet.

Valget af ledvognslængde, befor-

dringsenhedslængde og toglængde må altså blive et kompromis mellem mange hensyn.

Efter forf.'s skøn må befordringsenhederne have længder af størrelsesordenen 200 m. D.v.s. bestående af to eller tre eller fire ledvogne af den nævnte længde.



Disse befordringsenheder og dermed også et helt tog, der er sammensat af et antal sådanne, bør tømmes eller fyldes samtidig eller bør i det mindste kunne tømmes (fra den ene side) og fyldes (fra den anden side) samtidig.

Dette forudsætter, at der er bil-

perroner ved begge sider af togene, og at perronerne i begge sider har nogenlunde samme højde som vogn-gulvene.

Vogninformationen for personbiler og lastbiler må ganske vist være forskellige med hensyn til bæreevne.

Men ellers kan de være ens, altså alle være en-etages vogne. Alle tog bør have begge slags vogne, helst vel personbiler i den ene ende og lastbiler i den anden ende. Alle vognene kan benyttes til personbiler, en del af dem til lastbiler. Person- og lastbilerne kan køre til og fra togene i blandet følge på perronerne.

Et typisk tog kan bestå af to enheder af hver slags. Det kan eventuelt forlænges ved tilkobling af yderligere to enheder, snart for lastbiler, snart for personbiler, alt efter behovet – eller i alle tilfælde for lastbiler, idet sådanne enheder kan bruges til alle slags biler.

Toglængder over 1200 m kan ikke være ønskelige, fordi terminalerne da må være meget store.

En begrænsning af toglængden kan måske af kapacitetsmæssige grunde tale for til gengæld at bruge to-etages tog til personbiler.

Dette forudsætter imidlertid, at terminalernes bilperroner er skiftevis lave og høje, de lave perroner til den nedre togetage og de høje perroner til den øvre togetage.

Det implicerer ensidig ind- og ud-kørsel og følgelig fuldstændig tømning af hele toget, før fyldningen kan begynde, fordi der ellers vil komme krydsende trafik på perronerne. Ja, selv perronerne må tømmes, før de kan fyldes.

Disse ulemper er så markante, at brugen af to-etages tog må synes at være utopisk.

Der foreligger imidlertid den mulighed, at man kan betjene to-etages tog udelukkende fra perroner i lav højde og derfor fra begge sider, nemlig hvis der er ramper fra det lave niveau til det høje niveau i selve togene i stedet for på perronerne.

Ganske vist optager sådanne ramper en vis plads i vognene. Men den behøver ikke at blive særlig stor,

især ikke hvis ramperne kan svinges op, så den nedre etage kan udnyttes fuldt ud, når den øvre etage ikke benyttes, eller efter at den øvre etage er blevet fyldt.

Tegningen viser fire forskellige bilbeordringsvognformationer, alle ledvogne, og som en målestok tillige to moderne danske eksprestogsvogne.

Alle består af 3 vognkasser på 4 boggier. Jvfr. de to personvogne, altså 2 vognkasser på 4 boggier, nedenunder.

Øverst er vist en to-etages personbiltransportvogn med ind/udkørsler i siderne af begge etager. – Til en biltransportenhed må der bruges to sådanne ledvogne i symmetrisk sammenstilling.

Denne vogntype kræver perroner i lille højde ved den ene side og stor højde ved den anden side.

Derunder er vist en to-etages personbiltransportvogn med indvendig rampe i den ene vognkasse. Eventuelt kan rampen vippes op; i så fald kan den nedre etage benyttes i hele sin længde. – Til en biltransportenhed må der bruges to sådanne ledvogne i symmetrisk sammenstilling.

Denne vogntype kan betjenes af samme lave perroner som en-etages vogne, såsom lastbilvognene.

Den kan ekspederes tosidigt.

Bilerne kan køre frem på den ene perron samtidig med, at de kører bort på den anden. De kan endda køre ind i vognen og bort fra den samtidig.

Den nederste ledvogn er specielt beregnet til svære lastbiler (men kan også bruges til personbiler). Den har derfor kun én etage, som endda er meget høj. – To sådanne ledvogne i symmetrisk sammenstilling udgør en transportenhed. – Denne kan ekspederes fra begge sider, og det kan ske samtidigt.

Alle de tre skitserede biltrans-

portenheders kapacitet kan forøges ved indsættelse af en ekstra ledvogn mellem de to symmetriske endevogne, eventuelt to ekstra, men i praksis næppe flere.

Som ekstra forstærkningsvogn kan man nøjes med den type, der er udført som vist næstnederst. Den er karakteristisk ved at have indre løfte/sænkegulve (jvfr. bilfærger med hængedæk), så den kan bruges både til personbiler i to etager og til lastbiler i en etage.

Kort sagt, der behøves kun tre slags vogne. Og der nødvendiggøres ikke en stor reservevognpark af både personbiltransportvogne og lastbiltransportvogne, selv om der til visse tider er behov for at befordre mange personbiler og til andre tider mange lastbiler.

Forstærkningsvognene kan i den viste udformning ikke bruges alene, men kun indkoblet mellem de andre vogne, fordi de mangler ind/udkørsler i siderne.

De kunne dog fyldes og tømmes ved hjælp af specielle side-ind/udkørsels- og rampevogne, eventuelt blot udført som åbne vogne, og som kun er stationeret i terminalerne og derfor ikke tages med togene.

Alternativt kan det være faste enderamper.

Gulvhøjder, koblingshøjder, motorhøjder

Ledvognene kan i yderenderne have automatkoblinger af den fremtidige standardtype.

De kan eventuelt udføres med koblinger, der kan hæves og sænkes og derfor fixeres i to højder. Sådanne konstruktioner er allerede udviklet i Tyskland for de nu brugte koblinger og buffere.

I alle tilfælde kan man nøjes med lave koblinger. Valget afhænger af kravene til gulvhøjden og dermed totalhøjden af vognen.

Hvis vognene skal udføres som motorvognstog, d.v.s. med mange elektriske banemotorer, må man nøjes med små motorer, såfremt gulvhøjden og dermed hjuldiameteren skal være lille.

Men i vognender udenfor ind/udkørselsportene, hvor der ikke skal køre biler, kan gulvhøjden være stor. Herunder kan der blive plads til selv de største elektromotorer. Ja, bogierne kan simpelthen være identiske med dem, der bruges til elektriske lokomotiver.

Ledvognstogene kan være både motorvognstog og lokomotivtrukne tog.

Derfor er nogle af ledvognene her tegnet med motorboggier og andre uden sådanne.

Lokomotiverne kan være standardlokomotiver med almindelig bredde og højde.

Ledvognene kan også kobles sammen med almindelige jernbanevogne af enhver art. Derfor kan der tilkobles eller indkobles spisevogne i de biltransporterende ledvognstog.

Et helt ledvognstog kan eventuelt kobles sammen med et helt klassisk eksprestog eller godstog. Herved kan det samlede antal tog på strækningen reduceres; eller strækningens kapacitet kan øges.

Dette gælder naturligvis også for ledvognstog, hvor hver bilbefordringsenhed er en enkelt lang ledvogn, eller for tog, der helt igennem er udført som en ledvogn.

Det gælder også enkeltvognstog.

Der kan altså opnås stor fleksibilitet.

Ledvogne til biltransporttog er ikke det eneste effektive. Men de kan i mange tilfælde være fordelagtige fremfor konventionelle vogne. Derfor kan de bruges i stedet for dem eller i supplement til dem eller i samkørsel med dem.

DDR præsenterer sig

Den Tyske Demokratiske Republik (DDR) omfatter et territorium på 108.178 kvadratkilometer. Med noget over 17 millioner indbyggere er den dermed en af de tættest befolkede stater i Europa. DDR grænser op til Polen, Tjekkoslaviet og til den vesttyske Forbundsrepublik. Midt i DDR ligger Vestberlin, som har en særlig politisk status.

8,2 millioner borgere står i arbejdslivet, på hundrede personer i den arbejdsdygtige alder kommer 73 personer i den ikke-arbejdsdygtige alder, heraf cirka en trediedel i pensionsalderen.

DDR's hovedstad Berlin, er med sine cirka 1 million indbyggere også den største by i landet. Andre storbyer og industricentre er frem for alt Leipzig, Dresden, Karl-Marx-Stadt, Magdeburg, Halle, Rostock og Erfurt.

DDR er administrativt inddelt i 15 distrikter, som har 26 by- og 91 landkredse, dertil hører igen 9055 byer og kommuner.

DDR er en socialistisk stat. Den blev grundlagt den 7. oktober 1949 på det territorium, som dengang udgjorde den sovjetiske besættelseszone, efter at den vesttyske Forbundsrepublik var blevet oprettet på grund af et udtrykkeligt ønske fra de tre vestlige besættelsesmagters side. Den konsekvente gennemførelse af Potsdamoverenskomsten, herunder beslaglæggelsen af nazisternes og krigsforbrydernes virksomheder og formuer, gennemførelsen af den demokratiske jord-, administrations- og skolereform muliggjorde opbygningen af en antinazistisk-demokratisk ordening og skaffede de materielle, tekniske og samfundsmæssige politiske forudsætninger for opbygningen af socialismen. I begyndelsen af tresserne blev de socialistiske produktionsforhold (statens henholdsvis sam-

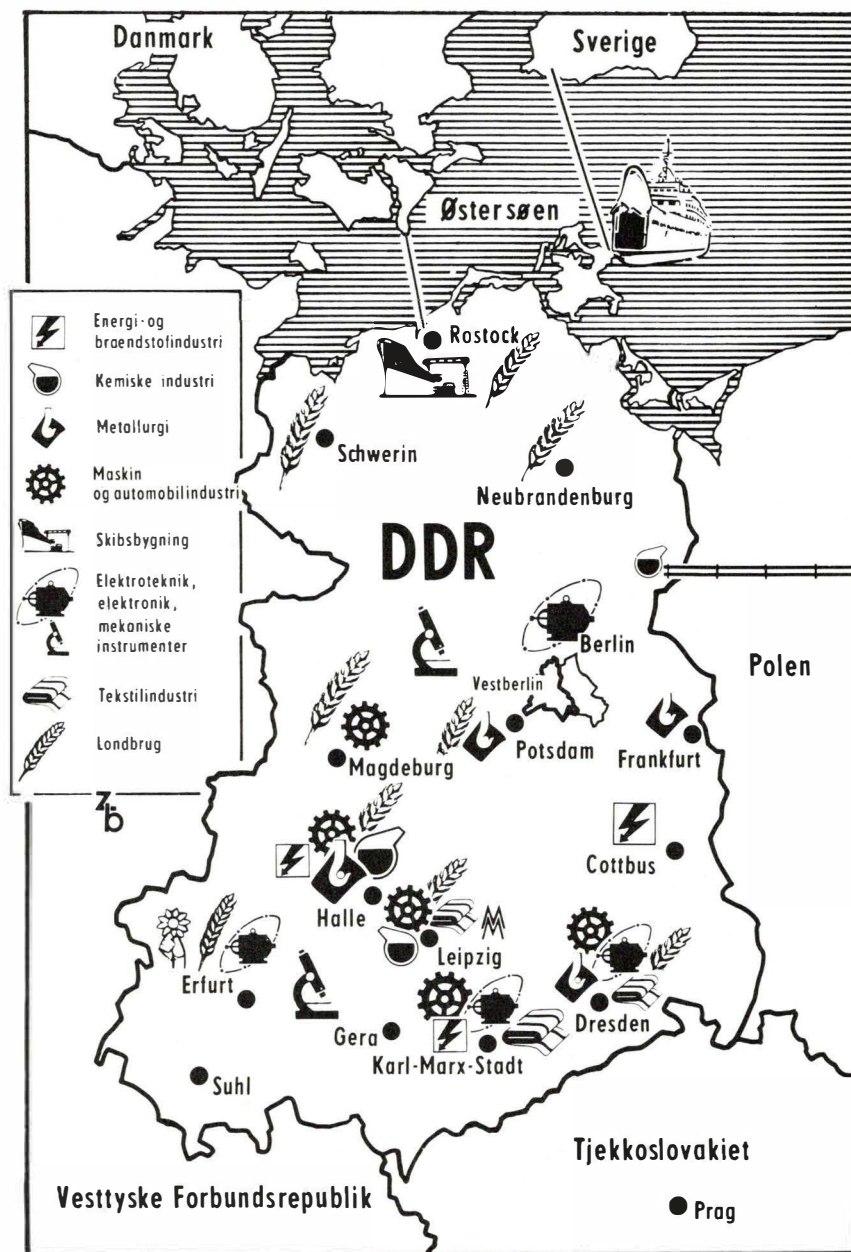
fundets overtagelse af produktionsmidlerne) endelig fuldt gennemført.

DDR tilhører det socialistiske statsfællesskab. Er medlem af rådet for den gensidige økonomiske hjælp (Comencon) og af Warszawapagten. Gennem bilaterale overenskomster om venskabssamarbejde og gensidig bistand er DDR fast forbundet med Sovjetunionen og de andre stater indenfor det socialistiske statsfællesskab. De snævre forbindelser

til Sovjetunionen (begge stater er gensidig de største handelspartnere) har en særlig stor betydning.

DDR's centrale folkerepræsentation er folkekammeret (folketinget) med sine 500 medlemmer. Her er såvel alle partier som masseorganisationer repræsenteret.

Den ledende samfundsmæssige kraft i DDR er det Socialistiske Enhedsparti (SED), som blev oprettet gennem sammenslutningen af de to





Cirka 25.000 skibe fra mere end 50 lande er blevet losset eller lastet i Rostocks nye store havn, som blev indviet for 15 år siden.

arbejderpartier kommunister og socialdemokraterne. Andre partier i DDR er den Kristelige Demokratiske Union, det Liberaldemokratiske Parti, det Nationaldemokratiske Parti og det Demokratiske Bondeparti.

De vigtigste masseorganisationer er det Frie Tyske Fagforeningsforbund, den Frie Tyske Ungdom, det Demokratiske Kvindeforbund og det Tyske Gymnastik- og Sportsforbund. Partierne og masseorganisationerne virker og arbejder sammen i den Nationale Front. De udarbejder, under stadige gensidige konsultationer til alle problemer, et fælles standpunkt for på den måde at drage alle borgere i DDR ind som aktive deltagere i det samfundsmæssige og politiske liv. Det er karakteristisk for det socialistiske demokrati i DDR, at hver fjerde borger

har en eller anden funktion (folkevalgte repræsentanter på de mest forskellige områder, medlemmer af bestående udvalg eller kommissioner i industrien, landbruget, uddannelsesvæsenet, handelen osv.) og derigennem umiddelbart er med til at styre eller lede staten. Uden grundloven – som i 1968 blev vedtaget gennem en folkeafstemning, hvor 94,5 procent af vælgerne sagde ja – og de deraf følgende love som blev vedtaget for at fremme borgernes medbestemmelsesret og medarbejdere, under ledelse af arbejderklassen og dens parti, kan man ikke forklare de kæmpestore resultater som DDR har opnået, og som frem for alt har fundet stor opmærksomhed i det vestlige udland. Dertil hører den garanterede lige ret til uddannelse for alle borgere – fra vuggestuen til universitetet – dertil

hører sundheds- og socialvæsenet, som indtager en fremtrædende plads inden for statshusholdningen, dertil hører sporten fra børnenes spartakiader til de 66 olympiske medailles som DDR opnåede ved olympiaden i 1972, dertil hører de mange aktiviteter, som findes og gennemføres indenfor kulturens og kunstens verden.

Udenrigspolitisk har DDR siden sin grundlæggelse fulgt den fredelige sameksistens politik. DDR's udenrigspolitik er i enhver fase afstemt med Sovjetunionens og de andre stater indenfor det socialistiske statsfællesskab. Denne fælles politik gjorde det muligt at bryde isoleringen af DDR, som var tilstræbt af bestemte vestlige kredse, og åbne vejen for en almindelig international anerkendelse af DDR som en suveræn stat. Gennem sit kompromisløse



se engagement for de nationale befrælsesbevægelseres sag har DDR, ikke kun blandt de unge nationalstater, vundet en stor anseelse som en konsekvent antiimperialistisk stat.

Det er lykkedes for det arbejdende folk i DDR på grund af en socialistisk planøkonomi og en fremadskridende integration indenfor det socialistiske statsfællesskab, at udvikle landet til en af de ti største industristater i verden. De små naturlige forekomster (brunkul, salt og kali, små forekomster af olie og gas) men også den, gennem mere end to årtier førte intensive økonomiske krig fra den vesttyske Forbundsrepublik og andre kapitalistiske staters side mod DDR, var de største forhindringer som DDR kun med meget store anstrengelser kunne overvinde.

I dag kan DDR præsentere sig

som en moderne industristat. Ved siden af de traditionelle grene som maskinbygning, tekstilindustri, finmekanik og optik opstod blandt andet fuldstændig nye industrigrene som kemianlægsbygning, skibsbygning (herunder fiskeriskibe), fjernsyns- og elektroniske datamaskinindustri, halvleder- og regulerings-teknik, plastindustrien samt industrien for bygning af energimaskiner, som har et meget stort forskningspotentiel. Det gennemførte samarbejde indenfor kompleksprogrammet for Comencon tillader DDR at indrette sit erhvervsliv endnu mere på sine specielle råstof- og arbejdskraftbetingelser. Dette åbner også nye store muligheder for udenrigshandelen med ikke-socialistiske stater.

Værdien af DDR's vareproduktion er kontinuerlig vokset siden

1949 og den nåede i 1972 op på 200 milliarder-mark-grænsen.

DDR's landbrug har på grund af de socialistiske produktionsforhold skaffet sig gode forudsætninger for en høj effektiv industrimæssig produktion. Den fremadskridende Kooperation mellem kollektivbrugene indbyrdes og med de folkeejede godser har gjort en meget vidtgående specialisering mulig, investeringerne er blevet koncentreret og der er sørget for en meget høj teknologi af arbejdet. DDR har, med en stadig mindre arbejdsstyrke indenfor landbruget, væsentligt sikret, at kunne forsyne sig selv med de vigtigste grundnæringsmidler.

Den hovedopgave, som blev besluttet på det Socialistiske Enhedspartis kongres i 1971, og som går ud på at hæve folkets materielle og kulturelle levestandard, på grundlag af et højt udviklingstempo i den socialistiske produktion, på grundlag af en stigning i effektiviteten af det videnskabelige-tekniske fremskridt og gennem en stigning af arbejdsproduktiviteten, blev muliggjort ved gennemførelsen af et omfattende socialprogram.

Dette program, som særligt kom arbejderklassen til gode, den klasse som gør en afgørende indsats når værdierne skabes, rækker fra en forceret bygning af nye boliger over den materielle understøttelse af unge ægteskaber gennem rentefrie kreditter til en direkte materiel understøttelse af børnerige familier. Svangerskabsafbrydelsen, som er gratis, gør det muligt for kvinderne i DDR at få deres børn på de ønskede tidspunkter. Aldersrenterne er blevet forhøjet, huslejerne i de nye lejligheder blev sænket.

Folket i DDR har gjort dette program til sit eget. Året 1972 var et år med store økonomiske fremskridt.

Vil de kunne tale sammen

Østberlinerne og vestberlinerne er vokset fra hinanden.

Luften synes at mildnes mellem de to Tysklunde, og kontakten mellem DDR og Bundesrepublikken vil vel betyde, at man kan imødesee en større eller mindre forbedring med hensyn til normalisering af Berlin.

Inden længe vil vestberlinerne uden tvivl kunne besøge Øst-Berlin og her tale med familie og venner, men hvis vi i dag tænkte os alle overgange åbnede og muren revet ned, måtte der blive en jubel, der ingen ende ville tage. Men hvor længe ville lykkerusen vedvare? Efter få dages forløb ville begge parter opdage, at samværet ikke er uden irritation, at man ikke mere talte sammesprog. Uden tvivl ville det tage år, før Berlin atter ville være et hele.

Det med at tale samme sprog er nok mest symbolsk, men der ligger også noget konkret i det, for der tales ikke samme sprog i dag i de to dele af Berlin. Jo, naturligvis tales der tysk i såvel øst- som vestberlin. Tonefaldet er det samme, men man skal ikke have været i Berlin længe, før man kan mærke forskel. Man bruger andre vendinger i øst, end man gør i vest og omvendt. Det er ikke så mærkeligt. Det ved enhver, der har været hjemme fra et par år, men Øst- og Vestberlin har været fuldstændig skilt i mere end tyve år. De sidste ti år har muren været en realitet.

Sproget, den måde, man hver for sig anvender ordene på, vil gøre forståelsen vanskelig. Værre er det måske med det, man skal tale om. Vi vil i denne forbindelse se helt bort fra politik. Almindelig hverdags-snak vil have sine problemer, for hvad taler man om? Film, skuespillere, TV, mode og mad! Sådanne ganske almindelige samtaleemner vil møde store vanskeligheder.

Øst og Vest har levet så adskilt, at man har haft fælles yndlinger blandt skuespillere eller forfattere. Østberlinerne vil ikke kende populære skikkelser i Vestberlin, og Vestberlinerne vil omvendt ikke kende den side af det østberlinske liv.

Biograferne i Østberlin har kun undtagelsesvis haft amerikanske film på programmet. Man har spillet russiske, kinesiske og østeuropæiske film, som vestberlinerne i almindelighed ikke kender stort til. Uden tvivl har man smugkikket lidt fjernsyn hos hinanden, men det er dog forbavsende lidt. Man er hver for sig lukket inde i en kulturkreds, der er blevet en vane, der ikke har tilladt større afvigelser.

Påklædningen er vidt forskellig i de to berlinske halvdele. I vest har man helt overgivet sig til den vestlige mode, og nogle af de lårkorteste piger har været at se på Kurfürstendam. Omvendt er man betydelig mere tilbageholdende i Østberlin, hvor man nok kan få det indtryk, at tøjet er mere praktisk og nyttepræget.

Uden tvivl er man mere snerpet i øst. Det fremgår tydeligt af gadelivet, og det fremgår af biografernes plakater, af TV og af mangel på større dristighed såvel i forlystelseslivet som i litteraturen.

På det kulinariske område er sket mange ting i de to berliner. I øst savner man fuldstændig pommesfrites-manden, og det kan vel være noget om, at man her mere ufordærvet har bevaret den gamle berlinske måde at leve på, selv om piroger og andet russisk mundgodt på de lidt pænere restauranter har sneget sig ind i spiseplanen.

Har Østberlin bevaret de gamle berlinske middagsretter, så har Vestberlin været den mere konservative på drikkevarernes område. I begge bydele drikkes godt tysk øl. I begge

bydele serveres de gamle berlinske ølmærker. I såvel Øst- som Vestberlin genoprettede man de gamle bryggerier, der lå i ruiner, men får man i Østberlin serveret en Schultheiss Bier, stammer den fra et statsligt bryggeri, hvorimod samme øl i Vestberlin med præcis samme smag er brygget i det privatkapitalistiske bryggeri af samme navn.

I Vestberlin drikker man af stærkere drikke først og fremmest gode, gamle tyske snaps som Dornkast og Steinhäger og ind imellem en weinbrand. I Østberlin kan disse ting fåes, men her drikker man først og fremmest vodka. Den billigste er en tysk efterligning, den næstbilligste er polsk, og den dyre, fine vodka, som drikkes ved festlige lejligheder er russisk. Det er tydeligt, at vodkaen smager, så der er sket en smagsforskydning. Tilsvarende findes ikke i Vestberlin, hvor det stort set kun er turister, der drikker whisky, gin og cognak.

Vestberlin er ved at blive en by af gamle. Mange af de unge finder større chancer i Vestsøstland, men Østberlin er hovedstad for hele Østtyskland. Det kan mærkes, at Vestberlin ikke mere er noget politisk centrum. Trods det stærke forlystelsesliv, har der indsneget sig noget provinsielt i bybilledet. For det er jo Vestsøstland med byer som Hamburg, Bonn og Frankfurt, der angiver tonen. Østtyskland føles mere som en ung by, med en ungdom uden sprælskhed.

Livets glæder prioriteres forskelligt afhængende af på hvilken side af muren, man befinder sig. I Vestberlin er det ikke så svært at få en vogn eller et fjernsyn til rimelig pris. I øst er der billige lejligheder, når man altså kan få en. Restauranterne er lidt billigere i øst, hvor man kan gå de fornemme steder uden at rive foret ud af tegnebogen,

Pension 1. april 1973

OVERSIGT 1:

Egenpension 1. april 1973 (incl. dyrtidstillæg 12%)

Skala- trin (1)	Pension for 1 års pensionsalder		Højeste pension incl. dyr- tidstillæg m.v. 37×(3) (4)
	Grundpension (2)	Grundpension + dyrtidstillæg + ureg. tillæg = 13,50 kr. (3)	
1	523.950	600.32400	22.211,99
2	534.240	611.84880	22.638,41
3	544.815	623.69280	23.076,63
4	555.675	635.85600	23.526,67
5	566.850	648.37200	23.989,76
6	578.325	661.22400	24.465,29
7	590.100	674.41200	24.953,24
8	602.220	687.98640	25.455,50
9	614.655	701.91360	25.970,80
10	627.450	716.24400	26.501,03
11	640.590	730.96080	27.045,55
12	654.090	746.08080	27.604,99
13	667.950	761.60400	28.179,35
14	682.200	777.56400	28.769,87
15	696.855	793.97760	29.377,17
16	711.900	810.82800	30.000,64
17	727.365	828.14880	30.641,51
18	743.250	845.94000	31.299,78
19	759.570	864.21840	31.976,08
20	776.340	883.00080	32.671,03
21	793.575	902.30400	33.385,25
22	811.275	922.12800	34.118,74
23	829.470	942.50640	34.872,74
24	848.160	963.43920	35.647,25
25	867.375	984.96000	36.443,52
26	887.115	1.007.06880	37.261,55
27	905.544	1.025.00928	37.925,34
28	922.224	1.043.69088	38.616,56
29	939.348	1.062.86976	39.326,18
30	956.940	1.082.57280	40.055,19
31	975.024	1.102.82688	40.804,59
32	993.612	1.123.64544	41.574,88
33	1.012.692	1.145.01504	42.365,56
34	1.032.312	1.166.98944	43.178,61
35	1.052.472	1.189.56864	44.014,04
36	1.073.172	1.212.75264	44.871,85
37	1.094.460	1.236.59520	45.754,02
38	1.116.324	1.261.08288	46.660,07
39	1.138.788	1.286.24256	47.590,97
40	1.161.864	1.312.08768	48.547,24
41	1.185.588	1.338.65856	49.530,37
42	1.209.960	1.365.95520	50.540,34
43	1.234.992	1.393.99104	51.577,67
44	1.260.720	1.422.80640	52.643,84
45	1.287.168	1.452.42816	53.739,84
46	1.314.324	1.482.84288	54.865,19
47	1.370.916	1.546.22592	57.210,36
48	1.430.652	1.613.13024	59.685,82
49	1.526.580	1.720.56960	63.661,08
50	1.667.232	1.878.09984	69.489,69
51	1.824.024	2.053.70688	75.987,15
52	1.953.288	2.198.48256	81.343,85
53	2.002.200	2.253.26400	83.370,77

OVERSIGT 2:

Ægtefællepension 1. april 1973 (incl. dyrtidstillæg 12%)

Skala- trin (1)	Pension for 1 års pensionsalder		Højeste pension incl. dyr- tidstillæg m.v. 37×(3) (4)
	Grundpension (2)	Grundpension + dyrtidstillæg + ureg. tillæg = 9,00 kr. (3)	
1	439.740	501.50880	18.555,83
2	446.600	509.19200	18.840,10
3	453.650	517.08800	19.132,26
4	460.890	525.19680	19.432,28
5	468.340	533.54080	19.741,01
6	475.990	542.10880	20.058,03
7	483.840	550.90080	20.383,33
8	491.920	559.95040	20.718,16
9	500.210	569.23520	21.061,70
10	508.740	578.78880	21.415,19
11	517.500	588.60000	21.778,20
12	526.500	598.68000	22.151,16
13	535.740	609.02880	22.534,07
14	545.240	619.66880	22.927,75
15	555.010	630.61120	23.332,61
16	565.040	641.84480	23.748,26
17	575.350	653.39200	24.175,50
18	585.940	665.25280	24.614,35
19	596.820	677.43840	25.065,22
20	608.000	689.96000	25.528,52
21	619.490	702.82880	26.004,67
22	631.290	716.04480	26.493,66
23	643.420	729.63040	26.996,32
24	655.880	743.58560	27.512,67
25	668.690	757.93280	28.043,51
26	681.850	772.67200	28.588,86
27	694.136	784.63232	29.031,40
28	705.256	797.08672	29.492,21
29	716.672	809.87264	29.965,29
30	728.400	823.00800	30.451,30
31	740.456	836.51072	30.950,90
32	752.848	850.38976	31.464,42
33	765.568	864.63616	31.991,54
34	778.648	879.28576	32.533,57
35	792.088	894.33856	33.090,53
36	805.888	909.79456	33.662,40
37	820.080	925.68960	34.250,52
38	834.656	942.01472	34.854,54
39	849.632	958.78784	35.475,15
40	865.016	976.01792	36.112,66
41	880.832	993.73184	36.768,08
42	897.080	1.011.92960	37.441,40
43	913.768	1.030.62016	38.132,95
44	930.920	1.049.83040	38.843,72
45	948.552	1.069.57824	39.574,39
46	966.656	1.089.85472	40.324,62
47	1.004.384	1.132.11008	41.888,07
48	1.044.208	1.176.71296	43.538,38
49	1.108.160	1.248.33920	46.188,55
50	1.201.928	1.353.35936	50.074,30
51	1.306.456	1.470.43072	54.405,94
52	1.392.632	1.566.94784	57.977,07
53	1.425.240	1.603.46880	59.328,35

Børnepension

Incl. dyrtidstillæg 12 pct. + uregu-
leret tillæg gælder fra 1. april 1973
følgende satser:
Børnepensionstillæg og børnepen-
sion: 3.826,90 kr. årlig.
Børnepension (forældreløse):
7.653,80 kr. årlig.

Grundbeløb

Folkepensionens fulde grundbeløb
andrer følgende beløb årlig:

Ægtepar

Begge berettiget 15.960 kr.

Enlige og ægtepar

Kun en berettiget 10.596 kr.

Samordningsfradrag

Tjenestemænd og tjenestemand-
pensionister, der er 67 år, har ret
til fuld folkepension. Der foretages
dog i tjenestemandspensionen et
fradrag (samordningsfradrag) =
2 pct. af folkepensionen for hvert
års pensionsalder (max. 74 pct.).
Efter de ovenfor anførte størrelser
for folkepension andrer sam-
ordningsfradraget følgende årlige
beløb:

Ægtepar

Begge
beret- 2 % 74 %
tiget 319,20 kr. 11.810,40 kr.

Enlige

m.fl. 211,92 kr. 7.841,04 kr.



men vil man have en telefon eller et
køleskab, må man ofre stort og ven-
te.

Som vist er livsvilkårene blevet
meget forskellige i den store ver-
densby, der en gang var Tysklands
hovedstad. De af borgerne, der har
fået lov at besøge slægtninge på den
for dem modsatte side af muren, fø-
ler sig da også som rejsende i det
mest fremmede udland. Dertil kom-
mer det politiske skel, der ikke en
gang er en skarp linje mellem øst og
vest, men som skiller meget nuan-
cerede grupper imellem hvilke for-
ståelsen kun langsomt vil finde vej.

Chris Parø.

Advarsel!

Søndag den 13. maj kørte jeg 1163-1180 til Næstved, hvor jeg har 2 timers ophold. Under »normale« omstændigheder ville der jo være nok at lave på 2 gamle MO-vogne, men jeg valgte at »spilde« ca. ½ time på at gå over på stationens cafeteria.

Det skulle jeg aldrig have gjort. Jeg tog en kop kaffe og hertil fik jeg et stk. franskbrød m/ ost. Kaffen betalte jeg med kr. 1,80 og franskbrødet med 1,70. Det skal her bemærkes, at jeg forlangte det på funktion. Glad og forventningsfuld satte jeg mig ved et af de små borde, som var nydeligt dækket med små dækkeservietter. På disse servietter var cafeteriaets priser påtrykt. Stor var min forundring, da jeg så prisen på en kop kaffe – uden funktion 1,25. Forsigtigt henåndede jeg en bemærkning til damen ved disken, om der ikke forelå en misforståelse, men det gjorde der ikke, jeg havde jo selv forlangt at få kaffen på funktion.

Mumlende noget om, at funktionsideen var svær at få øje på, satte jeg mig atter ved det lille bord med dækkeservietten, hvor kr. 1,25 grinte mig op i hovedet. Pudsigt nok smagte kaffen helt anderledes nu, men ned skulle den. Endnu dybt chokeret listede jeg tilbage til mit tog. Tog jeg fejl? Så jeg ikke 3 ansigter i cafeteriaets køkkenvindue, der var ved at blive mørkerøde af grin, og var der ikke også 3 pegefingre: »der går den torsk, der forlangte kaffen på funktion«.

Lkf. Tage P. Nielsen,
Ddt Hgl.

På vandretur

Århus afdelings oplysningsudvalg havde den 2. maj kaldt sammen til en tur i det grønne, en vandretur i den dejlige Marselisborg Skov. Vi var 28 lokomotivmænd med hustru-

22 mill. km på 10 år

Det er 17. maj i år 10 år og 22 mill. kilometer siden, at DSB fik de nye røde lyntog – de såkaldte TEE-tog. Togene var dengang noget af de mest avancerede, der fandtes i Europa, og »TEE-togene« er stadig en meget moderne og i øvrigt meget populær togttype.

Efter indsættelsen af de nye lyn-tog kunne farten på visse hovedstrækninger efterhånden sættes op fra 120 til 140 km/t, hvilket var medvirkende til, at køretiden for en række tog kunne nedsættes med op til 40 minutter mellem København og visse stationer i Jylland.

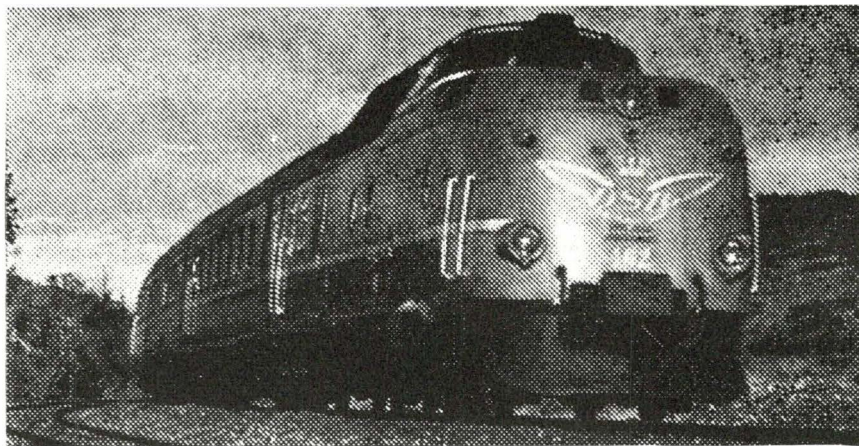
De »nye« røde lyntog har en topfart på 160 km/t.

I jubilæumsåret står disse togsæt overfor en delvis ombygning, således at den nuværende restaurant inddrages dels til en hårdt tiltrængt udvi-

delse af antallet af pladser på 2. klasse, dels til indretning af en kiosk/bar i lighed med den, der indrettes i en række vogne, som skal indgå i de lokomotivtrukne lyntog. Kiosksalget skal, ligesom her, kombineres med en rullende kiosk og ligesom denne betjenes af togstewardesser.

Man håber hermed at opnå en bedre betjening af flere rejsende, end tilfældet er i dag.

De fire togsæt (hvert togsæt består af to halvdele, som skilles i Kolding, hhv. Langå), som daglig er i drift, tilbagelægger i løbet af et døgn 7.130 km. Det er i løbet af de ti år blevet til ca. 2,5 mill. km pr. togsæt, svarende til 60 gange rundt om jorden. Fem millioner mennesker er blevet ført over Storebælt som passagerer i de kendte, røde strømlinede tog mellem København, Sønderborg, Struer og Frederikshavn.



er, og vi startede fra »Ørnereden« kl. 9.00.

Vi gik ad en rute, som turistfor- eningen har lagt. Ruten går igennem al slags skov og var meget afvekslende. Vi havde en god og sagkyndig fortæller med, nemlig den fra »Spørg Århus« kendte skovrider, Keld Ladefoged, der fortalte os om alle de ting, man kunne se på en sådan skovtur.

Midtvejs på turen kom vi til re- stauranten »Skovmøllen«, hvor vi

var inde at drikke kaffe, hertil dej- lige friskbagte kommenskringler.

Efter en lille pause gik turen vi- dere gennem skoven, ned til stran- den og tilbage til »Ørnereden«.

Turen var på ca. 8 km, en dejlig tur, som jeg tror, vi alle nød og fik meget ud af.

Jeg tror, jeg på alle deltagernes vegne kan sige oplysningsudvalget tak for dette gode arrangement.

Lokofører P. J. Jensen,
Ddt Ar.

PERSONALIA

Forfremmelse til lokomotivfører (15. lrm.) pr. 1-4-1973

Lkf. (13. lrm.) H. N. M. Hansen, ddt Næ
i ddt Næ.

Forfremmelse til lokomotivfører (13. lrm.) pr. 1-4-1973

Lokomotivassistenterne (10. lrm.):
M. Rasmussen, ddt Kh i ddt Kh.
I. Bargmann, ddt Fa i ddt Fa.
P. Rand, ddt Fa i ddt Fa.
V. H. Andersen, ddt Kh i ddt Kh.
F. A. Jensen, ddt Es i ddt Es.
J. Andresen, ddt Ar i ddt Ar.
O. Schram, ddt Ar i ddt Ar.
J. L. Bækdahl, ddt Kh i ddt Kh.
E. Johansen, ddt Ar i ddt Ar.
P. A. Jensen, ddt Ar i ddt Ar.
J. Jørgensen, ddt Fa i ddt Fa.
J. B. Olesen, ddt Ar i ddt Ar.
L. R. Jensen, ddt Kø i ddt Kø.
M. Hansen, ddt Ar i ddt Ar.
J. C. Jensen, ddt Hgl i ddt Hgl.
C. C. Andersen, ddt Es i ddt Es.
W. B. Østergaard, ddt Hgl i ddt Hgl.
A. Larsen, ddt Kh i ddt Kh.

Forfremmelse til lokomotivfører (13. lrm.) pr. 1-5-1973

Lokomotivassistenterne (10. lrm.):
B. Hyllegaard, ddt Kh i ddt Kh.
H. J. Hansen, ddt Ar i ddt Ar.
K. Henningsen, ddt Ar i ddt Ar.
E. H. M. Nielsen, ddt Kø i ddt Kø.
M. M. Danielsen, ddt Ro i ddt Ro.

Forflyttet pr. 1-4-1973

Lkf. (L-afl.) (13. lrm.) E. L. B. Wedebye,
ddt Hgl i ddt Gb.

Afsked pr. 30-4-1973

Lkf. (17. lrm.) C. B. S. Nielsen, ddt Rf,
gr. svagelighed m/ pension.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit
jubilæum frabedes venligst.

A. H. Jensen,
lokomotivfører, Kalundborg.

Al opmærksomhed i anledning af mit
jubilæum frabedes venligst.

E. Nielsen,
lokomotivfører, Godsbanegården.

Al opmærksomhed i anledning af mit
jubilæum frabedes venligst.

Rob. Olsen,
lokomotivfører, Århus.

Al opmærksomhed i anledning af mit
jubilæum 1-7-1973 frabedes venligst.

S. A. Havshøj-Jensen,
lokomotivfører, Nyborg.

Al opmærksomhed i anledning af mit
jubilæum frabedes venligst.

K. O. Suderbo,
lokomotivfører, Godsbanegården.

Al opmærksomhed i anledning af mit
jubilæum frabedes venligst.

O. V. T. Larsen,
lokomotivfører, Godsbanegården.

Al opmærksomhed i anledning af mit
jubilæum frabedes venligst.

T. Olsen,
lokomotivfører, Godsbanegården.

Dødsfald

Lokomotivfører (17. lrm.) H. C. Sprogø,
Fredericia, er afdød ved døden den
10-5-1973.

Pens. lokomotivfører C. C. S. Schmidt,
Nyborg, er afdød ved døden den 30-5-
1973.

Pens. lokomotivfører F. C. Jensen, Frede-
ricia, er afdød ved døden den 27-4-1973.

Pens. lokomotivfører E. J. Jensen, Struer,
er afdød ved døden den 30-4-1973.

Emolumenter

Rettelser til lommebogen side
325.

Efter aftalen mellem økonomi-
ministeren og tjenestemændene æn-
dres følgende satser for

Natpenge kl. 17-22 til 3,55 kr.

» » 22- 6 » 5,70 »

Tjeneste på grundlovsdag fra kl.
12, juleaftensdag kl. 14 og lørdag
fra kl. 14 til søndag kl. 24 samt skæ-
ve helligdage kl. 0-24 til 6,50 kr.

NYT FRA JERNBANEMUSEET

Som mange ved har jernbanemuseet
til huse i Sølvgade nr. 40, opgang F.

Museet er åbent for besøgende
alle onsdage fra kl. 12-16 i tiden
april-oktober (incl.).

Der er gratis adgang for *alle*.

Jernbanemuseet fortæller jernba-
nehistorie på en levende måde.
Yngre og helt unge får ved besøget
kendskab til gamle dages jernbane-
drift, men også til dennes udvikling
gennem tiderne. De ældre ser de
ting, de selv har kendt, måske endda
gjort sig betjent af, og tanker om op-
levelser og begivenheder melder sig.
Mange af vore gæster kommer igen
og igen, hvilket bekræfter det foran-
stående, og er en glæde for os, som
arbejder for og med museet. Derfor,
gør Dem selv den glæde nu at få af-
lagt det besøg, som De måske ofte
har tænkt på, men ikke fået gjort
alvor af.

De er meget velkommen.

Danske Jern- banemænds Turistorganisation

Turistorganisationen meddeler:

Oversigt over internationale rejser

Deltagere - jernbanefolk fra samtlige
europæiske lande

Af det righoldige program, som gerne til-
sendes specielt for hver rejse, kan her
kun ganske kort gives en oversigt og pris.

Frankrig

International uge i vindistrikterne i
Bourgogne; deltagere jernbanefolk fra
samtlige europæiske lande.

17/9-22/9 1973

17/9: Samlet afrejse fra Paris - Gare
Lyon tog 227 kl. 8.14 til Dijon.
Autobus til hotellet - middag og
overnatning.

18/9: Fmd. spadseretur i den gamle by-
del.

Eftmd. bustur i omegnen, besøg i
gl. slot - gratis vinudskænkning.
Overnatning i Dijon.

- 19/9: Heldagsudflugt i Rhondale – besøg i slotte og gl. klostre.
Overnatning i Dijon.
- 20/9: Heldagsudflugt til Verdun. Besøg i champagneskældre i Calvet.
Overnatning i Dijon.
- 21/9: Heldagsudflugt til Vougeot – Beaune – la Reine Pedaque m.m.
Overnatning i Dijon.
- 22/9: Efter morgenkaffe afrejse til respektive lande.

Pris pr. person 725. kr. Anmeldelse senest 1. august 1973.

Italien

Rimini

I samarbejde med vore italienske kollegers turistorganisation »Dopolavoro« kan vi tilbyde individuelle ferieophold i 1973 i Rimini ved Adriaterhavet. Alle værelser med dush og toilet og fuldpension, kun ugevis fra søndag til søndag.

Priser fra 235 kr. pr. person pr. uge i for- og eftersæson i tiden 8/4–8/7 og 26/8–7/10.

Priser fra 310 kr. pr. person pr. uge i højsæsonen 8/7–26/8 1973.

Varazze

I Varazze ved den italienske riviera, beliggende ca. 1 times rejse vest for Genova, kendt og herligt badested, kan vi skaffe Dem ophold på et moderne, udmærket hotel.

Priserne for fuld pension i højsæsonen (23/6–25/8) ca. 73 kr. pr. person pr. dag, i forsæsonen 20/5–23/6 og eftersæsonen 25/8–30/9 ca. 59 kr. pr. dag, og endelig uden for disse sæsoner (hvilket kan have betydning for f.eks. pensionister, da der findes et klima, der gør et ophold behageligt hele året) ca. 54 kr. pr. dag.

Luxembourg

International rejse til Luxembourg og omegn. 30/8–3/9 1973.

23/8: København H af kl. 21.10 via Köln–Koblenz.

30/8: Luxembourg an ca. kl. 17.25.
Hotelanvisning – aftensmad.

31/8: Heldagstur i Ardennerne, bl.a. Vianden – med opdæmmed sø, elektrisk kraftcentral indbygget i fjeldet – slottet m.m.

1/9: Fmd. bustur i byen og omegn, bl.a. militærkirkegården – kasematterne. Eftmd. fri. Festlig aften i Schobermesse.

- 2/9: Heldagstur i Sauer og Moseldalen. Besøg i Echternach – gl. rådhus og kloster I Sauerthal: rospport. Middag i Wasserbillig i La Fregata Lufthaven–Weinstrasse og besøg i vinkælder St. Martin med gratis smagsprøver. Gennem Moseltal tilbage til Luxembourg Ville.
- 3/9: Morgenkaffe og afrejse kl. ca. 13 via Koblenz–Köln.
- 4/9: København H an kl. 9.10.

Pris 460 kr. Anmeldelse senest den 1. juli 1973.

Schweiz

Den schweiziske sammenslutning af jernbanemænd har aftale med 3 hoteller på dejlige turiststeder, og vore schweizerkolleger har netop meddelt, at for de, der måtte være interesseret, vil de gerne forsøge at skaffe ophold på disse hoteller.

- 1) *Hotel Sonloup i Les Avants oven over Montreux* i ca. 1200 m højde med mulighed for dejlige bjergture gennem uendelige granskove. Udsigt til Berner-Oberlands bjergverden.
Pris pr. uge pr. person i tiden 1/7–15/9 425 kr.

Øvrige tider: 410 kr.

- 2) *Hotel Sonnheim, Buochs* – ved Vierwaldstättersøen med eget strandbad.
Pris pr. person pr. dag i tiden 1/7–30/8 75 kr.
I øvrige tid: 72 kr.

- 3) *Hotel Suiesse – Magadino – Ticino – ved Bellinzona*. Sydlige Schweiz. Hotellet ligger direkte ved den smukke alpesø Lago Maggiore (vis a vis Locarno).

De fleste værelser med smuk udsigt oversøen. Der er stor udsigtsterrasse og eget strandbad.

Pris i højsæsonen 1. juli–31. august: pr. person pr. dag 62 kr., ½-pension. Øvrige tid: pr. person pr. dag 55 kr., ½-pension.

- 4) *Hotel Terminus* – Montreux – direkte ved Genfersøen.

Pris pr. dag pr. person: 1. maj–30. september, ½-pension, i dobbeltværelse 69 kr., i enkeltværelse 75 kr.

I øvrige tid: dobbeltværelse 63 kr., enkeltværelse 69 kr.

Efterårsrejse til Schweiz

Schweiz' søer og bjerge 2.–9. septbr. 1973.

2/9: De afrejser med Basel-Express, København H af kl. 16.00.

3/9: I Lausanne vil De blive modtaget kl. ca. 12, og om eftermiddagen køres der bytur i Lausanne, hvorefter De sejler på Genfer sø til Montreaux, hvor der overnattes.

4/9: Formiddagen er fri, inden De kører til Brigue og med den lille Visp-Zermatt bane kører op til Zermatt i 1800 m højde ved foden af det knejsende omtrent 4000 m høje Matterhorn.

5/9: Fridag i Zermatt. Med bjergbanen kan De køre op til Gornergratt i 3100 m højde eller spadserer op til den pragtfulde Schwarzsee, hvor i klart vejr Matterhorn rigtig kan spejle sig.

6/9: Med Gletscher-expressen kører De til Gletsch, ved Rhone gletscheren, og med postbussen kører De til Göschenen og ned til Flüelen ved Vierwaldstättersee.

7/9: På Vierwaldstättersee sejler De til Luzern, hvor De får lejlighed til at besøge og stifte bekendtskab med Thorvaldsens Schweizerløve, inden De kører videre til Bern.

8/9: Med busrundtur i Bern, Schweiz' hovedstad, hvor turen slutter med middag kl. 13, så at De kan nå Basel-Express.

9/9: Hjemkomst til København kl. 13.45.

Vore schweizerkolleger hjælper Dem til rette, hvis De skulle have lyst til at blive længere.

Pris ca. 520 kr., hvortil kommer et mindre beløb til billetter til privatbaner og skibsstrækninger, hvor vi ikke kan få frirejse, men måske rabattilletter.

Anmeldelse senest den 1. august 1973.

Anmodning om program og eventuel anmeldelse til rejserne bedes sendt til:

Danske

Jernbanemænds Turistorganisation,
Bernstorffsgade 18,
1577 København V.