



3

DANSK  
LOKOMOTIV  
TIDENDE



## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. MARTS 1976 - 76. ÅRGANG

### 3

Kommunikation er vigtig .....	2
Aftaler skal overholdes .....	3
Når pensionistalderen nærmer sig .....	4
Den nys arbejdsmiljølov .....	6
Biltog med færgerne allerede før de kan benytte en fast Storebæltforbindelse ..	9
Et bedre grundlag for at føre trafikpolitik .....	16
Første gang .....	18
Personalia .....	23

Redaktører:  
K. B. Knudsen  
(ansvarshavende)  
G. A. Rasmussen

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

Frederiksberg Bogtrykkeri  
Howitzvej 49.

På baggrund af den ekstraordinære kongres's beslutning om ændring i foreningens hovedledelse er der i medlemskredsen forventning om en udvikling i foreningens arbejde, som i højere grad giver medlemmerne en klar fornemmelse af og medleven i praktiske opgavers løsning til gavn for lokomotivmændene. Selvfølgelig kan hvert enkelt medlem ikke til enhver tid direkte deltage i disse opgavers løsning, men hovedbestyrelsen må gennem god kontakt til medlemskredsen mundtligt som skriftligt sørge for, at kommunikationen er i orden. Har der før ligget noget kritisabelt, må læren af den ekstraordinære kongres's standpunkt være, at hovedbestyrelsen oparbejder den bedst mulige kontakt til medlemmerne. Hovedbestyrelsen er i fuld gang med analysering af en række forhold, som kan indgå i foreningens udviklingsplaner, og heri også hvordan man bedst muligt holder medlemmerne orienteret om de tanker og idéer, som fremsættes, og forløbet af dem i den videre behandling. Det er imidlertid af helt afgørende betydning for deres omsætning til praksis, at der blandt medlemmerne er fuld tillid til hovedbestyrelsen, og det er afgørende, at enhver erkender betydningen af Dansk Lokomotivmands Forening som et fagforbund med al den styrke bag sig, som udtrykkes gennem medlemmernes opbakning af dens ledelse. Betydningen heraf er meget nærliggende i den økonomisk vanskelige tid, vi gennemlever. Ikke mindst for en tjenestemandorganisation ligger der en række hæmninger tæt forbundne med de foranstaltninger, folkettinget gennemfører i statens arbejdsområder - og specielt for vort vedkommende DSB, som også i sin personalepolitik må lægge en stramning, som forhindrer en bredt anlagt fremgang i foreningens lønpolitik. Hovedbestyrelsen forbereder sig på fremtiden som nævnt gennem en grundig analysering af de opgaver, som ønskes udviklet, og den 5. marts samledes hovedbestyrelsen med det ene for øje, at den enkelte af karsken bælg skulle fremlægge sine tanker og idéer om udviklingen fremover. Ud af dette blev opstillet en række spørgsmål, som nogle arbejdsgrupper i løbet af relativ kort tid skal gennemarbejde, hvorefter den samlede hovedbestyrelse påny debatterer dem for den endelige prioritering af disses løsning. Herom vil medlemskredsen blive orienteret, såsnart der er facon på tingene.

## Information

De offentligt ansatte er efterhånden vant til lidt af hvert. Gang på gang er vi udsat for, at man sætter fuld drøn på højtalerne, når det gælder om at sætte de to grupper i samfundet op mod hinanden – de som har fået »benet inden for en god og tryk ansættelse«, og de som må klare sig under det øvrige arbejdsmarkeds betingelser.

Til gengæld skruer man betydeligt ned for diskanten på højtalerne, når man skal berette om de samfundsvigtige funktioner, vi udfører, og de helt indsmigrende toner kommer frem, når man forklarer os de gener, det kan forvolde samfundet, hvis vi ikke udfører vort arbejde på den loyale måde, som det øvrige samfund forventer – og forlanger – af os.

Vi er naturligvis ikke blinde for, at vi i vor ansættelsesbetingelser har nogle fordele, og Centralorganisationerne har også klart og utvetydigt gjort sine medlemmer opmærksom på, at man ikke kan tolerere eller under nogen form vil bakke ulovlige arbejdsnedlæggelser op. Vi er af den opfattelse, at vi som en del af betalingen for den højt besungne tryk i ansættelsen må yde, at det offentlige til en hver tid skal kunne få de nødvendige funktioner udført med den arbejdsstyrke, man har fundet fornødent at knytte fast til sig.

På den måde er tjenestemænd pålagt en række pligter, f.eks. at måtte underkaste sig forandringer i pålagte arbejdsopgaver, herunder tåle omflytninger – også geografiske – samtidig med, at vi som en væsentlig del af det samlede arbejdsmar-

ked ikke har en løvfæstet aktionsret, medens det øvrige arbejdsmarked stadig har denne ret i behold – og fra tid til anden også anvender den.

Centralorganisationerne vil ikke her tage principiel stilling til strejker – udover at vi kan fremføre, at de vel egentlig har overlevet sig selv i et dynamisk samfund – men når man hele tiden fremhæver vore fordele, føler vi os nødsaget til at påpege de ulemper, der er forbundet med vore specielle ansættelsesvilkår.

Vi mener, at det er vigtigt, at det øvrige samfund prøver at sætte sig ind i vore vilkår i en tid, hvor man ikke kan åbne en avis, uden at man kan læse, at visse politiske partier, som har sat sig som deres fornemste opgave at nedbryde vor anseelse iden øvrige befolkning, med stor ihærdighed fører sig frem for at pille de positive ting ud af vort system og bevare de negative.

Nu fik man held i bestræbelserne på at få afskaffet den procentuelle dyrtidsregulering, men de, som har den opfattelse, at man herefter hviler på laurbærrerne, må omgående revidere den. Det er selve dyrtidsreguleringen, der nu står for skud, og man vil helt sikkert konstatere, at de kræfter, der trækker hen imod dens totale afskaffelse, vil blive forstærket. Her er vi dog så optimistiske at tro, at der denne gang er så mange lønmodtagerorganisationer involveret i det, at angrebet vil mislykkes.

De offentligt ansattes pensioner er også et godt misundelsesemne, og vi kan forudse, at kampen for at bevare dem vil blive hård og trang.

Vi føler os imidlertid ikke som pariaer i det øvrige samfund af den grund, men mener – og kan argumentere sagligt for, at pensionen er en væsentlig del af den »håndfæstning«, tjenestemanden må afgive ved sin ansættelse.

Det kan ikke være svært at forstå, at centralorganisationerne har tillagt det uhyre stor betydning, at de indgåede aftaler af såvel arbejdsgiver som organisationer hidtil er anset for at være en slags grundlov i den tid, de er gældende. Det synes vi er helt elementært, hvis vi skal bevare respekten for hinanden, og det har selv vore største angribere – når man ser bort fra de helt useriøse – indtil nu forstået.

Det er os derfor komplet uforståeligt, at et ansvarligt politisk parti på en konference kan udtale: »Der findes intet fornuftigt alternativ til indkomspolitik, hvis man alvorligt ønsker at få en beskæftigelsesvenlig politik. Indgåede organisationsaftaler kan ikke være fredede mod samfundsindgreb«. Hvis det virkelig er ment, som det er sagt, kan det for os at se kun virke som en opfordring til de yderliggående kredse, der eksisterer inden for de offentligt ansatte, til at sætte magt bag deres krav.

Centralorganisationerne har altid med hele deres styrke over for medlemsorganisationerne forfægtet det standpunkt, at de aftaler m.v. som vi har indgået på vore medlemmers vegne, forventer vi også bliver overholdt. Det er et fundamentalt led i vort fagretlige system, som vil bryde totalt sammen, hvis kravet ikke efterleves.

Vi håber alvorligt, at der er noget, vi har misforstået i den nævnte udtalelse – selv om den ellers er tydelig nok.

Aftaler skal holdes – ellers ender vi i den rene anarki.

# Når pensionsalderen nærmer sig

Vi bringer her nogle af de vigtigste resultater fra en større rapport om HK-medlemmers syn på overgangen til pension

4

1.600 erhvervsaktive, heltidsansatte HK'ere samt 600 pensionister har i sommeren 1975 besvaret en lang række spørgsmål på tilsendte skemaer. 82 pct. returnerede spørgeskemaerne og 10 pct. kom yderligere med personlige kommentarer.

Gruppen erhvervsaktive, heltidsansatte i alderen 55-73 år tæller 16.000 personer, ligeligt fordelt på kvinder og mænd.

## Spørgsmål til erhvervsaktive:

Ser De hen til at blive pensioneret, eller kan De ikke lide tanken?

	Kvinder	Mænd	Total
Ser hen til pensionering .....	21%	34%	30%
Kan ikke lide tanken .....	49%	34%	39%
Ej tænkt over .....	17%	22%	20%
Ligeglad + andet ...	13%	10%	11%

(1048 svarpersoner)

	Kvinder	Mænd	Total
Ja, glad for at være fri .....	43%	57%	52%
Nej, ikke glad .....	46%	34%	38%
Ved ikke .....	11%	9%	10%

(452 svarpersoner)

Kun forholdsvis få glæder sig til pensioneringen og ser frem til den. Endvidere er der en meget stor forskel på mænds og kvinders indstilling til problemet.

## Økonomien

At så få glæder sig til at blive pensioneret kan skyldes en lang række faktorer, hvoraf de vigtigste er frygten for alderdommen i almindelighed samt de økonomiske problemer, der opstår ved pensioneringen på grund af indtægtsnedgang. Mange frygter ligeledes den store omvæltning pensioneringen indebærer, hvor man fra den ene dag til den anden skal sidde med »hænderne i skødet«.

Det har været et af undersøgelsens mål at konstatere, hvad der kendetegner de personer, der henholdsvis ikke kan lide tanken samt de, der ser frem til pensioneringen. Blandt de personer, der ikke mener, de får økonomiske problemer ved pensioneringen, er der langt flere, der glæder sig end blandt dem, der tror de får økonomiske problemer.

## Helbredet

Om man er enlig eller samboende har ingen betydning, derimod spiller helbredet en vigtig rolle for, om man glæder sig eller ikke kan lide tanken. Jo dårligere helbredet er, jo mere ser de adspurgte frem til pensioneringen. Det viser sig iøvrigt, at kun 4 pct. vurderer helbredet som dårligt. 57 pct. angiver at have et helbred, som andre på samme alder, mens resten angiver at have et bedre helbred.

De personer, der har en fritidsinteresse, glæder sig i højere grad end de, der ingen har. Boligens art har ingen betydning, således er der lige mange med hus og lejlighed, der glæder sig til pensioneringen. Betragtes de adspurgtes arbejdsområder, er det særlig udtalt, at butiksansatte kun i meget ringe grad glæder sig til at blive pensioneret.

## Fordele og ulemper

Om man glæder sig til at blive pensioneret eller ikke kan lide tanken kan for de erhvervsaktive være meget vanskeligt at besvare helt konkret. For mange gælder, at der endnu er en del år til pensionstidspunktet og meget kan endnu nå at ændre indstillingen.

De pensionerede, der har prøvet både at arbejde og at være pensionist, har i langt højere grad mulig-

hed for at opveje fordele og ulemper ved de to meget forskelligartede tilværelser. Nedenstående citater viser, hvor forskelligt de ældre oplever tilværelsen:

## 70-årig kvinde:

*Jeg befinder mig udmærket som pensionist og beskæftiger mig specielt med læsning - den daglige avis (Politiken) - håber desuden at leve længe nok til at få udfyldt mine huller i den danske litteratur og vil også gerne læse nogle af verdenslitteraturens hovedværker - helst på originalsproget, hvis jeg har kendskab hertil.*

*Jeg nyder at kunne gå i teater eller til koncert uden at tænke på at skulle tidligt op næste morgen - i teatret ser jeg helst skuespil og til koncert foretrækker jeg klassisk musik, helst wienerklassicismen eller romantikken (ikke avanceret musik).*

*Man ærgrer sig ikke når solen skinner mandag morgen, efter at det har regnet hele weekenden.*

## 70-årig mand:

*For mit vedkommende var overgangen fra at være fuld beskæftiget til at være pensionist ganske forfærdelig. Nerverne blev tyndslidte, bed negle, sov meget utrygt, gik oppe om natten. Man følte sig værende fuldstændig tilovers, jeg begyndte at gå i stå, fik angstfor-nemmelser, blev sortseer, kunne dårligt finde nogen mening med tilværelsen. Jeg blev pensionist den 1. januar 1975.*

## Spørgsmål til pensionister:

Er De glad for at være fri for at arbejde?

Halvdelen af de ældre er glade for at være fri for at arbejde. Hvis en person angiver ikke at være glad for

at være fri for arbejdet, kan det dog på ingen måde tolkes som om vedkommende befinder sig dårligt som pensionist. Kvinderne savner arbejdet i højere grad end mændene.

For pensionerede mænd gælder, at det tilsyneladende ikke har nogen betydning, om man bor alene eller er samboende. For kvinderne gælder, at de, der bor alene, i mindre grad savner arbejdet end de samboende. De problemer, der opstår når to mennesker pludselig skal være sammen i døgnets 24 timer, skal man ikke undervurdere.

Blandt de pensionister, der angiver at have et dårligt helbred, er der særlig mange, der savner arbejdet. Dette er ganske naturligt, da mange af disse ældre er førtidspensionister.

De pensionerede er blevet spurgt, om de kan få tiden til at gå. Kun 14 pct. af kvinderne og 9 pct. af mændene angiver, at de ikke kan få tiden til at gå.

Andre forhold kan tænkes at påvirke de ældres indstilling. Der skal især fremhæves psykologiske forhold hos det enkelte menneske, her tænkes på intelligens, personlighed m.v. Kontakt med venner og familie er ligeledes en vigtig faktor. Endelig er samfundets indstilling til pensionister samt lovgivningen også med til at påvirke de ældres indstilling.

På grundlag af undersøgelsen er det således ikke muligt at tegne et portræt af den »lykkelige pensionist«. Indstillingen til pensioneringen er noget meget individuelt og varierer fra menneske til menneske, ligesom de forhold, der er med til at danne indstillingen, er forskellige fra person til person.

**Spørgsmål til erhvervsaktive:**  
*Hvis De selv havde mulighed for at bestemme, i hvilken alder ville De*

*da holde helt op med lønnet arbejde?*

Ønsket afgangsalder	Kvinder	Mænd	Total
60 år .....	24%	17%	19%
62 år .....	15%	5%	8%
65 år .....	20%	33%	28%
67 år .....	11%	16%	15%
70 år .....	19%	19%	19%
Andet .....	11%	10%	11%

(865 svarpersoner)

61 pct. af de adspurgte ønsker en afgangsalder på 65 år eller derunder. Det er således klart, at de ældres ønsker i langt højere grad ville blive imødekommet, såfremt det var muligt for den enkelte at vælge det pensionstidspunkt, f.eks. mellem 60 og 70 år, der passede bedst.

Selv om der fandtes en sådan frivillig folkepensionsalder, ville problemet – den meget bratte overgang – dog ikke være løst til fulde. Der er dog ingen tvivl om, at en mulighed for selv at vælge tidspunktet, ville betyde en mere positiv indstilling til pensioneringen i almindelighed.

## Lettere arbejde

Det er en kendsgerning, at mange med den stigende alder føler arbejdet som en større og større byrde. Der er måske vanskeligheder med at følge med de unge i arbejdstempo, ligesom det er vanskeligere at sætte sig ind i nye ting. For en meget stor del af de ældre ville det være en ideel løsning, om der var mulighed for en eller anden form for arbejdslettelse, en mere lempelig overgang til pensionsittilværelsen.

**Spørgsmål til erhvervsaktive:**  
*Hvis De havde mulighed for en eller anden form for arbejdslettelse f.eks. mindre krævende arbejde, mindre ansvar eller kortere arbejdstid, ville De da være interesseret i en sådan arbejdslettelse?*

	Kvinder	Mænd	Total
Ikke interesseret . . . .	40%	48%	45%
Ja, med samme løn . . . .	30%	30%	30%
Ja, med forholdsmæssig lønnedgang . . . . .	29%	21%	24%
Ja, med mere end forh. lønnedgang . . . . .	1%	1%	1%

(1054 svarpersoner)

Ser man dernæst på hvilke arbejdslettelse de ældre ønsker, udtrykker 75 pct. et ønske om nedsat arbejdstid, dog under forskellige lønmæssige betingelser, 17 pct. ønsker mindre krævende arbejde, mens de resterende 8 pct. ønsker andre former for arbejdslettelse. Det viser sig endvidere, at det stort set er alle aldersgrupper fra 55–67 år, der i lige høj grad ønsker arbejdslettelse.

23 pct. af pensionisterne udtrykker ønske om at få noget arbejde. De pensionister, der ønsker arbejde, angiver gennemsnitlig at de ville arbejde ca. 15 timer pr. uge.

Behovet for en mere smidig og gradvis overgangsordning er klart til stede.

## Del-pension i Sverige

En nedsættelse af arbejdstiden behøver dog ikke nødvendigvis at betyde en tilsvarende lønnedgang. Den for nylig vedtagne lov om folkepension i Sverige, der træder i kraft juli 1976 åbner mulighed for delpension til arbejdstagere mellem 60–70 år, der ønsker at arbejde på deltid, således at den økonomiske nedgang bliver beskeden. Denne del-pension vil ikke betyde en nedgang i folkepensionen. Midlerne til en sådan del-pension kommer fra et fond, der tilføres midler fra arbejdsgiverne. Det svenske system lægger i høj grad op til, at arbejdsmarkedets parter selv skal forhandle sig til rette om de praktiske problemer med indføringen af del-pension, og at kun rammerne er afstukket i lovgivningen.



Arbejdstilsynets  
direktør  
Erik Andersen

Med gennemførelsen af den nye arbejdsmiljølov har Folketinget vedtaget en virkelig storreform, en reform, der kommer til at betyde noget ganske afgørende for manden på gulvet.

Loven er en meget skelsættende reform, ikke mindst fordi den indeholder nye aspekter for, hvad der skal forstås ved sundhed og sikkerhed.

I sine intentioner omfatter loven ikke alene sundhed og sikkerhed i traditionel forstand – men tillige bekæmpelse af alle de påvirkninger, som arbejdere og funktionærer er udsat for under arbejdsprocessen, og som kan virke skadeligt ind på helbredet i det lange løb.

Det er, som det fremgår heraf, navnlig det forebyggende arbejde, der fremover vil blive satset på.

Loven er en rammelov, der samler de tre hidtidige arbejderbeskyttelseslove i én lov. Manden, der er

udpeget til at føre det nye lovkompleks ud i livet er direktør Erik Andersen, Arbejdstilsynet. Han er jo et kendt navn i fagbevægelsen – og har som forhandler og som formidler – både til arbejdsgiverside og til arbejderside vist betydelige evner og opnået store resultater.

Nu står han overfor sin livsopgave at få den nye storreform til at fungere i praksis. Det er en både spændende og interessant opgave, – ikke mindst fra funktionær- og arbejderside venter man med største opmærksomhed på, om det vil lykkes at få loven til at fungere både smidigt og alligevel stærkt.

Der er flere nydannelser blandt de institutioner, som i henhold til loven skal etableres. Bl.a. Branchesikkerhedsråd, Bedriftssundhedstjeneste, Arbejdsmiljøråd, arbejdsmedicinske klinikker m.v., ligesom selve Arbejdstilsynet skal kraftigt udbygges.

I den samtale, som vi bringer med direktør Erik Andersen, berører han en række af de centrale problemer, som nu søges løst via Den nye Arbejdsmiljølov, der i løbet af 1977 træder fuldt ud i kraft.

Vi indleder samtalen med at spørge Erik Andersen:

*Hvori ser du særlig det nye i lovkomplekset?*

Navnlig på sundhedsområdet. Der sker her betydelige udvidelser i forhold til det, vi hidtil har kendt. Den nye lov åbner nemlig mulighed for at sætte ind med forebyggende bestræbelser. Og det er meget afgørende.

## I Det forebyggende element

*Det forebyggende element er stærkt understreget?*

Ja; medens de forebyggende bestræbelser hidtil har været særlig koncentreret omkring sikkerhedsområdet, bringes det nu også ind i forhold til sundhedsområdet.

## Bedriftsundhedstjeneste

*Loven åbner mulighed for at etablere en Bedriftsundhedstjeneste?*

Ja, – og tillige et arbejdsmiljøinstitut. – Dvs. at der nu søges bygget et system op, der parallelt med bestræbelser i sikkerhedssystemet skal arbejde for at forbedre sundhedstilstanden.

## Koordinering

*Tre love om arbejderbeskyttelse er koordineret i den nye lov?*

Ja, det er dels loven for industri og håndværk – dels loven for landbrug og skovbrug – og endelig loven for kontor og handel.

*Men derudover er der i den nye lov visse udvidelser?*

Ja, fordi den nye lov skal omfatte alle, der har et arbejdsforhold.

*Nye grupper kommer ind under loven?*

Ja, f.eks. politiet, plejehjems-personale, personale ved sociale institutioner m.v.

*Også lokomotivfolkene er med?*

Ja. De har hidtil været uden for lovens område i den forstand, at DSB selv har skullet varetage den interne sikkerhed.

*Men nu er de altså inde under loven?*

Ja, i princippet, fordi de eneste grupper, der er undtaget, er inden for luftfart, skibsfart og fiskeri.

*Hvad vil loven konkret komme til at betyde for lokomotivførerne?*

Det vil betyde, at de f.eks. kan rejse krav om at få de samme velfærdsforanstaltninger i forbindelse med deres arbejde, som andre har, – f.eks. krav på et lokale at opholde sig i i deres pauser, – et sted at soignere sig o.s.fr.

*Vil det også betyde, at de vil være omfattet af arbejdstidsbestemmelserne?*

Ja, selv om der naturligvis må være dispensationsmuligheder – og kontinuerlig trafik.

*Betyder det en forbedring af lokomotivførernes situation?*

Alt i alt vil det betyde en forbedring, at de kommer under lovens bestemmelser.

## II

### Branchesikkerhedsråd

*Vil du sige lidt om det nye Branchesikkerhedsråd?*

Det drejer sig i henhold til loven om rammebestemmelser. Det er Råd, der i organisatorisk henseende er underordnet Arbejds miljørådet. Det sidste er en fortsættelse af det nuværende Arbejdsråd.

*Hvor mange Branchesikkerhedsråd vil blive oprettet?*

Sandsynligvis mellem 10 og 15.

*Og deres beføjelser og opgaver?*

De skal høres i alle sager vedr. de regler, der indvirker på deres branche. Og de kan selv rejse sager.

*Og hvordan vil lokomotivførerne her blive placeret ind?*

Det naturlige ville være, at de placeres i det branchesikkerhedsråd, der forventes at skulle omfatte transporten.

*Det bliver et stort Råd (dækkende en stor sektor)?*

Ja, for det skal omfatte både den private og den offentlige sektor.

*Rådet skal være repræsentativt?*

Ja.

*Hvordan vil en relativ lille gruppe som f.eks. lokomotivmændene kunne gøre sig gældende i dette Råd?*

Man vil komme til at arbejde med en model, hvor man har et altomfattende forum. Dette forum vil være nødt til at oprette nogle udvalg, der arbejder med de specifikke problemer. På denne måde vil selv de mindste grupper kunne øve indflydelse.

## III

### Bedriftssundhedstjenesten

*Vil du kommentere Bedriftssundhedstjenestens stilling i systemet?*

Det, man kan sige om denne i dag, er, at den skal være integreret i den nuværende interne sikkerhedstjeneste.

*Hvordan vil lokomotivmændenes interesser her kunne tilgodeses?*

I et så stort firma som DSB må man forvente, at de får deres egen Bedriftssundhedstjeneste inden for organisationens rammer. Mindre virksomheder må forventes at kunne gå sammen om det, – f.eks. inden for samme branche – eller måske inden for et geografisk område.

*Hvilke bestræbelser bliver lagt hen til denne organisation?*

Den almen forebyggende indsats! Det kan måske bedst illustreres ved at nævne nogle af de personalegrupper, man forventer, at der skal ansættes i en Bedriftssundhedstjeneste: Der skal være læger, fysioterapeuter, sundhedsplejersker.

*Altså et personale, der kan gå ud på arbejdspladserne?*

Ja; og dér registrere, under hvilke vilkår arbejdet udføres.

*Det vil betyde, at der skal bruges meget personale i denne organisation?*

Ja; hvis den skal virkelig udbygges. Man forudsætter, at det er produktionen – og ikke staten – der skal dække omkostningerne.

*Hvilke effekter ventes dette arbejde at få?*

For det første skulle det gerne (på længere sigt) hindre, at folk bliver syge gennem deres arbejde; og det vil igen sige, at samfundet kan spare på invalide- og førtidspension. Den anden effekt vil forhåbentlig blive den, at også det primære sundhedssystem vil blive aflastet.

## IV

### Arbejdsmedicin

*Udbygning af arbejdsmedicinske bestræbelser er også et vigtigt led i loven?*

Det hører jo sådan set med her under Bedriftssundhedsområdet. For forudsætningen for, at en Bedriftssundhedstjeneste kan fungere rigtigt, er, at der et »bagland«, hvor de folk, der skal ud i tjenesten, kan modtage dels uddannelse og dels impulser, og få efterprøvet alle de teorier, der skabes omkring det forebyggende arbejde.

### Et arbejdsmiljøinstitut

*Er det derfor, at man har beslut-*



*tet at etablere et arbejdsmiljøinstitut?*

Ja, oprindeligt kaldte man det et Arbejdsmedicinsk Institut. Men man indså, at man udover arbejdsmedicin også burde have en disciplin som arbejdshygiejne inden for et sådant instituts rammer.

*Men staten har jo i dag allerede et Institut for Arbejdshygiejne?*

Ja, og derfor er det naturligt at forvente, at et arbejdsmiljøinstitut med en arbejdsmedicinsk enhed bygges op omkring Statens Institut for Arbejdshygiejne.

*Det betyder altså etablering af et mere altomfattende Institut?*

Ja, et Institut, som i sig har den medicinske ekspertise, den arbejdshygiejniske ekspertise og den teknologiske ekspertise samt ende-

lig også den sociologiske og den psykologiske ekspertise; således at man inden for det samme Institut forsøger at skabe en gruppe, der er i stand til at håndtere den samlede arbejdsmiljøproblematik.

### Arbejdsmedicinske klinikker. Arbejdslæger

*Det forudsættes også i loven, at der oprettes arbejdsmedicinske klinikker?*

Ja, i dag har vi kun én klinik, oprettet i forbindelse med Rigshospitalet. Derudover er det besluttet at oprette en klinik i Århus. Lokalerne er færdige, og det forventes, at den kan fungere fra 1. april. Disse klinikker skal kun udføre gruppeundersøgelser. Men det vil også være naturligt, at disse klinikker forsøger inden for sygehusvæsenets område at arbejde sig ind i de problemer, der er knyttet til erhvervssygdommene.

*Hvordan vil der blive forholdt med arbejdslægerne?*

Det er, om jeg så må sige, den fjerde del af det arbejdsmedicinske system. Vi har i dag én overlæge her i Direktoratet og fjorten honorarlønnede læger. Vi ønsker oprettet en arbejdsmedicinsk enhed, der giver Direktoratet yderligere et par læger – og hver af kredsene i Arbejdstilsynet én læge; i alt 16–17 læger.

*Og disse lægers opgave?*

De skal i samarbejde med de arbejdsmedicinske klinikker forsøge at skabe arbejdsvilkår, der er rimelige og gode. Og de skal i samarbejde med vore teknikere gå ind i det forebyggende arbejde.

*Ønsker man fuldtidsbeskæftigede arbejdslæger?*

Det er vort ønske; for vi mener, at der er arbejde nok for dem! Og får vi Bedriftssundhedstjenesten op at stå, bliver der også dér yderligere



arbejde for arbejdslægerne med at hjælpe i koordineringen.

*Arbejdstilsynet forventes stærkt udbygget som følge af den nye lov?*

Vi har gjort op, at vi har et efterslæb på ca. 200 medarbejdere i forhold til den eksisterende lov. Vi har yderligere gjort op, at skal vi indfri de ting, der ligger i den nye lov, har vi behov for yderligere 175 medarbejdere.

*En merudgift på hvor mange mill. kr.?*

Ca. 50 mill. kr., fordelt over en 6–8 års periode.

*Og man forventer dette bevilget?*

Det gør vi! Det kan være, at det ikke sker over seks år, eller over otte år; men jeg føler mig overbevist om, at vi får de folk, vi har behov for, slutter Erik Andersen.



# Biltog med færgerne allerede før de kan benytte en fast Storebæltsforbindelse

Af C. E. Andersen

Nogle fjernrejsende foretrækker at benytte jernbanetogene, især de hurtige tog, og navnlig i de tilfælde, hvor togene føres med færgerne over Storebælt.

Andre foretrækker at køre bil, allerhelst deres egen bil.

Atter andre foretrækker at benytte flyvemaskiner.

Nogle vil helst sejle, fremfor alt med skibe, der har sovekabiner.

Togene er fordelagtige ved, at de sædvanligvis kører direkte mellem stationer, der findes i byernes midte; desuden ved at de kører uhindret og derfor hurtigt; fremdeles ved at de rejsende ikke skal have opmærksomheden optaget af kørslen og derfor kan befordres hvilende; og endelig at de, eventuelt styrket af en forfriskning i toget og i nogle tilfælde også af Storebæltskaffen, kan komme velopløst til bestemmelsesstationen. En ulempe er, at togene ikke kører helt fra udgangsstedet og helt til målstedet. Men fra stationerne i byernes midte kan de rejsende sædvanligvis benytte busser eller taxaer videre frem til målet; dette kan ofte ligefrem være nødvendigt, særlig når de har tung bagage.

Bilerne er fordelagtige, ved at man med dem kan køre direkte hjemmefra til målstedet og omvendt, tilmed uden at være bundet til bestemte klokkeslet, og ved at man har bilen til rådighed i ankomstområdet, endvidere ved at man ikke skal bære sin bagage og altid kan have den ved hånden, selv når den er tung. På den anden side er man efter en lang køretur uden ophold undervejs sædvanligvis træt og uopløst når man kommer til bestemmelsesstedet, måske også sulten, hvorfor man gerne må hvile lidt, før man kan fortsætte dagens arbejde.

Flyvemaskinerne er fordelagtige ved, at man kan nå meget hurtigt fra en bys lufthavn til en anden bys lufthavn, men ikke altid særlig hurtigt regnet mellem udgangssted og mål; de kan kun bruges over lange afstande og kun mellem de større bykomplekser. Desuden er de besværlige ved, at man kun kan medtage en let bagage, og man må bære den fra flyvemaskinen til bus, taxa, privatbil, lokaltog o.s.v.

Skibene kan kun bruges på specielle ruter. De kan blot gå fra havn til havn, altså havnebyernes havnevarterer. De er gerne langsomme. Men de indebærer den principielle fordel, at de ofte har separate sovekabiner, så de rejsende kan sove under turen og derfor udnytte natterne; de kan nå frem om morgenen velopløst, endda vasket og mæt. Skibene byder gerne på god plads, så man kan gå frit omkring og derved blive rekreeret.

Men ingen af disse fire befordringsmidler er fuldt tilfredsstillende.

Er det da overhovedet muligt at rejse, så alle rimelige ønsker til befordringsmidlerne kan opfyldes?

Idealet må være, at man gør størstedelen af rejsen hurtigt og under behagelige forhold og ikke undervejs skal tænke på at komme sikkert igennem trafikken og at nå frem i udhvilet og frisk form, parat til at udføre et regulært arbejde eller at holde ferie, – i det mindste være i stand til selv at køre bil, og vel at mærke helst ens egen bil.

Dette forudsætter, at man benytter en kollektiv befordringsform over størstedelen af distancen og en individuel befordring lokalt, d.v.s. taxa, og at man allerhelst har sin bil med i toget, skibet eller flyvemaskinen. I praksis kan nu og da skib, men ellers sædvanligvis kun tog komme i betragtning.

Det bedste må være kombineret tog- og bilrejse

Kort sagt, idealet må være en kombination af tog- og tilrejse under udnyttelse af biltransporterede tog mellem stationer i byernes centrale områder samt egen bil uden for banesystemerne.

Men det vil blive kompliceret og uoverkommelig dyrt, vil man måske mene.

Sådanne synspunkter har man anlagt alle dage, hver gang der fremkom nye og bedre befordringsmidler, og kun få har været i stand til at udnytte dem til at begynde med. Men nu rejser folk flest med avancerede og dyre befordringsmidler lige fra tog til flyvemaskiner og både hyppigt og langt. Hvad kan man så forvente i fremtiden?

I jernbanernes første år var det almindeligt, at de rejsende tog deres egne hestevogne med toget og sad i dem. Undertiden tog man også hesten med. Men det var kun et lille mindretal af decideret velhavere, og folk flest rejste kun lidt.

I indeværende århundrede blev det en udbredt praksis, at man tog cykler med toget, senere også med rutebilerne. Men det er allerede næsten glemt.

Nu er det blevet almindeligt i mange lande at tage private biler med togene, især nattogene, så man kan sove i sovevognene og om morgenen være i velopløst tilstand og kan fortsætte kort eller langt i egen bil.

Den rejseform er stadig ret beko- stelig, ja alt for bekostelig for de fleste rejsende. Men den kan blive langt billigere, når den sættes rigtigt i system i virkelig stort omfang.

I Danmark kompliceres næsten alle former for fjerntransport og fjernrejser ved, at der indgår færge-

forbindelser som led i landtrafikruterne, både togfærger og bilfærger. Derfor er det særlig vanskeligt at etablere kombinationer af tog- og bilrejser inden for Danmark og mellem Danmark og andre lande. Umiddelbart kan det synes umuligt at etablere bil-på-tog-på-færge trafik.

### Biltog mellem Øst- og Vestdanmark

I det følgende skal søges opstillet en kombination af bil-, tog- og færgebefordring. Dermed være ingenlunde sagt, at den er realiserbar. Men selve problemet har dog interesse.

Biltogene må da køre mellem et centralt sted i hovedstadsområdet og et sted i Vestdanmark, som er centralt, eller som i hvert fald ligger nær ved hovedvejene til de fjernere dele af Vestdanmark.

Man kan eksempelvis tænke sig, at biltogene udsendes fra et vejbane-terminalanlæg ved Østerport station. Derfra kan de køre til Københavns Hovedbanegård af hensyn til andre trafikanter, så også de kan benytte biltogene.

Biltogene kører videre til Korsør, hvor de kører direkte ud på togfærgerne, som sejler dem over Storebælt til Nyborg.

Herfra kører togene videre til Fredericia, hvor en del passagerer kan stige af og eventuelt skifte til andre tog.

Togene fortsætter til en bilbane-terminal nær Vejle, der er Vestdanmarks mest centrale by. Terminalen kan og bør dog ikke placeres i selve Vejle, ej heller ved den eksisterende bane langs fjorden, men oppe på plateauet umiddelbart ved den kommende bro og motorvejen fra nord til syd gennem Jylland og med sekundære landeveje i mange

flere retninger. Fra terminalen kan der være ekspresrutebiler i mange retninger, f.eks. til Silkeborg-Viborg, Grindsted-Skern og Kolding-Haderslev-Sønderborg.

De rejsende, der har deres egen bil med i toget, kan efter ankomsten til Vejle Syd køre i mange retninger og nå frem til målene i størstedelen af Jylland i løbet af ganske kort tid. I modsat retning kan de køre ad mange veje til terminalen og nå til København meget hurtigt.

### Færgerne og biltogene skal passe sammen

Det første problem er: Hvordan kan biltogene udformes, og hvordan skal de dimensioneres? Kan de overhovedet rumme biler og huse passagerer under bekvemme forhold?

Banernes frirumsprofiler sætter visse grænser; færgernes spordæk og vognrum sætter endnu snævrere grænser, bl.a. med hensyn til biltogenes længde.

Færgerne er meget forskellige, og der skal helst tages hensyn til dem allesammen, i hvert fald størstedelen af dem, og i hvert enkelt tilfælde også til de effektive længder af alle færgens spor.

Ved bygningen af de nyeste DSB-færger er der ved deres spordimensionering gerne taget sigte på, at de skal kunne tage et antal eksprestogsvogne af DSB's nyeste standardtyper, som er 24,5 m lange. Nogle færgespor har plads til 4 sådanne vogne, andre har plads til 5. Antallet bestemmes ikke alene af de enkelte spors længde, men også af mønstret for placeringen af vogne på alle sporene.

Biltogene bør være integrerede helheder, bl.a. af hensyn til bilernes ind- og udkørsler i siderne af endevognene. Togene skal helst, men ikke nødvendigvis, være lige lange.

Dermed være dog ikke sagt, at de skal være ens.

En sådan enhed kan formodentlig længdestandardiseres til 98 m, hvilket svarer til længden af 4 af DSB's moderne eksprestogsvogne.

Næsten alle de tresporede togfærger, bortset fra de allerældste, kan tage et sådant tog på et eller to af de tre spor. Nogle kan tage to 98 m enheder på sidesporene.

De to nye togfærger kan formodentlig tage tre sådanne enheder eller tilsvarende andet togmateriel i vilkårlig sporplacering, og endda byde på plads til en ekstra vogn på et vilkårligt af sporene.

Når færgerne ombygges, så de får dobbeltsporet forbindelse til tosporede færgebrolapper, kan de tage en ekstra vogn på hvert af de to sidespor. En kommende 4-sporet færge og med tiden flere sådanne kan tage 98 vognstammer på alle spor og desuden to ekstra vogne på to af sporene.

Muligvis vil de ligesom de nyeste Fehmernbælt-færger kunne tage et tilsvarende antal af de 26,4 m lange vogne, som nu er standard i de fleste lande i Europa.

Den eksisterende 4-sporede godstogfærge kan tage to 98 m lange vognstammer på to spor.

Det er ikke tanken, at nogen af færgerne skal tage mere end to biltogenheder.

### Biltogenes størrelse, opbygning og indretning

98 m længden må kun betragtes som et foreløbigt parameter. Det er muligt eller sandsynligt, at den bør ændres; men formodentlig ikke ret meget.

Specielt til brug på visse færger og færgespor såvel på Storebælt-ruten som på Øresundsruterne, kan anvendes en version, der kun er 80-75 m lang, men ellers mage til.

Biltogene må i alle tilfælde være af to typer, henholdsvis til personbiler og lastbiler.

De må være meget forskellige af hensyn til bilernes forskellige krav til bæreevne, bredde, højde samt længde, også til ind/udkørslerne.

Ind- og udkørsel må nødvendigvis være i siderne i begge ender af de 98 m lange formationer, medmindre man vil køre med to vognformationer samlet, men deler dem i terminalerne, så man kører ind/ud gennem den ene ende.

Personbiltogene indrettes med to etager, den nederste til bilerne, den øverste til bilpassagererne samt andre passagerer.

Der må være trappeforbindelse mellem de to etager. Disse kan kun være i vognformationens ender, d.v.s. uden for rummet til bilerne. Der må også indrettes gennemgang til andre vogne eller vognstammer. Der må være styrerum, personale- rum, eventuelt toilet, samt et lille passagerum.

I vognformationernes endeafsnit kan gulvene være i højere niveau, og de skal være det af hensyn til korridorforbindelse ud over bog- gierne til andre vogne. Bl.a. derfor kan der ikke blive plads til to etager i endeafsnittene.

Vognstammen kan udføres som en integreret helhed, bygget på Jacobs-boggier, d.v.s. bogcier som bærer to vognkasseender, ekskl. endeboggierne.

Brugen af Jacobs-boggier bevirker, at to vognkasseender altid holdes i korrekt relativ position, så de flugter præcist; og der behøves ikke indragende konstruktioner i vog- genderne, hvor de forbindes med hinanden; en kort gummiforbindel- se er tilstrækkelig.

Ved brugen af Jacobs-boggier undgås relative sidebevægelser.

Derfor kan vognstammernes effek- tive indre bredde blive større end ved brug af selvstændige vogne.

Når vognene kører ind på og pla- ceres på færge-sporene, kan der komme vinkler mellem dem og desuden sideforskydninger, især hvor en af vognene er placeret på et sidespors S-krue nær færgens for- ende. Det ville reducere den effek- tive indre vognbredde i et stort rum til biler. Derfor må man lægge bjæl- ker mellem bufferne. Den ulempe kan undgås ved brug af Ja- cobs-boggier.

Fremdeles er Jacobs-boggierne fordelagtige ved, at bilerne kan stå roligt, selv når deres forhjul og bag- hjul er placeret over en boggie.

Endelig opnår man den fordel, at de øvre etager af to vognender ikke svinger i forhold til hinanden.

Nogle af de biltog, der kører mel- lem Sild og fastlandet, er opbygget på tilsvarende måde, d.v.s. som et ledvognstog. Her bruges dog ikke bogcier, men kun enkelt-aksler.

### Personbilvognenes geometri

Vognenes bredde og højde må være så stor som muligt. Banerne og færgerne har som regel mindst 4,8 m fri højde. Hovedbanerne har væsentligt større højde; men den begrænsende faktor er færgernes loftshøjde over spordækket.

I det følgende regnes med 4,7 m vognhøjde i hele vognbredden. Men den højde kan måske slet ikke realiseres. En gang var det i hvert fald på tale, at de nye færgers vogn- dækhøjde skulle reduceres med 10 cm.

Gulvhøjden i den nedre etage kan ikke være mere end 0,6 m. Hvis den nedre etages højde bliver 1,95 m og adskillelsen mellem den og den øv- re etage 10 cm, bliver den øvre eta- ges gulvhøjde 2,55 m. Regnes der også her med 1,95 m fri højde, bli-

ver loftshøjden 4,60 m; taghøjden kan da holdes på 4,70 m. Det synes altså at kunne gå an. Men der er ingen plads tilovers nogetsteds.

Der er knap nok plads til hjulene.

Disse bør nok være omkring 0,60 m i diameter + flangehøjden. Gan- ske vist har de nye lave, østrigsk-tyske 8-akslede vogne til lastbiltransport kun mellem 30 og 40 cm hjuldiameter.

Da hjulene skal fjedre, må der være et vist frit rum over hjulene. Derfor må gulvet hæves i en bue hen over bogcierne. Hvis det hæves 20 cm i den nedre etage og 10 cm i den øvre etage, bliver den frie højde i begge etager 1,85 m; det kan vel lige akkurat accepteres.

Den øverste etage kan udnyttes til passagerum med alle bekvem- meligheder såsom samtalerum, hvil- lerum, arbejdsborde, telefon, buf- fet eller restaurant, håndvask, toi- letter, etc. – eventuelt sovekabiner, hvis formationerne lejlighedsvis skal indsættes i transit mellem Sve- rige og Tyskland.

Antallet af bilpassagerer pr. tog vil kun undtagelsesvis blive mere end 80 personer. Som regel vil det være mindre. Bilpassagererne har altså ikke behov for hele formati- onens øverste etage, selvom den udformes med stor plads pr. passa- ger.

Da etagen kan få lige så stor pas- sagerplads som et intercitytog be- stående af 4 vogne, kan den også udnyttes til andre passagerer.

Vognenes bredde kan blive 2,80 til 2,85 m udvendig og 2,60 til 2,70 m indvendig.

Personbilernes bredde varierer som regel mellem 1,4 og 1,8 m, en- kelte er smallere, og nogle er 2,0 m eller endda lidt mere. De mindre biler kan placeres midt i vognen; men de store må placeres ved den ene vognside tæt ved den ene væg.

Der kan da overalt blive gangplads ved siden af bilerne, endda langt bedre end på bilfærgerne. Gangen kan benyttes af en service-dame med en lille vogn med forfriskninger, kaffe, evt. små varme retter. Det bliver dog kun aktuelt under kortvarige ture, d.v.s. når toget bruges i lokal trafik via Storebælt eller Øresund, eller på færge i tunnel.

En 98 m lang vognstamme med ca. 84 m plads til biler incl. postrummene, kan befordre ca. 16 personbiler.

### Lastbiltogene

Lastbilerne og rutebilerne kan ikke beføres i de samme vogne som personbilerne. De er sædvanligvis 2,5 m brede, og enkelte af lastbilerne er indtil 4,0 m høje.

Derfor må de beføres med 1-etages vogne; og de må endda være åbne. Dog kan de have ganske lave sidevægge. Disse kan i endevognene eller eventuelt i hele vognformationens længde vippes ud, endda i begge sider af vognen, hvilket kan lette ind- og udkørslen. Disse lastbilformationer kan udføres med samme totallængde som personbilformationerne, 98 m.

Ledvognsprincippet byder som sagt på mange fordele, bl.a. at vognbredden kan blive lidt større end for tilsvarende lange vogne med to bogcier.

En forkortelse af boggieafstanden vil gøre det muligt at forøge vognbredden endnu mere, og den kan da blive omtrent som for almindelige to-akslede vogne, d.v.s. omkring 3,1 m.

Små boggieafstande bevirker også, at vinklen mellem leddene af vognkasserne i en kurve kan blive mindre. Endelig forøges bæreevnen, når der er mange bogcier. El-

lers måtte der bruges tre-akslede bogcier.

Man kan bruge ledtog, som består af 8 vognkasser på 9 bogcier. Hver af kasserne vil da blive godt 11 m lange, dog ca. 15 m for endevognkassernes vedkommende.

En mindre formation kan bestå af 6 vognkasser på 7 bogcier og blive 76 m lang; den kan få plads på korte færgespor og desuden kortere færger såsom Øresundsfærgerne, hvis sporlængde varierer fra 76 til 80 m, når man ser bort fra den ældste.

Gulvhøjden kan være som for personvognene. Det vil sige 0,6 m. Dog må der være større højde over bogcierne, 0,8 m. I så fald må man kræve, at lastbiler med maksimalhøjden 4,0 m placeres således, at ingen af deres aksler står direkte over bogcierne.

Vognformationens endeparti kan ugenert af bilrummene udføres med større gulvhøjde; så forbindelsen ud over vognenden og bufferne og koblingerne til andre vogne kan få normal gulvhøjde.

### Færgerne bestemmer biltogdriftens omfang

Sådanne tog kan køre alene eller flere sammen. Gerne både last- og personbilerne sammen og iøvrigt gerne sammenkoblet med almindelige person- og godsvogne, hvis driften gør det praktisk.

Togenes mulige indsættelse i trafikken via Storebælt bestemmes, d.v.s. begrænses, først og fremmest af færgerne.

De kan overføres dels med nye færger, dels med intercitytogfærgerne og dels med de øvrige togfærger, som afvikler den resterende persontogtrafik og hele godstogtrafikken, dels endeligt med de to bilfærger, der har jernbanespor, men kun såfremt disse lejlighedsvis indsættes på togfærgeruten.

Intercitytogfærgerne, der ikke kan ligge ret længe i færgehavnene, overfører sædvanligvis kun én vognstamme, nemlig et intercitytog bestående af 4 eller 5 lange vogne, dog i enkelte tilfælde tillige et todelt lyntog. Når de i fremtiden får tosporet forende og fortøjes til en tosporet broklap, skal de ifølge de foreløbige planer overføre et intercitytog + et lyntog, antagelig hver omfattende 5 lange vogne, men uden egen drivkraft og uden lokomotiv. Kommende nye, firesporede færger agtes formodentlig benyttet på samme måde. De kan ganske vist befordre todelte lyntog og intercitytog, ialt vel 18 vogne. Det vil dog medføre længere ekspeditionstid i færgehavnene, men ikke så lang tid som for en tresporet færge med enkeltsporet forende. Det væsentlige er, at der næppe bliver behov for at sende så store tog mellem øst og vest hver time.

Der kan for så vidt nok blive plads til ét eller to biltog ekstra på alle timefærgerne. Om der også kan blive tid til det, er en anden sag. Men når man nu, hvor færgeklopperne kun har ét spor, kan få tid til at sende tre vognstammer med nogle af færgerne trods den meget begrænsede havnetid, synes det at kunne blive muligt at sende et persontog med en persontogsfærge hver time.

Hvordan de øvrige færger skal sejle i fremtiden, er endnu et åbent spørgsmål. Man kan vel tænke sig, at 4 af færgerne kommer til at sejle regelmæssigt i en fast turnus med 4 timers omløbstid og ca. 110 minutters overfartstid og 50 minutters havnetid.

I så fald kan der antagelig også sendes et biltog med disse færger hver time.

Kort sagt, der kan blive mulighed for at afsende et biltog med person-

biler hver time og et biltog med lastbiler hver time.

Hvert biltog kan bestå af 1–2, sjældent 3–4 enheder, som regel med maksimal længde, d.v.s. fra 98 til 392 m vognstamme pr. tog.

### Togenes køretid

Biltogene kan ligesom intercitytogene trækkes/skubbes af et lokomotiv.

Hvis togene indrettes med en styrekabine, i det mindste i den ene ende, kan de køre ind på og ud fra færgerne meget hurtigt.

Hvis biltogene udføres med centralkoblinger, og færgerne får tilsvarende koblinger i spærrekonstruktionerne, kan togene fastlåses på no time.

Biltogene vil bruge ca. 1½ time fra København til Korsør og ligeledes 1½ time fra Nyborg til Vejle Syd inkl. korte ophold i København H og Fredericia. Regnes der med 1½ time i færgehavnene og til sejlturene, bliver den samlede rejsetid 4 timer. For lastbiltogene må der nok regnes med lidt længere tid i færgehavnene, især hvis de lejlighedsvis består af 2–3 vognstammer. De kan dog tidsprioriteres i færgehavnene. Iøvrigt behøver de ikke at standse i København H og Fredericia.

Togenes bruttoomløbstid bliver da 10 timer.

Der kræves altså indsat ca. 10 togenheder af hver slags i driften til stadighed, hvis det skal etableres regelmæssig timedrift for både person- og lastbiltog, altså halvtimedrift for hele biltrafikken.

Hertil kræves altså vogne, hvis samlede længde svarer til 5–6 store eksprestog.

Dette kan måske synes at være meget. Men man må holde sig for øje, at alene disse tog kan befordre lige så mange ikke-personbilrej-

sende som intercitytogene nu, endvidere at lastbiler på biltog ikke optager mere plads på færgernes hoveddæk end lastbiler direkte på dækket, og endelig at denne form for togservice kan få stor betydning for såvel lastbiltrafikken som for jernbanetrafikken i konkurrencen med lufttrafikken.

Det er naturligvis ikke a priori sikkert, at både person- og godsfærgerne kan sejle regelmæssigt i timedrift.

Ej heller er det givet, at der kan afses færgesporplads til ét, endsige nu og da flere biltog på alle færgerne.

Problemet er først, om selv så megen færgeplads overhovedet kan skabe grundlag for, at en rimelig del af biltrafikken kan afvikles med togfærgerne, d.v.s. på biltog – som en slags super-første klasses service for en del af biltrafikanterne og lastvognmændene.

### Biltogssystemets kapacitet

Et 98 m langt biltogs kapacitet er ca. 16 personbiler eller ca. 8 store og mindre lastbiler.

Tænker man sig, at der indsættes et biltog hver halve time i 16 af døgnets timer, bliver kapaciteten ca. 250 personbiler og 125 lastbiler pr. retning.

Indsættes der gennemsnitlig halvandet biltog pr. persontogs- og godstogsfærge i 20 af døgnets timer, bliver kapaciteten dobbelt så stor.

Dersom to trediedele af togpladsen udnyttes til personbiler og en trediedel til lastbiler, bliver døgnkapaciteten i begge retninger tilsammen ca. 665 personbiler og ca. 165 lastbiler, sammenlagt ca. 830 biler.

Til sammenligning kan anføres, at der i 1975 overførtes 2 millioner biler, deraf 1.631.000 personbiler og 322.000 lastbiler. Gennemsnittet

pr. dag pr. retning bliver da 2.234 personbiler og 455 lastbiler.

Bilfærgerne udførte 21.552 enkeltture, d.v.s. gennemsnitlig pr. dag 59 ture, altså knap 30 dobbeltture. I dagtimerne er middeltidsafstanden 37½ minut. Der overførtes gennemsnitlig 76 personbiler og 15 større og mindre lastbiler pr. tur.

En sammenligning mellem de anførte tal viser, at biltogene teoretisk set kan klare ca. 35% af den samlede trafik (NB: hvis denne ikke tiltager; men derom senere).

Dette gælder kun ved teoretisk maksimal udnyttelse af biltogene. Så i praksis bliver andelen mindre.

Attraktiviteten af biltogene afhænger af flere omstændigheder. Den vigtigste vil nok være taksterne. Men de behøver næppe at blive særlig høje.

For biltogstrafikken gennem St. Gotthardt-tunnelen gælder det, at alle udgifterne til forrentning og afskrivning af togmateriel, vedligeholdelse, elektrisk strøm, personale i tog og terminaler dækkes, blot der er 6–7 biler med hvert af togene, som er mellem 400 og 450 m lange. – Dette meddeltes af SBB's talsmand, da Storebæltskommissionen fik demonstreret systemet.

Men attraktiviteten vil også variere med tiden, både med årstiden, ugedagen og klokkeslettet, desuden med vejret m.m.

Man vil nok være særlig tilbøjelig til at benytte biltogene i vintertiden, når det er mørkt og koldt, og iøvrigt på årstider eller i perioder, hvor vejret tit er dårligt, og på enkelt dage, hvor der er sne, isglat, regn, tåge og blæst, fremdeles på visse ugedage og andre dage, hvor man har særlig travlt, f.eks. begyndelsen og slutningen af week-ends.

Endelig vil man være tilbøjelig til at bruge biltogene på tider, hvor der

er særlig megen trafik på vejene, og hvor der skal overføres mange biler med færgerne.

Man vil formodentlig være særlig tilbøjelig til at benytte togene tidligt på dagen for at komme hurtigt frem, samt om aftenen så man kan nå at komme hjem inden for arbejdstid eller i hvert fald før sovetid.

Imidlertid varierer den samlede trafik stærkt, og den er størst netop på de årstider, dage og klokkeslet, hvor vejret er bedst. Netop da er en mindre procentdel af bilisterne tilbøjelige til at foretrække biltogene.

Følgelig må der være grundlag for en ret konstant og stor fyldningsgrad af biltogene. Det vil formodentlig ikke være urealistisk at regne med omkring 80% belægning (jvfr. nu ca. 40% for bilfærgerne).

Da bilerne altid kan komme med færgerne, er det ikke nødvendigt at indsætte biltog med rigelig stor overskudskapacitet.

Selv under disse omstændigheder synes biltogene at kunne transportere omkring fjerdedelen af det samlede antal biler.

Dette kan umiddelbart resultere i, at antallet af biler, der skal befordres med bilfærgerne, reduceres mærkbart.

Til gengæld kommer der sikkert en generel stigning af den samlede trafik. Men næppe meget. Herom i næstfølgende afsnit.

Ved spidsbelastninger kan biltogene blive et godt supplement til færgerne. Måske kan biltogenes antal forøges i nogle spidsbelastnings-timer på bekostning af antallet af overførte jernbanevogne.

Biltogene vil nok belaste togfærgerne; bilerne optager dog omtrent lige megen plads på spordækkene, uanset om de befinder sig umiddelbart på dækkene eller på banevogne. Men togfærgerne belastes naturligvis på bekostning af bilfær-

gerne. Iøvrigt er det værd at holde sig for øje, at biltogene også har plads til flere passagerer end bilpassagererne på deres øvre etage, allesammen i en lyntogslignende trafik.

### Nye færger

Derfor kan der være grund til at lægge særlig vægt på at forøge antallet af togfærger, når færgeflåden skal fornyes eller forøges.

Statsbanernes planer for de nærmeste år, således som skitseret i »Plan 1990«, går ud på, at der allerede om tre år indsættes en ny fire-sporet togfærge med dobbeltsporet forende, som passer til nye færgelejer med dobbeltsporet broklap, hvoraf der straks bygges et med dobbeltsporet broklap i Korsør og et i Nyborg. Færgelejet bliver 6 m bredere end det nuværende, og broklapperne bliver tilsvarende bredere. Desuden skal 3-4 af de eksisterende færgers forender ombygges, så de bliver dobbeltsporede, og således at de kan passe til de nye færgelejer med dobbeltsporede broklap. Senere ombygges flere af færgelejerne og deres broklapper og sportilslutninger til samme standard. Senere bygges indtil tre fire-sporede færger, som dog ikke alle behøver at indrettes til passagerbefordring. De skal erstatte de ældste færger. Men de vil få langt større kapacitet, og de kan sejle hyppigere.

Desuden skal der inden 1980 bygges en ny, stor bilfærge.

Endvidere skal der bygges en ny, stor kombineret tog- og bilfærge til Fehmernbæltruten. Når det er sket, kan Storebæltbilfærgerne »Knudshoved« formodentlig tilbagetrækkes til Storebælt og være til rådighed her i størstedelen af tiden, en-

ten som tog- eller bilfærge eller som reservefærge.

Der kan da indsættes 5, undertiden måske 6, færger i drift til stadihed på bilfærgeruten.

5 færger er tilstrækkelige til indførelse af regelmæssig halvtimedrift.

Hvis der senere indsættes en eller to ekstrarfærger, ialt 6 eller 7 færger, kan intervallerne mellem afgangstiderne reduceres til 25 eller måske endog 20 minutter, det sidste dog kun lige akkurat.

Men spørgsmålet er, om det overhovedet bliver påkrævet at sejle så hyppigt, hvis en anselig del af bilerne befordres med biltogene på togfærgerne.

### Biltrafikens vækst

Biltrafikken vil sikkert stige med tiden. Men det vil næppe ske i samme tempo som tidligere, dels fordi den samlede biltrafik er stagnerende, dels fordi Danmark nu er blevet bilmættet, dels fordi taksterne er faldende regnet i effektive priser, dels fordi benzinudgifterne for længere ture nu er store, langt større end færgetaksterne, hvorfor udgifterne til færgeturen allerede nu er noget sekundært.

Væksten af biltrafikken med Storebæltfærgerne fremgår af tallene for overførte biler 1960, 1965, 1970, 1975 som androg 1.089.000, 1.451.000, 1.843.000 og 1.963.000.

Antallet af indregistrerede biler var ved årsskifterne, der indledte de nævnte år, 504.000, 907.000, 1.286.000 og 1.477.000.

Ved at sammenholde disse tal finder man, at hver bil befordredes gennemsnitlig 2.16, 1.60, 1.43 og 1.33 gange over Storebælt (det er enkeltture). NB: Der er herved ikke taget hensyn til, at en relativt ube-

## Ferieophold på Knudshoved

Forhenværende medarbejdere ved DSB – som er invaliderede eller svagelige – har sammen med ægtefællen evt. et medlem af deres nærmeste familie i sæsonen 1976 mulighed for at få et gratis rekreationsophold/ferieophold på Knudshoved feriehus.

Også nuværende medarbejdere, som er invaliderede eller svagelige, har mulighed for at komme i betragtning, hvis der er særlig trang.

Opholdet, der arrangeres af DSB i samarbejde med Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg, finder sted fra lørdag den 8. maj til lørdag den 15. maj.

Til ansøgning benyttes skemaet, der sendes til velfærdskontoret, senest den 1. april 1976.

Velfærdskontorets postadresse:

DSB velfærdskontoret  
Kalvebod Brygge 32, 4.  
1560 København V.

Tildeling af ferieophold vil blive foretaget af DSB og JFU i fællesskab i begyndelsen af april måned. Snarest derefter vil alle ansøgere modtage besked om, hvorvidt deres ansøgning er imødekommet.

## Ansøgning

om gratis ferieophold på Knudshoved feriehus (udfyldes af ansøgeren)

Ophold ønskes for

- mig selv  
 min hustru, evt.  
 et familiemedlem

Navn:

Stilling:

Tjenestested:

Bopæl (postadr.):

Telf. nr.:

Baggrunden for ansøgningen (invaliditet – når og i hvilket omfang tilskadedkommet, sygdom – nærmere beskrevet og andre forhold, som kan have betydning ved bedømmelse af ansøgningen):

---



---



---

Har De behov for specialhjælp?

Ja  Nej

i bekræftende fald hvilken hjælp og på hvilket tidspunkt:

---

Har De tidligere søgt gratis ferieophold?

nej  ja, evt. hvornår?

Har De tidligere fået tildelt gratis ferieophold?

nej  ja, evt. hvornår?

Sendes senest den 1. april 1976 til velfærdskontoret.



tydelig del af de overførte biler er udenlandske biler.

Nedgangen i biltrafikken i de allersidste par år beror formentlig mest på de øgede benzinpriser, erhvervslivets krise, arbejdsløsheden, de høje skatter, renteniveauet og den almindelige pengemangel.

Nogle mener, at trafikken tilbagegang eller stagnation er midler-

tidig, og at den vil afløses af en snarlig forøgelse, så vækstkurven vil fortsætte efter den oprindelige kurve trods faldet. – Men antallet af ture pr. bil pr. år har været jævnt faldende gennem mange år.

Prognoser er vanskelige og usikre. Derfor skal de ikke berøres nærmere, og de mange prognoser skal ikke citeres. De har jo vist sig

at variere meget betydeligt.

De foran nævnte tal, der viser, at hver bil i Danmark tidligere gjorde gennemsnitligt 1 dobbelttur pr. år, men nu kun 2/3 dobbelttur, behøver derfor ikke at udelukke, at det gamle niveau kan genoprettes med tiden. Thi netop den superservice, som indsættelse af biltog muliggør, kan føre til en vækst.

# Et bedre grundlag for at føre trafikpolitik

Af Ole Hansen

16

Manglen på en konsekvent trafikpolitik har ofte været påpeget, også af personaleorganisationerne indenfor DSB, men alt tyder på, at en lysning er i sigte. Det mener i hvert fald formanden for Jernbanerådet, folketingsmand Otto Mørch.

– Vi har et godt grundlag i DSBs Plan 1990, i vejplanen, i den nye lovgivning om godstransport og den kommende buslovgivning samt de muligheder, der vil blive for regionale trafikordninger landet over.

Under de trafikpolitiske overvejelser bør de enkelte planer ikke vurderes isoleret. Vi må have en sammenhæng i tingene, og det ligger også klart, at vi må indrette os efter de økonomiske muligheder, understreger Otto Mørch. I den forbindelse er det vigtigt, at vi får en afklaring af de projekter, som i sin tid er vedtaget, men ikke igangsat, f.eks. den københavnske tunnelbane.

– Hvorledes vurderer De Plan 1990's videre skæbne?

– Modtagelsen i Folketinget var jo ovenud god, og nu gælder det om at fastholde sigtet i planen. Det er jo meningen, at den skal gennemføres ved, at DSB søger bevillinger via de årlige finanslove til de påtænkte aktiviteter, men i nogle tilfælde vil særlig lovgivning være nødvendig, f.eks. ved nedlæggelse af baner eller ved etablering af dobbeltspor.

Det har været kritiseret i finansudvalget, at DSB betragter Plan 1990 som en realitet, og at man fra politisk hold har for lidt styr på tingene, men ud fra det, jeg her har nævnt, finder jeg ikke en sådan kritik berettiget. Plan 1990 er ikke et egentligt handlingsprogram med bestemte terminer for, hvilke opgaver der skal igangsættes, men planen udtrykker derimod en række målsætninger. Jeg finder det vigtigt, at DSB tidligst muligt indretter

sine aktiviteter med langtrækkende virkning ind herefter.

## Fremtidens tog

– Hvad må anses for særlig vigtigt i planen?

– For persontrafikkens vedkommende vil jeg pege på den udbygning af fjerntrafikken, der skal ske på grundlag af det nuværende Intercity system. Det har vist sig at være den rigtige vej, og når vi får en fast forbindelse over Storebælt, vil toget have alle kort på hånden. Jeg tror, at den stærkt forkortede rejsetid vil være det helt afgørende. Komforten vil ikke spille nær den samme rolle. Når folk i dag bruger fly, er det jo ikke, fordi bekvemligheden er særlig god, men på grund af den tidsmæssige fordel, men her sker der jo afgørende ændringer med DSBs nye muligheder, og flere af de nuværende flyruter vil miste deres grundlag.

Ved en vurdering af togets rolle i fremtiden må vi ikke overse betydningen af takstniveauet. Det skal vi nok i højere grad interessere os for. Det samme gælder rabatmulighederne.

Tilførselssystemet bør heller ikke glemmes, da det er en af mulighederne for at give en ligelig betjening. Jeg tænker her på forbindelserne til hovedstrækningernes lyntog og Intercity tog ved hjælp af tilbringerbusser. Jeg tror også, at vi skal arbejde stærkt for tanken om en koordinering mellem jernbanerne og taxakørslen, så vi får dør-til-dør transporter.

Også indenfor godstrafikken bør princippet om dør-til-dør være afgørende, og det har glædet mig, at der lægges vægt på dette i det foreslåede godstransportsystem. Det er min opfattelse at tankerne om terminalfunktionerne er rigtige, og at

vi på denne måde får et effektivt og rationelt system.

## Jernbanerådets rolle

I det hele taget synes jeg, at Plan 1990 byder på mange interessante udfordringer. Det må også være af betydning for de ansatte, at der fornemmes en dynamisk udvikling.

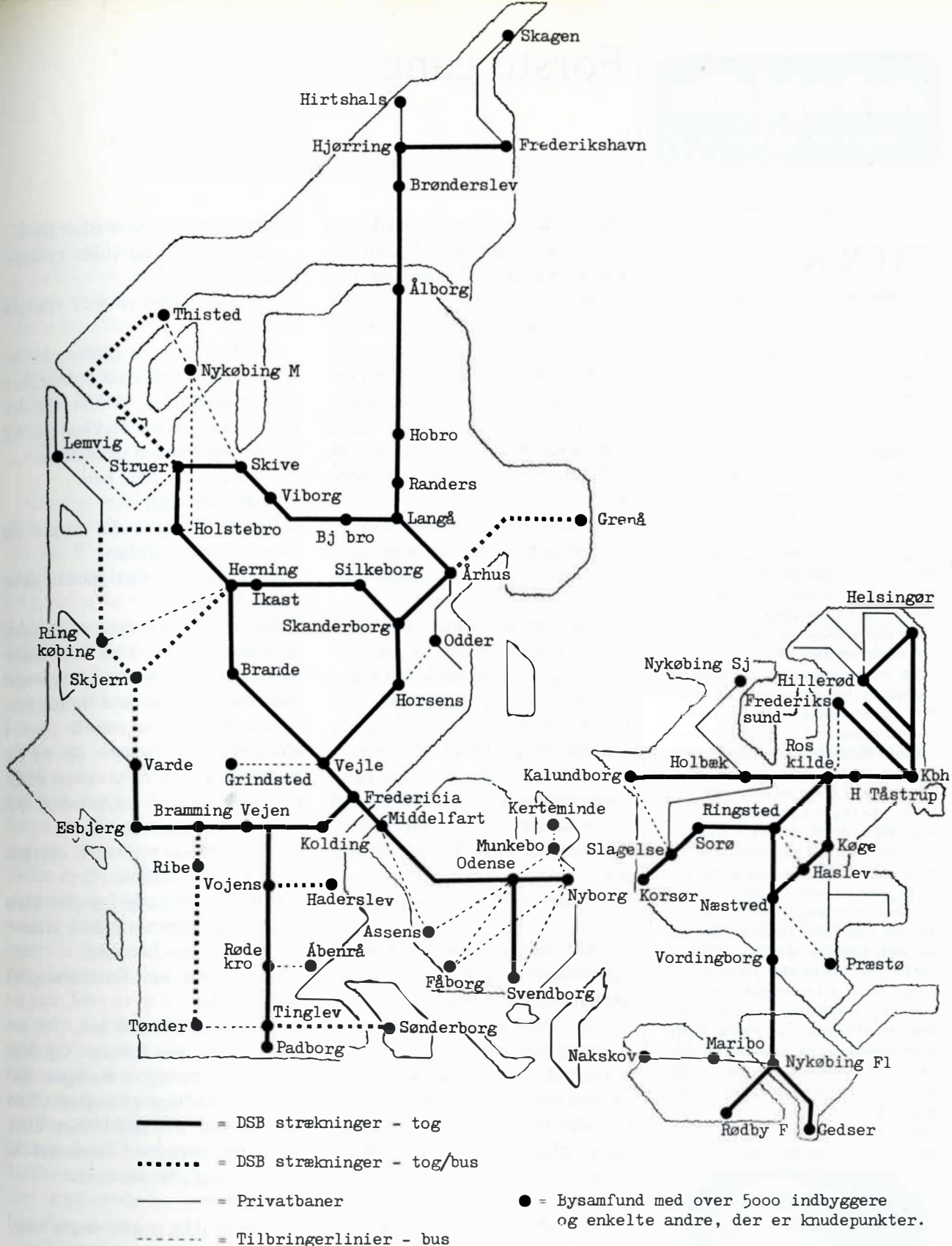
For os i Jernbanerådet vil udsigterne til et opsving for banerne på samme måde være en inspiration. Vi har sat os som mål at lære virksomheden DSB at kende så godt som muligt, og vi har planlagt besøg indenfor de forskellige grene såsom færge- og rutebilssektoren i lighed med det besøg, vi har haft på centralværkstedet i Århus. Vi vil også se på uddannelsesområdet og personaleforhold. Jeg har selv haft lejlighed til at tale for driftsområdecheferne og håber på kontakt også med andre personalekategorier.

Med et godt kendskab til DSB har Jernbanerådet bedre mulighed for at udfylde sin rolle som rådgivende organ og også for at markere sig udadtil, f.eks. gennem udtalelser. Som eksempel kan jeg nævne betydningen af at fastholde sigtet i Plan 1990.

– Et af de særligt debatterede emner efter planens fremlæggelse har været alternativet tog-bus for visse strækninger, og i amterne har der kunnet mærkes en modstand mod at erstatte togkørsel med busser.

– Jeg tror, at det er en holdning, som vil gøre indtryk i Folketinget. Det er muligt, at der enkelte steder bliver tale om indstilling af togkørslen, men i så fald bør DSB absolut sørge for erstatning i form af busser. Man kan iøvrigt ikke afvise, at det i nogle tilfælde vil være en fordel for den lokale befolkning med busser, fordi de er mere fleksible. Men alt i alt kan man nok konstate-





re, at indstillingen til jernbaners bevarelse har ændret sig siden 1971, da en række DSB strækninger blev nedlagt.

Men uanset tog eller bus må det være en hovedopgave at arbejde for et koordineret trafiksystem, og her vil mulighederne blive bedre landet

over på samme måde, som de er blevet det i hovedstadsområdet. Det er nok de færreste steder, at der vil være behov for en direkte kopi af HT-systemet, men der findes jo også andre løsninger, og den kommende rammelov vil give de kommunale myndigheder mulighed for,

men ikke pligt til at lave regionale ordninger indenfor den kollektive persontrafik. Ved tilrettelæggelsen af sådanne ordninger er det rimeligt, at DSB spiller en aktiv rolle, men i mange tilfælde kan man også forestille sig DSB som egentlig trafikudøver.

## STEN KÅLØ

Sten Kålø hører til de mennesker, der er muntre, selv når de er alvorlige. Hans første roman, »Skønne dage«, der kom sidste år, handler om selvmord og hjerteslag og ægteskabsopløsning, i det hele taget om gemytternes uoverensstemmelser. Alligevel er det en humoristisk bog med sol og sommer og skøre gerninger.

Det betyder ikke, at Sten Kålø er nogen grinebider eller kyniker. Novellen »Første gang« rammer et meget alvorligt problem, adskillelsen mellem to befolkningsgrupper, arbejderen og akademikeren, der begge gerne vil forandre samfundet i socialistisk retning. Sten Kåløs tv-spil, f. eks. »Ikke et ord om Harald« eller »Jonas«, handler heller ikke om nogen let gang på jorden.

Kålø kalder undertiden sig selv for skuespiller. Han har medvirket i mange film og teaterstykker. Hans stærkeste skuespillerindsats var nok det københavnske Boldhusteatets ætsende opførelse af Arrabals Franco-stykke, »Man gav blomsterne håndjern på«. Det var heller ikke nogen lystspilsag.

Alligevel er der en munter livsglæde i det meste af det, manglekunstneren Kålø foretager sig. Det må være en svir at få breve fra ham. Og det er der tusindvis af mennesker, der har fået, for han har også været postbud. Kålø har det ægte digteriske sind, der består i at møde livet med en stor, kærlig forundring. Han er det nærmeste den unge generation har til Jens August Schade. Men hvor Schade har øjnene rettet mod stjernerne og mælkevejen, har Kålø fødderne plantet på jorden. Kålø er en folkelig dandy, en jævn og munter poet. Hans mange digte er lette at forstå. De er gode at læse, hvis man trænger til at genvinde troen på livet.



## Første gang

Hun havde sagt, at hun boede ved vandet. Ikke helt tæt ved, men hun kunne se ud over Øresund, når hun vågnede.

Han slog øjnene op. Der var tændt lys i soveværelset. Han lukkede øjnene igen. Rita stod i undertøj henne ved døren. Han havde ondt i hovedet. Radioen var tændt ude i køkkenet. Han skulle op og på arbejde. Udenfor var det endnu mørkt.

Måske kunne hun se til Sverige, det havde hun ikke sagt noget om?

– Står du ikke op, sagde Rita. Surt!

Han åbnede øjnene igen. Hun vendte ryggen til ham og gik.

Jo, jeg skal op, sagde det inde i hans hovede, jeg skal op nu, ekkoede det omme bag ørerne, jeg står op, lige nu, på stedet. Han rullede om på siden. Lille Søs kom hen i døren og så ind til ham. Hun var ved at børste hår og lave rottehaler.

– Hej far, sagde hun og så frisk ud.

– Godmorgen skat, hørte han sig selv sige.

– Det sner, sagde hun og slap den ene rottehal og pegede henimod persiennen foran vinduet.

– Ja, svarede han.

Så var hun væk igen.

Der var en, der trak i wc-snoren ovenpå eller nedenunder. Eller var det her? Var det Rita? Hun havde taget vækkeuret med sig ud i køkkenet.

– Hva' er klokken? råbte han.

– Den er rund, svarede Bjarne.

– Et kvart over, lød det fra Rita.

Det var altså ikke hende, der var på wc. Han havde ondt i nakken. Han satte sig op. Han sku' tisse.

Om morgenen vågnede hun dér nord for København og så ud over vandet. Vågnede hun? Hvem? Hende. Hende.. Lotte.

– Det sner, råbte Søs ude i køk-

kenet, det sner, det er snart jul så.

– Jaja, ti nu bare stille, tyssede Rita.

– Er der nogen på wc? spurgte han.

– Sikkert, svarede Bjarne, der lever omkring 4 milliarder mennesker på hele jordkloden, så mon ikke der skulle være et par stykker på wc lige nu, og desuden så er der jo. . .

– Hold kæft, råbte han.

Bjarne tav stille.

Han rejste sig op fra sengen og gik ud af soveværelset.

– Ka' I ikke la' vær' med at råbe sådan, sagde Rita.

Bjarne sad ved spisesuebordet og regnede. Han så ud til at være meget optaget. For sent på den med lektierne igen. Søs stod foran spejlet i entreen. Rita smurte mad i køkkenet. Han skyndte sig ud på badeværelset og låste døren efter sig. Søs kiggede interesseret på ham, da han gik forbi.

– Er du blevet tatoveret? spurgte hun ind gennem døren.

Han så på sit ansigt i spejlet. Han så tvær ud. Han hørte ikke efter.

– Er du? blev hun ved.

– Hold nu op, Hvaffornoget? Han tisede.

– På hånden, sagde hun.

Han så på sine hænder. Og dér. Dérsad . . . baltegnen fra i går. Satans osse. Det havde han glemt. Det møgstempel. Fra natklubben eller diskoteket eller hva' de nu kaldte sådan et sted. Satans osse.

– Far. . .?

– Det er ikke noget, sagde han. Han trak i snoren.

I begyndelsen havde han nægtet at blive stemplet, men garderbemanden havde sagt, at så ku' han heller ikke komme ind. Jamen den er jo egentlig ganske god, havde han tænkt, det er sgu da en glimrende undskyldning for at smutte hjem i seng. Man var jo ikke et kreatur.

Men så var Lotte kommet til og havde taget ham under armen . . . og han havde fået sit stempel. Og han ku' jo ikke fortælle Lotte. . . at han heltst ville være fri.. fordi hans kone. . . Rita. . .

Radioen blev skruet op.

Han åbnede for vandhanen og vaskede sig i ansigtet.

– Så spiser vi, råbte Rita.

Han tog neglebørsten og gav sig til at gnutte på det blå stempel. Det var sgu li'-som med kvæg. Og flæskestegen juleaften på spisebordet. Der var af og til et stempel midt i flæskesværene. »KASSEKREDIT« stod der med store blå bogstaver på hans venstre hånd. Gad vide hvor de har hugget det stempel henne. Satans osse, at han havde glemte det i nat. Da han kom hjem. Og Rita havde vel set det i sengen. Og hvis hun ikke havde, så havde Søs i alt fald gjort opmærksom på det nu. Mon Rita kendte noget til sådan nogle baltegn? Mon hun nogensinde gjorde noget? Noget med noget? Nej, bestemt ikke. Det var svært at få af, men til sidst lykkedes det, selv om huden blev ophovnet og rød. Men det gik vel over igen af sig selv. Og på en måde gjorde det godt at være lidt ond ved sig selv, lidt aggressiv. Han smilede lidt over det der ord: aggressiv. Der var sat flag på bordet. Var det på grund af snevejret? Bjarne var rykket ud i køkkenet med regnebøgerne, og Søs inspicerede sin fars hånd. Han hev den til sig.

– Nu er det væk, sagde hun.

Rita skænkede kaffe. Hun sagde ikke noget. Han så ned i koppen.

– Det var bare et stempel vi fik henne i klubben, sagde han så. Det irriterede ham med det flag. Der var ikke noget at fejre.

– Det er snevejr, sagde Søs atter engang.

– Det ved jeg skat, svarede han, det har du fortalt.

– Ja, indtil flere gange, sagde Bjarne og bladrede op i facitlisten for at se, om han havde regnet rigtigt.

– Det stemmer, råbte han glædestrålende, tilsyneladende forundret over sine egne færdigheder, må jeg ta' en bolle til? Rita rakte ham bakkem med boller. Hun havde bagt i går. Mens han selv var ude..

– Jeg skal da bare med mor ud og købe gaver til farfar i eftermiddag, forsøgte Søs at drille.

– Til lykke, svarede Bjarne.

Farfar, ja selvfølgelig. Fødselsdag.

Gad vist, hvordan Lotte . . . når hun vågnede . . . i dag . . .

– Jeg køber vel en flaske snaps fra os som sædvanligt, sagde Rita.

– Ja. Han så stadig ikke op. Han tænkte på, at Rita ville kunne se det på hans øjne. Se hvad? Det – der var jo ikke noget. Og alligevel.

– Jeg gi'r ham en skriveblyant, sagde Søs. Hun var ikke til at stoppe.

– Mægtigt, jublede Bjarne, så ta' lige og køb et viskelæder fra mig.

Hvordan kunne han på én gang spise morgenmad og regne stykker og høre på sin lillesøster og forsøge at være morsom? Det var en gåde. Søs kiggede fornærmet ud på sneen, der dalede ned i den smalle gård mellem husene.

– La' nu vær' med at drille hinanden, sagde Rita.

– Jamen hun forstyrrer mig, anklagede Bjarne, og jeg forstyrrer bare hende lidt igen så.

– Du ka' vel sørge for at lave dine lektier om aftenen li'som alle andre, sagde han. Han havde ondt i hovedet.

– Det er sgu da Petersen, der er så åndssvag og gi'r os alt for meget for, forsvarede Bjarne sig.

– Hold så kæft, råbte han. Alt for højt. Og smurte en bolle.

Rita stirrede, ku' han mærke.

Bjarne smækkede kladdehæftet i og rejste sig.

De andre spiste videre i tavshed.

– Så er klokken blevet syv-femogfyrre, sagde speakeren i radioen, og her kommer Edith Piaf med sin franske »La vie en rose . . .« Nogle violiner tonede frem af højttaleren over køleskabet. Bjarne var gået ind på sit værelse.

– Skynd dig nu Søs, sagde Rita. Hun var allerede ifærd med at pakke morgenbordet sammen. Hun sku' afsted med Søs til børnehaven.

Lotte havde ingen børn. Hun vågnede om morgenen og så ud over Øresund. Årrh, skid hul i Lotte . . .

Rita havde haft ret. Han skulle aldrig være gået til det møde i klubben i går.

– At du gider, havde hun sagt, sådan nogle fjollede studenter. Og så er de vel meget yngre end I er. De ved da ikke noget. De kommer bare med deres opslagsbøger og lader som om de er så allerhelvedes dygtige og tror, at de kan ordne jeres liv . . .

Det var sjældent, Rita bandede.

Men Lotte var ikke student – hun var sociolog – samfundsforsker.

»Sociolog«, han ku' et nyt ord.

Hun skulle rejse tilbage til sit vindue mod Øresund klokken halv ni. Fra banegården. Hun havde sagt, hun skulle ringe først fra en af boksene. Til hva'? Til hvem? Hjem?

– Ska' du ikke på arbejde? spurgte Rita. Han nikkede. Og rejste sig. Søs var ved at ta' gummistøvler på henne ved døren. De plejede at gå samtidig.

– Gå I bare, jeg kommer nu, sagde han.

– Farvel far, råbte Søs, så det

gungrede i hele opgangen.

– Farvel med dig ...

Bjarne var bare stukket af. Ty-pisk.

Rita kom tilbage til køkkenet og slukkede for radioen. Hun vendte sig om og så på ham. Nu kommer det, tænkte hann Nu. Han løftede hovedet og så på hende. Hun kneb øjnene lidt sammen. Men der kom ikke noget.

– Hva' ser du på? spurgte han.

Ovenpå hørte de stadig radio.

Rita gik hen til hoveddøren igen og drejede ansigtet imod ham.

– Det var altså den første gang, sagde hun så.

Han ville sige noget, men rystede bare på hovedet. Så tog hun sin taske og smækkede døren.

»Første gang«, tænke han, »første gang«. Det var som om de to ord svævede ud af fryseboksen i køleskabet og stillede sig op foran ham midt i køkkenet. Som om de krøb isnende ind i hans hovede og gav sig til at danse et sted mellem øjnene og nakken til Edith Piafs »La vie en rose«, som han hørte ned gennem loftet.

»Første gang«. Satans osse. Der var jo ikke sket ...

Han rev sig løs og løb ind i soveværelset og tog nattøjet af og vintertøjet på. Han så ud mellem persienerne – det sneede kraftigt. Ovre i gymnasiet var Bjarne sikkert i fuld gang med en sneboldskamp. Sådan nogle store knægte – og det var vel pigerne, der måtte holde for. Sådan havde det været, da han selv gik i skole, og det blev vel aldrig anderledes. Selv ikke i gymnasiet.

Men Lotte ...

Gennem loftet hørte han, at Edith Piaf var slut og at speakeren havde sat en af de go'e gamle Preben Uglebjerg-plader på. Den der med: »De lægger æg nu i lange baner ...«

Men Lotte ...

Hun havde lagt æg i nat. Det havde hun i alt fald sagt. Sådan lige ud af landevejen, som om de havde kendt hinanden længe:

– Ved du hva', jeg har altså menstruation lige for tiden, så ...

– Alt i orden ...

– Jamen ...

– Det behøver du sgu da ikke spekulere mere over ...

– Jamen ...

Og så havde hun set på ham. På hans øjne. Og smilet. Som om. Som om hun egentlig godt ku' tænke sig at ...alligevel. Det. Satans osse. Satans til smil.

Han røg tilbage til køkkenet efter madkassen. Men der var ingen madkasse. Han så i køleskabet. Rita havde ikke smurt mad. Rita havde ikke ...Han hamrede en knyt-næve ned i køkkenbordet og løb ud i entreen og krøb i overtøjet.

– »De lægger æg nu i lange baner, de lægger æg nu, så det kan forslå ...«, sang Preben Uglebjerg på tredie sal.

Han mærkede efter, om han havde pung og nøgler og løb ned ad trappen til cyklen. Naturligvis havde han glemt at slå saddebetrækket op, da han kom hjem i nat. Han strøg den lille bunke sne af sadlen med det ene ærme og satte sig op og kørte ud i morgentrafikken. Gadelystet var stadig tændt.

Lotte ...Han havde kysset hende foran hotellet. Ikke lige foran indgangen, det gik ikke, det var for farligt, folk genkendte ham måske. Der var osse mange, der kendte ham igennem Rita fra børnehaven. Hun var medhjælper på timebetaling. Men ganske go' løn. Desuden ku' ungerne og de rigtige pædagoger li' hende. »Pædagoger« der var mange nye ord. Men nu blev hun sikkert snart afskediget på grund af

alt det sparehalløj. Børnenes forældre lavede skæg og ballade med hende, når der af og til var møder om aftenen. Det kom hun i alt fald hjem og fortalte.

Ja, hva' skete der egentlig på de møder? Bagefter? Nej nu må du holde op, Knud. Lotte havde haft en stor mund. Og blød. Og varm. I den kolde nat. Og hendes tunge HENDES TUNGE ...en stor tunge ... hun havde kunnet noget med tungen ...den drejede næsten som en karrusel ...uafbrudt ...

»Første gang«, tænke han igen, »første gang«.

Det var godt for hovedet at køre gennem snefoged. Og det var godt at komme i bevægelse. At trampe i pedalerne for at holde varmen. Der var fejmaskiner ude. Han vinkede til Ove som kørte en af dem. De havde arbejdet sammen engang, men Ove var blevet sagt op på grund af indskrænkninger, og nu havde han fået snetegn.

Godt med lidt sne, tænkte han, for sådan nogle som Ove.

Det var det, Lotte og de to fyre havde snakket om i aftes: Arbejdsløsheden. Om Poul Hartlings måde at styre samfundet på, sådan at der blev flere og flere ledige. Om Ankers dilemma. Om den klemme han sad i. Og om arbejderne, der skulle ta' sig sammen og ta' sagen i deres egne hænder og tvinge arbejdsgiverne og Anker til at sætte mere arbejde igang.

De var SF'ere. Og studerede samfundet. Sociologi.

Under debatten bagefter havde Lotte svaret bedst for sig. Han havde ikke været enig med hende i alt, og hun havde sagt, at han skulle se at få sig lidt flere aggressioner – aggressioner var godt, når man skulle lave noget om.

Satans til pige.

»Aggressioner«? havde han

tænkt, nåhe man skal altså være sådan lidt mere vild og blodig, men det skal jeg nok, vent og se.

Og det var dér, han havde bestemt det. At lægge lidt an på hende. Bare for at se, hvordan det ville spænde af. Altså ganske forsigtigt, for det ku' jo være, at det var helt malplaceret, eller at hun var forlovet med en af fyrene.

Da mødet var slut, kørte de to fyre hjem i en lille Renault 4. Han stod på fortovet sammen med hende, men så kom Vagn og Henrik og Fie og ville snakke mere. Og Vagn lagde an på Lotte. Temmelig voldsomt. Men hun afviste ham. De andre foreslog, at nu da hun alligevel var her, så ku' hun li'så godt se lidt af provinsbyens natteliv. De andre foreslog? Jo det var sgu de andre. Og så var han tøflet med dem hen på det dér diskotek med fiskenet og gamle sildetønder hængende ned fra loftet. Og høj musik, rædselsfuld høj musik. Og så ...

Han drejede ind foran banegården og parkerede cyklen og løb ind i banegårdshallen. Klokken var et kvart over, og det var først klokken halv ni, de havde aftalt. Havde aftalt? Han gik hen til kiosken og studerede avisernes spisesedler, mens han stjålent så sig omkring efter hende. Han ville sgu ikke ligefrem stå og glo.

Glistrup spår valg til foråret, stod der.

Inflationen på vej nedad.

Alt om næste uges tv – Landsholdet splittet for alle vinde.

Han var ikke vant til at komme her. Og slet ikke nu på denne tid af dagen. Arbejdet var jo begyndt. Han kom for sent. Mon Vagn eller Fie eller Henrik havde regnet noget ud?

De havde da aftalt at mødes, ikke? Eller? Havde Lotte bare sagt, at hun skulle afsted til den og den

tid, og at hun lige skulle ringe først? Og så havde han sagt, at han ville komme og vinke farvel? Og hvem skulle hun ringe til? Hun havde ikke sagt noget om nogen ...anden. Men hva' så om hun var gift? Så ikke noget. Det hele var jo ingenting. Bare latterligt. Han var til grin. De havde gået lidt rundt og holdt hinanden i hånden, og så til sidst havde de kysset foran hotellet. Hendes mund ...

Det var bare noget, der var kommet op i dem lige pludseligt **ELLER MÅSKE BARE I HAM?** Måske havde hun bare været høflig? Og den med at hun havde det månedlige, havde bare været en dårlig undskyldning for at slippe væk? Selv om? Det havde sgu da ikke lydt sådan. Tværtimod. Han var usikker på hende. Han kendte hende jo heller ikke, selv om det føltes sådan. Han så sig omkring i banegårdshallen. Sku' man li'så stille se at dufte af? tænke han. Jeg får ballade, når jeg kommer for sent. Og Rita er sur nok i forvejen. Og farfar har fødselsdag i aften. Sku' man?

Han gik hen imod udgangen.

– Ta' dig lidt sammen, sagde han halvhøjt til sig selv, hva' ska' du egentlig bestille med det pigebarn? Det du inderst inde vil – eller *ville* i går aftes – det er i alt fald helt umuligt nu. Natten er overstået. Og du skulle stå ved din maskine. Og hvad vil hun i øvrigt ikke tænke, når (hvis) hun kommer her og ser dig i dagslys – og så i det gamle tøj. Hold op Knud – væk med de mindre-værds-komplekser. Dit tøj er vel ligeså godt som hendes. Men har du i grunden noget tilfælles med hende? Hun går sikkert altid rundt og rækker ned på hele samfundet. Og selv synes du jo nærmest, at samfundet er meget godt – ja, naturligvis er du imod arbejdsløsheden og de høje

skatter li'som alle andre, men ellers ...

Det er sgu sørgeligt nok, Knud, tænkte han med et lille grin, men dig og så hende ... I passer slet ikke sammen. Og du ka' ikke lave hende om og du ka' heller ikke lave dig selv om. Lige børn leger bedst, som ordsproget siger.

Om morgenen vågner hun og ser ud over vandet. Du er helt til grin, Knud.

I det samme kom hun ind gennem en af de store døre. Han så hende, før hun så ham, og han vendte ryggen til og gik den modsatte vej.

Hvis hun genkender mig, kommer hun vel rendende, tænkte han og satte farten op. Men han hørte ikke nogen hurtige skridt efter sig. Sådan nogle små raske Lotte-trin. Og han turde ikke vende sig eller stoppe op.

Arbejdet og maskinen og værkføreren hev i ham, og Rita og Bjarne og Søs hev i ham, og ...Lotte hev alligevel osse en lille smule i ham. Hele natten og morgenstunden hev i ham. Han så Rita og Lotte for sig som én og samme person. Deres ansigter og stemmer blandedes, og Lotte vågnede op i nærheden af Øresund og gik hen til vinduet og så ud over vandet med Ritas ansigt og sagde: – Står du ikke op? Han begyndte at småløbe i sine træsko. Han var nået hen til trappen ned til perronen, og han drejede til højre og klappede ned ad trinene.

Jo, mon ikke dog hun havde genkendt ham, men bare lod som ingenting.

Han gik hen i ventesalen og satte sig ned og pustede. Han kiggede ud ad vinduerne efter hende. Vinduerne var gulbrune af togsлам. Men hun kom ikke. Hun havde altså genkendt ham. Eller stod hun deroppe og spejdede efter ham med sin mund ...?

Satans osse, at sådan et kvindemenneske skal kunne jage én rundt på denneher facon, sagde han højt.

Der holdt et tog på perronen. Han så på skiltet: København, stod der. Det måtte være hendes tog. Så ku' det ikke vare længe, før hun kom. Han følte sig pludselig sulten og mærkede, hvordan maven trak sig sammen. Måske var det bare al den spænding. Anspænding. Han havde lyst til en cigaret eller et stop pibetobak, og han ønskede, at det allerede var aften, og han sad derhjemme i sofaen og så tv sammen med Rita og ungerne. Han ønskede, at han røg sin pibe og aede Rita over nakken, og at hun lænede sig ind til ham. Han ønskede, at han havde fortalt hende om alt det her, og at hun havde smilet ad ham og leet til ham og sagt »pyt med det, det er da ikke noget at lave sådan en stor historie ud af, vel«. Og han ønskede, at hun ikke gad se tv mere og sagde, at hun var træt og istedet ville gå ud og vaske sig og så krybe i køjen – og at hun så på ham med det dér blik, som var hemmeligt mellem dem og som ungerne aldrig lagde mærke til og som betød: kommer du ikke osse ind og knuser mig lidt. Og han ønskede, at han var i fuld gang med arbejdet ved maskinen og at Vagn kom forbi og sagde: »Den var høj i aftes, hva'«? Og han svarede: »Vel så, vel så«.

Hun kom ned ad trappen.

Han dukkede sig lidt og kiggede på hende. Hun så træt ud. Der var ikke noget at gøre nu. Han måtte sidde stille. Han måtte blive opdaget. Og så . . . Et øjeblik for en vanvittig tanke gennem hans hovede: jeg ta'r med hende ind til København . . .

Så blev den skubbet væk igen. Selvfølgelig gjorde han ikke det. Desuden så skulle han jo til fødselsdag i aften. Og Rita . . . Hun

kom nærmere. Hun gik bare lige frem. Hun kiggede slet ikke efter ham.

Han dukkede sig endnu mere og lod hagen glide ned mod brystet og lukkede øjnene.

Hendes fødder stoppede op et øjeblik lige udfør døren, men så fortsatte de forbi ventesalen. Han løftede hovedet og så hendes ryg. Hun steg op i toget. Lotte med tørklæde på. Farvel.

Og så tog fanden ved ham. I det samme hun var forsvundet ind i vognen, strøg han ud af ventesalen og henad perronen og op ad trappen og løb klaprende gennem bane-gårdshallen ud til sin cykel. Der var kommet sne på sadlen igen, men han gjorde sig dårligt nok ulejlighed med at få den børstet væk, før han sprang op og kørte afsted i snevejret.

De så allesammen forbavset på ham, da han kom til børnehaven.

## DSB's feriehjem Knudshoveds Feriesæson

DSBs feriehjem på Knudshoved modtager i sommersæsonen 1976 gæster fra lørdag den 15. maj til lørdag den 21. august.

*Samtlige* DSB-medarbejdere med familie (hustru og hjemmeværende børn) har adgang til 1, 2 eller 3 ugers ophold på feriehjemmet. Endvidere vil der, i det omfang pladsforholdene tillader det og fortrinsvis udenfor skoleferien, blive givet adgang også for pensionister og enker.

Opholdet – også for så vidt angår pensionister og enker – må så vidt muligt tilrettelægges således, at ankomst og afrejse finder sted på lørdage.

Betalingen for opholdt udgør pr. dag og pr. person:

Voksne og børn,  
som er fyldt 12 år . . . . . 48,00 kr.  
Børn i alderen  
4-11 år (inkl) . . . . . 24,00 kr.  
Børn under 4 år . . . . . 12,00 kr.

Til ansøgning om ophold benyttes blanket A 849, som vil kunne fås på stationer og andre ekspeditionssteder. Blanketten sendes i udfyldt stand (alle 3 dele) direkte til velfærdskontoret.

*Blanket A 849 foreligger i nytryk og bedes af stationer og andre ekspeditionssteder rekvireret i nødvendigt omfang i blanketlageret.* Tidligere oplag af blanketten må derfor ikke anvendes mere og bedes makuleret.

Belægningen foretages af velfærdskontoret i den rækkefølge, hvori ansøgningerne indgår. Ansøgninger som er modtaget inden 1. april, bliver betragtet som indgået samtidig.

For det tilfælde, at der skulle være optaget i det ønskede tidsrum, må det anbefales dem, der i så fald kunne ønske ophold i et andet tidsrum, også at angive dette i ansøgningen. Svar på alle ansøgninger, som er modtaget inden 1. april, vil kunne forventes udsendt fra velfærdskontoret ca. 22. april d.å. Såfremt opholdstilladelsen ikke benyttes fuld ud, meddeles dette til velfærdskontoret så tidligt som muligt og senest en uge før ankomstdagen til feriehjemmet, da indtegningen i modsat fald må betragtes som bindende.

Tjenestestederne bedes foranledige at meddelelsen også publiceres for overenskomstansat personale, evt. ved oplag.

\*) Denne meddelelse fordeles også til timelønnet, fast ansat personale.

# PERSONALIA

## Ansæt som lokomotivassistent (8. lrm.)

pr. 1-12-1975

Lokomotivassistenterne p.

E. Pedersen, ddt Kh i ddt Kh  
H. J. Petersen, ddt Kh i ddt Kh  
J. Bendixen, ddt Kh i ddt Kh

## Forfremmet til lokomotivfører (13. lrm.)

pr. 1-1-1976

Lokomotivassistenterne (10. lrm.):

K. S. Larsen, ddt Gb i ddt Gb  
K. A. Olsen, ddt Gb i ddt Gb  
J. Pedersen, ddt Gb i ddt Gb  
A. A. Elk, ddt Gb i ddt Gb  
L. Rasmussen, ddt Rf i ddt Rf  
L. T. Larsen, ddt Gb i ddt Gb  
N. K. Ravnborg, ddt Hgl i ddt Hgl  
T. T. M. Michaelsen, ddt Gb i ddt Gb  
E. J. Straarup, ddt Gb i ddt Gb  
R. Lindberg, ddt Hgl i ddt Hgl  
H. Poulsen, ddt Gb i ddt Gb  
E. Rasmussen, ddt Gb i ddt Gb  
V. Stiller, ddt Gb i ddt Gb

## Forfremmet til lokomotivfører (17. lrm.)

pr. 1-12-1975

Lokomotivførerne (13. lrm.):

N. C. Jensen, ddt Fa i ddt Fa  
E. A. C. Skov, ddt Fa i ddt Fa  
P. K. Larsen (Due), ddt Gb i ddt Gb  
B. Pedersen, ddt Ar i ddt Ar  
K. E. Nielsen, ddt Ab i ddt Rf  
K. Madsen, ddt Ar i ddt Ar  
K. K. Hansen, ddt Rf i ddt Rf  
V. V. B. Møller, ddt Ab i ddt Rf  
A. G. V. Olsen, ddt Gb i ddt Gb  
I. H. Deleuran, ddt Gb i ddt Gb

## Forfremmet til lokomotivfører (18. lrm.)

pr. 1-1-1976

Lokomotivførerne (17. lrm.):

K. Aasted, ddt Gb i ddt Gb  
H. E. Jensen (Østenskov), ddt Gb i ddt Gb  
P. Egeskov Rasmussen, ddt Gb i ddt Gb

## Forfremmet til elektrofører (15. lrm.)

pr. 1-12-1975

Elektrofører (13. lrm.):

V. Jensen, ddt Kh i ddt Kh

## Forflyttelse pr. 1-12-1975

Lokomotivførerne (17. lrm.):

V. Olsen, ddt Fa i ddt Kø  
K. Halse, ddt Ng i ddt Kø  
B. Jessen, ddt Fa i ddt Kø

## Overgået til anden stilling pr. 1-12-1975

Lokomotivmester p. F. H. Pedersen, ddt Gb  
til lokomotivassistent (8. lrm.) i ddt Gb

## Afsked

Afskediget pr. 31-12-1975 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (13. lrm.):

P. C. Weber, ddt Had

Afskediget pr. 31-1-1976 p.g.a. svagelighed

Lokomotivførerne (17. lrm.):

V. P. V. Rasmussen, ddt Str

P. L. Ingstrup, ddt Hgl

E. C. E. O. Anderberg, ddt Hgl

Afskediget pr. 29-2-1976 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (17. lrm.):

W. Nielsen, ddt Ar

## Dødsfald

Lokomotivfører E. M. J. Skov, ddt Gb er afgået ved døden d. 25/1 1976.

Lokomotivfører V. H. Jensen, ddt Ar er afgået ved døden d. 5/2 1976.

Pens. lokomotivfører M. Sørensen, Fredericia er død d. 2/2 1976.

## Opmærksomhed frabedes

Eventuel opmærksomhed i forbindelse med mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. H. H. P. R. Andersen, Hg

Eventuel opmærksomhed i forbindelse med mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. H. O. Jensen, Næ

Eventuel opmærksomhed i forbindelse med mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. E. Jessen Sørensen, Gb

Eventuel opmærksomhed i forbindelse med mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. W. Brix, Ab

*Hvis stormen har blæst et hul i dit tag,  
så er det bestemt en græsselig dag,  
Men, skaf dig sikring i:*

Den gensidige Forsikringsforening for  
*Tjenestemænd*

(Tryk Forsikring)

Parallevvej - 2800 Lyngby

Telefon (02) 87 88 11 eller (02) 87 11 88

Bed om: Tjenestemandsafdelingen, der  
gerne anviser nærmeste tillidsmand

## Studietur til Schweiz

Landsoplysningsudvalget har - med maskinafdelingen som kontakt - tilrettelagt en studierejse til Schweiz fra 3. til 7. maj 1976.

Afrejsen finder sted mandag den 3. maj fra Kh. kl. 9,55 og fra Ar. kl. 9,15. Vi gør ophold i Hamburg, hvor vi spiser aftensmad, inden vi fortsætter til Zürich med liggevogn og ankommer kl. 9,51.

I Schweiz vil vi besøge BBC Oerlikon (lokomotivmontage), SBB's centralværksted i Zürich, BBC's fabrik i Birrfeld for særlige store maskiner samt trafikmuseet i Luzern.

Udover disse virksomhedsbesøg vil vi tage på tur med verdens stejleste tandhjulsbane, når vi besøger Alpnachstad og Pilatusbjerget. Endelig vil der også blive afsat tid til et nærmere studie af Zürich på egen hånd.

Hjemrejsen finder sted torsdag den 6. maj fra Zürich om aftenen, med ankomst til Kh. eller Ar. om eftermiddagen den 7. maj.

Prisen for deltagerne er svær at sætte, når der endnu er løse ender, men vi sætter den til kr. 500,- og vil som tidligere regulere på turen, idet regnskabet som sædvanlig skal gå lige op.

Er du interesseret i at deltage (max. 50 deltagere), bedes du sende tilmelding til undertegnede senest den 1. april med opgivelse af stilling, navn, adresse og afdeling.

Med venlig hilsen  
*Jørn Thillemann,*  
Avedøregårdsvej 71,  
2650 Hvidovre.



# DEN FILOSOFISKE FITEGNER

Den blev sur, fordi du sagde, at  
menneskets hjernesystem er hurtigere end  
den hurtigste datamaskine -  
alene øjets optiske nerve  
sender over 1000 millioner  
informationer til  
hjernen i  
sekundet

