

# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 18 - 20. SEPTEMBER 1964 - 64. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

-man  
lægger  
mærke  
til...



— godt tøj  
til fornuftige  
priser

# TILSKÆRERNE

DET STORE MAGASIN FOR TØJ

## NÆSTVED



### E. OMEL'S DAMESALON

En moderne salon for moderne hårpleje  
Al hårpleje - Formskæring - Permanent udføres  
Sct. Mortensgade 7 - Næstved - Telf. 721659

*Sygeplejeartikler . Babyartikler*  
BANDAGER . FODINDLÆG OG GUMMISTRØMPER

**MATERIALISTEN** Kjeld O. Madsen  
i Dania, Ringstedgade 1a . Telf. Næstved 724203

### *Spis Hygæa-Brød* Næstved Brødfabrik

AADERUPVEJ 154 - NÆSTVED - TELEFON 720491

### KLEIN TRIKOHL - Farveri og renseri Næstved

Ramsherred 20 - Telefon 72 08 28  
Slagelsevej 9 - Telefon 72 12 47

### Skovbrynets Kolonial

v. E. Løvgreen

Ringstedgade 177 - Næstved - Telf. 722606

Alt i kolonial - vine - tobak - frugt - grønt      Alle ugeblade føres

### FOTO HUSET

Skomagerrækken 10 - Næstved - Telf. 724573

Alt i foto og kino      Fotoarbejde udføres -

# nyttøj

- TIL HELE FAMILIEN

## uden udbetaling

på en løbende  
10-måneders konto  
hos

— hvad skal det være  
i dag?

# J. Albertsen

Nr. Farimagsgade 68 · Kbh. K.

### >ELEKTRA<

Elektromekanisk værksted - v. H. Paulsen

Hvedevænget 54-56 - Næstved - Telf. 722243

Reparationer af elektromotorer samt støvsugere og elektrisk hånd-  
værktøj udføres - Gerne tilbud

### Kør sikkert med TAXA

Der er altid moderne vogne ved  
BANEGÅRDEN i NÆSTVED Telf. 724001

### E. BRIX PETERSEN

Auto- og maskinværksted

Rampen 1 - Næstved - Telf. 720763



### GARAGERNE - AXELTORV NÆSTVED

v. U. Orland Pedersen - Telefon 723445

Vask - Smøring - Tilbehør - Quick service

Åben hele døgnet

## VOJENS

### H. Lehrskov

Olie & tekn. artikler ★ Tapet- og Farvehandel

ØSTERGADE 16 . VOJENS . TELF. 41201

Køb Deres møbler og tæpper; hvor udvalget er størst

### CHR. SCHØNNING'S MØBELFORRETNING

VOJENS . TELEFON 41406



## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 18 - 64. ÅRGANG  
20. SEPTEMBER 1964



### Indhold:

Jernbanedriftens muligheder ..	275
Fuld beskæftigelse .....	277
Lav spædbørnsdødelighed i Norden .....	279
Jordens befolkningstal øges ....	279
Fællesmarkedet og EFTA .....	280
Berømte bjergbaner .....	282
Under DLF .....	284
Personalia .....	284
Medlemslisten .....	284
Nye adresser .....	f284

### Forsidebillede:

Hvad med valget?



### Redaktører:

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

### Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.  
Telefon: Hell. 7269.  
Kontortid 10-16.  
Lørdag 9-12.

### Annonce-ekspedition:

Studivstræde 49, København K.  
Tlf. Central 12327 og Palæ 1142.  
Giro 22289.  
Kontortid kl. 8.30 til 16.

Frederiksberg Bogtrykkeri  
Howitzvej 49.

## Jernbanedriftens muligheder

Ved nordisk kursus i Finland sidste måned holdtes blandt andre et foredrag for kursisterne af en finsk jernbanedirektør, Reino J. Auvinen, om 60ernes jernbaneproblemer. Foredraget byggede i hovedsagen på finske jernbaneforhold, men visse afsnit af foredraget har fuld relation til jernbanedrift i almindelighed, og vi vil heraf bringe følgende:

En teknisk fornyelse, som på mærkbar måde vil give en hurtigere togtrafik, lette personalets arbejde og samtidig formindsker risikoen for ulykkestilfælde, er den automatiske kobling. Dette spørgsmål har været behandlet i UIC siden 1957, og fra 1960 er arbejdet videreført i samarbejde med den øst-europæiske jernbanesammenslutning OSShD, og man er kommet til en kobling, som også automatisk sammenkobler trykluftsledninger og elektriske kabler, hvorved jernbanevogne forsynet med denne såkaldte europæiske kobling kan kobles til vogne forsynet med Sovjetunionens kobling. Omfattende praktiske prøver foregår for tiden. Overgang til automatisk kobling bliver ret kostbart, men omkostningerne kunne nedbringes ved at alle nye vogne forlods bygges således, at koblingsanordningerne let kan påmonteres. Omkostningsbesparelserne ved en effektiviseret trafik vil relativt hurtigt modsvare omkostningerne ved indførelse af det automatiske koblingssystem.

Vor tids virksomhedsledelse behøver hurtige og nøjagtige oplysninger om foretagendets virksomhed for at kunne fatte sine beslutninger. Her tilbyder den moderne elektroteknik sin hjælp i form af automatiske databehandlingsmaskiner. Disse maskiner kan udarbejde omfattende rapporter straks efter en virksomhedsperiodes afslutning.

Den nutidige teknik byder så godt som ubegrænsede muligheder for jernbanetraffikkens udvikling. Nogle fremtidsperspektiver er øget toghastighed, endda op til 400 km/h, tog på luftpuder, helautomatiske tog uden fører, som for øvrigt allerede findes. Teknisk set kan allerede disse og mange andre problemer nok løses, men i praksis forekommer så store vanskeligheder, at ønskede fordele ikke altid nås. I alle disse tilfælde bør man uden fordomme tage stilling til reformsforslag og først iværksætte dem i de tilfælde, de kan forsvares ud fra et økonomisk synspunkt. Som en tredje hovedgruppe er der foranstaltningerne for at forbedre jernbanernes konkurrenceevne og kapacitet. Som eksempel kan nævnes 50ernes organisering af stykgodstransport. Lastning, omlæsning, losning gjordes maskinel i så høj grad som muligt, og man begyndte at anvende lastpaller, beholdere osv., ligesom man indførte hurtige godstog. Alt dette betød, at transporthurtigheden øgedes og håndteringsomkostningerne sænkedes.

Biltransportens store fordel er dens smidighed, muligheden for at transportere forsendelserne »fra død til dør«. Nutidens kundeservice fordrer, at jernbanerne i endnu større udstrækning går over til at transportere vognlastforsendelser fra afsender til modtager. Jernbanerne har forudsætning for at begå sig i kon-

## Europas største jernbaneland

En statistik for året 1962 viser, at Frankrigs statsbaner ligger i spidsen blandt de europæiske med 37.820 km banestrækninger, men med 326.854 ansatte, mens tyske forbundsbaner kommer som nummer to med 30.605 km og 471.085 ansatte. Tredjepladsen indtager British Railways med 29.346 km og ikke mindre end 489.795 ansatte.

## Fra personvogne til bil-tog

Den skotske region af British Railways har taget nye tog i brug, som kan transportere 100 biler ad gangen fra bilfabrikkerne i Lonwood ved Glasgow. Bilerne bliver kørt til Sydengland.

De særlige bil-tog består af 20 udrangerede 18,3 m lange personvogne, hvis vognkasser er blevet fjernet. Underdelen er uændret og forsynet med bremses, der tillader høj toghastighed.

Bilfabrikkens produktion er nu oppe på maksimum, og dette vil sige ca. tusind biler om ugen. En tredjedel heraf bliver pr. bil-tog transporteret om natten til de store byer i England.

## Rustfrie skinner i Frankrig

De franske statsbaner har gennem flere år eksperimenteret med rustbeskyttelse af de skinner, der føres gennem jernbanetunneler. Man har sandblæst skinneroverfladen og præpareret den på særlig måde med sprøjtepistoler, og disse forsøg har givet et heldigt resultat.

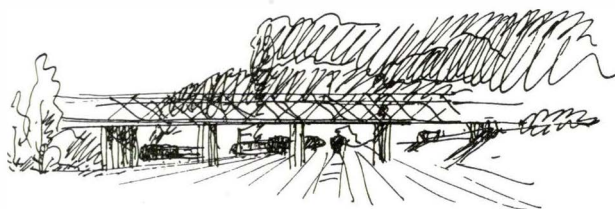
Forsøgene er siden 1955 blevet udført i to tunneler i omegnen af Paris. I 1961 blev 2238 m skinner i Givors tunnelen ved Lyon gjort rustfrie, og det samme er nu tilfældet med 3.250 m skinner i tunnelen ved Puberg mellem Strassbourg og Sarreguémines.

kurrencen ved hjælp af sine utallige pakhuse, der kan lejes ud til kunderne som lagerrum og derfra transportere de oplagrede forsendelser efter kundens anvisninger til modtageren. Dette har man prøvet i Finland, og i den seneste tid har man fået opmuntrende, positive erfaringer.

Mange af de nævnte foranstaltninger, såvel de organisatoriske, tekniske som de med henblik på trafikken, tilstræber at formindske personalestyrken ved jernbanerne eller i det mindste at forhindre en forøgelse, idet omkostningerne til personalet udgør langt den største post på udgiftssiden, som f.eks. i Finland i 1963 cirka 73 procent. Til omkostningernes forøgelse har bidraget et højere lønniveau og socialudgifter samt en mindre stigning i personalestyrken, først og fremmest som følge af arbejdstidsforkortelse. Med en gradvis forkortelse vil der 1970 være 40 timers arbejdsuge ved Finlands jernbaner, hvilket vil betyde at personalestyrken ikke kan nedbringes, men ved hjælp af effektive rationaliseringsforanstaltninger skal en mærkbar forøgelse kunne forhindres. Disse indebærer altid forandringer i personalets arbejdsforhold, og hvor en opgave fra at være udført manuelt bliver det maskinelt, vil der være tale om omskoling, hvorfor behovet for uddannelse vil stige ved jernbanerne i samme forhold som specialopgaverne øges, og her vil behovet for personale med teknisk uddannelse fortsat øges. Rationaliseringsforanstaltningerne indvirker på personalets forhold og bør i god tid i forvejen tilkendes personalet. Får det ikke information, men skal høre om ændringerne rygtevis, bliver det uroligt, og dets indstilling til fornyelserne bliver forståeligt negativt, men gives der rigtig information, er reaktionen i almindelighed positiv.

Som vigtigste årsag til nedgangen i jernbanernes totalpersontrafik har været forøgelsen af personbiler. I 1963 var personbiltætheden (antal indbyggere pr. bil) i Finland 69,9 (modsvarende tal i Sverige 16,6, i Norge 37,1 og i Danmark 27,7). År 1956 41,7, år 1959 27,1, år 1960 24,2, år 1961 20,6, år 1962 17,0 og i slutning af 1963 15,0 (modsvarende tal i Sverige 5,0, i Norge 9,8 og i Danmark 7,7).

Af det foregående ser man, at også i Finland som i andre lande gøres et intensivt arbejde for at modernisere jernbanerne og udbygge konkurrenceevnen til fortsat bevarelse af transporterne. Denne indsats er i høj grad afhængig af økonomiske bevillinger ved politisk støtte, men langt fra alle steder kommer denne politiske støtte særligt varmt til udtryk, hvorfor arbejdet med effektivisering af jernbanedriften på adskillige områder er altfor sendrægtig.



# Fuld beskæftigelse

## Øget tryghed i alderdommen

### Revision af familiepolitikken

Socialminister *Kaj Bundvad* og arbejdsminister *Erling Dinesen* drøfter i denne artikel sammenhængen mellem fuld beskæftigelse og muligheden for nye socialpolitiske fremskridt.

Danmark har ikke nået nogen socialpolitisk »mætningsgrad«, sådan som en borgerlig politiker engang udtrykte det.

Store opgaver er løst, store opgaver er *igang* med at blive løst – og store opgavers løsning venter *forude*.

Hvad sker der socialpolitisk? Det er naturligt, at vi rejser spørgsmålet over for de to mænd, der mere end nogen andre har identificeret sig med det store, socialpolitiske reformarbejde, som er igang – nemlig socialminister *Kaj Bundvad* og arbejdsminister *Erling Dinesen*.

*Erling Dinesen* har lagt ryg til ATP – Arbejdsmarkedets Tillægspension.

– Hvad var baggrunden, *Erling Dinesen*?

– Det er et gammelt ønske, som fagbevægelsen har ført frem. Med den almindelige udvikling i samfundet har fagbevægelsen ment, at vi herhjemme burde følge den linje op, som er lagt i Sverige, Finland og Norge. Det blev udgangspunkt for et krav om efterløn i overenskomstsituationen 1960–61.

– Ja, indskyder *Kaj Bundvad*, når fagbevægelsen rejser krav af den karakter, så er det, fordi den ønsker at hente sociale fremskridt hjem for sine medlemmer efterhånden som den kan se, at den økonomiske udvikling tillader det.

*Erling Dinesen* tilføjer:

– Man kan også se, hvordan fagbevægelsen siden krigen har lagt vægt på de varige sociale goder, f.eks. forkortelse af arbejdstiden, sygeløn, søgnehelligdagsbetaling, sikkerhed imod usaglige afskedigelser – altså

store tryghed i beskæftigelsen – opsigelsesvarsler o.s.v. Altsammen er det goder, som er med til at give større social tryghed for den enkelte.

I hele denne udvikling har der været en vekselvirkning mellem fagbevægelsen og Socialdemokratiet, som har nået et foreløbigt kulminationspunkt i gennemførelsen af Arbejdsmarkedets Tillægspension.

– Man må vel også erkende, at der har været en vis afstand i vilkårene for lønarbejderne og flertallet af funktionærer på den ene side og tjenestemænd og visse funktionærgrupper på den anden side, siger *Kaj Bundvad*. – Og denne baggrund må man huske, når man vurderer Arbejdsmarkedets Tillægspension.

– Det er klart, supplerer *Erling Dinesen*, at ingen har noget imod, at tjenestemændene har pensionsgodet, men det er naturligt, at også andre har ønsket at få det. . .

– Ja, og tjenestemændenes pension står i et vist forhold til den løn, de får, siger *Bundvad*. Arbejderne har derimod kun kunnet få den pension, som Folketinget til enhver tid har kunnet bevilge. Og det har for mange givet et knæk i levestandarden, når de kommer til pensionsalderen. Dette knæk vil vi undgå. Svenskerne brød igennem ved at bygge en tillægspension oven på den almindelige folkepension.

*Bundvad* tilføjer:

– Det vi vil, er gennem tre trin at forbedre alderdomstrygheden:

- 1) Fuld folkepension til alle – dette grundlag skaber staten.
- 2) Arbejdsmarkedets parter har derefter lagt op til tillægspensionen – det er andet trin.
- 3) Den tredje fase forberedes nu i det udvalg, der beskæftiger sig med den almindelige tillægspension til alle. Meningen er, vi skal

have noget, der minder om det svenske system. Derovre svarer pensionen til 60 pct. af indtægten i de 15 bedste indkomstar – naturligvis med en vis maksimumsgrænse.

– Ja, og dermed vil alle, ikke bare lønmodtagere, få tillægspension, føjer *Erling Dinesen* til. Man får simpelthen pension i forhold til sin erhvervsindtægt.

– Hvad så med tjenestemændene?

– I fuld forståelse med tjenestemandorganisationerne sidder der nu et udvalg, som arbejder med tjenestemandspensionen sat i relation til fuld folkepension og Arbejdsmarkedets Tillægspension, svarer *Kaj Bundvad*.

– Jeg vil gerne føje til, siger *Erling Dinesen*, at allerede da loven om Arbejdsmarkedets Tillægspension blev behandlet i Folketinget, gjorde jeg opmærksom på, at tjenestemændenes interesser ville blive tilgodeset. Og *hvis* det ikke lykkes i udvalget at finde en ordning, der er tilfredsstillende for tjenestemændene, så kan tjenestemændene blive tilsluttet tillægspensionsordningen på de gunstigste vilkår. Nemlig simpelthen svarende til, at de har været med fra det første år.

– De Konservative hævder, at de »reddede« funktionærerne i forbindelse med tillægspensionen, *Erling Dinesen*?

– Det passer ikke – vi har hele tiden i regeringen holdt på, at også funktionærerne skulle med i ATP-ordningen. Det er rigtigt, at det udvalg, der var nedsat for at lave det første udkast til loven om tillægspension, havde en dispensationsbestemmelse for funktionærer, der havde pensionsordning i forvejen. Men det var hele tiden regeringens erklærede hensigt at få funktionærerne med i ATP, sådan som tilfældet også blev.

– Er det ikke urimeligt, at også A. P. Møller skal have fuld folkepension, *Kaj Bundvad*?

– Jeg kender godt argumentet – men man må huske, at han betaler i skat mange gange det, han selv får. Den, der har en stor indkomst, får i hvert fald ingen foræring ad denne vej. Desuden må man huske, at hvis

vi ikke får gennemført *fuld folkepension*, får vi heller ikke det fundament, som øvrige ordninger skal bygge på.

– Jeg har mødt mange folkepensionister, der siger: »Hvorfor skal jeg have nedslag i min folkepension, hvis jeg tjener noget ved siden af, når en tjenestemand på pension kan tjene, hvad han vil«, indskyder Erling Dinesen.

– Kaj Bundvad, gør vi ikke alt for meget ved de gamle?

– Bestemt ikke – efter mine begreber skal vi skaffe de gamle en levestandard, der står i forhold til, hvad andre tjener. Men samtidig er der også andre grupper, vi skal have opmærksomheden henledt på. Hele familiepolitikken skal tages op – det gælder på skattepolitisk, socialpolitisk og boligpolitisk plan – blandt dem, vi skal hjælpe, er de enlige mødre og enkerne. Det er meningen, vi i den kommende folketingssamling vil fremsætte forslag, der netop hjælper dem. Der sidder i Socialmi-

nisteriet et familiepolitisk udvalg og arbejder med denne opgave.

– Også invaliderne skal hjælpes, understreger Kaj Bundvad. Vi har hidtil behandlet dem, som om de var gamle – men det vi må give dem, er en placering, der svarer til den stilling, de er udelukket fra på arbejdsmarkedet – hvis de ikke kan revalideres.

– Jeg vil gerne understrege, følger Erling Dinesen til, at der for at hjælpe ikke bare må udføres en ambulancetjeneste. Gennem revalideringen har vi mulighed for at skaffe dem tilbage til arbejdsmarkedet.

– Ja, afbryder Kaj Bundvad, og netop den høje beskæftigelse er på den baggrund til stor gavn for invaliderne.

– Det er rigtigt, fortsætter Erling Dinesen, både de ældre, de invaliderede og grupper, som ikke har så høj en uddannelse, har særlig gavn af den fulde beskæftigelse. Her kommer hele vort uddannelsesprogram ind i

billedet. Ikke alene skal vi udbygge uddannelsen af ikke-faglærte, men vi skal også give de faglærte muligheder for til stadighed at supplere deres kunnen op i takt med den tekniske udvikling.

– Den fulde beskæftigelse er grundlaget for hele vort arbejde fremover, understreger Kaj Bundvad, alle sociale fremskridt afhænger af, om vi kan holde den.

Hertil følger Erling Dinesen:

– Mon ikke trygheden i arbejdsforholdet spiller en afgørende rolle – og mon ikke befolkningens flertal forstar, at det er så værdifuldt et gode, at det er værd at bringe ofre for. Arbejdere og funktionærer husker endnu arbejdsløshedsperioden under VK-regeringen, da ledigheden i 1952 lå på 12,5 pct. – svarende til over 75.000 i gennemsnit for hele året. Hvor meget er det så værd, at diskontoen var lav?

Så hellere en smule højere diskonto og alle hænder i sving.

## Lokketoner

Der var priskrig i Randers. Krigen var kort, men hård. Smørret solgtes under indkøbsprisen – og brændevinen – men da gik man for vidt, så nu får Monopoltilsynet en ny sag anlagt af købmanden, der ikke vil konkurrere, mod købmanden, der vil.

Ja, men det er ikke det, at de konkurrerer – det er måden altså, de konkurrerer på. Godt nok skal man være billig – men så billig. Vi må have beskyttelse af staten. – Det er jo lokkevarer!

Det er egentlig en sjov ting, dette »lokkevarer«. Det er skam ikke bare billige varer – selvfølgelig må en forretningsmand sælge billigt – det gør jo alle frie købmænd – men så billigt – det er jo en skandale – det er snyderi.

Men hvem bliver snydt? Ikke kunden da, der får både billigt smør og brændevin. Det er da godt!

Heller ikke fabrikanten. Det er jo ikke hans pris, der sættes ned. For ham kan der højst ske det, at han sælger lidt mere, men det er vel til at bære.

Købmanden, der sælger med un-

derskud, bliver i hvert fald ikke snydt. Han kender vilkårene – og kan vel tage ind på gyngerne, hvad han sætter til på karrusellerne, men så kollegerne – kammeraterne, der mister fortjenesten. De bliver snydt – men er det ikke frikonkurrencens vilkår? Eller mener den frie købmand, at Monopoltilsynet skal fastsætte priserne?

Det er nu alligevel kunden, der bliver snydt! Samtidig med smør og brændevin kommer der jo mere i tasken. Sardiner, brød, salater, kiks og alt det gode, der hører til frokosten – og opvaskemidlet bagefter. De bliver snydt. Det er faktisk rigtigt! Men hvad så i den daglige handel? Hvad med de priser, der er resultatet af godt købmandsskab? Gær koster 11, 12 eller 13 øre for 50 g – for nu at holde sig til spritfabrikkernes vareområde. Kun 1 øre eller 2 – men dog 15 pct.

Eller vaskepulver: fra 2,98 kr. til 3,75 kr. for nøjagtig samme mærke. Det er mere end 25 pct. forskel. Et andet mærke koster 3,90 kr., men det er naturligvis bedre. Tøjet bliver baa-

de renere og hvidere – hvidere end naboens. Her får man noget for pengene – og det er ikke lokkevarer – ikke det mindste lokkeri, Vi skal ikke snakke om tandpasta – men om skovværte. Fra 98 øre det ene sted til 2,00 kr. det andet. Det var over 100 pct., så en prisforskel på Mariekiks på 46 øre – fra 69 til 1,15 – altså bare 67 pct. dyrere – er jo for ingen ting at regne.

For kaffe er der det med kvaliteten. Den dyreste er jo sikkert den bedste – langt den bedste – men lad os nævne, at billigste kvalitet svinger fra 1,98 til 2,58 ved bare 5 tilfældige prøveindkøb. Og sukkeret til kaffen. Her er bestemt ingen kvalitetsforskel, men der er 6 øre i prisen – fra 1,29 til 1,35 – ca. 5 pct. Lidt måske, men et samlet prisfald på 5 pct. var nu heller ikke at kimse af.

Og så den lille »lokkert«: Havregryn 66 øre det ene sted – og 1,18 kr. det andet sted, men det til 66 øre har nok ikke det livgivende B-vitamin – og der var i hvert fald ikke indianere på pakken eller Beatles-billeder indeni.

Det skal uden videre indrømmes, at en forretnings priser ikke kan be-

dømmes ud fra brændevin og smør, men det er nu meget godt, at en lille »krig« kan vise forbrugerne, at det betaler sig at kigge på priserne.

Det gjorde også deltagerne på et af højskolernes familiekurser, og for en sikkerheds skyld gjorde næste holds deltagere det samme:

14 forskellige varer: hvedemel, stødt melis, margarine, havregryn, kaffe (den billigste), kartoffelmel, sulfosæbe, sæbspåner, vaskepulver, soda, sort skosvarte, Mariekiks, gær og rosiner – uden sten.

Ganske almindelige varer blev købt ind i HB, en landbrugsforening, en kædeforretning, en stor købmand og en lille købmand.

Priserne blev sammenlignet. Rabat og dividende trukket fra, og så havde vi resultatet: HB var billigst! 16,81 kr. mod 21,36 kr. hos den dyreste. 27 pct. mere for det ganske almindelige hverdagsforbrug. Det er et kvartals gratis forbrug!! Og så lå den lille købmand, der var størst med priserne, bestemt ikke i byens fineste kvarter. Det er de dårligst stillede

forbrugere, der kommer til at betale.

Men ret skal være ret. Den store købmands forretning var ikke så dyr. Han var kun 14 pct. (!) dyrere, og kædeforretningen var næsten rørene billige: Kun 7½ pct. dyrere end HB – men immervæk omtrent en måneds gratis forbrug til HB-medlemmer.

Matte Randers-krigen lokke flere forbrugere til at se på prisen, før de køber. – Så behøver købmanden ikke at anklage købmanden for lokkevarsalg – hvad det så end er!!

## Lav spædbørnsdødelighed i norden – Danske piger bliver over 73 år

Nyfødte piger i Sverige og Island kan gennemsnitlig se frem mod et liv på 75 år. Drengenes gennemsnitlige forventede levealder er ikke helt så lang men overstiger dog 70 år i Danmark, Island, Norge og Sverige. Samtlige nordiske lande kan også registrere de laveste tal for spædbørnsdødelighed. Skilsmissetallene er høje i nogle af de skandinaviske lande men overgås dog af lande i både øst og vest.

Disse kendsgerninger og mange tusinde andre findes i F.N.s »Demographic Yearbook«, der er udsendt i disse dage, og som indeholder alle former for befolkningsstatistik.

Af tabellerne over den beregnede levealder for nyfødte piger fremgår det, at den i Sverige er på 75,3 år, i Island 75, Nederlandene 74,8, Schweiz 74,8, Norge 74,7, Frankrig 74,1, Storbritannien 74 og Danmark 73,7. Yderligere en snes lande noteres tal på over 70 år heriblandt Finland med 71,5.

De drenge, der fødes nu, kan vente at leve længst i Sverige, 71,5 år. Der-

næst Nederlandene 71,4, Norge 71,1, Island 70,7, Israel 70,7 og Danmark 70,3. Den beregnede levealder for drenge overstiger kun 70 år i seks lande mod 28 for pigernes vedkommende. Finlands tal i denne forbindelse er 64,9.

### Spædbørnsdødeligheden

Til trods for at spædbørnsdødeligheden er gået ned over hele verden, er forskellen mellem de laveste og de højeste tal stadig enorm. Sverige ligger lavest med 15 dødsfald pr. 1.000 levende fødte. Derefter følger Nederlandene 15,8, Island 17, Norge 17,7, Finland 18, New Zealand 19,6, Australien 20 og Danmark 20,1. Høj spædbørnsdødelighed noteres eller beregnes for Haiti med 180 promille, Tyrkiet 165 og Burma 139.

Skilsmissestatistikken viser følgende tal pr. 1.000 indbyggere: Danmark 1,38, Finland 0,89, Island 0,69, Norge 0,67 og Sverige 1,17. Højere tal noteres bl.a. for Østberlin 2,89, Puerto Rico 2,42, U.S.A. 2,18, Vestberlin 2,01 og Rumænien 2,01.

2,9. I absolutte tal er dog Østasien vokset hurtigst. I 1962 fandtes der her 74 millioner flere mennesker end i 1958.

### De 10 befolkningsrigeste lande

Verdens befolkningsmængde var i midten af 1962 på omkring 3.135 millioner. Mindst 20 procent af alle mennesker bor i Den kinesiske Folkerepublik. F.N. har ganske vist ikke nye officielle oplysninger om Kinas befolkningsmængde, men halvofficielle vurderinger ligger på 670–680 millioner. Næst efter Kina var følgende lande de befolkningsrigeste: Indien 449 millioner, Sovjetunionen 221, U.S.A. 187, Indonesien 98, Pakistan 97, Japan 95, Brasilien 75, Forbundsrepublikken Tyskland 55 og Storbritannien 53 millioner. Omtrent to trediedele af verdens befolkning lever i disse 10 største lande.

Sovjetunionen er størst i areal, fulgt af Canada, Kina, U.S.A., Brasilien, Australien, Indien, Argentina, Sudan og Algeriet.

### De største byer

Tokio er verdens største by med 8,61 millioner indbyggere (1962). Derefter følger New York 7,79 (i 1960), Shanghai 6,90, Moskva 6,31, Bombay 4,42, Peking 4,01, Chicago 3,55, Cairo 3,41, Rio de Janeiro 3,22, Tientsin 3,22, Leningrad 3,18, London 3,17, Sao Paulo 3,16, Osaka 3,15 og Mexico City 3,05 millioner. Disse tal tager kun sigte på de egentlige byer. Regner man hele storbyområdet med, har f.eks. London (»Greater London«) over 8 millioner indbyggere og Paris 7 millioner.

## Jordens befolkningstal øges hvert år med 2,1 pct. eller 14 gange samtlige danskere

Jordens befolkning vokser nu med næsten 63 millioner om året, d.v.s. 14 gange Danmarks indbyggertal. Fordøgelsen sker nu ifølge F.N.s beregninger med 2,1 procent om året, det

hidtil højeste tal i verdenshistorien.

Mellemamerika er for øjeblikket den del af verden, hvor befolkningsmængden øges hurtigst. Det årlige procenttal har dér siden 1958 været

# Fællesmarkedet og EFTA

Samarbejdet i EFTA har medført en kraftig stigning i samhandelen mellem de nordiske lande

## *De to markedsformers succes*

Den hjemlige presse beskæftiger sig jævnligt med den markedspolitiske udvikling, og man kan af og til få den fornemmelse, at man overvurderer de problemer, som den videre udvikling vil rejse. Der synes også at være en tendens til at undervurdere EFTA's betydning i forhold til Fællesmarkedet. Realiteten er jo dog, at EFTA i store træk har kunnet gøre de samme fremskridt som Fællesmarkedet med hensyn til et udvidet samarbejde.

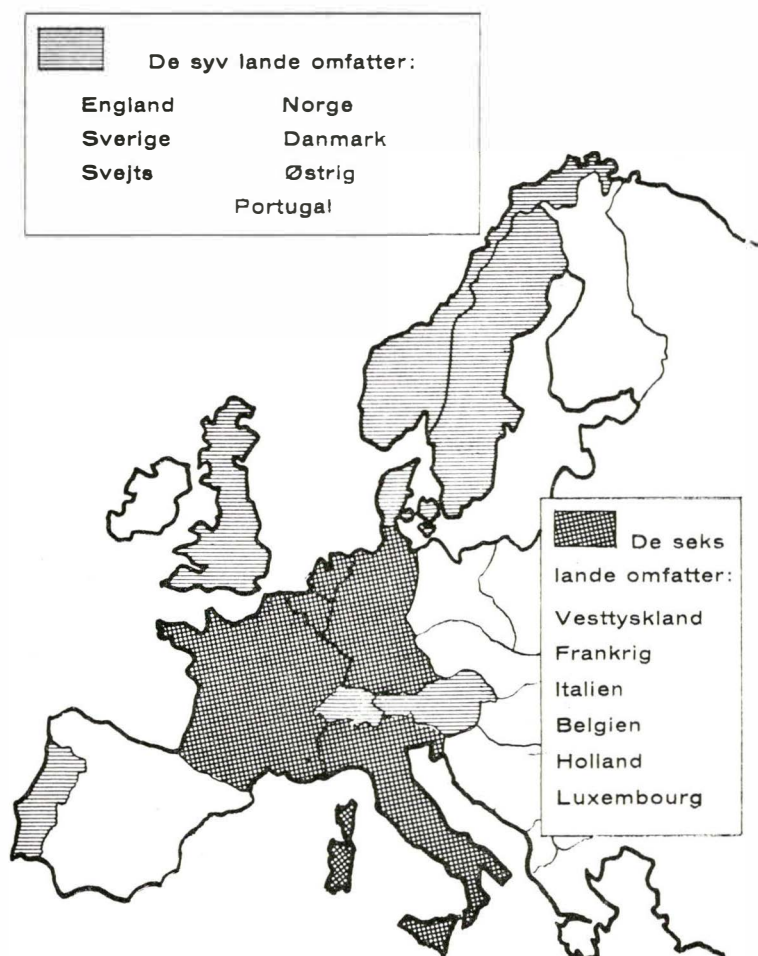
Forskellen mellem de to markedsformers funktion ligger jo væsent-

ligst i, at EFTA-landene løbende skal forhandle sig frem til sådanne udvidelser af samarbejdet, som vil være i alles interesse. Fællesmarkedet har derimod overstatslige organer, der i teorien skulle kunne gennemtvinge afgørelser, der er i modstrid med selv et stort lands interesser. I praksis ligger det noget tungere, som det fremgår af den stadige strid om bl.a. landbrugspolitik og handelspolitik. Spørgsmålet er, om man overhovedet kan tænke sig, at et land som f.eks. Vesttyskland vil affinde sig med afgørelser, som skader dets interesser. Den seneste tids

begivenheder tyder ikke meget herpå.

I sammenligninger mellem EFTA og Fællesmarkedet har man ofte hæftet sig ved, at væksten var stærkere i Fællesmarkedet. Efter at England nu synes at være ved at komme over sin stagnation, gælder dette argument ikke længere. Prognoser over væksten i 1964 regner således med stærkere vækst i EFTAlandene end i fællesmarkedslandene.

Specielt for de nordiske lande har EFTA betydet en meget kraftig stigning i samhandelen. Handelen mellem de 4 nordiske lande er steget



Sekretær i Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, ÅGE MUNCCK, skriver i denne artikel om Fællesmarkedets og EFTA's nuværende stilling. Hans konklusion er den, at der ikke eksisterer nogen anden realistisk markedspolitik end den, der føres for øjeblikket, og tilbage, at Danmark ikke er alene om at have problemer i forbindelse med markedspolitikken.



med 90 pct. siden 1959. En stigning, som man ikke har kunnet møde tilsvarende i nogen som helst anden gruppe af lande.

#### Tyskland-Frankrig

Det har nu i mere end 1 år været øjnedefaldende, at der eksisterer en dybtgående konflikt mellem de to førende lande inden for Fællesmarkedet: Vesttyskland og Frankrig. En af forklaringerne på denne modsætning er de to landes helt forskellige handelsmønstre, som det fremgår af omstående tabel:

*Eksportmønstret for Vesttyskland og Frankrig:*

Til:	Eksport fra Vesttyskland pct.	Frankrig pct.
Andre fællesm.lande	38	54
EFTA-lande	27	16
USA	7	5
Andre lande	28	15
I alt	100	100

Vesttyskland har kun 38 pct. af sin eksport placeret inden for Fællesmarkedet mod Frankrigs 54 pct. Vesttyskland har 27 pct. af sin eksport placeret i EFTA mod Frankrigs 16 pct.

For Vesttyskland er situationen i øvrigt karakteriseret ved, at man har et betragteligt eksportoverskud i forhold til EFTA-landene. I 1963 var denne mereksport 10,8 milliard kr., hvilket svarer til 11 pct. af den samlede tyske eksport. Specielt over for Danmark havde Vesttyskland en mereksport på 1,2 milliard kr. Alene heraf ses det, at Tyskland ikke kan risikere en markedsrig, idet mereksporten da vil være i farezonen.

Holland har jævnligt i fællesmarkedsstridigheder ligget på den tyske linie og krævet en mere udadvendt politik og har flere gange sammen med Vesttyskland støttet danske synspunkter med hensyn til landbrugseksporten. Dette skyldtes, at Hollands eksportmønstre minder om det tyske, og at Hollands landbrugsstruktur ligner den danske, således at en øget forståelse for de danske

synspunkter samtidig bliver en støtte også for hollandske synspunkter. Endvidere vil en handelskrig indebære en risiko for den del af den hollandske landbrugseksport, der for øjeblikket er placeret på det engelske marked.

Der er altså ikke nogen grund til nogen større rørelse over den vesttyske og hollandske støtte til danske synspunkter. Denne støtte er klart i disse landes egen interesse. Samtidig kan de nævnte forhold tjene til beroligelse af de kredse, der imødeser alvorlige problemer for dansk afsætning til Fællesmarkedet fremover.

#### Dansk og engelsk markedspolitik

Lige så lidt som Vesttyskland, Holland og Frankrig er Danmarks markedspolitik baseret på svævende ideer om europæisk enhed. Vort eksportmønster viser klart, at så længe EFTA og Fællesmarkedet er adskilt, ligger vor hovedinteresse i det førstnævnte område.

*Eksportmønstret for Danmark:*

Eksport til:	Landbrugs- pct.	Industriv. pct.
EFTA-lande	52	43
Fællesmarkedslande	40	19
Andre lande	8	38
I alt	100	100

Situationen tegnede sig derimod helt anderledes da det en overgang så ud til, at England med flere EFTA-lande ville tilslutte sig Fællesmarkedet. Hvis det skete, ville vi være afgørende afhængige af handelsforbindelserne til dette nye store område, og derfor var det klart i vor interesse ud fra et selvstændigt dansk synspunkt også at gå med.

I den nuværende situation kan der derimod ikke være tvivl om vort tilhørsforhold i EFTA, og risikoen for stærk nedgang i vor landbrugseksport til Fællesmarkedet må bedømmes i lyset af, at hverken Tyskland eller Holland kan tåle en markedsrig, og at der for øjeblikket eksisterer mangel på vor hovedeksportvare til fællesmarkedslandene, nemlig levende kvæg og okse- og kalve-

kød. Denne situation må forudses at fortsætte i hvert fald et par år. Derimod kan eksporten af fjerkræ og æg blive udsat for større problemer.

#### Østrigs evt. associering

Visse kredse her i landet har i Østrigs ansøgning om associering med Fællesmarkedet set en mulighed for en tilsvarende dansk tilnærmelse. Det er imidlertid helt urealistisk at foretage en sammenligning med Østrig. Den ovenstående tabel viste klart Danmarks afgørende afhængighed af EFTA-markedet. For Østrig eksisterer en tilsvarende afhængighed ikke. Kun 16 pct. af Østrigs eksport går til EFTA-lande, medens 50 pct. går til Fællesmarkedet. Yderligere spiller Østrigs særlige udenrigspolitiske status ind i fællesmarkedslandenes overvejelser i forbindelse med associeringen.

Det er helt urealistisk at forestille sig, at Danmark med det eksisterende eksportmønster vil have nogen som helst mulighed for at tilhøre begge markedsgrupper ved en associering med Fællesmarkedet samtidig med medlemskab af EFTA. Det er givet, at de fordele, vi hidtil har opnået for landbrugseksporten på det engelske marked, da ville blive reduceret eller helt forsvinde. England er jo under et stadigt pres fra Commonwealth-landene og kan også importere billigt fra Østeuropa. Ydermere må man være opmærksom på, at vi overfor England har et eksportoverskud på ca. ½ milliard kr., som vi bruger til at betale underskuddet over for Vesttyskland. Bade industrieksporten og landbrugseksporten vil derfor givetvis lide kraftigt under en isoleret tilslutning til Fællesmarkedet.

Konklusionen af disse betragtninger er, at der ikke eksisterer nogen anden realistisk markedspolitik end den, der føres for øjeblikket, og tilføjede, at Danmark ikke er alene om at have problemer i forbindelse med markedspolitikken. Det gælder, som vist, i høj grad også Vesttyskland og Holland. *Heri ligger også garantien for, at markedsproblemerne med tiden vil finde en fornuftig løsning.*

# Berømte bjergbaner

Af Jørgen Petersen

*Om teknikkens triumf over naturen pacet frem af jernbanebyggeriet i jernbanernes første år.*

Da George Stephensons lokomotiv første gang trak et tog ad skinnerne, var man temmelig enig om, at det kun var muligt, såfremt banen var omtrent vandret. Men imod forventningerne viste det sig ved fartens begyndelse, at lokomotivet kunne passere stigninger på 1:100.

Lidt efter lidt udvikledes bygning af lokomotiver og vogne, og der byggedes stadig dristigere og dristigere jernbanelinier med ret voldsomme stigninger.

Alligevel rystede de fleste på hovedet, da der fremkom planer om at overstige Alperne med en jernbane Wien-Triest. Der næredes almindelig mistillid til, at det nogen sinde skulle lykkes. Det så heller ikke ud til, at det skulle blive let at føre en 41 km lang jernbane gennem en bjergegn gennemskåret af dale og slugter, vandløb, lodrette skrænter o.s.v. Banens højeste punkt ville komme i en højde af 1000 meter o. havet.

Planen lykkedes dog for den dygtige bygmester *von Ghenga*, og Semmering-banen må betragtes som et

af det forrige arhundredes interessanteste bygningsarbejder. Banen udmærkede sig ikke alene ved de stærke stigninger, for de fandtes allerede på andre baner, men ved, at de stærke stigninger skete i forbindelse med skarpe kurver, der gjorde planen så meget dristigere. De var imidlertid nødvendige på en bjergbane for at krydse uden om dybe slugter og høje, fremspringende bjerge. Semmering-banen blev vitteligt bygget med stigninger på 1:40 i forbindelse med kurver med en radius helt ned til 200 meter!

Det indtryk, den rejsende fik ved at køre med den nyåbnede bane var så storslået, at det næsten ikke kunne beskrives. Toget susede gennem lange tunneler, over viadukter med mægtige piller, langs stejle klippewægge, hvor banen var sprængt ind i, medens der på den modsatte side lå en dyb afgrund måske med en rivende strøm. Igen og igen svingede banen rundt i skarpe krumninger. I slangebugtninger steg man op ad bjergets sider, og fra den ene bøjning så man den næste. Snart var man i det klare solskin, snart i det dybeste mørke, snart mellem nøgne, vilde bjerge, snart i den kølige skov,

snart højt over en dal, snart dybt under bjerget.

Nej, der var intet at sige til, at de rejsende fyldtes med beundring for den mand, der ikke alene havde udkastet planen for dette arbejde, men tillige havde dygtighed og energi til at udføre det. Og så glemte samtids beundrere – eller de vidste det måske ikke, at der havde været andre vanskeligheder end dem at anlægge denne jernbane.

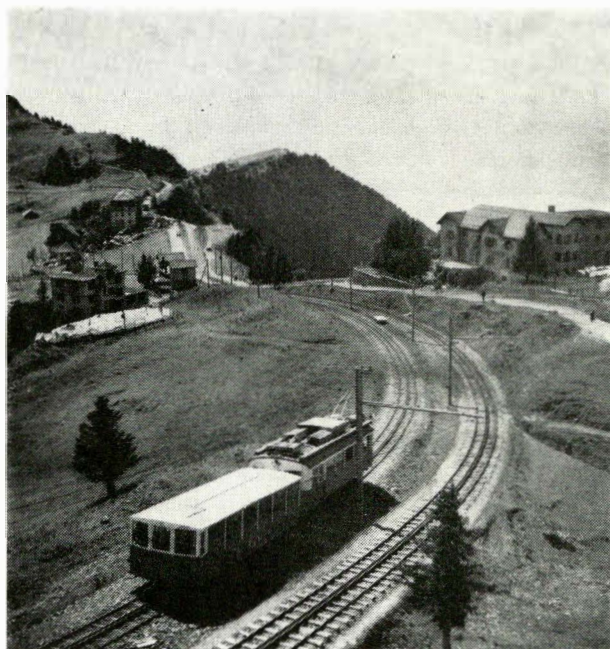
I en øde og vild bjergegn var det nødvendigt at bygge boliger til de tusinder af arbejdere, der medvirkede. Der skulle skaffes materialer til vejbyggeri, og der måtte først bygges veje for at materialerne kunne bringes frem, værksteder til at bearbejde dem, ja, selv for banens drift kunne særlige arbejder være nødvendige, for eksempel at samle den nødvendige vandmængde fra bjergstrømmene til maskinernes forsyning, pumpe det op og lede det gennem lange rørledninger.

Hele anlægget kostede ca. 26 millioner kroner. Det var færdigt i 1854.

Den næste i rækken af Alpe-baner efter *Semmering-banen* var *Brenner-banen*, bygget af *Karl Etzel*. Den passerede gennem hjertet af Alperne, i Tyrol over Brenner-passet, hvorover Italiens vigtigste forbindelse med Tyskland har gået i århundreder.

Banen blev 124 kilometer lang. Fra Innsbruck Sillthal gik den op til Brenner-passet – i en højde over havet af ca. 1.450 meter – og stiger derfra ned i Eisackthal over Brixen og Klausen til Botezn. På strækningen fra Innsbruck over Brenner til Brixen findes de stærkeste stigninger. Den mindste radius i krumningerne er 360 meter.

På to steder forlader banen de vilde og snævre bjergdale, idet den – fra nord – først svinger ind i Joducsdalen og senere til højre ind i Pferschthal, og herved dannes nogle vældige zigzaglinier. Men de fleste steder snor den sig langs med de bratte bjergsider – mange steder støttet af vældige beklædningsmure, og i adskillige tilfælde gennembygger den bjergene i lange tunneler.



Rigi-banen

### Brenner-banen

Over selve Brenner-passet løber banen under åben himmel, og i modsætning til Semmering-banen har den så godt som ingen broer og viadukter.

Medens Semmering-banen brød skeptikernes modstand mod bygning af Alpejernbaner var Brenner-banen beviset for, at en Alpebane kunne bygges langt billigere. Den blev åbnet den 24. august 1867 og trods de meget strenge vintre, der fulgte efter dette år og trods de frygtede snelaviner, lykkedes det at gennemføre driften med stor regelmæssighed.

På de to her omtalte Alpebaner benyttede man trods de store stigninger almindelige lokomotiver og almindelige skinner. Men ville man benytte endnu større stigninger end 1:40 (som anvendt på Semmering-banen), måtte man tage sin tilflugt til særegne konstruktioner, og her skal fortælles lidt om disse undertiden næsten geniale tekniske løsninger af de særligt efter datidens begreber uhyre vanskeligheder, som man stod over for.

Forinden anlægget af tunnelen gennem Mont Cenis, blev der ført en jernbanelinie over bjerget. På strækningen fandtes der så store stigninger som 1:12, og der blev derfor taget et særligt system i anvendelse: Banen havde tre skinner, hvoraf den midterste lå noget højere og var bestemt til at øge lokomo-

### Semmering-banen

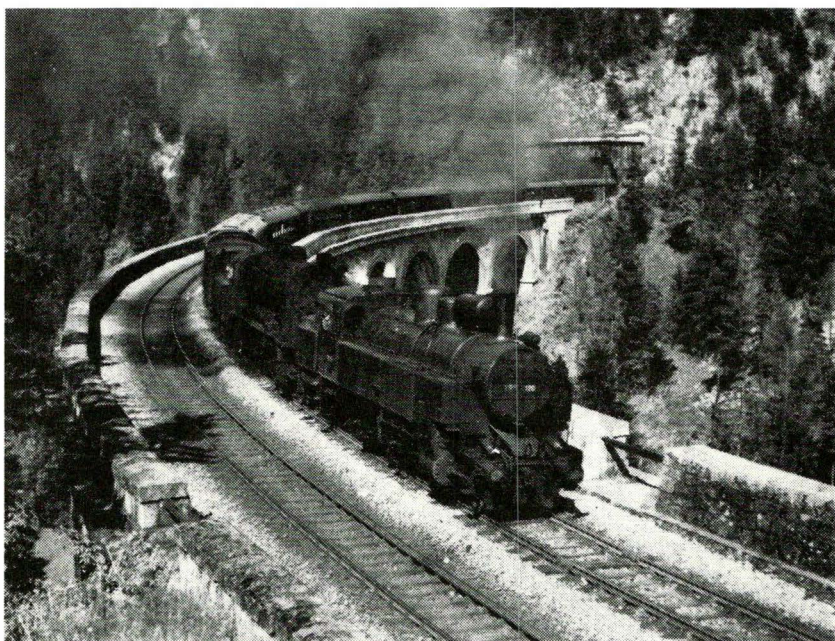


tivets trækraft. Fire hjul under maskinen pressedes mod denne midterste skinne og herved blev det samtidig hindret, at toget kunne løbe baglæns ned.

Rigi-banen blev anlagt af svejtseren Riggerbach efter et system som kendtes fra Nordamerika. Banen blev åbnet i maj 1871. Her var også tre skinner, men den midterste var lavet som en tandstang. Under lokomotivet løb et tandhjul, der så greb fat i tandstangen, og på den måde førtes toget frem. Banen var ikke lang – kun fem en halv kilometer, og stigningerne var på ikke mindre end 1:4.

Pilatus-banen blev bygget som nabo til Rigi-banen. Ligesom Rigi-banen havde den tre skinner, og også her var den midterste en tandstang af stål med tænder anbragt på begge sider og fire vandrette tandhjul greb fat i tænderne. Banen nåede op til en højde af 2000 m over havet.

Siden er mange andre bjergbaner fulgt efter, og de, der er omtalt her, er forlængst overgået af ingeniørerne i dristighed. Men de, der er nævnt her, var smukke udtryk for den pionerånd, der besjælede jernbanebyggerne i det forrige århundrede.





### Tak

Hjertelig tak til alle for venlig deltagelse ved min kære mands og far lokomotivinstruktør I. Høyers død og begravelse. En særlig tak for de smukke mindeord og for fanernes tilstedeværelse.

Else Høyer og børn, Struer.

### Påskønnelse

Generaldirektoratet har udtalt sin bedste tak og påskønnelse over elektrofører V. E. F. Horn, Eng-have maskindepot, i anledning af, at han den 13/2-1964 mellem Vanløse og Hellerup ved resolut handling måde afværgede, at køreledningsnettet blev beskadiget.

**Lokomotivførernes Sangforening Gb. — Hgl.** afholder efterårstur til restaurant »Skovbrynet« torsdag den 1. oktober 1964.

Mødested Nørrebro station (Hareskovbanen) afg. kl. 14,10.

Vi drikker eftermiddagskaffe kl. 15,00.

Herefter vil der blive lejlighed til en lille travetur i Hareskoven.

Der forefindes keglebane og billard i restauranten.

Vi samles igen til spisning kl. 17,30.

Middagen består af følgende:

1 stk. m. sild. ½ kylling. Dessert. Kaffe. Øl, snaps og vin.

Indtegnings Su 9321x mellem kl. 16-18, slutter den 28. september kl. 12,00. Deltagerne sørger selv for rejsehjemmel. — Pris pr. deltager 25 kr.

Bestyrelsen.

### Jubilæumsforeningen 1ste distrikt

Foreningen afholder sin årlige jubilæumsfestlighed onsdag den 14. oktober kl. 12,30 i Manufakturhandler-Foreningens Selskabslokaler, H. C. Andersens Boulevard 25 — ved Hovedbrandstationen — deltagerpris 45 kr. Vore pensionister er hjertelige velkomne. Bestræbelserne er lagt an på en virkelig god festlighed i kammeratligt samvær. Indtegningslisten slutter den 9. oktober kl. 12,00.

p. b. v.

Preben Wichmann,

Puggårdsgade 8, V, telf. BYen 37 62.



Afsked.

Lokomotivførerne (15. lkl.):

V. E. T. Sørensen, Helgoland, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31/10-64).

S. J. S. Broksø, København Gb., er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30/11-64).

Lokomotivmedhjælperaspirant:

S. V. Nielsen, København Gb., er afskediget efter ansøgning (6/8-64).

Lokomotivfyrbøder uden for nummer:

S. H. Nielsen, Nyborg, er afskediget efter ansøgning (31/7-64).



Pensioneret lokomotivfører:

Peter Pedersen, Damgårdsvej 42, Bistrup pr. Birkerød, født den 17/9-1893, er afgået ved døden den 2/9-64.

### Navneændring

Lokomotivfører A. Peülicke Sørensen, Helgoland, hedder nu A. Peülicke.

## MEDLEMSLISTEN

Overgået som ekstraordinært medlem pr. 1/8-64.

Pensioneret lokomotivfører H. V. L. Hansen, Hjelms-gade 3, 3., København Ø.

Pensioneret lokomotivinstruktør S. J. Knudsen, Marselisborggalle 12, 2., Århus C.

Pensioneret lokomotivfører C. S. Larsen, Schar-lingsvej 8, 2. th., Valby.

Pensioneret lokomotivfører K. V. Hejnfelt, Ørkilds-gade 32, 1., Svendborg.

## NYE ADRESSER

Hovedbestyrelsen:

Lokomotivfører M. K. Niensens adresse rettes til: Egevej 17, Padborg.

## Til vinter lærer vi Esperanto

A.O.F. og F.O.F. begynder snart igen aftenskolekursus, og vi anbefaler kraftigt alle der virkelig ønsker at dygtiggøre sig, at deltage i disse kursus. Aftenskolen har en mængde fag at byde på, bl.a. sprogundervisning. I den forbindelse skal nævnes Esperanto. Vi jernbanemænd kan vist godt være enige om, at det ikke er let at få tid til at lære flere sprog til fuldkommenhed. Det vil derfor være naturligt for os at lære Esperanto, der jo er betydeligt lettere at lære end et hvilket som helst andet sprog, og så har man den fordel, at man med dette sprog kan klare sig overalt i verden, og man kan ved hjælp af Esperanto få venner over hele jorden.

Jernbanemændene har deres egen internationale Esperanto-organisation, og hvert år afholdes i et af medlemslandene en kongres. Det er en stor oplevelse at deltage i en sådan Esperanto-kongres, hvor jernbanemænd fra vidt forskellige lande mødes og taler sammen uden sprogvanskeligheder. Kongressen varer en uge og består af selskabeligt samvær med kolleger fra de forskellige lande, samt udflugter rundt i kongreslandet, ligeledes bliver

der afholdt fagmøder og der drøftes jernbanetekniske spørgsmål, der i vor rationaliserings tid har stor interesse for os alle. Man har under disse kongresser rig lejlighed til at kontakte landets befolkning og kolleger fra mange lande ved hjælp af Esperanto. – I foråret 1965 vil denne kongres blive afholdt i Hamar i Norge.

Man kan også holde en billig ferie ved at besøge een af Esperantisternes ferielejre, som er oprettet forskellige steder i Europa – eller ved at deltage i een af de mange ferieuger for esperantister, som hvert år afholdes i mange lande. Under disse ferieuger afholdes der udflugter rundt i vedkommende land. Men hvis man ikke vil eller kan rejse, så kan man korrespondere, og så snart man har lært at skrive et brev på Esperanto, er man altid sikker på at kunne finde korrespondancevenner i hvilket som helst land i verden. Det vil sikkert være interessant at vide, hvordan en japansk togbetjent,

en spansk trafikassistent eller en jugoslavisk baneformand arbejder.

Det er vel sådan, at når man glæder sig over noget, vil man gerne dele glæden med andre. Lad mig derfor slutte med at sige: Lær Esperanto, og gør det nu til vinter.

De interesserede, som bor i en mindre by, og som derfor ikke kan få lejlighed til at deltage i et aftenskolekursus, og ligeledes de som af tjenstlige årsager har vanskeligt ved at følge et aftenkursus, kan let lære Esperanto ved hjælp af et korrespondancekursus gennem Danske Jernbanemænds Esperanto Forbund. Der findes 2 forskellige korrespondance-kursus, nærmere oplysninger om disse kursus samt om Esperanto gives gerne. Alle oplysninger er gratis og uforbindende. – Så skriv straks til: Danske Jernbanemænds Esperanto Forbund, (DEFA), – Niels A. Antonsen, Vestre Kongevej 81, Viby J.

## Kryds ved Stauning

– og endnu flere Fremad-bøger

Forlaget Fremad har udsendt sit efterårsprogram for politisk interesserede og her bydes sandelig på interessante ting. Under redaktion af *Børge Schmidt* udsendes et nyt værk om *Th. Stauning*, hvor tyve bidragydere med *Peder Tabor* i spidsen belyser den store arbejderleder og hans gerning. Blandt bidragyderne bemærkes *Jens Otto Krag*, *Jul. Bomholt*, *Jørgen Jørgensen*, *C. V. Bramsnæs* m.fl. Staunings forhold til fagbevægelsen behandles af *Eiler Jensen* og *Villy Nielsen*, og i et særligt afsnit kommer vi mennesket Stauning så nær ind på livet som gør ligt ved bidrag af sønnerne *Søren* og *Holger* samt *Johannes Lehmann* og *Viggo Nielsen*. Et imponerende billedstof og personregister gør værket uundværligt for alle, der vil kende ikke blot Stauning, men hele den periode, hvor han var den drivende kraft i både arbejderbevægelsen og hele samfundet.

### Sensationelt historisk billedværk

Et historisk storværk ud over det sædvanlige tør man kalde »*Vort dramatiske Århundrede*«, hvor topreporteren *Jan Olaf Olsson* ikke blot har skrevet en levende samtidshistorie, men også samlet et fantastisk billedmateriale, der næsten sprænger de fire bind, der hver tager sig af ét årti i vort alt for bevægede århundrede. Man oplever hvert årti på den mest intense måde og må gang på gang studse over billedstoffet, der omfatter masser af billeder, man aldrig mindes at have set – og som dokumenterer menneskenes ofte ufattelige dårskab. Trods det billedrige udstyr kan værket erhverves for kun 39,50 kr. pr. bind.

### Bertel Dahlgaard ser tilbage

Det radiale Venstres »grand old man« *Bertel Dahlgaard* har skrevet sine politiske erindringer, »*Kamp og Samarbejde*«, og det tør siges, at man her kommer nær ind på livet af fyrre års liv i det politiske centrum. Med Bertel Dahlgaards bog i ryggen kender man mere til dansk politik end før – ikke mindst burde erindringsværket læses af yngre, der

her får en række centrale problemer og deres løsning klart forelagt.

Endnu et biografisk værk skal nævnes, nemlig den ungarske digter *George Faludys* beretning om et liv på flugt og i kamp. Faludy flygtede fra Horthy-tidens Ungarn, siden for Hitler-hærene og endelig en sidste gang fra det kommunistiske Ungarn, efter at han i måneder havde været indespærret i de »folkedemokratiske« KZ-lejre. »*Mine lykkelige Dage i Helvede*« er et rystende værk, der fortjener at blive læst af de mange.

### Nye spændende Fokus-bøger

*Fremads Fokusbøger* bringer en række bøger om politiske emner, der i særlig grad kalder på interessen. *Fishman* og *Huttons* bog om »*Stalin privat*« er en chokerende afsløring af en diktator, der ikke undså sig for at anvende noget middel til at fremme sine formål, og *Bruno Kalnins* »*Ruslands Historie og Statsform*« giver en tiltrængt orientering om baggrunden for nutidens Rusland og den statsform, hvorunder verdensriget lever i vor tid. Endnu en bog med Sovjet i hovedrollen er *Morisons* »*Sovjet og Afrika*«, hvor der gives klar besked af en ekspert om, hvorledes Sovjet søger at få indflydelse i det nye Afrika – ofte i hård kamp med Kina, der jo søger at skabe sig positioner i det samme område. Kenyas justitsminister *Tom Mboya* skildrer i »*Afrika frit*« – og *hvad så*« de overvældende mange problemer, der rejser sig for hans folk og anviser konstruktive løsninger for Afrikas fremtid. *Norman Bentwichs* bog om »*Genfødt Israel*« er en klar og omfattende redegørelse for en ny nation, der tvinges til at leve med gevær ved fod dag og nat – men som endda er et af vor tids mirakler.

Endelig bør nævnes, at *E. Schelde Møller* har påtaget sig den vanskelige opgave at redegøre for hele »*Wamberg-sagen*«, således at denne indviklede sag er til at finde ud af for menigmand.

Jo, der er nok at vælge mellem for den politisk interesserede. Sæt ikke ét kryds, men flere ved dette valg!

## TØNDER

### PETER JAKOBSEN

Farve . Tapet . Gulvbelægning

Telf. (047) 2 23 68

Tønder

## FREDERICIA

# Birkso

Pigernes Magasin

Gøthersgade 30  
FREDERICIA  
Telf. 2 47 48

Stort udvalg i babytøj  
Pigetøj til 14 år

## SILKEBORG

### SKOLEBOGHANDELEN

Skoletorvet - Silkeborg - Telf. 96

*Vi fører alle skolebøger  
Vi opretter gerne en bogkonto*

## NAKSKOV

### AGNES STAAL's EFTF.

v. Johanne Rasmussen

Kaffe - The - Cacao Hjemmelavet chokolader - Konfekturer

SØNDERGADE 1, NAKSKOV, TELF. 860

## AABENRAA

### Aabenraa Dampvaskeri

Langrode - Telf. 2 35 19

*Vi vasker skånsomt og hurtigt!*

Man lægger mærke til Deres hår - gå til

### DAMEFRISØRSALONEN

v/ JYTTIE PETERSEN

Sønderport 34 - Aabenraa - Telf. 22872



## ESPERGÆRDE

### GLARMESTER EDV. JENSEN

MALERIER . REPRODUKTIONER . RAMMER . SPEJLE  
BYGNINGSARBEJDE . BLYINDFATNING . TERMORUDER

Bjerggade 29 . Helsingør . Telf. 210795  
Ritagade 22 . Espergærde . Telf. 32074

## RINGSTED

### Finn Frejding . Urmager og Optiker

Sct. Hansgade 6 . Ringsted . Telf. 205

URE OG BRILLER I BEDSTE KVALITETER

*Reparationer udføres*

## BENLØSE

Kør ind til



BENLØSE . Telf. Ringsted 899

Benzin . Olie . Vask . Smøring  
Autotilbehør

BENNY JENSEN

## RØDBY HAVN

### AAGE HASEMANN

Havnevej 56 . Rødbyhavn . Telefon 905047

Stedet hvor man køber FJERNSYN - RADIO - CYKLER

## KALUNDBORG

### N. JENSENS SØNNER

*Inventar- og bolig montering*

Telf. Kalundborg 280

### KALUNDBORG KULKOMPAGNI

Aktieselskab

Tlf. TRETEN

Tlf. TRETEN

### O. Blechingberg's Eftr.

Farve - Tapet - Linoleum - Tæpper

Kordilgade 69, Kalundborg . Telf. 62

Telf. 808

*Kør godt -*

*kør sikkert med Kalundborg Taxa Centralen*

### Kul - Koks - Briketter - Brændselolier

### IMPORTKOMPAGNIET A/S

Kalundborg - Telefon \*33 (flere ledninger)

### KALUNDBORG FOLKEBLAD

*Eneste blad der trykkes i Kalundborg*

Tlf. 236

### Køb dit tobaksforbrug hos A. SØRENSEN

Slagelsevej 62 - Kalundborg - Telefon 103

*Stort udvalg i alle tobakssorter*

VIN og SPIRITUOSA til hverdag og fest

*Kør godt - kør billigt - kør med*

## MINI-TAXI

Kalundborg - Telefon 1011

### Fiskehus nr. 1

Viktor Nielsen

Tlf. Kalundborg 659

Alltid friske Torske- og Rødspætte-  
filet'er samt Fiskefars

Leverandør til Feriehjemmet

*Fineste*

### Kød, Flæsk, Paalæg

Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44

Tlf. Kalundborg 161

Leverandør til Feriehjemmet

### OTTO NIELSEN

Malermester

o

Tlf. Kalundborg 447

### Spis mere OST

ring så kommer Fallesen

Leverandør til Feriehjemmet

Tlf. Kalundborg 1029

## NYBORG

C. Knackstredt Tlf. Nyborg 550

Spec.: Krånse, Buketter, Planter og Potte-Kultur. *Direkte Salg fra Drivhus.* Ingen Butiksleje - derfor billigste Priser.

## HØJBJERG

### UNGE HJEMS HØJSKOLE

Skaade pr. Højbjerg, 7 km sydf. Århus

Et vidunderligt højskoleophold på Danmarks mest moderne højskole med levende undervisning for vor tids unge. Kursus beg. novbr. og jan. Program sendes. Understøttelse kan søges.

## STRUER

*For synet en vinding,  
køb brillen hos Sinding!*

★  
STRUER . Tlf. 50119

## HELSINGØR



**SERVICE STATION** v/ OLE MADSEN  
Hj. af Esrumvej og Rolfsvej . Helsingør . Telf. 214115

BP SUPERMIX  
Vask . Smøring . BP diesel- og smørole  
Reserve dele og tilbehør

## HOBRO

**Aa. W. Rosenkilde**

Adelgade 40 - Hobro  
Tlf. 20152

vi fører alti  
konserves - kolonial - vine  
tobak  
og så har vi en ekstrafin kaffe

## AALBORG



*„Salon Rafinett”*

moderne frisurer - stil og elegance  
tilskæring - hårfarvning - permanent  
Siøllandsgade 44 - Aalborg - Telf. 21717

## GRAASTEN

*Graasten - Salater*

er kendt og anerkendt fra Kongeåen til Elben

Telf. Graasten (046) 51330

## ESBJERG

**VESTERBYENS FARVEHANDEL**

V/ Frede Alsrud

Farver - tapet - linolium - rullegardiner  
Strandbygade 56 - Esbjerg - Telefon 21982

**CATI SKO**

Gl. Vardevej 21 - Esbjerg  
Telefon 24806

## AARHUS

**D. S. B.**

kører altid i

Haandværkerforeningens  
Restaurant og Selskabslokaler

Aarhus Tlf. 20233

## HJØRRING

ALT i Kolonial - Delikatess - Vin - Spiritus - Tobak

**KYED LARSEN**

Fynsgade 26 . Hjørring . Telefon 492

*TOFT's kaffe på kanden - det er kaffe*

**A. Toft Jensen** Stort udvalg i alle kolonialvarer

Bispensgade 35 . Hjørring . Telf. 519

**Knud Petersens Selvbetjening**

Kolonial . Konserves . Vine . Tobak - Stort udvalg i dybfrostvarer

Birthesvej 4 . Hjørring . Telefon 2516

## SØNDERBORG

Når De bliver **CAFAX**-kaffekunde får De leveret topkvaliteter  
i kaffe og en **CAFAX**-El-husholdningskaffemølle  
til at male kaffen på!

**CAFAX KAFFE** Perlegade 87 - Sønderborg - Telefon 25545

**HELGE SKJERNING**

GULDSMED . GRAVØR

PERLEGADE 62 . SØNDERBORG . TELEFON 23522



GULD - SØLV - BESTIK - FLERE MØNSTRE - GRAVERING - REPARATIONER

Læg mærke til

**El-mærket -**

**A PALLESEN**

prikken over I-et

EL - Installationsforretning

Fagmandens garantimærke Perlegade 6 . Sønderborg . Telefon 23733

**SØNDERBORG KAFFERISTERI**

Math. Lorenzen

KASTANIEALLE 17 . SØNDERBORG . TELF. 23851

## VARDE

**BALLESGAARDS BLOMSTER**

VARDE - TELEFON 20618

## STENSVED

**KNUD SØRENSEN**

Aut. RENAULT Forhandler

Alt i reserve dele og tilbehør

Stensved - Telefon Stensby 27

## SLAGELSE

**MØBEL - Huset**

Vi har møbler for alle hjem. De må komme og se  
INGEN KØBETVANG

Slotsgade 8 - Slagelse - Telefon 500181

Vaskemaskiner - Komfurer - Støvsugere - Køleskabe

**NUTIDENS HUSHJÆLP**

Bredgade 45, Slagelse Telf. 521011

**STJERNE - FOTO**

Jernbanegade 3, Slagelse

Telf. 520567

ved Robert Hjort

*er stadig billigst - alt i foto - film - kino*

## NYKØBING F.

**ARNE JØRGENSEN** Farve og Tapethandel

mal og bevar - køb Deres malervarer hos os

Slotsgade 5 - Nykøbing F. - Telf. 850101

**Cykelhandler OTTO PETERSEN**

*Cykelforretningen »Vulkan«*

Nygade 9 - Nykøbing - Tlf. 851306

De førende mærker i cykler & knallerter

STATIONERNE VED FUGLEFLUGTSLINIEN OG OVER HELE LANDET KRÆVER



Vi har gennem flere år rengjort en del af landets stationer og siden indvielsen af de nye stationer i Nykøbing F. og Rødby udfører vi også på disse stationer den daglige rengøring og vinduespolering. Som yderligere udvidelse af arbejdsområdet har vi også overtaget den daglige rengøring af waggonerne under 1. distrikt.

Det er arbejde der kræver fart og gennemført akkurat-esse—lige noget for os. Vi har afdelinger over hele landet, der er parat til at løse enhver opgave indenfor rengøring og vinduespolering.

Lad os give Dem et tilbud – uden forbindende.



**DET DANSKE RENGØRINGS SELSKAB A/S**

Afdelinger i alle større byer

Hovedkontor: Vægtergården, Axeltorv 6. København V

Tlf: MI 3030