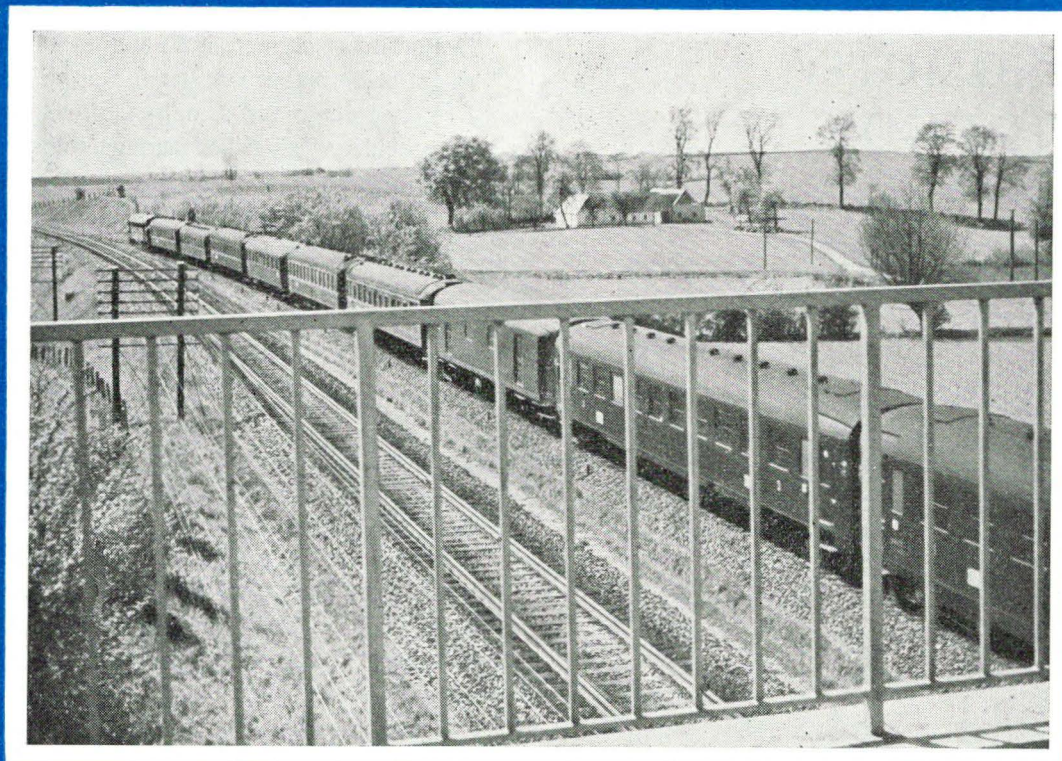


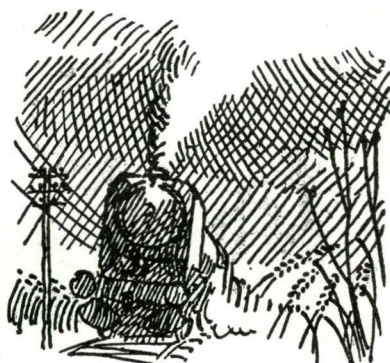
# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING



Nummer 18 – 20. september 1965 – 65. årgang

# Vi skal trække på samme hammel



## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

20. SEPTEMBER 1965 — 65. ÅRGANG

18

### Indhold:

Vi skal trække på samme hammel . . .	2
De skattefrie afskrivninger . . . . .	4
Bliver det fremtidens S-tog . . . . .	5
Schweiz — Ridderborgenes land . . . .	6
De luftbårne, propeldrevne tog er på vej . . . . .	8
Hvad bruger vi fritiden til . . . . .	9
Kan vi nøjes med indirekte skatter . .	10
Undervisningsministeren om under- visningspligten m.v. . . . .	12
SR og SIR . . . . .	13
Damernes Dag . . . . .	14
Personalia . . . . .	15
Adressefortegnelse . . . . .	16

### Redaktører:

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

Redaktion og ekspedition:  
Hellerupvej 44, Hellerup.  
Telefon: Hell. 7269.  
Kontortid 9-16.  
Lørdag 9-12.

Frederiksberg Bogtrykkeri  
Howitzvej 49.

Det går mere og mere ind i almindelig bevidsthed, at det bedst mulige resultat for en virksomheds fremgang opnås ved samarbejde mellem arbejdsgiver og arbejder. Ved fælles sammenkomster mødes parterne også for at udbygge samarbejdsmulighederne; men der er endnu et langt stykke, som skal følges ad blandt andet den vej. Og kun med en god portion forståelse fra begge parter vil man kunne regne med positive resultater. De gamle kampmidler har ingen rigtig plads i nutidens komplicerede samfund, som er ømfindtlig for hver afvigelse fra den slagne vej.

Når man docerer begrebet samarbejde, udtrykkes ønsket om i forståelse med hinanden at skabe bedst mulige forhold for virksomheden, og de som lever af den. Dette er imidlertid mest teoretisk ønsketænkning; thi i virkeligheden er det snarere ud fra snævre egoistiske synspunkter. Arbejderen ønsker, at virksomheden skal yde ham større sociale og økonomiske goder, og arbejdsgiveren anser det nok for hensigtsmæssigt, at han skal have denne fremgang, men ud fra hovedsynspunktet ad den vej at få større økonomisk vinding for sig selv. Og med de kendte samarbejdsformer vil man en skønne dag nå mætningspunktet for resultater. Det videre forløb i processen kan for arbejderen kun være at få del i suveræniteten over virksomheden. I virkeligheden er alle samarbejdsbestrebelse fra arbejderside en modningsproces til direkte indflydelse på virksomhedens drift. Det er unødvendigt at skjule det for sig selv og andre.

Det er også et spørgsmål, om der i hele sagen er den fornødne tillid parterne imellem, og om ikke de kendte samarbejdsformer kun er overfladiske — en ramme uden indhold. En virksomhedsleder må derfor,

når han udtrykker ønske om, at alle i virksomheden trækker på samme hammel, ikke glemme, at forudgående års erfaringer hos mange af de beskæftigede har efterladt levn af mistænksomhed over for modparten. Og dette er især gældende i en virksomhed der, som statsbanerne, gennem mange år har måttet slås med den trafikale udvikling med mere eller mindre held – oftest det sidste – så de driftsøkonomiske resultater har påvirket de folkevalgte repræsentanter på tinge til at gribe ind i virksomheden til større eller mindre gavn for denne – oftest det sidste – men det er noget andet, som ikke skal behandles ved denne lejlighed. Det er taget med for at give baggrunden for ledelsens heraf dikterede handlinger gennem årene, som følgelig har fået personalet til at vise mistænksomhed over for mange foranstaltninger, der gennemføres som rationalisering eller besparelse.

Over for Vorherre er vi alle lige, og det er vel rigtigt, at de ansatte i statsvirksomheden i højere grad end høj og lav i den private virksomhed er mere lige, for at blive i lignelsesformen, over for arbejdsgiveren, fordi denne er staten, og at det enkelte individ er en del af denne. Derfor skulle man umiddelbart mene, at forudsætningerne for udvikling af samarbejdet i statsvirksomheder er større end i privat virksomhed, også fordi ansættelsesforholdet for høj som lav er på samme grundlag, ligesom der principielt kan tales om alles samling inden for organisationsmæssigt samme ramme; men slet så simpelt er det ikke. Negative menneskelige karakteregenskaber vil det anderledes.

Hos topledelsen findes en meget positiv indstilling til udvikling af samarbejdsformerne, der mærkes en god forståelse af problemerne i den forbindelse; men der spores ikke rigtig særligt store virkninger heraf længere nede ad rangstigen, hos dem der i det daglige står som den umiddelbare arbejdsgiverrepræsentant på arbejdspladsen. En væsentlig årsag hertil ligger jo nok i systemet. Hermed menes dels statsbanernes organisatoriske opbygning og dels advancementsmulighederne for disse arbejdsgiverrepræsentanter i administrationsapparatet. I forening giver dette i stor udstrækning dårligt grundlag for udvikling af samarbejdet. Statsbanernes organisation er for stiv, og de, som står for forvaltning af dens funktioner, bruger eller misbruger positive eller negative karakteregenskaber i blandt andet håbet om

at kravle op ad rangstigen. Heri ligger en plausibel forklaring på, at topledelsen er mere positiv og mere forstående over for problemerne. De kan i overført betydning slappe af. For dem er kapløbet slut.

Når man nu erkender nytten af et godt samarbejde, bør der i størst mulig udstrækning tages initiativ til at skabe forudsætningerne for samarbejdet. Her kan virksomheden og tjenestemandorganisationerne samvirke om opgaverne. Hver for sig kan de på sit område skole og instruere i de ting, som betinger det gode samarbejde for derefter at mødes i fællesskab og tage problemerne under behandling. Der skal nås til et gavnligt, fordomsfrit samarbejde. Ikke mindst ude på arbejdspladserne er det afgørende at få skabt samarbejdsvilje uden mistænksomhed, man må benytte de åbenbare fordele ved den snævre samarbejdskontakt, hvor mere åbenhed kan sikre saglig fornuftsbetonet sagsbehandling. Der skal sættes på, at få de nævnte skolet og instrueret til opgaverne.

Endelig må statsbaneledelsen for at eliminere skepsis eller mistænksomhed benytte sig af informations- og instruktionsmøder og jævnlige møder med personalet ved den direkte kontakt med de ledende administrationsrepræsentanter få indblik i og forklaring på, hvorfor man gør en ting og hvad der skal gøres. Det er en åbenlys vej til at drage hele personalet ind i samvirksomheden, som statsbanerne bør være. Da kan man lægge sandsynlighed i ordet at trække på samme hammel.

Som medansat bør man være og er interesseret i, at virksomheden går godt, det er jo uklogt, at save den gren over man sidder på. Som medansat haves også en levende forståelse af de vanskeligheder, ledelsen kæmper med. Også en klar fornemmelse af at politiske kræfter af årsager, der her skal være ufortalt i denne forbindelse, svigter et transportaktiv, som statsbanerne i realiteten er. Vi medansatte må selvfølgelig arbejde med på, at virksomheden går som en stabil, velsmurt maskine, at dårlige og unødvendige dele tages bort; men vi har også mange af os mulighed for at kontakte de politiske kredse, der aktivt og andre endnu værre – passivt – ser til udviklingen på transportområdet. Deres øjne må lukkes op for nødvendigheden af en samordning. Det må blive deres politiske ansvar at gå i gang med denne opgave, som man hidindtil er gået uden om, som katten om den varme grød.

# De skattefrie afskrivninger

Sekretær i Arbejdsbevægelsens Erhvervsråd, cand. polit. Ole Mølgård Andersen

I en tale i Herning i januar måned i år sagde økonomiminister *Henry Grünbaum*, at

»lovgivningen om afskrivningsreglerne har været til gavn for opbygningen af produktionsapparatet, men spørgsmålet er, om erhvervslivet ikke nu kan stå på egne ben. Begunstigelserne betales af andre skatteydere, og en vis nedsættelse af den meget høje skattefrie afskrivning er nok rimelig under de nuværende forhold«.

Økonomiministerens udtalelse foranledigede omgående en række indsigelser fra erhvervslivets folk, som mente, at der ikke var tale om en form for statsstøtte, idet de skattefrie afskrivninger efter deres mening er at betragte som driftsomkostninger.

Den nugældende lovgivning vedrørende skattefrie afskrivninger blev indført i 1957 efter forslag af daværende finansminister *Kampmann*. Forslaget fulgte de retningslinier, der var skitseret i en betænkning, som forud var afgivet af et sagkyndigt udvalg med repræsentanter fra erhvervsorganisationer, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd og administrationen.

Af det nye sæt afskrivningsregler, som gennemførtes ved lovreformen, er det navnlig de regler, som vedrører de såkaldte ordinære afskrivninger for *maskiner, inventar og lignende driftsmidler*, som på det seneste har tiltrukket sig opmærksomheden. Indtil 1957 var retten til skattefri afskrivning på dette område udformet således, at der var adgang til i det enkelte år at foretage et fast fradrag i indkomsten beregnet som en brøkdel eller procentdel af anskaffelsessummen for det pågældende aktiv, som der afskrives på. Størrelsen af denne procentdel fastsættes efter aktivets skønnede levetid. Denne udformning af afskrivningsreglerne kalder man *det lineære princip*. En konsekvens af, at afskrivningsprocenten fastsættes efter aktivets skønnede levetid var det, at man måtte arbejde med et utal af afskrivningsprocenter, der hver især var fastsat efter de pågældende typer af maskiner eller driftsmidlers sædvanlige levetid.

I forhold hertil udgjorde de nye afskrivningsregler en ganske betydelig forenkling. Ved de nye reglers indførelse i 1957 gik man nemlig over til at afskrive med en ensartet procent for alle maskiner og driftsmidler under et. Samtidig gik man over til et helt nyt princip, nemlig det såkaldte *saldoprincip*. Herved forstår man, at afskrivningsprocenten beregnes af anskaffelsessummen *minus de afskrivninger, som er foretaget i tidligere år*. Kun i anskaffelsesåret er beregnings-

grundlaget ved de to beregningsmetoder altså sammenfaldende.

Til belysning af forskellen mellem de to metoder anføres følgende eksempel, hvor vi forudsætter, at der er tale om en maskine, hvis skønnede levetid er 10 år og med en anskaffelsessum på 100.000 kr.

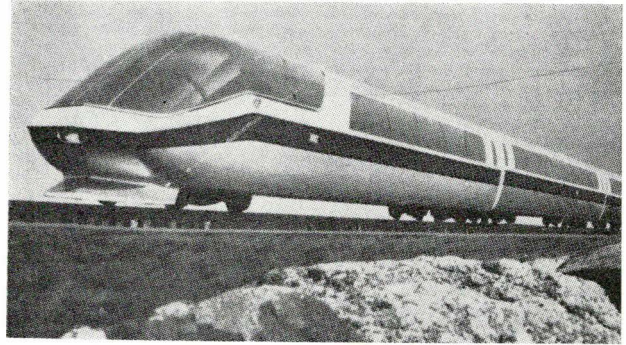
Antal år efter anskaffelse	Afskrivninger efter gammel ordning		Afskrivning efter 1957-loven	
	Afskriv. beløb.	Restsum efter afskrivn.	Afskriv. beløb	Restsum efter afskrivn.
1	10.000	90.000	30.000	70.000
2	10.000	80.000	21.000	49.000
3	10.000	70.000	14.700	34.300
4	10.000	60.000	10.290	24.010
5	10.000	50.000	7.203	16.807
6	10.000	40.000	5.042	11.765
—	—	—	—	—
—	—	—	—	—
—	—	—	—	—
10	—	0	1.191	3.972

En sammenligning af de to eksempler viser, at der i begge tilfælde kun i alt kan foretages fradrag i indkomsten svarende til anskaffelsessummen på 100.000 kr. Det fremgår dernæst, at der går længere tid efter 1957-loven end efter den gamle lov, før hele anskaffelsessummen er afskrevet, *men efter saldometoden er det meste afskrevet allerede efter få år*.

Konklusionen bliver, at under forudsætning af en fast skatteprocent (aktieselskabsskatten fast med for tiden 44 pct. af et nærmere defineret overskud) kommer virksomheden i det lange løb til at betale det samme i skat i de to tilfælde. Forskellen er kun, at den i det andet tilfælde får udskudt tidspunktet for skattebetalingen. Den får så at sige et rentefrit lån af skattevæsenet. Jo højere afskrivningsprocenten er, desto større er det rentefrie lån.

På det tidspunkt, da denne lovgivning gennemførtes, var behovet for at stimulere industriens investeringsaktivitet meget udtalt, og de nye afskrivningsregler har utvivlsomt haft en vis del af æren for den ret kraftige stigning i investeringer og produktion, som har kunnet iagttages siden udgangen af 50'erne. I denne forbindelse skal det fremhæves, at saldoafskrivningen i modsætning til den gamle lineære afskrivningsmetode i sig selv indebærer en kraftig tilskyndelse til stadig at foretage investeringer. Man vil derfor være tilskyndet til at foretage nyanskaffelser så at sige hele tiden for at have noget at afskrive på.

# Bliver det fremtidens S-tog?



## *Hver vogn sin turbo-flyvemaskinemotor*

Nær-trafikken omkring de store, amerikanske byer har i mange år sat grå hår i amerikanske præsidenters hoveder: utilfredse passagerer i overfyldte, upræcise tog fra omegn til centrum beklager sig først til deres senator eller folketingsmand, og da det som regel ikke hjælper, derefter direkte til De forenede staters overhoved. Præsident Johnson har flere gange bedt trafik eksperterne finde en løsning på de amerikanske S-togsproblemer.

Nu har en af de store maskinfabrikker i USA, *The Budd Co.* i Philadelphia fremstillet en model til et helt nyt S-tog, som måske kan bringe orden i den dårligt løbende nærtrafik omkring de amerikanske kæmpebyer. Det er et tog uden lokomotiver. Hver vogn har sin egen drivkraft, i form af en turbo-motor af samme slags, som bruges i flyvemaskiner, eller en elektromotor. Vognene er strømlinjede og anbragte på hjulparrene ved en særlig fjederophængning. Den beregnede fart er ca. 230 km i timen.

Budd-koncernens ingeniører har meddelt, at de vil kunne bygge en prototype i løbet af 18 måneder.

De store amerikanske jernbaneselskaber har med stor interesse studeret den nye S-togstype. Men de har allesammen sat fingeren på den hage, der er ved hele historien, – hvis tog skal kunne fare over skinnerne med de hastigheder, det her kommer til at dreje sig om, skal der bygges nye banelegemer med en ganske anden resistens mod rystelser, end de skinneanlæg, der nu findes. Og det vil koste et hav af dollars.

V. J.

\* \* \* \* \*

Man kunne endvidere tænke sig den mulighed, at man i forbindelse med indførelsen af merværdiomsen også anvendte denne på investeringerne, når der periodisk var brug for at bekæmpe den økonomiske aktivitet.

*Ole Mølgård Andersen.*

Det er denne sidste virkning af afskrivningsreglerne, som har medført forhold, der har givet anledning til kritik i offentligheden. En følge af dette er jo nemlig, at i de år, hvor virksomhederne har udsigt til gode fortjenester, vil de være særlig ivrige efter at foretage omfattende anskaffelser af maskiner og driftsmidler. I visse tilfælde ville disse anskaffelser måske slet ikke være blevet foretaget, hvis ikke det var på grund af »skattefidusen«. Samfundsøkonomisk set er der naturligvis noget uheldigt heri. Hvor meget dette har betydet i det samlede billede er det imidlertid vanskeligt at skønne over. Det er nok muligt, at der har været en tendens til at overdrive betydningen af disse uheldige virkninger ud fra få og stærkt provokerende tilfælde.

Specielt for så vidt angår køb af personbiler, der stilles til rådighed for ledende funktionærer i virksomheden, har der givetvis foregået en del forcerede og dyre anskaffelser. Det må derfor siges at være en overordentlig fornuftig lovændring, når finansministeren nu har foreslået, at der kun skal kunne afskrives med 20 pct. af personbiler, som anvendes i en virksomhed, og vel at mærke kun for den del af anskaffelsestammen, som ligger under 35.000 kr.

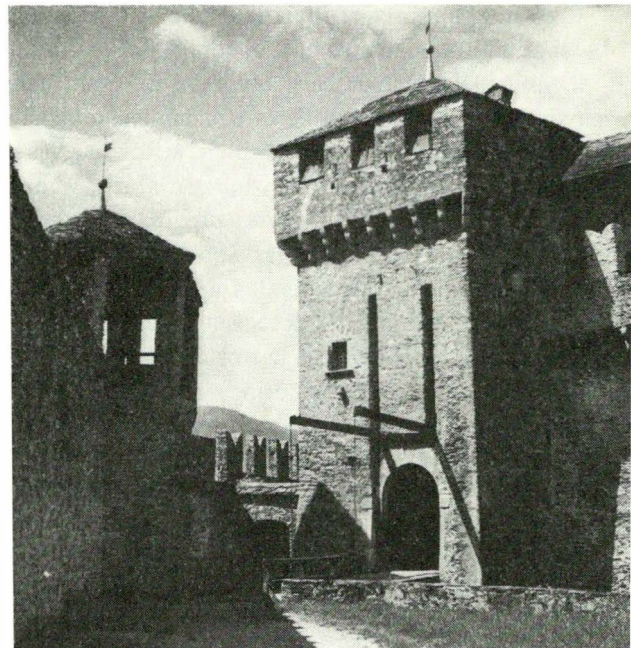
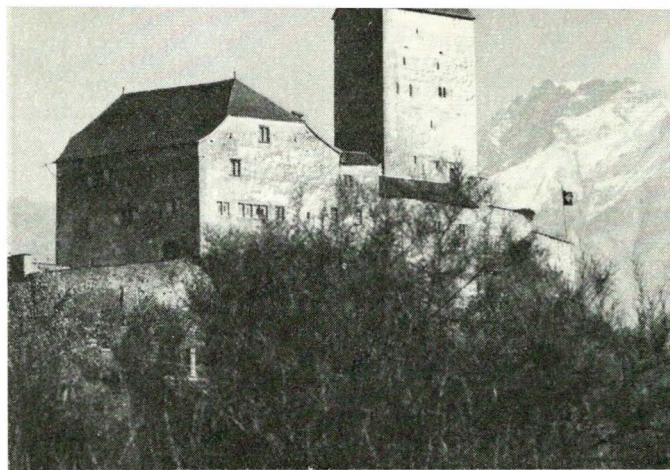
Konklusionen af det foregående er, at ikke blot får virksomhederne et rentefrit lån ved saldoafskrivningen, men i det omfang virksomheden bliver ved med at investere og udvide aktivmassen (og det har jo langt de fleste virksomheder gjort i de senere år), så er der tale om et rentefrit lån, som gives lige så længe virksomhedens aktiver vokser, og det vil de ofte kunne i årtier fremover. Det er derfor fuldkommen rigtigt, når økonomiminister Grünbaum har brugt udtrykket, begunstigelser.

Det er derimod fuldkommen malplaceret, når Industrirådets formand har indvendt heroverfor, ovenikøbet i nedsættende vendinger, at der tværtimod var tale om driftsomkostninger.

Tilbage bliver det af formandsskabet for Det økonomiske Råd rejste spørgsmål, om man skulle indføre variable afskrivningsregler for at sikre et jævner forløb af investeringerne og dermed hele den økonomiske aktivitet. Dette forslag er endnu ikke fulgt op. Men der er jo intet i vejen for, at Folketinget kan ændre på de gældende satser fra år til år.

Spørgsmålet er imidlertid, om ikke man skulle vælge helt andre midler til udjævning af konjunkturforløbet eksempelvis ved ændring af investeringsfondsloven i retning af det, man har i Sverige. Forslag herom er ved tidligere lejligheder fremført af Arbejderbevægelsens Erhvervsråd.

# Schweiz —



Schweiz er jo kendt nok for sine alper, sine oste og sine ure, men hvor mange ved mon, at der også er endnu en ting – en udpræget turistattraktion, for den sags skyld – som også er i høj grad karakteristisk for »Alpernes Land«, nemlig det væld af gamle slotte og borge eller ruiner af sådanne?

Det er ikke desto mindre et faktum. I Schweiz ligger (fortrinsvis middelalderlige) slotte, ridderborge, fæstninger, borgruiner og lignende stolte bygningsværker eller rester deraf tættere end f.eks. langs Rhinen i Tyskland. Alene i kantonen Graubünden opregner Erwin Poeschel i sin efterhånden klassiske »Graubündner Burgenbuch« mere end et kvart tusinde borge, slotte og borgruiner, deriblandt vældige fæstningsanlæg som »Kastellet« i Misox eller Burg Tarasp og ufatteligt dristigt anlagte bygningsværker som Ortenstein i Domleschg.

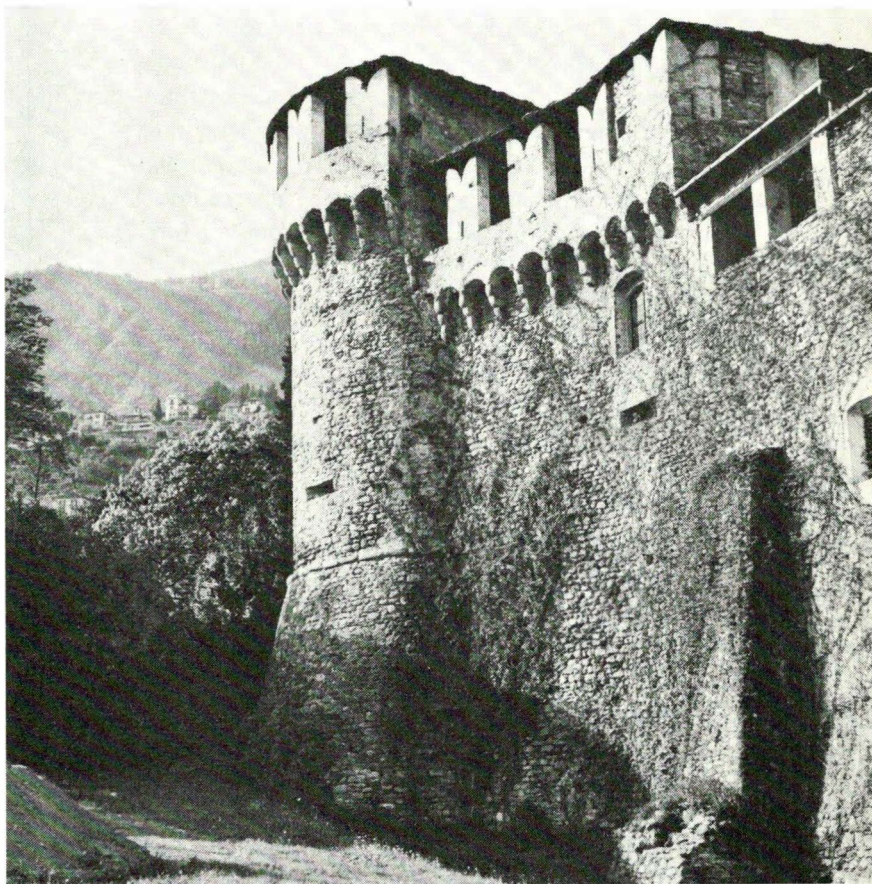
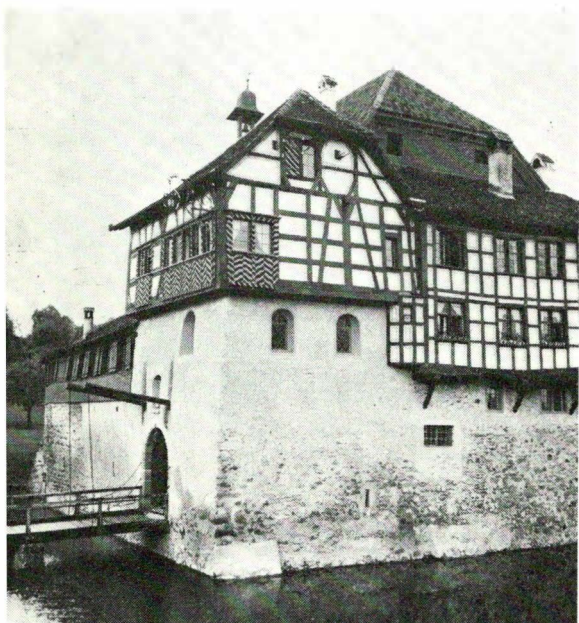
På sin vis er det mærkeligt nok, at netop Schweiz ejer en sådan overdådighed af borge og slotte, for den nuværende schweiziske stats, Edsforbundets, historie begynder jo netop med det såkaldte *Burgenbruch*, stormen på og nedbrydningen eller afbrændingen af et

stort antal af de slotte og borge, hvor den østrigske kejsers forhadte »fogeder« residerede – f.eks. Zwing Uri, Landenberg, Schwanau og den såkaldte Gesslerburg ved Küsnacht, hvis ildskær danner den dramatiske finale i Schillers »Wilhelm Tell«. Trods alt var det dog et begrænset antal »fogedborge« og lignende, helvetierne dengang fik jævnet med jorden eller reduceret til ruiner, men i revolutionsåret 1798 tog man mange steder i landet fat endnu engang, og dennegang var det de borge, hvori de »landfogeder, som repræsenterede de »Nådige Herrer fra Basel, Solothurn m.fl., der måtte undgælde.

Alligevel blev – og er altså stadig – mange slotte og borge tilbage. Dette hænger naturligvis dels sammen med, at der »var nok at tage af«. Ifølge sin natur var Schweiz alle dage det ideelle sted for en røverridder at slå sig ned; det var nemt at finde en noget nær utilgængelig tinde, som man kunne anlægge en noget nær uindtagelig borg. I nogen måde skyldes det imidlertid også at »borgstormene« i Middelalderen og i 1798 blev efterfulgt af romantikken, hvori indgik et sentimentalt sværmeri for maleriske gamle borge og

# ridderborgenes land

Af professor Linus Birchler



slotte, som igen gav sig udslag i restaureringer, genopførelser, vedligeholdelse o.s.v. I vore dage er iøvrigt ikke så helt få af disse prægtige anlæg blevet til restaurationer eller hoteller, hvor turister kan logere, ofte for en højst rimelig pris.

Har man særlig interesse for disse gamle bygningsværker, er det en god idé at undersøge, hvad der findes af dem, når man planlægger en Schweiz-rejse.

Schweiz' højst forskelligartede topografi og dets politisk-territorielle forhold gennem tiderne (fra mægtige grevskaber og bispedømmer til bittesmå ridderlen) har været medvirkende til, at man rundt om i landets egne finder snart sagt alle tænkelige former for borganlæg – fra gamle, primitive bjergborge i Graubünden og Ticino til »vandslotte« i stil med dem, man kender fra f.eks. Danmark og Frankrig, eller fornemme, symmetriske anlæg med hjørnetårne, som vidner om savoyisk påvirkning.

Man finder i Schweiz de typiske »byborge«, oprindeligt anlagt midt i den af en bymur omgivne stad (f.eks. Rapperswil, Thun, Neuchâtel og Burgdorf eller de vældige greveslotte i Romont, Lenzburg og Gruye-

res, ja, selv i småbyer som Sargans, Werdenberg, Nyon, Rue, Aarberg og Regensberg ses endnu sådanne borge eller i det mindste rester af dem. I Chur knejser den dag i dag det biskoppelige slot på det højeste punkt i det, der i fordums tid var en romersk *castrum*, og på Lausannes »Akropolis« står endnu i den ene ende den gamle borg og i den anden domkirken.

Også regulære dynasti-slotte kan Schweiz opvise. Det pragtfulde Chillon ved Montreux var i sin tid savoyisk residens, og i Aargau ligger Habsburgerdynastiets slægtsborg, Habsburg, mens kantonen Zürich kan opvise Kyburg, hvor man i sin tid opbevarede de habsburgske rigsklenodier: kejserkronen, kroningsevangeliebogen, kroningssværdet og det kejserlige kroningsgevandt. Kantonen Vaud alene 107 borge eller borgruiner.

»Borgstormene«s tider i Schweiz er forbi. I 1927 stiftedes den *Schweizerische Burgverein*, som udfolder en energisk aktivitet for at udbrede interessen for, og for at bevare og restaurere de gamle, prægtige bygningsværker. I Rapperswil Slot residerer desuden IBI, det »Internationale Borgforsknings-Institut«.

# De luftbårne, propeldrevne tog er på vej

*De luftbårne, propeldrevne tog er undervejs – Flyvemaskineformede lyntog på een skinne med over 400 km/t.*

Teknikere i en række lande har som bekendt i de senere år beskæftiget sig med den såkaldte luftpude-teknik, et system, der til en ikke ringe grad borteliminerer den tyngdelovsbestemte gnidningsmodstand ved færdsel på vand, på fast jord, på landeveje og på skinner. **Hovercraft**-fartøjerne er forlængst en realitet, i Frankrig og i De forenede stater har ingeniører foretaget eksperimenter med terrængående biler uden hjul, og i England, Amerika, Frankrig, Tyskland og Japan anvendes der i øjeblikket kæmpesummer af private og offentlige midler på eksperimenter med en helt ny type af tog – det »luftbårne« *aerotraine*.

En italiensk ekspert, der bl.a. er rådgiver hos FIAT-fabrikkerne i Torino, dr. ing. *Salvatore Caldara* har for nylig i en artikel i bladet *La Stampa*, beskæftiget sig med de muligheder, der åbner sig for jernbanetrafikken, hvis det lykkes at gøre togene »luftbårne« og propeldrevne.

I Frankrig har statsbaneteknikere allerede udarbejdet køreplaner, der baserer sig på den nye togtype, der skal kunne skyde en fart på mere end 400 km i timen og gøre det muligt for jernbanerne (over strækninger på indtil 500 km) at konkurrere med lufttrafikken. Ifølge de nævnte fartplanskalkulationer vil det, med de nye *aerotrains*, være muligt at nedskære køretiden mellem Paris og Lyon (en banestrækning på 480 km) til 80 minutter – mellem Paris og Le Havre (180 km) til 40 minutter og mellem Paris og lufthavnen Orly (12 km) til 5 minutter.

## Konkurrence til luftfarten

Det er med andre ord helt forbavsende perspektiver, der åbner sig for fremtidens skinnetraffic – hvis teknikernes visioner lader sig realisere. Og man ved allerede, at luftfartsfolk er i færd med at gøre sig klart, at *aerotoget* i givet fald vil blive en meget hård konkurrent i hvert tilfælde på de indenrigske stræk: de ultrahurtige *aerotrains* vil være i stand til at føre deres passagerer helt ind i centrum af den by, de rejsende har som mål, fra centrum af den by, de kommer fra. Det er luftfartens maskiner ikke i stand til – uden omstigning til helikopter, bus eller S-tog.

I England har trafikministeriet for nogen tid siden indrettet et stort og kostbart udstyret studiecentrum, som er stillet til rådighed for konstruktøren af *Hovercraft*, ingeniør *Christopher Cockerell*. Denne usædvanligt begavede tekniker har allerede fremstillet en mindre model af et luftpudetog og har opnået forbløffende resultater under prøvekørsler med modellen.

Den franske regering har stillet betragtelige midler



*Opfinderen, ingeniør Jean Bertin, der beskæftiger 400 teknikere på sine kontorer og i sine laboratorier.*

til disposition for ingeniør *Bertin*, der tidligere har gjort sig bemærket som deltager i det konstruktionsarbejde, hvis resultat blev de navnkundige *Caravelle*-flyvemaskiner. Bertin har været knyttet til *Sud-Aviation*-fabrikkerne, og det vides, at *Caravelle*-maskinens egentlige fader, *Marcel Dassault*, er stærkt interesseret i de franske forsøg med luftpude-tog.

## Overskrævs på én skinne

Foreløbigt opererer teknikerne med en énskinnebane for de nye tog – en bred skinne af beton eller stål, båret på søjler nogle meter over almindeligt vej- og gadeniveau. Under Tokio-olympiaden så gæster fra hele verden et sådant énskinne-tog i fuld drift. Princippet er, groft angivet, at hele toget (bestående af to til tre vogne) rider overskrævs på den stærke skinne, som under farten ikke berøres af togstammen, der føres frem på en pude af komprimeret luft, som holder toget løftet. Tryklufte leveres af kompressorer i forbindelse med turbiner anbragte i togets understel, på begge sider af førerskinnen. Det opsigtsvækkende ved systemet er, at der kun er brug for relativt ringe luftpres til at løfte toglegemet op fra kontakt med skinnen. Presset reguleres automatisk og sidepres, tilført via småhuller i den glidende tube, sørger for en kontinuerlig stabilitet.

Under de givne tekniske forhold er der naturligvis ikke brug for affjedring. Luftpuden tager sig af den side af sagen.

Den eneste form for gnidningsmodstand, eller modstand kort sagt, der skal overvindes, er den aerodynamiske – lufttrykket forfra under fart. Derfor har man følgerigtigt forlenet det nye *aerotraine* med samme fremdriftsmiddel, som flyvemaskiner anvender – en propel eller nogle ventilatorvinger i et par side-tuber.



# Hvad bruger vi fritiden til?

*Socialforskningsinstituttet har undersøgt vore fritidsbeskæftigelser, især med henblik på fjernsyn og radio, men også vort almindelige dagliv. Der gives et lille resume af afsnittet om fritiden.*

## 4000 personer blev udspurgt

I februar og marts 1964 sendte socialforskningsinstituttet flere hundrede interviewere ud til befolkningen og udspurgte den om dens dagliv, vaner og fritidsbeskæftigelse. Det var radioen og fjernsynet, som havde taget initiativet til denne enquete, hvis foreløbige resultater nylig blev offentliggjort. De 4000 personer var alle over 15 år og repræsenterede et bredt udsnit af befolkningen, så man kunne regne med, at deres forhold kunne gælde for befolkningen som helhed. Her gengives i grove træk udbyttet af undersøgelsen. En finere bearbejdelse skal snarest foretages ved hjælp af datamaskiner.

Man stillede en lang række spørgsmål. De fleste

\* \* \* \* \*

Den skinne, franskmændene anvender under deres eksperimenter, er bygget af armeret beton og har T-form. Banen har ingen bratte kurver, kun meget afrundede drejninger, således at centrifugaldriften under store hastigheder generer passagererne mindst muligt.

Såvel de franske som de engelske (og amerikanske, kanadiske og tyske) eksperimentaltog er tegnedes som strømledede flyvemaskinekroppe, med lange snuder.

Bremsning foregår ved modstillede propelanlæg. Drivkraften leveres enten af høj-oktanholdigt benzin, af raketbrændstof – eller af kraftige elektriske akkumulatører. Herom er teknikerne ikke ganske enige.

## Banelegemet billigt i vedligeholdelse

Det er klart, at de instanser, der eventuelt skal have ansvaret for driften af de nye *aerotrains*, har opstillet rentabilitetsberegninger. Den største udgiftspost vil blive bygningen af den søjlebårne skinne. Eksperterne har gjort opmærksom på, at vedligeholdelsesomkostningerne for det nye banelegemes vedkommende vil blive meget ringe, og at amortiseringen vil kunne foregå over en særdeles lang årrække. Selve driften vil koste ca. det samme, som driften af en jernbane normalt koster, men den kan gøres tre gange så intensiv.

Og den mand, der står i førerkabinen i et tog, som farer af sted nogle meter over normalt vejniveau, behøver ikke at nedsætte farten, hvis han kommer ind i et tågeområde.

*Viggo Jensen.*

gjaldt naturligvis radio og fjernsyn, men mange drejede sig om ting, som man aldrig tidligere havde undersøgt. Der var f.eks. spørgsmål om hverdagens forløb, hvornår man stod op og gik i seng, hvor lang tid man brugte til transport til arbejdet, hvor lang arbejdstiden var, og om man havde bibeskæftigelse, hvordan arbejdstid og fritid fordelte sig, om man sov til middag, hvor ofte man gik i biografen og teatret, hvor mange timer man så fjernsyn eller hørte radio o.s.v. Det var et rigtigt »Kig ind«, og det var ikke kedeligt.

## Hvornår står folk op?

De udspurgte personer befandt sig naturligvis ikke alene i hovedstaden og provinsbyerne, men også i »sovebyerne« og ude på landet. Derfor blev svarene naturligvis noget forskellige. Mange svarede, at de var oppe allerede ved 6-tiden. Det var ca.  $\frac{1}{3}$ , og det var skam ikke på landet alene, nej, også i hovedstaden og forstæderne. Derimod var der i provinsen flere, som først stod op ved 7-tiden. I hovedstaden stod den næste tredjedel op ved godt 7-tiden, resten senere. (Transportvejen spillede naturligvis en stor rolle).

Om lørdagen stod man senere op, kun  $\frac{1}{4}$  var oppe ved 6-tiden, størsteparten stod op i den følgende time. Om søndagen var det helt anderledes: de fleste stod op kl. ca. 8, mange i den følgende time. Kun på landet var mange tidligere oppe (af hensyn til dyrene).

## Hvornår går man til ro?

I hovedstaden og forstæderne går man til ro kl. 23, i provinsen kl. 22,30 (efter radioavisen) og på landet kl. 22–22,30. Som helhed kan siges, at langt den største del af befolkningen går i seng mellem kl. 22 og 23. En lille brøkdelen i hovedstaden går senere i seng, og en anden lille brøkdelen på landet går tidligere til ro. Om fredagen går næsten alle i byerne senere i seng (kl. ca. 23), i hovedstadens forstæder endog kl. 24. Lørdag er helt forskellig fra de andre hverdage. Da går man de fleste steder til ro kl. 23, men i hovedstaden og forstæderne dog først kl. 24.

Om søndagen er man ikke særlig længe oppe, nærmest som om fredagen.

## Arbejdstid og transporttid.

Erhvervsarbejdet beslaglægger i hovedstaden og provinsen 7–8 timer daglig, på landet over 8 timer (undtagen om vinteren). Kun få arbejder kun 7 timer. Bibeskæftigelse er ikke ret meget udbredt (i hovedstaden kun ca. 10 pct.). På landet er bibeskæftigelse

# Kan vi nøjes med

lidt mere udbredt og af lidt længere varighed (op til 2 timer daglig).

Transportvejen tager i hovedstaden ca. 1 time, i forstæderne dog ofte op til 2 timer. I provinsbyerne bruger ca.  $\frac{1}{3}$  af befolkningen 1 time daglig, men på landet kun  $\frac{1}{7}$  af befolkningen. Derude er der sjældent nogen længere vej til arbejdet.

## Fritidens anvendelse

Til radiolytning medgik der som regel ca. 1 time daglig, men til fjernsyn 1 a 2 timer daglig, ca. 20 pct. brugte endog over 2 timer daglig til fjernsynsskærmen. Her må man huske, at radioen har meget længere sendetid, men at man ikke er så optaget af radioen som af fjernsynet, der ikke muliggør anden beskæftigelse.

En hel del af fritiden anvendes til indkøb, til personlig hygiejne, til vask o.lign. Dernæst medgår en del fritid til biografbesøg og teater, især lørdag og søndag. De almindelige hverdagsaftener er beslaglagt af kursus, foreningsmøder, gymnastik og lign. Men lørdag aften og søndag er helliget selskabelighed. Spadsere-ture er almindelige lørdag aften og søndag. Husligt arbejde dominerer fredag aften, lørdag eftermiddag og især søndag formiddag.

Radioavisen aflyttes især kl. 8 morgen og kl. 18,30 aften. Det er i øvrigt slående, at langt de fleste tilbringer fritiden hjemme. Fra kl. 18 spises næsten overalt (ca.  $\frac{1}{2}$  time). Et stadig stigende flertal nyder derefter hjemmelivet, men i hovedstaden er dog temmelig mange ude. Omvendt er næsten alle på landet hjemme om aftenen.

I øvrigt forløber dagen i store træk således: Fra kl. 8 til 17,30 er en meget stor gruppe borte fra hjemmet. Kun i provinsen tager et stort flertal hjem for at spise kl. 12-13. På landet er næsten alle hjemme kl. 12, hvor man spiser ca.  $\frac{1}{2}$  time og som oftest sover  $\frac{1}{2}$  time. Om formiddagen er næsten alle hjem affolkede. Husmødrene er på indkøb, børnene i skole, mændene på arbejde. Omvendt er næsten alle hjemme ved 18-tiden om aftenen.

— Sådan anvendes altså fritiden i store træk. Den specificerede gennemgang af materialet vil måske oplyse, hvor megen tid der bruges til læsning (heraf aviser), til bilvask, til bilture, til dans, til uddannelse m.m. En stor omvæltning i fritidens anvendelse er indtrådt efter fjernsynets sejrsgang. Ca.  $\frac{3}{4}$  af befolkningen har nu adgang til et fjernsynsapparat, og antallet stiger stadig. Således kan teknikken ændre vort dagligliv.

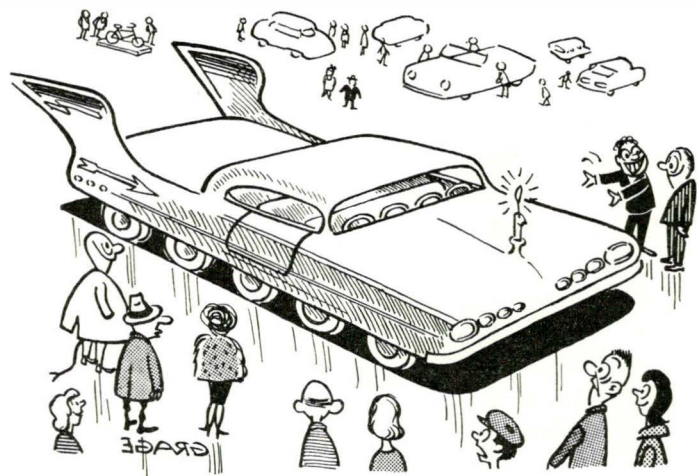
*Her i landet dækker de indirekte skatter ca. halvdelen af statens udgifter. I mange øst-europæiske lande dækker de alle offentlige udgifter.*

En journalist, der nylig rejste i Polen, har oplyst, hvorledes en gennemsnitlig polsk familie-indkomst fordelte sig på familiens forskellige udgiftsposter. Det viste sig, at 47 pct. medgik til ernæringen, 26 pct. til klæder, husholdningsartikler og andre forbrugsgoder, 14 pct. til husleje, forsikringer, varme og vand, 7 pct. til fornøjelser og 6 pct. til opsparing. (Der var ikke afsat noget til skat).

Sammenligner vi disse meget forenklede tal med udgifterne i dansk lønmodtagerfamilie, får vi følgende resultat:

Føde- og drikkevarer 21,5 pct., husleje, brændsel og belysning ialt 10 pct., klæder, fodtøj, møbler, husholdningsredskaber, vask, rengøring ialt 23 pct., læge, medicin, bøger, radio, ferie 11 pct., transport 8 pct., andre udgifter ca. 6 pct., personlige skatter 13,8 pct.; samtlige udgifter 93,3 pct. (til opsparing 6,7 pct.). Disse tal er fra 1963. En sammenligning med året 1955 (statist. Efterr. nr. 2, 1965) viser, at de personlige skatter er steget fra 11 pct. til 13,8 pct., men at opsparingsbeløbet alligevel er steget fra 4,6 pct. til de nævnte 6,7 pct.).

For at kunne klare sig i Polen måtte både mand og hustru arbejde. Deres månedlige indtægt beløb sig til knap 5.000 Zlotys (ca. 1650 kr.). Det er let at se, at de indirekte skatter i høj grad vendte »den tunge ende nedad«, thi halvdelen af indtægten gik til fødevarer og



— Og er De heldig, kan De vinde en dejlig pakke vaskepulver ved at købe denne — — —

en fjerdedel til klæder, husholdningsartikler og lign.; staten dækker altså sine udgifter ved hjælp af skatter på disse varer. Når vi klager over de direkte skatter herhjemme, er det altså i forhold til Polen uden grund, thi vi bruger kun ca. 35 pct. til fødevarer og skatter, medens familien i Polen bruger omtrent 50 pct.

Et nygift ægtepar i Warschau fortalte, at de kun kunne få en 1-værelses lejlighed med forstue, der samtidig var køkken, men denne »lejlighed« kostede også kun ca. 5 kr. månedlig. Parret havde ventet i mange måneder på at få en lejlighed i en nybygning, som naturligvis ville blive meget dyrere. Det stemmer også med de ovennævnte 14 pct. til husleje, brændsel, forsikringer m.m., som den polske gennemsnitsfamilie anvender, medens en dansk familie bruger ca. 13 pct. hertil.

Der kunne nævnes flere andre tal, f.eks. at vi bruger 2,5 pct. alene til cigaretter og 1,6 pct. til andre tobaksvarer, desuden bruger vi 2,8 pct. til ferie o.s.v., men det lader vi ligge. (Bemærk, at 1 pct. ved en indtægt på 20.000 kr. svarer til 200 kr., og at gennemsnitsindtægten er fordoblet i tiden fra 1955 til 1963).

Levefoden i Polen er langt lavere end hos os, f.eks. er der ofte mangel på kød og smør i butikkerne, og priserne er – som vi har set – høje, varekvaliteten er slet, og der savnes offentlige tjenesteydelser, d.v.s. forskellige sociale ydelser, veje, belysning, skoler m.m. Hertil kommer, at der er mange arbejdsløse, og at der mangler 300.000 lejligheder (Polen har 28 mill. indbyggere). Den økonomiske fremgang foregår meget langsomt på grund af kapitalmangel. Alt dette er kun nævnt her for at vise forskellen mellem vore forhold og Polens.

### Told, afgifter og oms (Moms)

Ingen drømmer om, at vi i overskuelig fremtid kan erstatte de direkte skatter her i landet med indirekte. Told og forbrugsafgifter udgjorde i finansåret 1962–63 5.704 mill. kr., og statens samlede indtægter 9.830 mill. kr. (58 pct. indirekte skat). I 1963–64 var told og afgifter vokset til 6.554 mill. kr. og statens samlede indtægter til 11.053 mill. kr. (59 pct. indirekte skatter). I indeværende finansår (1964–65) regnes med 7.505 mill. kr. i indirekte skatter og statens samlede driftsindtægter beregnes til 12.485 mill. kr. Nu kommer vi altså op på 60 pct. indirekte skatter. Disse tal omfatter kun **statens** regnskab. Lægger man hertil kommuneskatterne (som kun er direkte skatter) falder de indirekte skatters andel til omkring 44–45 pct.).

Den nuværende oms omfatter som bekendt ikke fødevarer, medens den påtænkte moms skal omfatte *alle* varegrupper m.m. Fødevarerne blev undtaget for at undgå belastning af de små indtægter, thi i modsætning til de almindelige forbrugsafgifter kan hverken oms eller moms gøres progressiv. Ved de almindelige forbrugsafgifter har man jo frie tøjler og kan lægge dem på enhver vare, der blot smager af luksus. Derved opnår man at ramme de store indtægter, og man rammer også skattesnyderiet. De indirekte skatter har altså mange fordele, men de kræver ofte et stort administrationsapparat og bebyrder de erhvervsdrivende med meget ekstraarbejde.

De direkte skatter kræver også et meget stort apparat ved påligningen og opkrævningen, men de kan gøres meget progressive og skræmmer mange mennesker fra at udføre overarbejde eller ekstra-arbejde. Alle ved jo dog, at de i løbet af 4–5 år udligner sig selv gennem fradragsreglen, således at de kun kommer til at andrage højst 50,2 pct. – Men i disse usikre skatte-tider frygter alligevel mange mennesker, at der skal blive indført en skattereform, der gør deres fradrag mere eller mindre illusoriske.

Forbrugsafgifter har tendens til at blive permanente, selv om de betegnes som foreløbige, thi statens udgifter stiger jo stadig, og man må regne med, at der i vort højt udviklede samfund bliver stadig flere opgaver, der kun kan løses i fællesskab, og derfor må pengene ind gennem skatter og afgifter. I de uudviklede lande (hvortil Polen i visse henseender må henregnes) behøves ikke så mange penge til fællesudgifter; derfor er de offentlige udgifter lavere. Alt dette må man tage i betragtning, når man taler om skatter og afgifter.

\* \* \* \* \*

I 1920 blev der oprettet et fredningsområde for mineralogiske forekomster i det sydlige Ural, Ilmen-reservatet, der går under navnet: Mineralogernes paradis. Mange store mineralogiske museer verden over kan fremvise prøver fra dette område. Man havde da kendskab til 82 mineraler i reservatet.

Siden er der fundet yderligere 110 arter med variationer. Iøvrigt er området ikke blot rigt på mineraler, men også dyre- og planteverdenen er talrigt repræsenteret. I bjergene og de tætte skove yngler brogede hjorte og sibiriske rådyr, også lossen findes her, og i søerne er der en rig fiskebestand. I reservatet udføres omfattende videnskabelige arbejder.

\* \* \* \* \*

# Undervisningsministeren om undervisningspligten, universitetsuddannelsen og den pædagogiske og økonomiske planlægning af uddannelsen

*– Jeg er ikke i tvivl om, at vi i løbet af få år vil se en udvidet undervisningspligt her i landet, formentlig i første omgang med 2 år til 9 år. Jeg er sikker på, at vi, når denne udvidelse skal besluttes, ikke skal lade den ske i form af en fortsat skolegang i folkeskolen alene. Det, vi skal sikre, er, at ungdomsårene bruges til uddannelse – og ikke ødes bort i et arbejde uden noget uddannelsesmæssigt perspektiv.*

Undervisningsminister *K. B. Andersen* talte herom på et møde i København, hvor han kom ind på aktuelle uddannelsesspørgsmål.

Han sagde videre:

– Der er ingen anledning til at give skolen monopol på disse ungdomsår. Vi har en lærlingeuddannelse, der stadig bliver bedre, en ungdomsskole, der er inde i en vældig udvikling, og vi har vore efterskoler. Hvorfor ikke lade disse og mange flere tilbud gå ind under rammerne for undervisningspligten, således at vi også for disse år kan videreføre princippet om de mange muligheds skole.

– Ser vi på Danmark i forhold til andre lande, må vi indrømme, at de lande, vi naturligt sammenligner os med, har en længere undervisningspligt. Både Norge og Sverige har principielt besluttet sig for den 9-årige undervisningspligt, som de regner med at have gennemført i løbet af de kommende 5–6 år. Jeg ved, at der mod en udvidelse af undervisningspligten anføres mange argumenter. Det siges, at de unge har godt af at komme ud og prøve kræfter. Jeg er ikke uenig i, at arbejdet i det praktiske erhvervsliv giver erfaringer og en modenhed, som det måske kan være vanskeligt at erhverve i skolen, men når jeg alligevel ikke vil anerkende argumentet om det praktiske arbejdes velsignelser, netop på dette alderstrin, er det fordi, jeg har bemærket, at det jo i regelen ikke er ens egne børn, denne tale gælder, men de andres børn. Medens ens egne børn skal have en uddannelse, er det iøvrigt så udmærket, at de unge kommer ud og prøver kræfter. Men den pædagogik, der væsentlig er for andres børn, gør ikke noget stort indtryk på mig.

– Man siger også, børn er skoletrætte. Det må imidlertid være en udfordring til uddannelsessystemet om at finde så mange og så varierede uddannelsestilbud som muligt, og sådanne arbejdsformer, at vi finder frem til uddannelser, der kan imødekomme alle unges behov.

## **Universitetsuddannelsen**

– K. B. Andersen kom derefter ind på den højere uddannelse og sagde:

– Der føres i øjeblikket en diskussion om, hvorvidt det ville være rimeligt at gå over til det system, som kendes i en række lande, hvor man har kortere uddannelser, f.eks. 4-årige til en grad, der skulle give adgang til en række af de embeder, hvor man i dag kræver de lange universitetsuddannelser, og så oven på den 4-årige uddannelse bygge en videreuddannelse for de folk, der vil arbejde videnskabeligt.

– Jeg har været en lille smule skeptisk over for denne tankegang, fordi jeg har været bange for, at den kunne komme til at gå ud over universiteternes forskningsarbejde. Men jeg må indrømme, at det gør indtryk, når man bl.a. fra forskerside siger, at man ved en sådan deling netop ville give de videnskabelige uddannelser bedre muligheder. Jeg må indrømme, at man i de lande, hvor man har denne deling af universitetsuddannelsen, ikke kan påvise de følger for forskningen, som jeg er bekymret for.

### Planlægningen

Undervisningsministeren nævnte Planlægningsrådet og sagde i den forbindelse:

– Den planlægning, der er tale om inden for uddannelsesfeltet må dels være en *pædagogisk planlægning*, hvis mål må være at skabe så megen smidighed i uddannelsessystemet, at man undgår blindgader og løse ender, der altid er en overgang fra et uddannelsesstrin til et andet. Det må være en naturlig opgave for et uddannelsessystem at give eleven den bedst mulige forbindelse mellem det punkt, hvor han i øjeblikket står, og til det punkt i retning af uddannelse eller arbejde, som den pågældende ønsker at nå. Vi må i langt højere grad prøve, at se uddannelsen ud fra den entes behov snarere end ud fra institutionerne. Det må f.eks. være muligt for den enkelte at sammenstykke en uddannelse, så hver uddannelsesdel kan indgå i den større sammenhæng, der må være brug for. For at nævne et konkret eksempel på et område, hvor dette princip er slået igennem: For nogle år siden blev der skabt en teknisk forberedelseseksamen, der gav adgang til visse former for teknisk uddannelse. Denne tekniske forberedelseseksamens enkelte fag kan dels klares i folkeskolens ældste klasser, dels i aftenskolen, endvidere i ungdomsskolen og endelig i forsvarets civilundervisning.

– Vi må også have *geografisk planlægning*, d.v.s., at vi på en gang må sprede vore uddannelsesinstitutioner sådan ud over landet, at de geografiske hindringer så vidt muligt fjernes. Men her overfor står en anden tendens: tanken om at samle skolerne i centrale uddannelsesinstitutioner, så grundlaget for eleverne bliver stort nok til, at undervisningen kan få den kvalitet og den alsidighed, som er krævet i dag.

– Der kræves endelig *økonomisk planlægning*. Det må her være opgaven bl.a. at sørge for sådanne økonomiske støttemuligheder, at ingen af økonomiske årsager afholdes fra at få den uddannelse, de har lyst og evner til, sluttede K. B. Andersen.

I tilknytning til det i bladet (nr. 14 af 20. juli 1965) rejste spørgsmål vedr signal »stop og ryk frem« stilles følgende supplerende spørgsmål:

1. Hvordan skal man forholde sig overfor nævnte signal, når der i togvejen findes flere P.U.-signaler?

For signaler hvor »stop og ryk frem« indkøbles manuelt: Kan kørslen genoptages når signal »stop« ikke er iagttaget?

2. I SR, bilag 1, side 13, stk. 7, står anført en 200 meters grænse, hvordan skal man forholde sig til dette, når afstandsbedømmelsen er forringet på grund af kurveforhold, henstående vogne m.m.?

*Svar:* Ad 1. Signal »stop og ryk frem« fra et perronudkørselssignal tilkendegiver, at toget efter standsning foran signalet må køre forsigtigt videre til det efterfølgende *perronudkørselssignal* eller hovedsignal, idet lokomotivføreren skal være forberedt på at standse foran enhver hindring. Det vil med andre ord sige, at toget skal bringes til standsning foran *alle* perronudkørselssignaler, som viser »stop og ryk frem«. Hvis signalet efter standsning fortsat viser »stop og ryk frem«, må der fortsættes, men er signalet i mellemtiden gået på »stop«, skal dette signal respekteres.

Ad 2. Bestemmelsen i bilag 1 til SR, side 13–1, punkt 7, om at tog, der har fået signal »stop og ryk frem« fra et udkørselssignal eller et mellembloksignal, skal holde selv mindst 200 m bag et eventuelt forankørende tog, har kun betydning under kørsel på fri bane, hvor oversigtsforholdene formentlig normalt er så gode, at lokomotivføreren kan standse mindst 200 m bag et forankørende tog. Hvis oversigtsforholdene er dårlige, må dette netop skærpe lokomotivførerens agtpågivenhed, og hastigheden må nedsættes således, at toget under alle omstændigheder kan standse foran enhver hindring (f.eks. et forankørende tog).

*Spørgsmål:* I henhold til SR § 33, punkt 5, kan ikke-personførende tog i tiden fra kl. 18,00–6,00 afsendes indtil 30 minutter før den i tjenestekøreplanen anførte afgangstid. Betyder det, at et ikke-personførende tog, som ifølge tjenestekøreplanen har ankomst til en station kl. 6,29, må ankomme til denne station plus 30 minutter, altså kl. 5,59?

*Svar:* Bestemmelserne i SR § 33, punkt 5, om ikke-personførende togs kørsel indtil 30 minutter før planen kan kun anvendes indtil kl. 6,00 og kun for tog, som planmæssigt skal køre over hele banestykket inden kl. 6,00. I det anførte eksempel må toget således tidligst ankomme plus 3 minutter, altså kl. 6,26.

# DAMERNES DAG



## *hårkunster ...*

Et par gange om året kommer to elegante frisører fra Paris til København for at demonstrere nyeste nyt indenfor hårmøden. Mens de klipper, ruller op og friserer ud, følger danske kolleger opmærksomt med for bagefter at kunne behandle kundernes hår på lignende vis. Hvorfor skal vi ikke se ligeså raffinerede ud som vore franske medløstre?

Fordi vi ikke vil.

Utak er verdens løn. De to franske frisører mødte kritik, akkurat som deres forgængere plejer at gøre det, når de aflægger os visit. De tog det heldigvis pænt. Det plejede deres forgængere også at gøre.

En frisure skal, foruden sidde pænt og indramme ansigtet på flatterende facon, også være praktisk.

Frisøren skal ganske vist også leve, men han bliver ikke arbejdsløs, selvom man skabte en frisure, der ikke krævede klipning ved hveranden vandondulation, sådan som de viste frisurer betingede.

Det gjorde heller ikke noget, at omtalte frisurer var til at sætte for de mange, der selv vil ordne deres hår en gang imellem. Med alle de tørrerhjelme, der er blevet solgt de sidste par år, må der være en mængde damer, der snurrer tørre indenfor hjemmets egne vægge.



*Den nye frisurelinje kaldes »si jolie«, hvilket betyder noget i retning af »hvor henrivende«, og det kan der være noget om. Men den er svær selv at sætte.*

Endelig er det en uskik at anvende hårlak, mens håret sættes. Det er rimeligt at lakke frisuren over, når den er færdig, ikke undervejs.

Megen brug af hårlak trætter håret og kræver hyppigere hårvask. Og så er det iøvrigt mere end ubehageligt at sidde indhyllet i en sky af dårligt parfumeret hårlak.

Så vi siger tak for de herrers besøg. De viste nogle nydelige selskabsfrisurer, men vi har mere brug for hverdagsfrisurerne.



*Pandehåret børstes væk, til gengæld skal sidehåret frem over ørerne næsten som et par ørevarmere. I nakken er stor fylde og selve nakkelinien er rund, hvilket er pænt til de langhalsede.*

## *perlemor i håret*

Men tre nye hårfarver fra l'Oreal kræver lidt opmærksomhed. Navnene er lotus (lys askeblond), mandel (mørk askeblond) og vinranke (lys askebrun). Alle toner er tilsat et iriserende, d.v.s. perlemorsagtigt skær, så det giver et fint spil i håret. Er De blevet lidt tam i toppen, vil en let skylning klæde både Dem og Deres eventuelle solbrændthed.

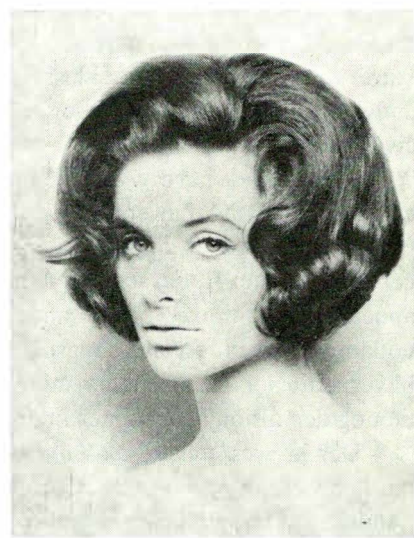
Og frisurerne er så moderate i deres udformning, at de er værd at kopiere.



*Det lyse hår changerer i modefarven Lotus*



*Yndig aftenfrisure i hårfarven mandel*



*Lys askebrun nuance med navnet vinranke*

## PERSONALIA

### Forfremmelse til depotleder i elektrokontrollen efter ansøgning pr. 1/9-65.

Lokomotivfører (12. lkl.):  
H. Melohn, Enghave, i Enghave.

### Forfremmelse til lokomotivfører i 15. lkl. efter ansøgning pr. 1/9-65.

Lokomotivførerne (12. lkl.):  
J. H. v. d. Aa. Kühle, Århus, i Århus.  
G. Løgstrup, Århus, i Århus.  
A. Lykke Petersen, Århus, i Århus.  
E. Jørgensen, Fredericia, i Fredericia.

### Ansæt til tjeneste som lyntogsafløser pr. 1/9-65.

Lokomotivførerne (12. lkl.):  
B. K. Tagesen, Århus, i Århus.  
S. Thomsen, Århus, i Århus.  
F. B. Jensen, Århus, i Århus.  
A. J. Knusen, Århus, i Århus.

### Forflyttelse efter ansøgning pr. 1/9-65.

Lokomotivfører (15. lkl.):  
C. H. Andersen, Kbhvn. Gb., til Århus.  
Lokomotivførerne (12. lkl.):  
E. Laursen (lyntogsafløser), Randers, til Århus.  
E. S. Christensen (lyntogsafløser), Helgoland, til Århus.  
Lokomotivmedhjælper:  
P. Rand, Ålborg, til Roskilde.

### Afsked.

Lokomotivfyrbøder uden for nummer:  
A. S. Møller, Nyborg, er afskediget efter ansøgning (31/8-65).  
Lokomotivmedhjælperaspirant:  
H. E. H. Hansen, København Gb., er afskediget (30/9-65).

### Antaget som lokomotivmedhjælperaspirant pr. 1/9-65.

G. M. Brenøe, København Gb.  
T. Husum, København Gb.  
E. Rasmussen, København Gb.  
A. V. Christiansen, København Gb.  
F. G. Nielsen, København Gb.  
B. R. Riise, København Gb.  
K. Nissen, København Gb.  
S. Høyer, København Gb.  
E. A. Jørgensen, København Gb.  
J. P. Andersen, København Gb.  
O. E. Hansen, København Gb.  
E. T. Andersen, København Gb.  
B. E. Knudsen, København Gb.

### Ansæt som lokomotivmedhjælperaspirant pr. 20/9-65.

P. M. Pedersen, København Gb.

## †

Pensioneret lokomotivfører Jens Chr. Knudsen, Søndervangs Allé 48, Valby, født d. 29/9 1895, er afgang ved døden d. 9/8 1965.

### Overgået som ekstraordinært medlem pr. 1/8-65.

Pensioneret lokomotivfører P. E. Bækgaard, Svendborgvej 107, Fåborg.  
Pensioneret lokomotivfører L. J. Andersen, Odensegade 16, København Ø.  
Pensioneret lokomotivfører S. E. Madсен, Trekronergade 3 B, 2., Valby.  
Pensioneret lokomotivfører J. S. M. Beusen, Lyøvej 23, 4., København F.  
Pensioneret lokomotivfører N. M. Jensen, Jyllandsgade 26, Struer.

### Overgået som ekstraordinært medlem pr. 1/10-65.

Pensioneret lokomotivfører Hans Chr. Risager, Marselisborgalle 3 B, 3., Århus C.

## Lanternen

Foreningen afholder stor fest mandag den 25. oktober i Vanløse Kulturgård, Lindehøj 12. Medlemmer, der ønsker at deltage, bedes reservere denne aften til »Lanternen«. Nærmere om festen følger i næste nummer af DLT.

Er du ikke medlem kan dette nås endnu ved henvendelse til et af bestyrelsesmedlemmerne.

Formanden, E. J. Svensson, Elkt., eller tlf. 94 90 68.

Kassereren, S. O. Sten, Hgl. mdt., eller tlf. 30 21 54.

E. A. Hansen, Gb. mdt.

B. A. Jensen, Elkt., eller tlf. As. 2572.

N. B. Kristensen, Elkt.

*Bestyrelsen.*

## Byttelejlighed

### Århus-København.

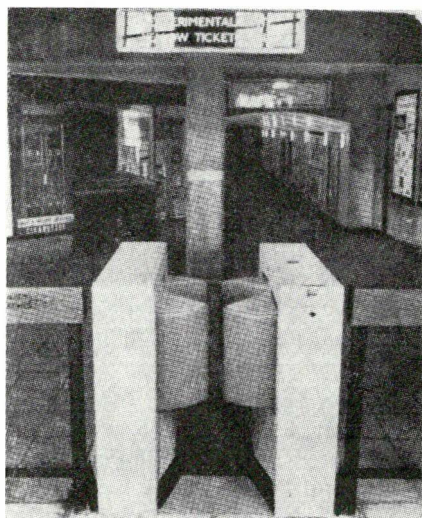
Stor 1½ værelses lejlighed med fjernvarme og bad i Århus N., månedlig leje incl. varme kr. 145, ønskes byttet med tilsvarende eller større i København, helst Amager, dog ingen betingelse.

Politibetjent Willy Kurt Hansen,  
Jordbrovej 8, 1., Århus N.

## PÅ SPORET

På stationen Chiswick Park på Londons undergrundsbane har man opstillet en elektronisk betjent billetkontrol, så man sparer mandskab.

Apparatet består af to dobbeltdøre, som er ca. 90 cm høje, og det er konstrueret af Advance Data Systems Corpora-



tion i Los Angeles. Disse døre er fastgjort til to stålkasser, der rummer det elektroniske udstyr. Når den rejsende kommer til »afspærringen«, lægger han sin billet ned i en sprække i apparatet. Dette »prøver« billettens gyldighed, og hvis den er i orden, åbnes de første to døre, så den rejsende kan træde indenfor. Derved påvirker han en fotocelle i apparaturet, og samtidig træder han på en plade, så dørene bag ham automatisk låses, og straks efter åbnes det næste dørpar, så han kan komme helt igennem kontrolapparatet.

Ved at passere fotocelle nr. 2 lukkes de sidste to døre efter ham, så apparatet er klar til at modtage den næste rejsende.

Et af verdens første automatisk styrede elektrolok, som er bygget i Sverige, skal i sommerens løb indsættes i prøvekørsel på strækningen Stockholm-Göteborg. Det skal køre et særtog, der udfører banetekniske målinger.

# Adressefortegnelse

6

**Københavns Godsbanegård:** Lokomotivfører P. J. J. Busk, Bremensgade 64, st. København S. Tlf. Asta 3093.  
*Kasserer:* Lokomotivfører P. K. Kristensen, Banefløjten 8<sup>2</sup> tv., Brh. Tlf. 94 75 46.

**Helgoland:** Lokomotivfører E. C. L. Christiansen, Tværbommen 41, st. th., Gentofte. Tlf. GE 5659 v.  
*Kasserer:* Lokomotivfører N. V. Ø. Jensen, Lundtoftegade 86<sup>2</sup> tv., København N. Tlf. Taga 7122 x.

**Enghave:** Elektrofører N. O. A. Dinesen, Charlotte Muncksvej 30<sup>4</sup>, København NV. Tlf. ÆG 9744.  
*Kasserer:* Elektrofører E. G. Nielsen, Dannevirkegade 13<sup>1</sup> th., København V. Tlf. VE 7285.

**Roskilde:** Lokomotivfører Kaj Juul Rasmussen, Holbækvej 10. Tlf. (03) 35 76 20.  
*Kasserer:* Lokomotivfører E. W. Pedersen, Fælledvej 24 C<sup>2</sup> th.

**Helsingør:** Lokomotivfører J. Maymann Hansen, Sct. Knudsvej 6.  
*Kasserer:* Lokomotivfyrbøder J. A. Nielsen, Pontsøvej 31<sup>1</sup>.

**Næstved:** Lokomotivfører O. E. Søltoft, Rosenvej 3 st. Tlf. (03) 72 09 56.  
*Kasserer:* Lokomotivfører J. Ourø Jensen, Præstøvej 177.

**Gedser:** Lokomotivfører H. P. Kjær Hansen, Langgade 8 c.  
*Kasserer:* Lokomotivfører J. H. M. Hansen, Danmarksgade 11.

**Nykøbing F.:** Lokomotivfører A. Jacobsgaard, Nørrevænget 29.

**Rødby Færge:** Lokomotivfører E. R. Rasmussen, Langgade 30, Gedser.  
*Kasserer:* Lokomotivfører H. Bahne Larsen, Lærkevej 9, Rødby havn.

**Kalundborg:** Lokomotivfører T. G. B. Olsen, Røsnæsvej 28.  
*Kasserer:* Lokomotivfører P. A. Jensen, Stationsvej 3 B.

**Slagelse:** Lokomotivfører E. Meng, Klokestøbergade 15<sup>1</sup> th.  
*Kasserer:* Lokomotivfører H. Klørup Kristensen, Valbyvej 40.

**Korsør:** Lokomotivfører S. Juul Madsen, Thiesens Allé 29<sup>1</sup>. Tlf. (03) 57 24 74.  
*Kasserer:* Lokomotivfører H. E. Jørgensen, Fasanstien 1<sup>1</sup> th.

**Nyborg:** Lokomotivfører Å. Tarpø, Aldershvilevej 25. Tlf. 1725.  
*Kasserer:* Lokomotivfører Knud Falckenberg, Vester Voldgade 16<sup>1</sup>.

**Odense:** Lokomotivfører P. A. L. Jørgensen, Poul Møllersvej 13. Tlf. 1159 09.  
*Kasserer:* Lokomotivfører N. E. K. Larsen, Prs. Benediktes Allé 4, Frøens Bøge.

**Svendborg:** Lokomotivfører E. Larsen, Tvedvej 62.

**Fredericia:** Lokomotivfører N. P. Junker, Ørnevej 11<sup>1</sup> th. Tlf. 2 46 36.  
*Kasserer:* Lokomotivfører A. Vilhelmsen, Sjællandsgade 49, st. Tlf. 2 46 37.

**Kolding:** Lokomotivfører P. F. Pedersen, DSB maskindepot.

**Padborg:** Lokomotivfører H. Winther Jensen, Sønderhav pr. Kollund, Sdj. Tlf. (046) 7 87 94.  
*Kasserer:* Lokomotivfører H. O. Buus Jensen, Pilevej 12.

**Haderslev:** Lokomotivfører A. C. Dinesen, Vestergade 42<sup>1</sup>.

**Åbenrå:** Lokomotivfører P. V. Dam, Villa »Marina«, Høstrup skov.

**Sønderborg:** Lokomotivfører A. J. Jørgensen, Åbenrå Landevej 26.  
*Kasserer:* Lokomotivfører P. A. Overgård, C. W. Eckersbergsvej 12.

**Tønder:** Lokomotivfører P. F. Behr, Horupsgade 41.  
*Kasserer:* Lokomotivfører J. L. J. Christensen, Widdingherredsgade 4.

**Esbjerg:** Lokomotivfører V. Dorner, N. J. Poulsensvej 4. Tlf. 2 49 56.  
*Kasserer:* Lokomotivfører H. M. Barlo, Strandbygade 58<sup>3</sup> th. Tlf. 2 90 58.

**Skjern:** Lokomotivfører A. C. Knudsen, Pileallé 20.

**Struer:** Lokomotivfører R. Lynggaard Olesen, Rosenvænget 50. Tlf. 5 06 12.  
*Kasserer:* Lokomotivfører K. R. Christensen, Nygade 12.

**Thisted:** Lokomotivfører I. A. Asmussen, Kirkegårdsvej 4.

**Frederikshavn:** Lokomotivfører A. T. Larsen, Vinkelvej 7. Tlf. 2 03 48.  
*Kasserer:* Lokomotivfører H. Hansen, Rosevej 13.

**Ålborg:** Lokomotivfører N. P. Røgilds, Teglværks Allé 7<sup>2</sup> th. Tlf. 2 00 77.  
*Kasserer:* Lokomotivfører B. C. V. Kruse, Hesseløgade 10, <sup>3</sup>. th.

**Randers:** Lokomotivfører N. Larsen, Rindsvej 31.  
*Kasserer:* Lokomotivfører P. S. Henriksen, Rosenborg Allé 9.

**Langå:** Lokomotivfører N. R. Johansen, DSB maskindepot.

**Århus:** Lokomotivfører Erik Kristensen, Kaserneboulevarden 21<sup>4</sup>, Århus C. Tlf. 2 95 46.  
*Kasserer:* Lokomotivfører E. A. Lønnqvist, Rosenvangs Allé 20, Århus C.

**Horsens:** Lokomotivfører E. Jørgensen, Claus Cortsensgade 11<sup>4</sup>.

**Viborg:** Lokomotivfører E. E. Jensen, Frihedsvej 1.  
*Kasserer:* Lokomotivfyrbøder I. B. Jørgensen, Islandsvej 46.

**Brande:** Lokomotivfører K. Poulsen, N. J. Fjords Allé 3.  
*Kasserer:* Lokomotivfører J. E. Pedersen, Herningvej 20<sup>1</sup>.

**Herning:** Lokomotivfører Aage Lauridsen, Godthåbsvej 68.  
*Kasserer:* Lokomotivfører O. Bruno, Museumsgade 50.



– Det er hvis der er nogen der ikke vil blænde ned!