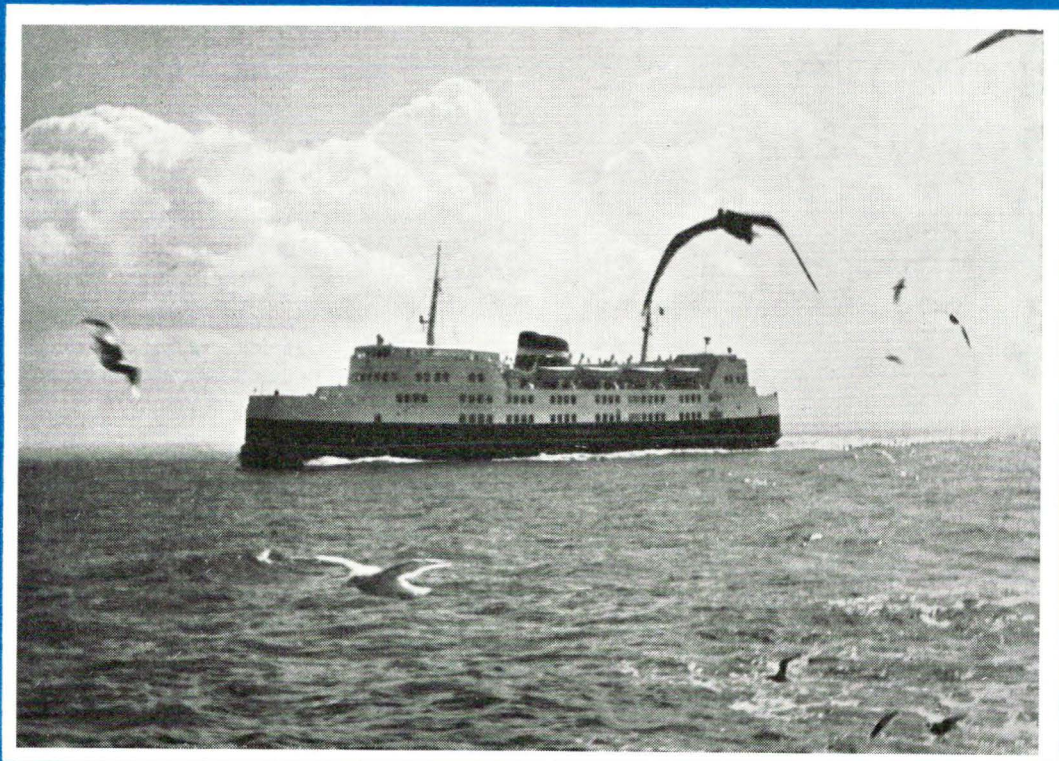
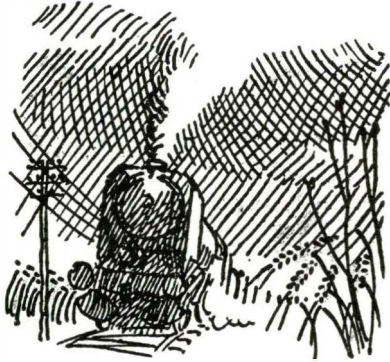


# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING



Nummer 22 – 20. november 1965 – 65. årgang



DANSK  
LOKOMOTIV  
TIDENDE

20. NOVEMBER 1965 — 65. ÅRGANG

22

Indhold:

Støj og arbejdsindsats . . . . .	2
Indkomstskatten var længe undervejs . . . . .	3
Forbrugere i kikkerten . . . . .	4
De Gaulles modspiller, Mitterrand . . . . .	6
Wagons-Lits ad nye baner . . . . .	8
Flygtingens århundrede . . . . .	10
Indokinas lidelseshistorie . . . . .	11
Lukkeloven brydes . . . . .	12
Personalialia . . . . .	13
Ta' en bid af skatten . . . . .	14
Damernes Dag . . . . .	15

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.

På alle områder søger virksomhedsledelserne at modernisere og rationalisere. Ved indretning af lokaler, opstilling af effektive maskiner og minutiøs tilrettelægning af arbejdsgangen skal konkurrencemulighederne udbygges. I dette mønster høster den menneskelige faktor ikke stor bevågenhed, og hvis vi ikke selv påpeger nødvendigheden af at tage dens problemer under behandling, er det tvivlsomt, om der var nogen ledelse, som rigtigt ville lukke øjnene op for denne nødvendighed. Man anstiller kolde beregninger for indtjening, regner med opslidning af maskiner og bygninger, beregninger hvor der knapt regnes med mennesker.

Som udviklingen forløber, er den menneskelige faktor under pres – trods kortere arbejdstid og længere fritid – pres efter forjaget arbejdsindsats, men også et jag i fritiden, en kendsgerning som også må regnes med på arbejdspladsen. Der er mange ting på denne, som øver indflydelse på det almene vel. For eksempel støj! Dr. med. Ole Bentzen fra Statens Hørecentral i Århus har sagt, at man havde konstateret, at ophold i konstant støj kan virke svækkende på det almene vel og dermed på vedkommendes arbejdsindsats. Det betyder, at menneskets produktionsindsats nedsættes, og så længe man ikke har afskaffet dets medvirken i produktionen, må det erkendes, at blandt andet dette forhold tager sin bid af produktionsresultatet. Det kan derfor undre, at veluddannede ledere tager sig så lidt af dette forhold, som øver dårlig indflydelse på det almene vel og alt for ofte kun efter pres. Det er som om kravene om hensyn virker irriterende på dem, men hensyn er jo dog af stor betydning for virksomhedens indtjening. Man får just heller ikke indtryk af, at de tager megen notits af forskellige undersøgelser, som foretages. Når talen er om støj, er det fejlagtigt at tro, at en erhvervet hørenedsættelse kan betinge stadigt ophold i støjende omgivelser uden at få yderligere hørenedsættelse.

Høreorganerne påvirkes nemlig stadigt med det resultat, at høreevnen nedsættes. Der skal meget store udgifter til at gøre maskiner så støjsvage, at de ikke virker skadelige, og det rækker vel ud over økonomisk evne, men det fritager ikke for at gøre noget ved problemerne.

# Indkomstskatten var længe undervejs

*Frederik III opkrævede den første indkomstskat i 1670*

Forslaget om skat ved kilden har sat fart i debatten om indkomstskatten, og om myndighederne skal hente den direkte fra lønningsposen. Det kunne måske have sin interesse i denne forbindelse at påpege, hvor længe det varede, før man her i landet begyndte at interessere sig for indkomstskatten som permanent skatteform.

Vi skal vel en otte til ni hundrede år tilbage i tiden for at befinde os i en tid, da skatter ikke fandtes. Enhver sørgede for sig selv, og skulle man i krigs- eller katastrofetilfælde have brug for arbejdsydelser eller naturalier, hjalp man ad. De første egentlige skatter opkrævedes af kirken som tiende. Hvert tiende neg tilhørte kirken, senere også hvert tiende stykke kvæg o.s.v. Denne form for skat, der minder lidt om en indkomstskat, ramte kun landbefolkningen. Efter reformationen overtog kongen opkrævning af tiende, der således i realiteten blev den første statskat.

Til at begynde med interesserede man sig ikke overvældende for de fåtallige byboere i skattemæssig henseende. Først efter enevældens indførelse fik kongemagten den opfattelse, at også bybefolkningen burde bære deres del af skattebyrden. Mens tiendet på landet nu med raffineret skatteteknik udregnedes pr. tønne hartkorn, måtte borgerne i byerne betale ejendoms- og indirekte skatter som told, konsumtion og accise, der naturligvis var varefordyrende.

Vor lille mand i købstaden kunne stadig være sig sikker for enhver form for indkomstskat. Ganske vist fandt Frederik III i 1670 på, at ligne Danmarks befolkning i skat efter indtægter og formue, men det var kun velhaverne, man var ude efter. Den jævne befolkning blev ikke plaget med denne eengangsskat, der for resten blev en stor fiasko, da myndighederne ikke havde skattetekniske midler til rådighed, så de var i stand til at kontrollere formue- og indtægtsopgivelsernes rigtighed. Af formuen skulle der svares to procent og af indtægten op til tyve procent. Trods den kæmpestore formueskat var det ikke store penge, der kom ind. Bønderne gik denne gang helt fri.

Den næste indkomstskat, der også var en eengangsskat, blev indkrævet i 1810 af Frederik VI, der på grund af krigen og de ekstraordinære forhold under fastlandsspærringen manglede penge. Denne beskatning blev et endnu ynkeligere foretagende end det var tilfældet i 1670. Kun fire millioner kroner i vore dages penge blev resultatet af denne jagt på indtægter og formuer. Selv velstående borgere var pludselig blevet arme og uden midler, og da det den gang var noget mere almindeligt end i dag at opbevare pengene i kister og strømpeskafter, var det svært for selv de mest nid-

kære skatteopkrævere at modbevise den så pludselig opståede fattigdom. Bogføringspligt var ikke indført, så det var ikke så lige en sag at kontrollere storkøbmands og håndværkeres indtægter.

Vor lille mand i byen kunne stadig gå fri. Lønmodtagerne kom så at sige ikke i betragtning ved denne indkomstskatteordning, der atter blev forsøgt i 1864. Det var igen krigen, der gav anledning til, at indkomstskattens gamle spøgelse blev hentet frem igen. Denne gang blev der på landet lignet seks kroner på hver tønne hartkorn. I byerne blev alle indtægter på over 1000 kroner fuldt beskattet, mens indtægter på under 400 slap fri. Tidens lave indkomster taget i betragtning slap den lille mand også denne gang. I 1867 og 1870 forsøgtes endnu en gang med indkomstskat men kun af relativt store indtægter.

Københavns kommune havde allerede i 1861 indført en permanent indkomstskat-ordning, og efterhånden kom landets øvrige kommuner med. De fleste dog først i firserne. Det blev efterhånden en bærende tanke, at indkomstskatten på en langt retfærdigere og mere effektiv måde ville kunne indtage stillingen som førende skat. Hartkornsskatten på landet og ejendoms- og næringskatter i byerne kom efterhånden til at spille en mere underordnet rolle.

De kommunale skattesatser var ikke høje. I forhold til vore dages skatteprocenter synes f.eks. en skatteprocent i København på tre procent som *øverste* grænset at være det rene legeværk. 1½–2 procent var almindelig på mellemindtægter. Den lille mand, der nu ikke helt kunne undgå at betale skat, slap billigt.

Det var først skattereformen i 1903, der helt gjorde ende på de gamle skattesystemer. Nu skulle også statskatten først og fremmest betales i form af indkomstskat. Selvangivelse var frivillig, men skatteborgerne opdagede hurtigt, at de stod sig ved at indgive selvangivelse for at blive troet af myndighederne. Antallet af indkomstskattebetalende borgere steg mere og mere. Mens procenten i 1870 kun var fem, kunne man i begyndelsen af tyverne notere sig, at omkring tredive procent af borgerne betalte indkomstskat.

Skattereformen i 1903 fik den største betydning for samfundet. Bønderne var måske dem, der var mest glade for at slippe for et ældgammelt og i reglen uretfærdigt system med påligning efter hartkorn, men selv om tilfredsheden gennemgående var stor i så at sige alle stænder, forstod mange, at indkomstskatten også ville betyde, at myndighederne efterhånden ville kunne kontrollere alle på en mere og mere effektiv måde.

*Chris Parø.*

# Forbrugere i kikkerten



eller

## forbrugsudviklingen i velstandssamfundet

Den sidste undersøgelse af danske lønmodtageres forbrugsforhold vedrørende året 1963 blev gennemført i 1964, og de første resultater er offentliggjort af Det statistiske Departement i juli i år. Den forrige undersøgelse, som behandlede forbruget i 1955, fandt sted i 1956, og resultaterne fra denne undersøgelse er analyseret i en række rapporter fra Det statistiske Departement.

Det er en væsentlig skævhed ved disse undersøgelser, at de kun omfatter lønmodtagere. I den diskussion, man fører om størrelsen af befolkningens forbrug, og hvor den ene befolkningsgruppe ofte beskylder den anden for umådeholdent forbrug, ville det være meget ønskeligt, om sådanne forbrugsundersøgelser var gennemført for alle befolkningsgrupper, også for de selvstændige. Der er imidlertid en tendens til i den danske statistik at behandle de selvstændiges forhold med meget stor forsigtighed; vi har jo også hidtil haft meget svært ved at etablere en fyldestgørende statistik over indkomstforholdene for de selvstændige. I andre lande har man gennemført forbrugsundersøgelser for hele befolkningen, uden at nogen har taget anstød af det.

### *På en anden måde*

De to forbrugsundersøgelser, hvis resultater kort skal refereres her, er gennemført på en anden måde end de tidligere forbrugsundersøgelser her i landet. Medens man i alle undersøgelser fra den første om Danske Arbejderfamiliers Forbrug i 1897 og frem til 1948 har støttet sig til regnskaber, som et antal husholdninger har skullet føre over en vis periodes udgifter, er de to sidste undersøgelser gennemført ved hjælp af direkte udspørgning. Den første metode, regnskabsmetoden, forudsætter, at husholdningerne kan og vil føre et regnskab over alle deres udgifter i en vis periode – som regel et år. Men et sådant omfattende arbejde er der kun en begrænset gruppe af familier, som kan overtages til. Mange husmødre er ude af stand til at føre et sådant regnskab, mange vil

nægte at gøre det, selv om de kunne. Dertil kommer, at erfaringen viser, at selve regnskabsføringen påvirker forbrugsmønstret i de husstande, som fører regnskab; mange finder ud af, at de hidtil har brugt deres penge på en forkert måde, og selve det, at de nu fører regnskab, medfører da, at de ændrer deres forbrug. Men derved bliver disse regnskabsresultaters værdi som norm for hele befolkningens forbrug straks væsentligt forringet.

Metoden med direkte udspørgning gør det muligt at tage et repræsentativt udsnit af alle husstande med i undersøgelsen. Ganske vist vil en del husstande stadigvæk nægte at medvirke, og man bygger naturligvis på de udvalgte familiers frivillige medvirken; men ved begge de undersøgelser, som her omtales, har antallet af nægtede takket være et dygtigt arbejde fra Det statistiske Departements side været nede på omkring 10 pct. af alle udvalgte. Den systematiske påvirkning af forbrugsmønstret, som regnskabsføringen medførte, undgås ligeledes ved den direkte udspørgning. På den anden side har interviewmetoden også visse ulemper, først og fremmest at det selv for en meget trænet og dygtig interviewer kan være meget vanskeligt at få alle oplysninger frem om de udspurgte husholdningers faktiske forbrug. Det behøver ikke at være ond vilje fra interviewpersonens side, men det kan simpelt hen skyldes, at mange mennesker ikke fuldt ud kan huske deres faktiske forbrugsudgifter. Dette har man søgt at gardere sig imod ved at spørge meget detaljeret om alle forbrugsposter, således at »glemte« poster bringes i interviewpersonens erindring. Ved samtidig at indhente oplysning om interviewpersonens indkomst- og opsparingsforhold vil man kunne foretage en afstemning af resultaterne, idet summen af husholdningernes forbrug og opsparing naturligvis skal svare til deres løbende indkomst.

Der er derfor ingen tvivl om, at de lønmodtagerundersøgelser, Det statistiske Departement har gennemført, giver et fyldestgørende billede af denne befolkningsgruppes forbrugsforhold, og eftersom løn-



modtagerne udgør over halvdelen af befolkningen, har vi herigennem fået et væsentligt bidrag til belysning af hele befolkningens forbrug.

#### *Hvad er der sket?*

Hvad er der da sket i lønmodtagerbefolkningens forbrugsmønster fra 1955 til 1963? Hvorledes har disse års kraftige velstandsstigning påvirket forbrugsmønsteret?

Den forbrugsændring, som springer stærkest i øjnene, er at det såkaldte »luxus«-forbrug har vundet frem på bekostning af forbruget af nødvendighedsvarer. Dette er en fortsættelse af en tendens, som har gjort sig gældende i hele den periode, vi her i landet har gennemført forbrugsundersøgelser. Men ændringerne har aldrig været så markante som i den sidste halve snes år.

De poster, der navnlig er gået frem, er udgift til *egen bil*, der nu for den gennemsnitlige lønmodtager tegner sig for 6½ pct. af det samlede budget mod kun 3 pct. i 1955.

En anden post, der har vist stærk fremgang, er udgifter i forbindelse med *ferie og fritid*. Disse poster tegner sig nu for 7 pct. af lønmodtagerfamiliens budget mod 5½ pct. i 1955. Derimod er fødevarerforbrugets andel gået tilbage, og endnu kraftigere har tilbagegangen været for udgiften til brændsel og belysning. Fødevarerforbruget udgør nu kun 21½ pct. mod i 1955 godt 26 pct., og udgiften til brændsel og belysning er faldet fra 5 pct. til 3½ pct. Boligudgiftens andel er ligeledes gået tilbage, dog kun fra 7,5 pct. til nøjagtig 7,0 pct.

#### *Følsom overfor indkomstændringer*

Hvis man studerer tallene nøjere over udviklingen fra 1955 til 1963, vil man finde, at visse varer og tjenester har skiftet karakter i periodens løb. Også dette fænomen er velkendt i forbrugsteorien. Oftest vil denne forskydning gå i retning af, at varer som hidtil er blevet betragtet som luksusvarer med voksende velstand gradvis indgår i forbrugerens bevidsthed som nødvendighedsvarer; dette gælder for en del af fødevarerforbruget, hvor kød og frugt er på vej til at blive betragtet som nødvendighedsvarer på linie med mel- og brødspiser. Men i den periode, vi ser på her, har der interessant nok for visse varegrupperes vedkommende været en forskydning i den modsatte retning. Mens fodtøj og beklædning for store dele af lønmodtagerbefolkningen indtil for ganske få år siden var ud-

prægede nødvendighedsvarer, som man brugte omtrent samme beløb til, næsten uanset hvor stor indkomst man havde, så tyder tallene for lønmodtagerfamiliens forbrug i 1963 på, at disse to poster nu er blevet mere følsomme over for indkomstændringer, idet de mere modeprægede varettyper nu er kommet inden for lønmodtagerfamiliens økonomiske interessefelt.

Det skal understreges, at de resultater, der er nævnt i det foregående, alene vedrører de forskellige forbrugsposters procentvise andel i lønmodtagerens totalbudget. Regnet i kroner og ører er alle poster gået frem, også selv om man tager hensyn til periodens prisstigninger. Men denne fremgang i kroner og ører har kun været beskeden, når det gælder forbruget af nødvendighedsvarer, mad og brændsel og belysning, men derimod meget betydelig, når det gælder udgiften til fritiden og bilen.

#### *På vej ind i middelklassen!*

Til afslutning skal det nævnes, at posten »personlige skatter« stadigvæk kun udgør en forholdsvis lille del af lønmodtagerfamiliens samlede budget, nemlig 13,8 pct. mod 11 pct. i 1955. Dette er værd at notere sig i den almindelige jammer over skatternes højde. Det bør ligeledes noteres, at lønmodtagerens personlige opsparing er steget fra 4½ pct. i 1955 til godt og vel 6½ pct. i 1963. Det, som især får denne post til at stige, er naturligvis de forskellige former for »tvungen opsparing« og forskellige livsforsikrings- og pensionsbetalinger, afdrag på familiens eget hus og afdrag på forskellige afbetalingskontrakter; men alt i alt kan man ud af disse tal konkludere, at den »gennemsnitlige« lønmodtager nu er på vej ind i middelklassen. Påklædningen spiller en voksende rolle, bilen og fritiden ofrer man efterhånden betydelige beløb på, og ved forskellige former for opsparing søger man at betrygge sin fremtid.

# De Gaulles modspiller, Mitterrand

Af cand. mag. Ellen Nielsen

## Bliver han oppositionens leder syv år frem i tiden?

Spørger man manden på gaden i Danmark, hvad han først kommer til at tænke på, når han hører ordet Frankrig, vil han sikkert svare: »De Gaulle«. Generalens historiske personlighed fylder sådan i aviserne og vor bevidsthed, at han skygger for alt andet i sit land, også for det nye som muligvis er på vej.

Syv år har de Gaulle regeret, og han har uden tvivl i den sidste tid ofte tænkt, at det snart kunne være nok. Hans helbred er mærket af alderen, skønt der ikke siver ret meget ud om dette emne. Men at hans kone har gjort sig stor umage for at få ham til at trække sig tilbage, siger jo en hel del.

Hvad der holder Charles de Gaulle fast ved magten er det spørgsmål: Kan landet fortsætte ad den bane, han har afstukket, når han ikke selv har tøjlerne i hånden? Skal han derfor nødvendigvis lade sig genvælge for nye syv år?

Eller som oppositionen udtrykker det: Kan gaullismen overleve énmandsstyret? Da venstrepartierne fælles kandidat til præsidentvalget den 5. december, Francois Mitterrand, startede sin valgkampagne i sep-

tember, sagde han: »Det bedste bevis for, at gaullismen har spillet fallit, er netop hvis de Gaulle kan blive tvunget til fortsat selv at have magten. Hvis han genopstiller sig, er det en god nyhed, det viser, at systemet er dødsdømt. Jeg kan vente«.

For Mitterrand og alle, der har støttet ham: Socialdemokrater, andre socialister, kommunister, radikale og dem, der blot vil kaldes republikanere, står så fast, at det er en farlig ting, når demokratiet som nu »monokratiet«, énmandsstyret, er på vej ned ad bakke. En jernhård mekanisme er ved at skrue sig fast, som gennem de moderne pressionsmidler TV og radio truer med en dag at fratage den franske befolkning friheden, muligheden for at have et ord at skulle have sagt i alle de samfundsproblemer, der angår deres eget liv: Arbejde, løn, bolig, skole, forsorg – og den fremtid, der venter, hvis man skal bo i et land med atomcentre, som fabrikerer bomber. Mitterrand er en afgjort modstander af franske atombomber!

Uanset udfaldet af præsidentvalget arbejdes der i franske venstre-orienterede kredse med tiden »efter de Gaulle«, som kan være nærmere end mange tror. Selv om de Gaulle lader sig genvælge, kan han ønske at træde tilbage, hvis det lykkes ham at sikre at gaullismen føres videre, f.eks. ved selv at bestemme, hvem der skal efterfølge ham.

Disse uklare udsigter har oppositionen måttet spille op til under valgkampagnen.

Oppositionen til højre og i centrum ville meget gerne have haft Antoine Pinay til modkandidat. Han er konservativ (uafhængig), fhv. ministerpræsident, finanseksperter og et tryghedssymbol for alle forretningsfolk, industridrivende og borgerlige. Men han afviste forslaget. Måske ser også han videre frem til en tid i hvert fald efter 5. december – hvor gaullisterne måske vil sende bud efter ham.

At venstreoppositionen overhovedet kunne overvinde sin indre uenighed og samle sig om én præsidentkandidat, peger måske også mod, at der kan blive enighed om en moderne både demokratisk og socialistisk politik i morgendagens Frankrig. Mest opsigtsvækkende var det, at også kommunisterne gik med til at støtte Mitterrand. Altfor fast stoler de andre venstrepartier nok ikke på dem ud fra bitre erfaringer om, at de plejer at ville mele deres egen kage og intet andet. Men kommunistpartiet turde ikke selv opstille en kandidat, fordi de frygtede, at mange af deres vælgere simpelthen ville stemme på generalen af sympati for hans udenrigspolitik med venlighed mod øst og uafhængighed af USA. Nu kan partistemmerne gemme



# Verdens hurtigste tog

sig i de millioner, som Mitterrand kan regne med. Men navnlig ser kommunistpartiet frem mod en bedre politisk stilling »efter de Gaulle« i en slags ny folkefront-samarbejde med socialdemokraterne i SFIO-partiet, hvis taktisk smidige leder Guy Mollet dog vægrer sig ved noget sådant.

Francois Mitterrand hører ikke selv til SFIO. Hans eget lille parti UDSR, Unionen af demokratiske modstands-socialister, stammer fra modstandsbevægelsen under krigen. Så han har hele tiden kunnet hævde, at han ikke var bundet af »de gamle partier«. For han er udmærket klar over, at menigmand ikke ønsker at få fortidens, den fjerde republiks splid og partimånøvrer tilbage, og at der må en fornyelse til også i de politiske partier.

Mitterrand er ikke meget ældre end J. F. Kennedy var, og ham ser han utvivlsomt et forbillede i, navnlig i sin bevidste appel til ungdommen, som skal kunne være med i ansvaret på alle trin i samfundet. »Det er på tide at vise, at franskmændene ikke er politiske invalider. . . . hvis Frankrig stemmer på de Gaulle, som er 75, giver det magten til et anonymt samfund af hans venner, yndlinge og opportuniste, hvis navne vi ikke en gang kender«.

En stor del af de unge og yngre franskmænd, Mitterrand appellerer til, er i dag partiløse, men viser at de er vågne ved at danne politiske klubber, hvor de med stor iver ud fra hver sin sagkundskab drøfter konkrete problemer ude i hverdagen for at finde frem til den bedste løsning af dem. Store dele af fagbevægelsen er, bortset fra den kommunistisk orienterede CGT, ikke meget partipolitisk indstillede. De vil kunne vindes, hvis de selv får adgang til at være med til at opstille et samfundsprogram, der gør op med énmandsstyret og samtidig bevarer de fornuftige ting, som under den femte republiks regering er vokset frem, og som man ikke skal smide væk, hvis de har vist sig frugtbare. Blot skal folket ikke som nu formentenes adgang til at snakke med, mens højfinans og teknokrati former samfundet.

Meget af de gode ting skyldes simpelthen konjunkturerne. Gaullismen selv er ved at være gammeldags, uanset om de Gaulle fortsætter eller ej. François Mitterrand er en ung mand (»jeg kan vente«) og kan virkelig minde om Amerikas Kennedy. Er det ham, som skal blive skaberen af »de nye grænser« i Frankrig? En klog parisisk kommentator sagde om ham: »Det hele forløber, som om Mitterrand var kandidat til posten som leder af oppositionen efter præsidentvalget og syv år frem i tiden«.

## Gennemsnitshastighed 163 km i timen Tokio – Osaka

De japanske jernbaneteknikere, der allerede før Tokyo-olympiaden imponerede deres vestlige kolleger med de hurtigheder, deres nærtrafik-tog på visse strækninger omkring Japans hovedstad var i stand til at præstere, har scoret en ny rekord.

I dagene omkring 1. november foretoges på strækningen mellem *Tokyo* og den store provinsby *Osaka* (den såkaldte *Tokaido-linje*) en serie af prøvekørsler med et nyt tog, bestående af harmonikasammenbyggede vogne og to el-lokomotiver af specialtype. Afstanden mellem hovedstaden og Osaka er 515 kilometer, og under prøvekørslerne opnåedes en gennemsnitshastighed på 163 km i timen, idet togene var i stand til at tilbagelægge denne strækning på 3 timer, 10–12 minutter.

Toget blev indsat i normal drift den 5. november.

Det viste sig under prøvekørslerne, at banelegemet, der iøvrigt er anlagt med overordentligt store hastigheder for øje, ikke på nogen måde reagerede unormalt mod den forrygende fart. Sikkerhedsproblemet har været minutiøst studeret. Seismografer, af samme type som anvendes ved registrering af jordskælv, er installeret på samtlige de mellemstationer, superhurtigtoget skal passere mellem de to storbyer, og disse seismografer afbryder automatisk strømmen til de elektriske lokomotiver, såfremt der opstår betænkelige rystelser i banelegemet, når toget nærmer sig, passerer eller er faret forbi. På åbne strækninger er indrettet et særligt varslingsystem, der ved lyssignaler adviserer føreren af toget om, at der er stærk vind fra venstre eller fra højre.

De førere, der får overladt ansvaret for de nye lyn-tog, er særligt udvalgte folk, og de gennemgår, før de strømliniede fartuhyrer overdrages dem, en kompliceret serie af undersøgelser af fysisk og psykisk art, en sigtelsesproces på samme basis som den, russiske og amerikanske kosmonauter må igennem. Deres løn er omtrent den samme som andre japanske lokomotivførere – de får naturligvis ikke et faretillæg – de får et temmeligt ringe *farttillæg* samt lidt mere fritid mellem starterne end almindelige førere har.

V. J.



# Wagons-Lits ad nye baner

Det berømte sovevogns- og spisevogns-selskab investerer i nye foretagender stadigvæk – Nu skal der blandt andet bygges moteller over hele Vesteuropa

Længe før jerntæppet sænkede sig, havde Orientekspresen vundet ry som Europas mest spændende tog med dets utallige opdigtede (og af og til virkelige) spioner og internationale forbrydere blandt passagererne. Det er heller ikke få kærlighedsaffærer og desperate slagsmål, som forfattere over hele kloden har ladet foregå i dette berømte tog, mens det susede tværs gennem Europa.

Hele dette leben udspillede i jernbanevogne, som tilhørte selskabet med et så imponerende klingende navn, at det let levede op til togets berømmelse: *Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens*.

Endnu en gang er *Wagons-Lits* i færd med at demonstrere sin sejglivethed ved at genskabe Orientekspresens strækning fra Paris til Bukarest i dens fulde længde – en forbindelse, som ikke har været i gang de sidste fem år. Det er de stadig mere vestligt orienterede kredse i Rumænien, der har bedt om genåbning af linien, så man påny kunne få en forbindelse til Paris. De samme kredse i Rumænien har erklæret sig indforståede med at dække de eventuelle tab, som *Wagons-Lits* måtte kunne pådrage sig i den første tid.

*Wagons-Lits* økonomiske aktivitet foregår ad mange forskellige nye veje. Selskabet ejer stadigvæk 1.020 spise- og sovevogne, som kører i tog over hele Europa, men det har solgt 120 til den franske stat ud fra den betragtning, at det er en bedre forretning blot at placere vognene i de forskellige tog end det er at eje dem. Selskabet bruger nu meget af sin energi på nye investeringer.

Sidste år havde *Wagons-Lits* rekordsalg: Omsætningen nåede over 1.026.000.000 kroner, hvilket er mere end en fordobling i løbet af 10 år. Selskabets fortjeneste er dog slet ikke steget tilsvarende, og det skyldes delvis regeringsindgreb ved fastsættelse af billetpriser i de forskellige lande, dels konkurrence med luftfarten.

## Katastrofe

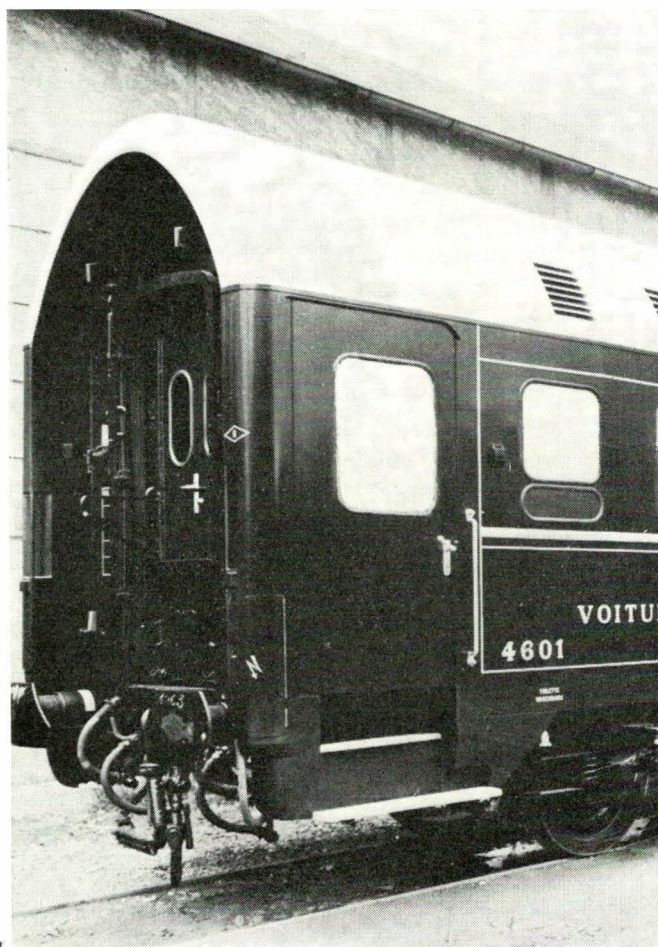
*Wagons-Lits* har indset nødvendigheden af at sprede sine investeringer mere, end det er sædvanligt for selskaber af denne størrelse. Det skyldes, at selskabet har vist sig særdeles sårbart under krige, eksproprieringer, deflationer og andre katastrofeagtige situationer.

Spise- og sovevognsselskabet blev grundlagt i 1876 af en belgisk ingeniør, som under en rejse til USA havde haft lejlighed til at beundre amerikanernes Pullmann-vogne. *Wagons-Lits* gav europæerne sove- og spisevognene som noget helt nyt og udtænkte planen om Europas første virkelige system af gennemgående tog.

Den første verdenskrig tromlede selskabet ned, og da det var lige ved at komme på benene igen, snupede bolsjevikkerne 600 af vognene, som befandt sig i Rusland. Igen i 20'erne og 30'erne blomstrede det op påny for så under den anden verdenskrig at miste 25 procent af sit rullende materiel. Senere konfiskerede Nasser hele afdelingen i Ægypten.

Det er derfor ikke underligt, når *Wagons-Lits'* 62-årige direktør *André Widhoff* erklærer: »Hver morgen, så snart jeg er vågnet, griber jeg avisen med ængstelse og spørger: Hvad er der nu sket, som berører os?«

Næsten enhver nyhed kan have berøringsflader til *Wagons-Lits*, idet man driver jernbanevirksomhed i 26 lande i Europa, Mellemøsten og Afrika og har andre





former for økonomisk interesse i 50 lande. For at betjene sine årligt 2.260.000 rejsende har man sine egne bagerier, vaskerier og vinkældre, fremstiller 5.000.000 måltider om året og en million stykker smørrebrød. Fra sit elegante kontor på den parisiske Boulevard Haussmann udvælger generaldirektør Widhoff omhyggeligt de foretagender, der skal anbringes penge i, idet man dog sjældent køber flere aktier end nødvendigt for at få kontrol med det pågældende firma.

#### *Nye investeringer*

*Wagons-Lits* driver nu – og ejer delvis – over fyrre hoteller og restauranter fordelt på ti lande. Dets 16.000 ansatte, der er specialuddannede på to skoler i Paris, udgør personalet på talrige restauranter og barer på jernbanestationer over det meste af Europa, ligesom man forøvrigt leverer maden til passagererne på 33 flyveruter.

Videre har selskabet en 25 procents økonomisk interesse i rejsebureauet *Thos. Cook & Son*, som det deler kontorer med mange steder.

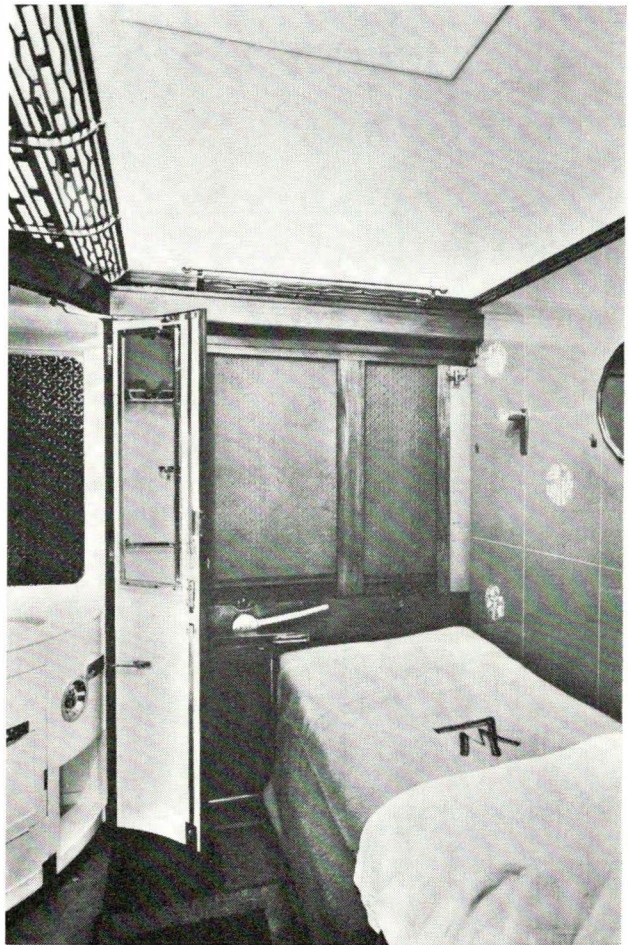
I *Wagons-Lits* er man overbevist om, at der er fremtid i moteller, og det var da også dette selskab, der byggede Frankrigs første. Siden har man sat penge i elleve andre moteller fordelt på syv lande. Et af dem ligger i de italienske alper lige ved den nye Mont Blanc tunnel.

Det sidste påhit er, at man vil investere i europæiske »drugstores« – en amerikansk form for forretning, hvor vareudvalget omfatter, hvad vi ellers køber på apoteker, men tillige tusinder af andre ting. For tiden er man i gang med den første »drugstore« i Paris – lige over for operaen – og den sælger alt muligt fra apotekervarer til skotsk whisky, klæbebånd, iskager, sandwiches og små varme retter.

*V. I. P.*

1. En af de 120 vogne *Wagon-Lits* har solgt til de franske statsbaner.

2. Enkeltmandskupe i en *Wagon-Lits* sovevogn.



# Flygtningens århundrede

0 Ny strøm af flygtninge kan forventes

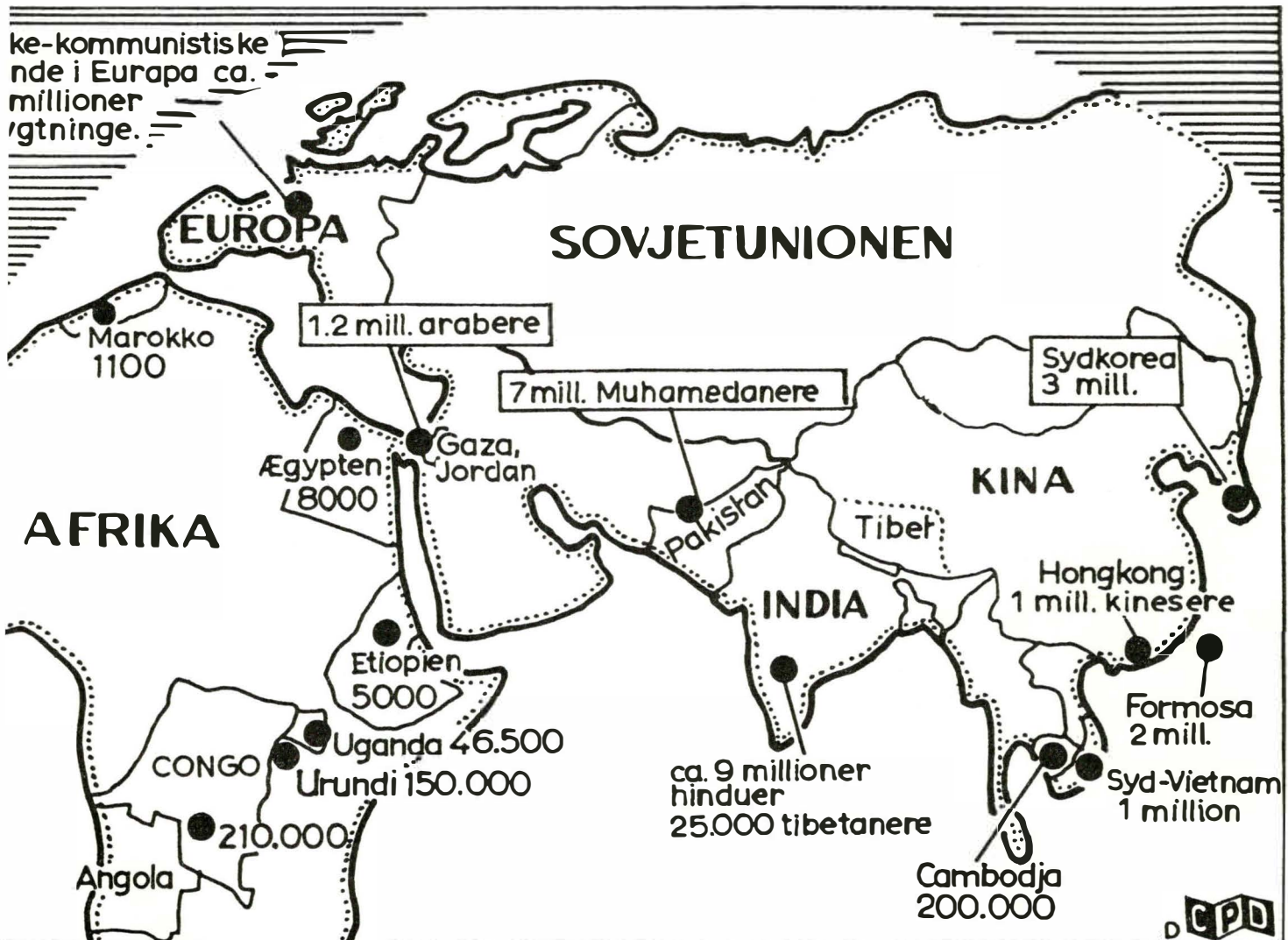
Lande hvor flygtningene bliver boende

Begivenhederne i Sydøst-asien vil skabe en ny strøm flygtninge, for dem drejer det sig ikke om politik eller idealer, de betaler gildet for andres idealer. Allerede nu befinder der sig i Syd-Vietnam ca. 1 million flygtninge og i Cambodia ca. 200.000. Hvis situationen i Sydøstasien skærpes, må man regne med en ny bølge på et par hundrede tusinde flygtninge. Bliver nationalisternes kamp i de portugisiske afrikanske kolonier forstærket, hvilket forventes, så vil også her opstå en ny bølge af flygtninge. Skønsmæssigt opholder der sig i dag 100.000 flygtninge fra Angola i Congo.

Siden 1945 har i alt mere end 40 millioner mennesker mistet deres ejendele og fædreland. Disse mennesker bliver hjulpet så godt som muligt, men det er og bliver et hårdt faktum, at mindst 15 mil-

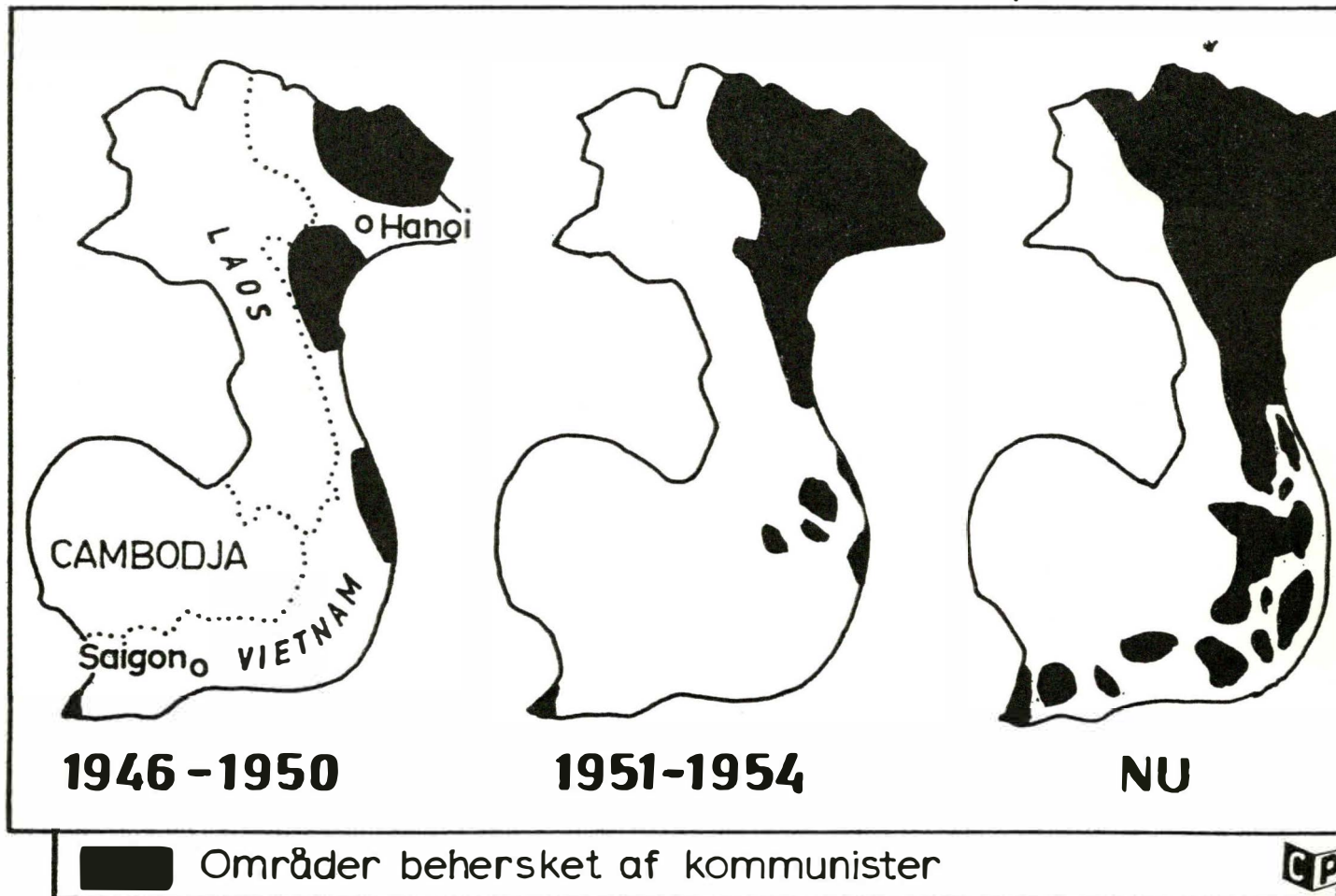
lions af dem forbliver flygtninge i ordets frygteligste betydning, berøvet for gods og guld slæber de sig gennem livet i lejre og barakker. Navnlig de 1,2 millioner arabiske flygtninge i Jordan og Gaza er grupvækkende eksempler på hvilke lidelser, der udstås. Tænk også på de ca. 25.000 tibetanere, som i 1959 flygtede for kineserne. I Sydkorea lever endnu godt 3 millioner flygtninge som følge af den »glemte« krig mellem Nord- og Sydkorea. Krigen gik, flygtningene blev.

Vort kort viser en oversigt over antallet af flygtninge i Europa, Afrika og Asien. I Europa lever nu ca. 7 millioner flygtninge, og i Afrika og Asien ialt ca. 25 millioner. Hvert chok, som den kolde krig giver, og hver lokal konflikt forhøjer antallet af flygtninge og forøger dermed elendigheden i verden.



# Indokinas lidelseshistorie

**SKRIDT FOR SKRIDT FREMAD** Ca. 20 år kamp i Indokina.



Kampene i Indokina har nu været snart 20 år. Det er en fortsat krise, hvorved kommunisterne fod for fod skrider frem. På vort kort vises en omtrentlig oversigt over den lidelseshistorie; der hedder Indokina.

En lidelseshistorie, som verdensmagterne holder i live ved til det yderste at støtte sine forbundsfæller – en hård forbitret strid, som årligt koster f.eks. USA 1,5 milliard dollars. Ikke desto mindre bliver

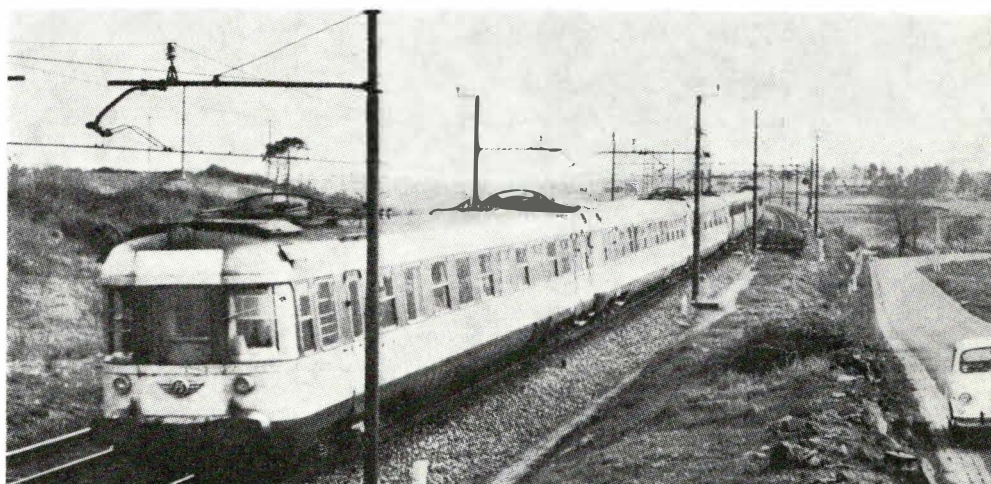
de sorte pletter på kortet større og større.

Det er åbenbart blot et spørgsmål om datoen, før hele Indokina forsvinder bag bambustæppet. Nord- og Sydvietnam er dele af Indokina.

## 225 km i timen

Også de italienske statsbaner sætter farten op og foretager prøver med betydelig hastighed på lange strækninger i lavlandet. El-tog med lok, litra ALE 601, har på den 12 km lange strækning mellem Grosseto og Montepescali nået en fart af 225 km i timen.

Man kører for øvrigt hurtigt på hovedlinierne i Italien. De berømte tog »Settebello« Milano–Rom og »Vesuvius Arrow« Rom–Napoli, med en gennemsnitsfart af 102 km og 119 km i timen, er således på lange distancer oppe på at køre 150 km i timen.



# Lukkeloven brydes

2 . . . . . men kun  
i Vejle

Nu er der igen ved at komme gang i lukkelovs-debatten – ganske vist på en anden led end hidtil!

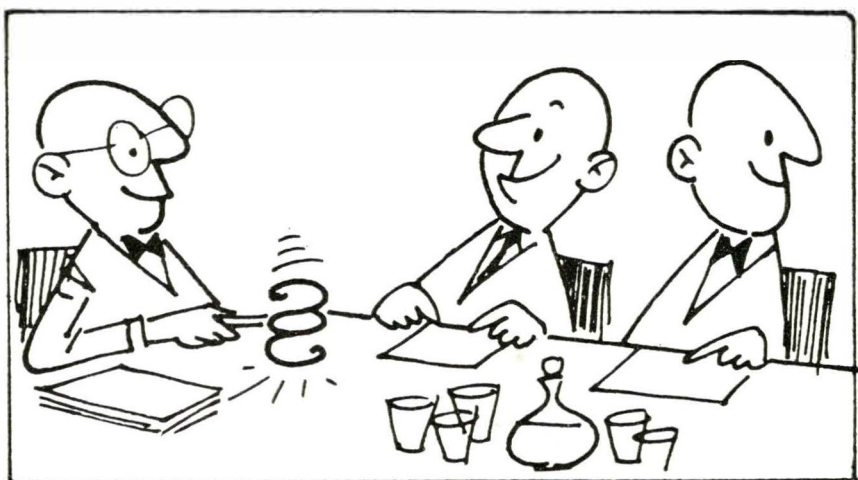
Arsagen er den ret enkle, at nogle private firmaer, der handler med campingudstyr har overtrådt lukkeloven, og det må man ikke, siger Handelsministeriet og den lokale politimester. Hvorefter der nu er rejst tiltale mod disse firmaer.

Firmaerne har erkendt sig skyldige i tiltalen, der går ud på overtrædelse af lukkelovens paragraffer 1 og 2. Firmaerne har nemlig antaget en salgsform, der har været baseret på besøg af kunderne uden for den normale forretnings-tid. – Og tænk, der er både solgt campingudstyr og sluttet læssevis af kontrakter uden for den normale forretnings-tid.

Et konkurrerende firma fra en nabo-by har startet hele lavinen med en anmeldelse til politiet i Vejle, som derefter forespurgte Handelsministeriet om, hvordan man skulle gribe sagen an.

Handelsministeriet svarede naturligvis, som det sig hør og bør: »at man ikke var bekendt med, at man tolererede disse forretningsmetoder i andre politikredse« – og man forventede sandelig, at der blev lagt sag an mod de formastelige.

Politiet i Vejle følte sig herefter trængt op i en krog. – Det er dog for galt, at



ministeriet derovre i storstaden mener, at det kun er i Vejle, at politiet har set gennem fingre med denne alvorlige lov-overtrædelse!

Men firmaerne agter da ikke sådan lige at lade deres eksistensgrundlag smuldre bort. Når man nu i årevis har fået lov til denne handel i fred og ro – og når det næsten sort på hvidt kan bevises, at det er et spørgsmål om liv eller død for landets camping-udstursforretninger, så må der gøres noget. Thi et skøn fortæller, at omkring 75 pct. af camping-udstursforretningernes omsætning er baseret på handel uden for den sædvanlige åbningstid.

Forsvareren har nu ønsket sagen udsat en tid, så han kan nå at spørge alle landets politikredse om, hvordan tingene ser ud dér. Han har nemlig haft den frimodighed at fortælle den høje ret, at den nævnte forretningsform praktiseres ikke alene i Vejle, men over hele landet – og ikke blot for campingudstyr, men også med salg af biler og vaskemaskiner.

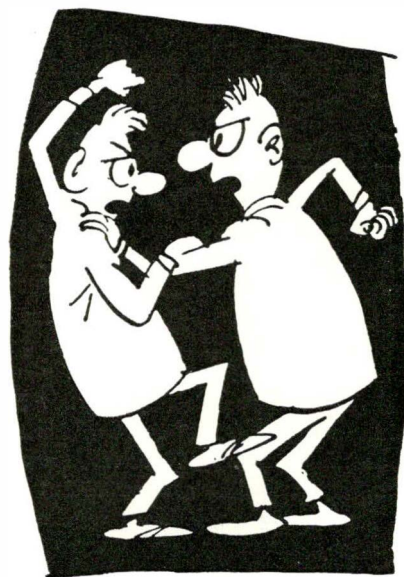
Dermed være antydnet, at en domsafgørelse, der går de tiltalte imod vel må kunne få vidtrækkende konsekvenser.

Imens kan man jo undre sig over, at Handelsministeriets folk ikke har været

uden for en dør i de sidste 4–5 år og f. eks. slet ikke har set de store »udstillinger« af camping-udstyr og biler langs landevejene og ej heller i de store søndags-aviser har bemærket de store annoncer omtale disse »udstillinger«.

Derefter kan man så begynde at glæde sig til konsekvenserne, når dommen falder for overtrædelse af lukkeloven. *Alle* de firmaer, der har solgt på tider uden for den normale forretnings-tid, *alle* de aviser, der ved at optage annoncer herom har tilskyndet til ulovlig køb og *alle* de købere, der har købt camping-udstyr og biler, *alle sammen* vil de få deres sag for.

Mon det alligevel ikke var nemmere at tilpasse lukkeloven de nye tider og de nye behov? ES.



– *Alle, der har handlet biler efter normal åbningstid, får vel deres sag for!*

# PERSONALIA

## Antaget som lokomotivmedhjælper- aspirant pr. 1-11-65.

R. L. Jørgensen, Århus.  
F. L. Ovesen, Århus.  
E. H. Pedersen, Århus.  
K. B. Borre, Århus.  
P. O. Hornbæk, Århus.  
F. Jørgensen, Århus.

## Antaget som lokomotivmedhjælper- aspirant pr. 1-12-65.

E. H. Bekker, Fredericia.

## Forfremmelse til lokomotivfører i 15. lkl. pr. 1-11-65.

Lokomotivførerne (12. lkl.):  
R. W. Olesen, Struer, i Struer.  
H. H. Jensen, Korsør, i Korsør.

## Forflyttelse pr. 24-11-65.

Lokomotivfører (12. lkl.):  
E. Laursen, Horsens, til Århus.

## Afsked.

Lokomotivførerne (15. lkl.):  
N. C. Plougmann, Århus, er afskediget  
efter ansøgning på grund af alder med  
pension (31-1-66).  
H. E. Mortensen, Struer, er afskediget  
efter ansøgning på grund af alder med  
pension (31-1-66).

Lokomotivfører (12. lkl.):  
H. N. Aunskjær, Esbjerg, er afskediget  
efter ansøgning på grund af svagelighed  
med pension (31-12-65).

## Byttelejlighed.

Haves 1½ værelses moderne lejlighed og  
ønskes 2-2½ i København eller nærme-  
ste omegn.  
Henvendelse: Lokomotivmester Dinesen,  
Jernbanevej 10, 1., Korsør.

## Tuborgfondet

Af Tuborgfondets regnskab for året 1964 fremgår, at Dansk Jernbane Klub har fået 8.000 kr. til erhvervelse af et gammelt damplokomotiv til klubbens historiske samling. Endvidere har Danske Jernbaners Idræts- og Fritidsforbund fået 5.000 kr. til fremme af samarbejdet med tilsvarende forbund i udlandet.

## Afskeds- og velkomstfest.

I lighed med tidligere år indbyder Godsbanegårdens afdeling sine medlemmer og pensionister til vor årlige afskeds- og velkomstfest som afholdes *onsdag den 1. december 1965 kl. 12.00 i Folkets Hus, Enghavevej 40.*

Ved denne lejlighed tager vi afsked med kolleger, der i årets løb er overgået til pensionisternes rækker, og byder samtidig nytilkomne medlemmer velkommen i afdelingen.

Der bydes på et stykke med sild, 2 stykker godt belagt, og der sluttes med osten, hertil bydes pilsner og snaps.

Efter spisningen er der kammeratligt samvær i lokalerne ved siden af over en kop kaffe, hertil serveres likør og cigar eller cigaretter.

Vor gamle pris gennem nogle år har grundet prisstigninger ikke kunnet holde, men med en beskedne forhøjelse er prisen sat til 20,00 kr. pr. deltager.

Afdelingsbestyrelsen anbefaler så mange medlemmer og pensionister som muligt at deltage, for derigennem at give dagen den festlige ramme den fortjener.

Tilmelding sker på de fremlagte tegningslister på Godsbanegårdens opholdsstuer, eller på telefon Asta 3093 eller 94 75 46.

Indtegningen slutter mandag den 27. november 1965. *Vel mødt!*

P. B. V.  
Poul Busk.

## PÅ SPORET

De schweiziske forbundsbaner har bestilt 50 nye el-lok af typen Re 4/4 II på 80 ton, 6.500 hk og maksimal fart 140 km/t. Desuden er bestilt 10 nye restaurantvogne, der skal køre på internationale linjer.

\*

Midt i trediverne indsatte de schweiziske forbundsbaner nogle lette motortog, som efter deres farve fik tilnavnet »De røde pile«, og som kørte til forskellige udflugtsmål i Schweiz. Pilene kunne præstere en hastighed på 100-150 km/t. De blev meget yndede tog, men da antallet af rejsende steg, kunne de ikke klare trafikmængden, og nu - tredivede år efter - er »de røde pile« blevet udrangeret.

Det sovjetiske stålværk i Novo-Lipetsk har på sit interne banenet en universal sporrydningsmaskine kørende. Motorens princip er det samme som i en jet. Ud-stødningen fra motoren ledes gennem et rør ned mod sporet. Den kraftige ud-stødningsgas blæser om vinteren sneen og om sommeren affald og sand væk fra sporene.

\*

I de kommende fire år skal Jugoslaviens statsbaner moderniseres. Udgift: 1.000 mill. kroner, hvoraf verdensbanken yder lån på 40 pct. De tre hovedlinier fra den østrigske grænse over Zagreb, Belgrad og Skoplje til den græske grænse, Zagreb-Karlovac og den tredje linie gennem Bosnien står først på programmet. Efter banelegemets modernisering skal godstogenes fart her øges til 100 km i timen og persontogenes til 140 km/t.

\*

Hollands statsbaner har fået sin første godsvogn, som er bygget helt af plastic, både gulv, tag og vægge. Den er beregnet til 120 km/t, og ved hjælp af et særligt aggregat kan den både være kølevogn med  $\div$  25 grader og »varmevogn« med  $+$  25 grader!

\*

Under den første verdenskrig i 1917 blev jernbanelinien i det sydlige Jordan og Saudi Arabien ødelagt af den berømte Lawrence af Arabien og hans styrker. Nu er man ved at genopbygge denne bane, som er 1303 km lang og går fra Damaskus til Medina, 400 km fra Mekka. Banen blev bygget i årene 1901-1909 med henblik på de mange pilgrimme, der rejste til Mohammeds grav i Medina.

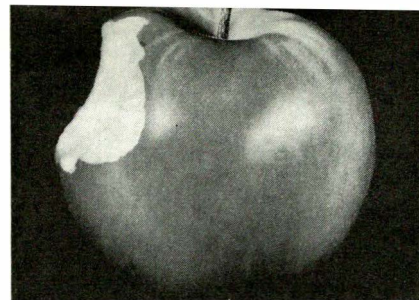
\*

I Milano er man ved at bygge en stor tunnelbane. Den første strækning er taget i brug. Tre andre linier indgår i projektet, og når de er færdige, omfatter tunnelbanen 36 km. I den indre del af Milano findes otte stationer på tunnelbanen. Chiles statsbaner har i Italien hos »Aziende Italiano« bestilt en serie på 3.000 volt jævnstrøm-lok. De yder over 3.000 hk og kører maksimalt 130 km i timen.

\*

British Railways sætter farten op. Eksprestog på strækningen King's Cross, London-Skotland kører på østkysten mellem Peterborough og Grantham 160 km i timen. Det er meningen at køre med samme fart på andre dele af den nævnte banelinie.

# ta' en bid af skatten



*Arbejdernes Landsbanks eksperter rede-  
gør for aktuelle ting i forbindelse med  
selvangivelsen.*

Det er ingen hemmelighed, at der er delte meninger om de opsparingsfrem-  
mende foranstaltninger, som Folketinget  
har vedtaget i de senere år. Nogle synes,  
at de er for vidtgående, andre at der må  
endnu mere til, hvis man virkelig vil  
fremme den private opsparring.

Og helt uanset politisk opfattelse er  
alle enige om, at opsparring er nødvendig  
i et samfund, der ønsker at være i sta-  
dig udvikling. Der skal jo nemlig penge  
til, hvis alle de opgaver, der presser sig  
på i samfundet, skal kunne løses.

Der er én ting til, som alle kan enes  
om: At det under alle omstændigheder  
er klog privatøkonomi, at man udnytter  
de muligheder for skattelettelser, som de  
forskellige opsparingsfremmende foran-  
staltninger allerede nu giver. Den enkle  
sandhed er jo nemlig, at det offentlige –  
stat og kommuner – skal bruge de sum-  
mer, som driften af de mange offentlige  
institutioner koster, og at man kun kan  
hente pengene ét sted: hos befolkningen  
gennem skatter. Den, der ikke sikrer sig  
de skattebegunstigelser, som lovgivnin-  
gen giver ham mulighed for, kommer  
derfor i virkeligheden til at betale for  
de mange, der har sat sig ind i de mu-  
ligheder for skattelettelse, der gives.

## *Større mulighed i år*

Arbejdernes Landsbank er med til i prak-  
sis at administrere de opsparingsfrem-  
mende foranstaltninger, og i år siger  
man i Landsbanken: Ta' en bid af skat-  
ten. Man kunne tilføje: en ordentlig bid,  
for i år er nemlig muligheden for fra-  
drag på selvangivelsen forøget til 2500  
kr. for såvel forsørgere som ikke forsør-  
gere – altså 2500 kroners fradrag *ud-  
over* sygekassekontingent m.v.

For den, der udnytter denne fradrags-  
mulighed fuldt ud, er der altså en be-  
tydelig skattebesparelse at hente. Og ved  
siden af lægger man grundlaget til en  
værdifuld opsparring, som man senere  
kan nyde frugterne af.

Vi har derfor bedt Landsbanken ind-  
vie vore læsere i de muligheder, som  
man netop nu *inden* årets udgang skal  
være opmærksomme på.

*– Der er fem forskellige muligheder,  
lyder svaret:*

Lad os først se på de fire forskellige for-  
mer for indskud i banken, som er fra-  
dragsberettigede indenfor den nævnte  
2500 kroners grænse.

1. *Kapitalbindingskonto:* Her kan enhver  
være med, og den eneste betingelse for  
skattefritagelse for de indsatte beløb  
er dels at de ikke overstiger de nævnte  
2500 kr. om året, dels at de skal  
være bundet i mindst 5 år. Efter den  
tid kan man hæve pengene – kvit og  
frit, uden noget indgreb fra skattevæ-  
senet. Det er altså en oplagt form for  
opsparing til nyanskaffelser, familie-  
fester o.l., der ligger 5 år frem i ti-  
den. Indskuddene på en kapitalbin-  
dingskonto forrentes for tiden med  
6¼ % om året. – Her er sidste frist  
for indbetaling *31. januar 1966*. Hvad  
der er indbetalt inden denne dato kan  
trækkes fra på selvangivelsen.

2. *Børneopsparingskonto:* Det er en form  
for opsparing, der foretages til fordel  
for børn eller børnebørn. Denne op-  
sparingskonto skal være bundet i 7 år  
til et nærmere aftalt tidspunkt, der  
ligger mellem barnets fyldte 14. og  
21. år. Årligt indskud højst 3000 kr.  
Gennem en sådan opsparring kan for-  
ældre eller bedsteforældre – udover at  
sikre sig den skattebegunstigelse, der  
er tale om – skabe økonomisk grund-  
lag f. eks. for børnenes uddannelse.  
Her er sidste frist for indbetaling i  
banken *31. december*. Den årlige ren-  
te er for tiden 6½ %.

3. *Kapitalpensionskonto:* Her er der, som  
navnet siger, tale om en slags pen-  
sionsopsparing, hvori arbejdsgiver og  
(evt.) også medarbejder er impliceret.  
Formålet med denne form for opspa-  
ring er at sikre medarbejderen eller  
dennes pårørende. Den kapital, der  
spares op, tilfalder alene medarbejde-  
ren, når denne ved pensionsalderens  
indtræden træder tilbage. Indskud på  
kapitalpensionskonto kan – alt efter  
hvordan aftalen mellem virksomhed  
og medarbejdere er formuleret – fore-  
tages både af virksomhed og medar-  
bejder, evt. af virksomheden alene.  
Medarbejderens indskud kan fratæk-  
kes på selvangivelsen indenfor 2500  
kroners grænsen, og arbejdsgiverens  
indskud betragtes som en driftsudgift,  
der altså også er fradragsberettiget.  
Her er renten for tiden 6¾ % om  
året, og sidste frist for indbetaling er  
*31. december*.

4. *Selv pensioneringskonto:* Formålet med  
denne opsparingsform er at række en  
hjælpende hånd til dem, der ikke har  
en egentlig pensionsordning, men som  
gerne vil sikre sig lidt til alderdom-

men udover folkepension og ATP. Der  
kan f. eks. være tale om selvstændige  
erhvervsdrivende. Alle mellem 18 og  
50 år kan oprette en sådan konto for  
selvpensionering. Årligt indskud højst  
3000 kr., og den årlige rente er for  
tiden 6¾ %. Sidste frist for indbe-  
taling er *31. december*.

## *Den mest gunstige*

– Det var de fire skattebegunstige op-  
sparingsformer. Den sidste har også no-  
get med pensionering at gøre?

– Ja, og der er her i virkeligheden tale  
om den mest fordelagtige form for pen-  
sionsopsparing. Det er den særlige *in-  
dexkonto*, hvis særpræg er, at opsparin-  
gen her

1. kan fratrækkes *udover* den førnævnte  
2500 kroners grænse, og

2. at opsparingsbeløbet gennem hele op-  
sparingsperioden pristalreguleres på  
linje med, at indskuddene pristalsregu-  
leres. Det vil sige, at opsparring på in-  
dexkonto er *værdifast*.

– Fortæl lidt om indexkonti.

– De kan tegne indtil 6 indeksskon-  
trakter for Dem selv og 6 for Deres  
eventuelle ægtefælle – og hver af disse  
kontrakter giver Dem 638 værdifaste  
kroner om året. Det vil sige, at De kan  
sikre Dem selv 3828 kroner om året –  
og sammen med Deres ægtefælle ialt  
7656 kroner. Beløbet ændres hvert år i  
takt med pristallet (1956 = 500 kroner).

I 15 år, efter at De er fyldt 67 år,  
kommer så dette værdifulde supplement  
til Deres øvrige indkomst – et supple-  
ment, som netop giver den økonomiske  
frihed, der gør det hele lettere.

De årlige indskud er fuldt fradragsbe-  
rettigede på selvangivelsen. Indskuddenes  
størrelse afhænger af vedkommendes al-  
der på det tidspunkt, hvor kontrakterne  
indgås – og så iøvrigt af pristalsudvik-  
lingen. Såvel indskud som udbetalinger  
reguleres nemlig som sagt i forhold til  
pristallet, og staten garanterer værdi-  
fastheden i denne form for opsparring.

For indexkonti er renten for tiden  
6¾ % om året, og sidste frist for ind-  
betaling er *31. december*.

– Det vil sige, at man for indexkontis  
vedkommende skal forhøre sig nærmere  
i Landsbanken om indskud o.l.?

– Ja, vi er altid parat til at vejlede  
folk ud fra den enkeltes særlige forud-  
sætninger og interesser. Det gælder for  
indexkonti som for de øvrige muligheder  
for skattebegunstigede opsparingsformer,  
vi her har talt om.

# DAMERNES DAG

Det er atter blevet moderne at træde vejen til alteret, iført lang, hvid brudekjole med slør og hvad dertil hører. Mången en nøgtern pige afslører ved denne lejlighed, at hun alligevel er poetisk nok på bunden. Der er nu noget særligt ved en hvid brud . . .

For år tilbage sagde en del af de giftefærdige piger, at det var meningsløst at give mange penge for en kjole, der kun skulle bruges een gang. Den melodi synger man ikke på længere.

Folk, ikke mindst forretningsfolk, siger at der er penge blandt de unge mennesker, og det er som bekendt dem, der gifter sig.

Unge brude har altid været efterspurgt. men i gamle dage var brudgommen ofte en årgang ældre end bruden egentlig ønskede det, men hende var der ingen, der spurgte.

I dag ses gomme så grønne som brude. Spørg bare værnepligtige eller studerende om deres ægteskabelige forhold. De vil finde en del af dem mere eller mindre velanbragte i ægteskabets havn. Endnu er der dog et stykke vej, før brudeparret er på alder med brudepiger og -svende.

Brudgommens påklædning lægger man ikke så meget mærke til. Det er bruden, alles øjne falder på.

Den lange, hvide brudekjole er enkel og behersket i linierne. Den må stadig gerne være højhalset med lange ærmer. Ofte rummer den et forvandringsnummer med aftagelig bolero, jakke eller sågar frakke, der afslører en stærkt nedringet underkjole af selskabsagtigt snit.

Duchesse, brokade og lignende tunge stoffer er i nogen grad blevet fortrængt af de nye kunststoffer tricel, nylontyll o.a., der er langt billigere, har silkeskær, men ikke den tyngde, der får en lang kjole til at bære sig. Dette kan være grunden til at både vidde og længde er ret moderat på de her viste kjoler, der begge er fra Lilly.

Det er et stort øjeblik, når familien har vedtaget, at vor mor skal have lov at erhverve et styrebrev, også kaldet attest på den lille ledvogterprøve.

De er forhåbentlig klar over, at det drejer sig om et kørekort.

Næste store øjeblik indtræffer, når kørekortet er halet i land og mor med

sikkerhed kan bugserer vognen ud af garagen og runde gadehjørnerne, mens husets herre er ved at træde bundbrædderne ud af nervøsitet.

Men hvad interesserer hendes kærlige medsøstre sig for?

Om hvorvidt hun kan lide at køre eller om hendes mand ikke kan lide, hun gør det? Nej-nej. Det store spørgsmål er skam: *hvor mange timer fik hun?*

På en eller anden grusom måde er det stakkels kørekort kommet til at stå som et duelighedsbevis, der rækker langt ud over kørekortets grænser og det kan vi i grunden ikke være bekendt. For den eneste, det spørgsmål vedkommer er ham, der skal betale – ikke sandt?

Til gengæld bør det tages som en kompliment, når mænd enstemmigt vedtager, at der altid sidder en kvinde bag rattet, når en vogn overholder farthastigheden til punkt og prikke.

Det kan da ikke være ment på anden måde. . . .

Så er der gran og vatnisser i alle butikker. Juleindkøbene er over os med en hale af forjagethed og store udgifter. Reklamer og neonlys lyner os i møde overalt.

Bare man fik indkøbene overstået så betids, at der var stunder til at sunde sig i og samle kræfter til den rigtige hyggelig uden et alt for merkantilt islæt. . . .



A:

Ikke mine ord igen, men – ligner det ikke lidt en ventekjole? Det skyldes nu kun modellens uheldige holdning. En »halv« frakke danner slæb, ærmer og bolero. Selve kjolen har en lille dekolletage og ditto ærmer.



B:

Sløret er brugt til store, vingegtige kimono-ærmer, så bruden rigtig kan svæve af sted på små lyserøde skyer. Læg også mærke til det utraditionelle snit på slæbet, der ender i en spids. Selve kjolen er meget enkel og nem at kopiere.



# 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:* Lokomotivfører J. A. Nielsen, Pontsøvej 31<sup>1</sup>.

**Næstved:** Lokomotivfører O. E. Søltøft, 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, Danmarksvej 11.

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

**Rødby Færges:** 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, Klokkestøbergade 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. 1728.  
*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«, Hostrup skov pr. Åbenrå.

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

**Tønder:** Lokomotivfører P. F. Behr, Horupsgade 41. Tlf. 2 16 72.  
*Kasserer:* Lokomotivfører J. L. J. Christensen, Widdingherredsgade 4.

**Esbjerg:** Lokomotivfører V. Dorner, N. J. Poulsensvej 4. Tlf. (051) 2 49 56.  
*Kasserer:* Lokomotivfører H. M. Barlo, Strandbygade 58<sup>3</sup> th. Tlf. (051) 2 90 58.

**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. N. W. 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. Lønnevist, Rosenvangs Allé 20. Århus C.

**Viborg:** Lokomotivfører E. E. Jensen, Frihedsvej 1.  
*Kasserer:* Lokomotivfører E. Mortensen, Danmarksvej 34.

**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.