

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING



Nummer 5 – 5. marts 1965 – 65. årgang



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

5. MARTS 1965 — 65. ÅRGANG

5

Indhold:

Pro et contra	2
Kæmpeunderskud for DB	4
Ernæringens betydning for strabadser og træning	5
De portugisiske statsbaner moderniseres	6
Automatisk kobling	8
Er kvinderne 40 pct. mindre værd end mændene	10
SR og SIR	11
Fra samarbejdsudvalgene	12
Verdens dyreste jernbane	13
Fra medlemskredsen — Vise mænd — lønefterslæb	14
Personalia	15
Damernes dag	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.

Man kan vel nok sige, at statsbanerne nyder den største bevågenhed i befolkningen. De kritiseres som en overlevering, de kritiseres af mange for de store tilskud fra statskassen, de kritiseres for dårlig toggang, de kritiseres for ikke at holde med visse tog ved større byer, de kritiseres for ikke at køre stærkt nok, de kritiseres for konkurrence med vejtransporten, ja — de kritiseres for både det ene og det andet, men det gælder også for kritikken, at den ofte fremsættes af folk, som kun har ringe eller slet intet kendskab til jernbanevæsen. Også dagspressen beskæftiger sig af og til med statsbaneforhold. Man skriver artikler som fremhæver nødvendigheden af rationaliseringer og besparelser for at gøre statsbanedriften mere rentabel. Man ser på problemerne ud fra den forudsætning, at statsbanerne skal drives forretningsmæssigt.

Det er spørgsmål, om man stadig skal pege på banerne som en væsentlig faktor i spørgsmålet om egnsudvikling, men et billigt og kapacitetsmæssigt overlegent transportmiddel er det fremdeles. Det er imidlertid et springende punkt for statsbanerne, om disse skal drives efter et forretningsmæssigt princip og klare sig uden tilskud fra staten, eller man skal bevare det nuværende, hvor der i høj grad er et socialt sigte i befordringen.

Vi har tidligere fremhævet, at samfundet har naturligt krav på et trafiksystem, der sikrer befolkningen som helhed rimelige transportmuligheder til rimelige priser, og dette, sammen med transportpligt, kan kun klares ved statsdrift, fordi privat dreven virksomhed vil knibe på transportkapaciteten eller helt undlade drift på tabgivende strækninger, hvor forholdene betinger opretholdelse af drift.

Der er fastlagt forskellige takstordninger, som billiggør rejser for bestemte befolkningsgrupper, der er også takstordninger, hvor billige rejser ydes for at udnytte transportkapaciteten på traditionelt trafiksvage dage, men der er altså en forpligtelse til for statsbanerne at befordre til priser under normal takst. Ændring af driftsformen til en strengt forretningsmæssig er uforenelig med de nugældende forhold, og skal de opretholdes, må der gives tilskud fra staten, og hermed menes fra socialbudgettet, da der er tale

om sociale foranstaltninger. Ellers må disse ordninger bortfalde, og kun sådanne billige rejser vil forekomme som udnytter transportkapaciteten. Det må i øvrigt være en forudsætning, at statsbaneledelsen frigøres for folketingets indflydelse på fastsættelse af takster m.v. Ledelsen må stilles frit med, hvilke foranstaltninger den vil træffe for at få sin del af transportmængderne. Den må også stilles frit med hensyn til på hvilken måde den vil bruge banestrækningerne, d.v.s. om den også vil bruge dem alle. Den må stilles frit i brug af lastbiler og busser i »dør til dør« trafik og til fodelinier for banerne. Det skal ikke være sådan, at hver gang ledelsen gør et behjertet forsøg på at øge transportmængden, at da må man fire af under hensyn til protester fra diverse erhvervsorganisationer eller indflydelse øvet ad politisk vej.

For jernbanerne gælder det om at forny sig. Driftsmateriellet må være på højde med tiden, administrationsapparatet må betjene sig af tidens højtudviklede mekaniske hjælpemidler. Elektroniske maskiner er nødvendig for at få hurtigt overblik over virksomheden. Mekaniske hjælpemidler må overalt, hvor muligheden ligger for disses anvendelse, tages i brug. Denne side har ikke blot tilknytning til hurtigere og billigere arbejdsmetoder, men bliver også en nødvendighed, fordi man ikke vil kunne påregne tilstrækkelig arbejdskraft til meget af det arbejde, som nu foregår ved menneskets fysiske indsats.

I det hele taget er personalestyrken en betydelig økonomisk faktor. På udgiftssiden er posten for lønninger den største, og det er derfor her, at selv små procentvise besparelser viser sig som millionbeløb. Derfor en ligetil tanke for de ivrige kritikere af statsbanerne at kaste blikket derpå. Ligetil når man blot tager det som simpelt regnestykke, men mindre ligetil, når de virkelige forhold skal underkastes behandling.

Vi vil ikke fragå, at der kan gennemføres besparelser, men vi tror til gengæld heller ikke det kan gøres uden forringelse af køreplansmæssige forhold og beskæring af personalets erhvervede rettigheder. Om yderligere rationalisering,

end den der er gennemført og den planlagte, som er under udvikling, kan foretages, mener vi må afhænge af fremtidens tekniske fremgang. Med føje er det vanskeligt at pille ved statsbanernes rationaliseringsforanstaltninger, thi de har været dybtgående, og med det planlagte sker så store ændringer, at det jernbanevæsen, vi havde ved anden verdenskrigs ophør, ikke har meget tilfælles med tressernes. Det kunne have været langt stærkere udviklet, såfremt de bevilgende instanser havde haft et mere vågent øje og åbent sind for jernbanens fordele.

Vi ved lokomotivtjenesten har en stærk følelse af at være dybt engageret i rationaliseringen og tør ubeskedent hævde, at have været med i den udvikling, som har skaffet statsbanerne de største driftsøkonomiske fordele. I dagspressen har man ganske vist for nyligt set tanker fremsat om, at man netop her måtte kunne ændre ved det bestående med økonomisk fordel. Det turde være manglende forudsætninger, der får udenforstående til at kaste sig ud med sådanne forslag. Betragter vi vor organisations medlemstal, vil vi se, at tallet de sidste 7 år er er gået ned med 500 mand, udtrykt i procent er det en tilbagegang på godt 21. Et stort millionbeløb er lønningskontoen da sparet for, men overgangen til dieseldrift og nedlægning af maskindepoter med deraf følgende tilbagegang i andre personalekategorier har givet meget store besparelser. Alle foranstaltninger taget med i billedet ville statsbanernes budget i dag uden disses indflydelse være belastet med yderligere millionbeløb, der skulle skrives med et trecifret tal.

Af en artikel i dette blad om Tyske Forbundsbaners underskud fremgår, at en fremtrædende politiker, som svar på jernbaneledelsens drastiske besparelserplan, vil benytte alle til rådighed stående midler for at hindre, at *forbundsbanen bliver løst fra sine forpligtelser over for det almene vel.*

Man kan således tænke sig, at en tiltrængt og meget nødvendig ændring ikke er umiddelbar gennemførlig, fordi manges interesser skal tilgodeses, og derfor skal der gås varsomt frem med krav om forretningsmæssige principper i jernbanedrift her i landet.

Kæmpeunderskud for De tyske

4



Generaldirektørens saneringsplan droppet af regeringen i Bonn

Ingen nedlæggelser af urentable strækninger

De vesttyske baner (Deutsche Bundesbahn) havde for driftsåret 1964 et underskud på 1,1 milliard D-mark (ca. 1.925.000.000 kr.). For indeværende driftsår forudses, såfremt en radikal sanering ikke finder sted, et underskud på næsten det dobbelte, – med andre ord mere end 2 milliarder D-mark.

Selv om den tyske forbundsrepublik er det økonomisk stærkeste statsamfund i Europa, vil et statsbaneunderskud af den nævnte størrelse naturligvis få enhver nationaløkonom til at hæve brynene.

Og i Bonn har adskillige, meget sagkyndige bryn hævet sig, desårsag.

Generaldirektøren for de vesttyske baner, Dr. ing. Heinz Oeftering har i al stilfærdighed i løbet af de sidste to år forberedt en radikal helbredelseskur for sin skrantende forretning, og han har set sig i stand til at trække i visse politiske tråde. Lederen af den tyske nationalbank, *Deutsche Bank*, Dr. Hermann Josef Abs, er formand for de tyske statsbaners tilsynsråd, og han spiller i Erhard-epoken omtrent samme rolle,

som den legendariske bankier, dr. *Robert Pfordmenges* gjorde i Adenauers tid. I juni måned sidste år fik generaldirektør Oeftering en officiel opfordring til at indlede den af ham selv ønskede og foreslåede saneringsaktion, og man bemyndigede ham til at træffe »rationaliserings- og andre forholdsregler for at sætte forbundsbanerne i stand til ved egen kraft at imødegå den forstærkede konkurrence«.

Den forstærkede konkurrence, som banerne har at slås med, hidrører i forbundsrepublikken som i andre moderne lande naturligvis især fra landevejstransporten.

Omkring 1. september havde dr. Oeftering og hans eksperter en rationaliseringsplan parat til forelæggelse for trafikminister Seebohm i Bonn. Planen var en kølig samling af drastiske indskrænkingsforslag, der bl. a. gik ud på at nedlægge:

1. 8000 urentable banekilometer,
2. alle personbanegårde i byer og landsbyer med mindre end 20.000 indbyggere,
3. 1850 af de eksisterende 5535 ilgods-ekspeditioner,
4. 2050 af ialt 3613 stykgods-ekspeditioner og
5. 3000 waggon-læssestationer af ialt 5455 eksisterende.

Strøm af protester fra alle sider.

Straks efter, at denne kirurgisk prægede plan var kommet til offentlighedens kundskab, indløb der til trafikministeriet i Bonn en strøm af protester fra byråd, borgmestre, sogneråd, politikere, generaler og jernbane-fagforeninger: i enhver af protesterne fremførtes begrundede indvendinger og forsvaredes berettigede interesser.

Men dr. Oeftering tog ikke desto mindre fat på at realisere sine saneringsideer. Sidst i november måned gav han sine 16 sektionspræsidenter ordre til kritisk at kaste et blik på alle godsforsendelsessteder, hvor dagligt mindre end fire tons stykgods eller to vognladninger ekspederedes. Formålet skulle simpelthen være nedlæggelsen af ekspeditioner, hvor hverken det ene eller det andet af de nævnte minimumsresultater nåedes.

Trafikminister Seebohm erklærede sig i et interview »ikke ganske enig« med generaldirektøren. Men dr. Oeftering vendte et døvt øre til: 10. december sendte han de enkelte forbundslandes regeringer en foreløbig fortegnelse over stik- og sidebaner, via hvilke der for fremtiden ikke skulle ekspederes person- eller gods-

Forbundsbaner

tog. Det drejede sig om ialt ca. 4000 banekilometer, der allerede i årevis havde være urentable, – således banen fra Heidelberg til Schwetzingen i Baden, turistekspresen fra Berchtesgaden til Königssee, stikbanen til Kochelsee i Oberbayern, strækningen mellem Seligenstadt (Frankenland) til Volkach og week-end-skitogene mellem Zwiesel og Bodenmais (Bayrischer Wald).

Et par dage efter, at generaldirektørens hektograferede skrivelser var nået frem til forbundslandenes regeringer, indløb en strøm af telegrammer til forbundskansler dr. Erhard, holdt i et sprog, som den fredsommelige kansler ikke syntes om. Bayerns erhvervsminister, dr. *Otto Schedl* erklærede bl.a.: »Vi vil benytte alle til rådighed stående midler for at hindre, at forbundsbanen bliver løst fra sin forpligtelse over for det almene vel . . .«, og *Philip Seibert*, der er leder af jernbanefolkenes fagforening, telegraferede: »Fagforeningerne venter, at forbundsregeringen utvetydigt beordrer banernes generaldirektion til at holde inde med lukninger og nedlæggelser . . .«

De vesttyske baner har en gæld på 12 milliarder D-mark.

Telegrammerne virkede. Kansleren talte med trafikministeren. Trafikministeren satte sig i forbindelse med generaldirektør dr. Oeftering, der nogle timer senere kunne gøre sine 16 sektionspræsidenter bekendte med følgende aktstykke:

»Forbundsregeringen forlanger, at forbundsbanen straks indstiller de forholdsregler, der er truffet til gennemførelse af en global nedlæggelse af eller driftsindstilling på strækninger og ekspeditionssteder, banen hidtil har drevet . . .«

Og dagen efter sendte generaldirektør Oeftering sine ansvarlige medarbejdere et ekspresbrev, hvori sageringen afblæstes.

Regeringen i Bonn må herefter selv rage kastanjerne ud af ilden. Forbundsbanen vil gøre krav på en ny kredit på mere end en milliard D-mark. Banen har i forvejen en gæld på ca. 12 milliarder D-mark, der årligt forrentes med ca. 500 millioner mark.

Dr. Erhards finansminister, *Dahlgrün*, har foreslået, at godsbefordringstarifferne forhøjes med 10 procent.

Sidste år havde generaldirektøren på egen hånd foretaget en *reducing* af de nævnte tariffer, – med den begrundelse, at forbundsbanerne ellers ikke var i stand til at konkurrere med lastbiltransporten.

V. J.

Ernæringens betydning for strabadser og træning

Et overraskende canadisk eksperiment

Et amerikansk statistisk tidsskrift indeholdt fornylig en rapport om et canadisk militær-eksperiment, der fik et meget overraskende udfald

Eksperimentet, som omfattede mellem 100–150 værnepligtige, var foranlediget af en beretning om nogle rotte-eksperimentere, hvis udfald man ville prøve at overføre på mennesker. Det havde nemlig vist sig, at rotter, der fik et tilskud af vitaminer, var i stand til at udholde større strabadser end rotter uden et sådant vitamintilskud. Måske kunne mennesker da også udholde større strabadser ved hjælp af ekstra vitaminer. Militæret var straks interesseret. Man besluttede at gennemføre et større eksperiment under fuld videnskabelig kontrol.

Til eksperimentet ville man benytte 100–150 frivillige, som i de tre værste vinter måneder (januar–marts) skulle opholde sig på et bjerg i 2000 meters højde under strenge klimatiske, ernæringsmæssige, sundhedsmæssige og fysiske optræningsforhold. Halvdelen skulle have store ekstra vitamintilskud, men ingen fik at vide, hvem der fik disse tilskud. Det blev tilladt at »hoppe af« under eksperimentet (men kun 2 benyttede sig deraf – iøvrigt af helt uvedkommende årsager). De frivillige blev ikke udvalgt med særligt henblik på specielle legemlige fortrin, ej heller blev der stillet dem fordele i udsigt under eller efter eksperimentet – man gjorde alt for at få videnskabeligt holdbare resultater frem.

Alt blev lagt op til en virkelig hærdning og træning af soldaterne – som under de værste krigsforhold. Indkvarteringsbarakkerne var dårlige og utætte og blev kun i begyndelsen opvarmet lidt om dagen (ikke om natten trods 5 gr. frost). Barakkerne blev stadig dårligere i løbet af de tre måneder. Kosten, som i begyndelsen var god og rigelig (4000 kalorier daglig) blev gjort ringere og slettere, tilsidst kun 2000 kalorier og meget ensformig, til allersidst blot grød og lign. Tøjet, som blev mere eller mindre ødelagt under strabadserne, måtte ikke udbedres og var tilsidst udslidt og laset. Selve øvelserne var utroligt hårde, bl.a. skulle de en dag opholde sig på en klippekam i 20 graders kulde med geværet i stilling og uden at måtte løfte hovedet op over kanten. Sådan var mange af øvelserne. Det var i sandhed ingen skovtur.

De portugisiske stats-

Inden forsøgets påbegyndelse var alle soldaterne blevet underkastet de almindelige fysiske kraft- og energiprøver: Løb, gang, cykling, vægtløftning osv.: alt var bleven optaget i kurver for hver enkelt soldat. Alle var bleven lægeundersøgt.

Så tog man fat. Alt forløb programmæssigt. Forholdene og ernæringen blev værre og værre. Strabadserne stadig strengere. Træningen blev skærpet. – Endelig udløb de tre måneder, og de stakels magre og lasede soldater vendte tilbage til deres kvarterer i dalen.

Hvorledes var det nu gået? Resultatet var højst overraskende både for militæret og for videnskaben.

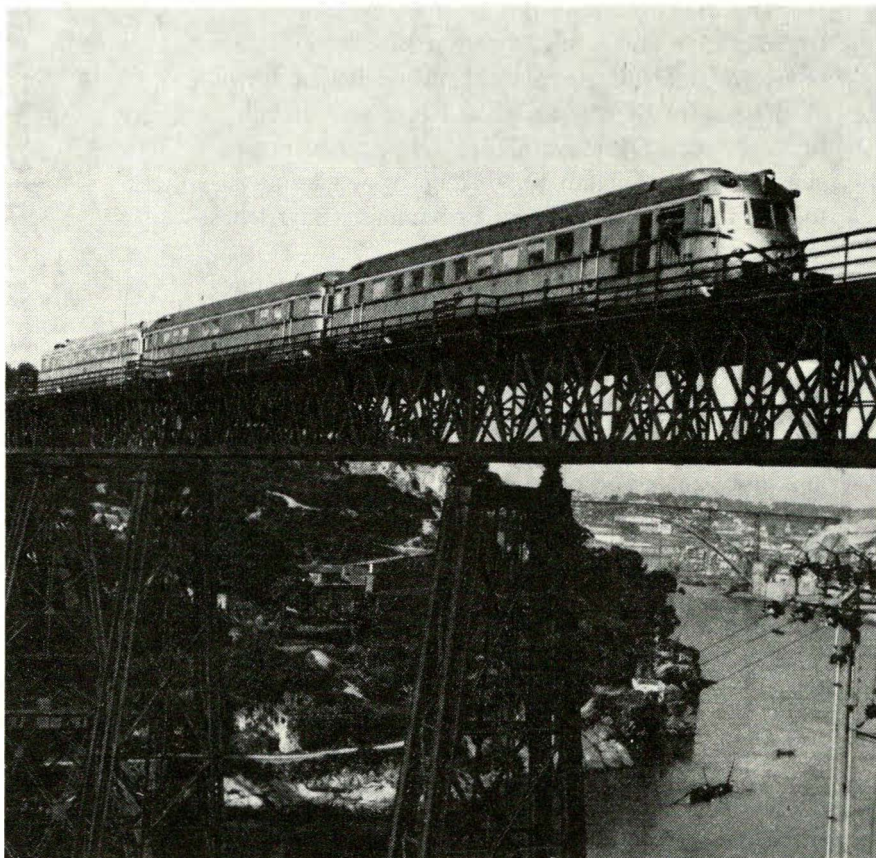
De hjemvendte var for det første allesammen glade og i godt humør. De havde naturligvis tabt noget i vægt, men det havde ikke skadet dem. De havde heller ikke været syge eller nedtrykte. Men det allervigtigste var, at alle prøverne efter forsøgets afslutning viste, at de var i langt bedre fysisk træning end før forsøget. De kunne allesammen bedre klare de træningsprøver, de blev underkastet – og sidst men ikke mindst: der var ingen forskel mellem de »vitaminiserede« og de andre soldater. På det felt var overraskelsen ikke mindst. Man kan altså ikke uden videre overføre rotte-eksperimenter med forventning om samme udfald hos mennesker.

Hvilke konklusioner kan man nu drage deraf? Nogle forhold falder straks i øjnene: Unge mennesker under almindelige vilkår må have meget store reserver og ressourcer til at tære på, når det kræves. Selv om sådanne reserver i kroppen naturligvis ikke er ubegrænsede, kan de dog holde en rum tid. Man kan også træne sig op til at tåle lave temperaturer og store kuldepåvirkninger, når blot det sker nogenlunde jævnt og langsomt. Der må også forefindes visse lagre af vitaminer i legemet, ellers kan man ikke forklare forsøgets udfald på dette område. Sandsynligvis kan lægevidenskaben drage yderligere konklusioner af forsøget, som måske ikke i øjeblikket er til at overse.

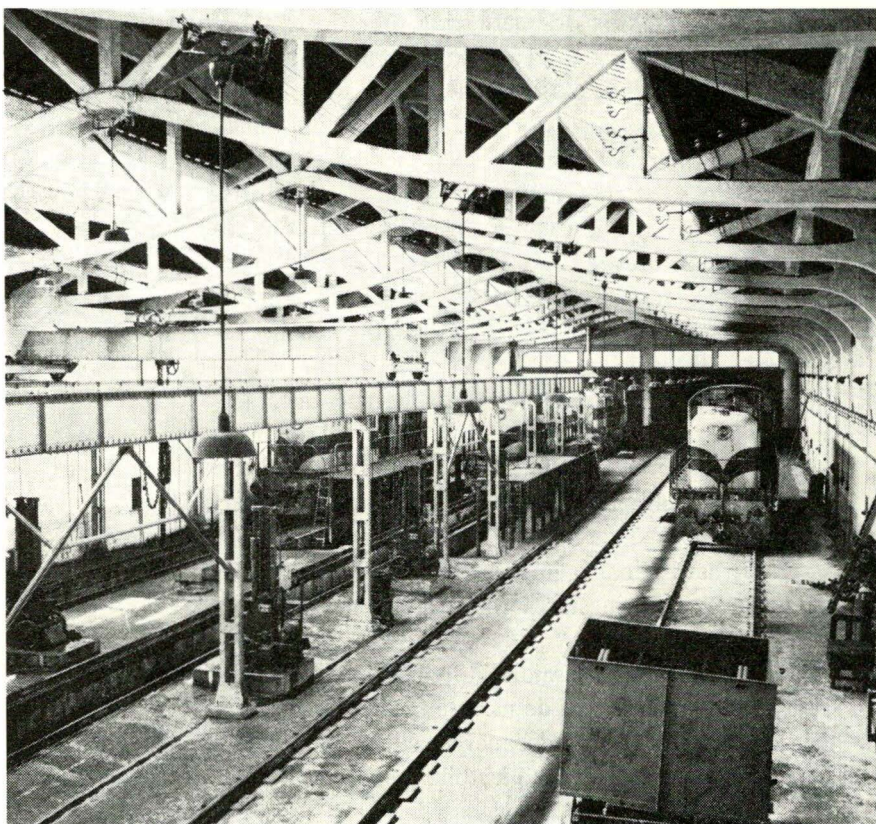
CLS (cpr.)

Tyrkiets statsbaner er begyndt selv at bygge deres vogn- og trækraftmateriel. Grækenlands statsbaner er nu de eneste i Europa, som ikke selv har mulighed for en sådan fabrikation.

1



2



baner moderniseres

Af Günter Stetza



1. Diseltog »Foguete« over Douro-floden
2. Værksteder ved jernbaneknudepunktet Campolide
3. Moderne kommandopost i Pinhal Novo
4. Station med sydlandsk vegetation
5. Hovedbanegården »Rossio« i Lissabon

De portugisiske statsbaner har gennem de senere år – ubemærket af det øvrige Europa – udfoldet store anstrengelser for at modernisere jernbanedriften. Den fremmede, som i dag kommer til Portugal, bliver højst overrasket over den standard som er på højde med jernbaner i Mitteleuropa.

Elektrificeringen af den 360 km lange hovedstrækning mellem Lissabon Santa Apolonia–Porto er snart afsluttet, og i løbet af 1965 bliver den taget i brug. På denne strækning afvikles over 50 pct. af den portugisiske jernbanetrafik. Moderne tog i lighed med TEE-tog befarer strækningen.

Mange gamle kommandoposter er afløst af moderne anlæg, og i sammenhæng med omstillingen til elektrisk og dieseldrift underkastes signalsystemet vidtgående reformer med overgang til automatisk blokanlæg.

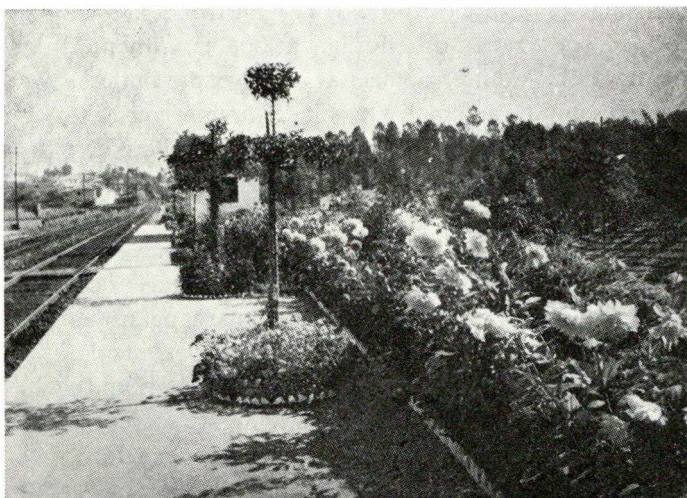
Siden 1948, hvor også Portugal fik hjælp under Marshall-planen, er der anskaffet følgende dieseltogretøjer:

- 17 dieselelektriske lokomotiver med 1700 hk
- 12 dieselelektriske lokomotiver med 1350 hk
- 15 dieselelektriske lokomotiver med 825 hk
- 24 dieselmotorvogne (NOHAB) med 2×150 hk
- 35 dieselmotorvogne (Allan) med 2×200 hk
- 3 tredelte dieseltog (Fiat) med 2×480 hk
- 24 rangerlokomotiver 200 hk
- 12 rangerlokomotiver 380 hk

Endvidere

- 10 dieselelektriske lokomotiver med 850 hk
- 15 todelte dieseltog med 2×330 hk

Årsgennemsnittet for dieselmotordrift ligger nu på 44 pct.



5



Automatisk kobling

— et skridt henimod Europas enhed

Automatiseringen har i mange år spillet en yderst vigtig rolle for jernbanerne. Her forestår der endnu det afgørende og tillige det vanskeligste skridt for de europæiske jernbaner, nemlig indførelsen af automatisk kobling.

Betydningen af denne reform, hvis virkeliggørelse de europæiske jernbane-forvaltninger i årevis har tilstræbt, fremgår klart af det faktum, at alene i Vesttyskland må hver eneste dag mellem 700.000 og 800.000 gange rangerarbejdere træde ind mellem jernbanevogne og med hånden udløse eller forbinde koblingerne. Dette enorme opbud af menneskelig arbejdskraft kræver ligefrem at blive automatiseret, ikke blot for at frigøre værdifuld arbejdskraft og indvinde kostbar tid, men især for at fjerne den stadige risiko for ulykkestilfælde blandt tusinder af mennesker.

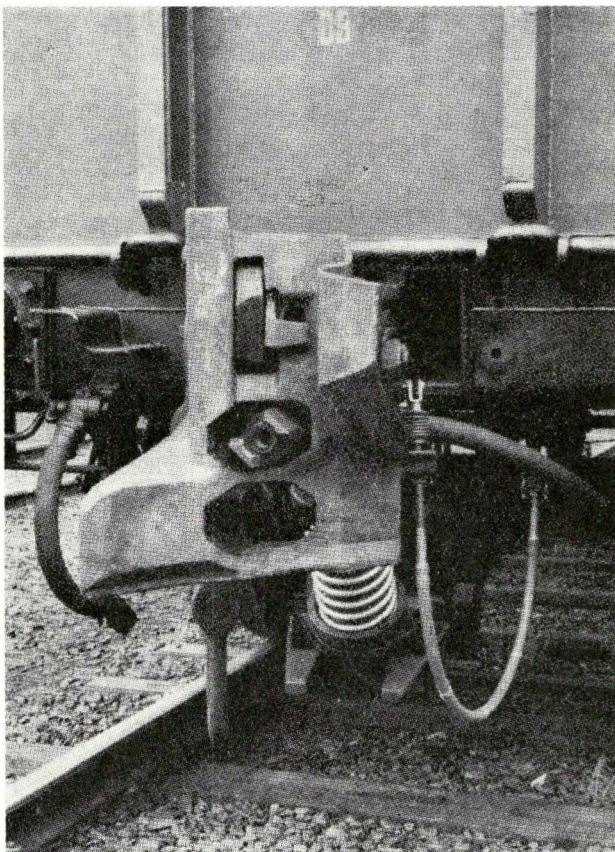
Skylden for, at automatisk kobling endnu ikke er gennemført i Europa, skønt der allerede i 1927 blev foretaget undersøgelser af problemet i den Internationale Jernbaneunion (UIC), er alene at søge i de uhyre vanskeligheder, der hindrer virkeliggørelsen af reformen. I vore dage er det ikke længere de tekniske van-

skeligheder, der er de afgørende, men derimod finansieringen og de praktiske realiseringsformer, der knytter sig til reformen. De hæmmes desuden af den omstændighed, at Europa politisk er spaltet, medens jernbanerne må samarbejde ud over grænserne. Jernbanevognene i alle lande må altså, hvis de skal kunne køre frit rundt, opfylde ensartede vilkår, og derfor må enhver væsentlig ændring samtidig udstrækkes til alle jernbaner. Da adskillige økonomisk svage lande overhovedet ikke er istand til at foretage de vældige investeringer af egen kraft, kan tillige finansieringen kun realiseres gennem internationale overenskomster og tilsvarende støtte til de nævnte lande.

I U.S.A. indførtes automatisk kobling allerede ved århundredskiftet, idet der vedtoges en lov herom i 1893, i Japan indførtes den i 1925, og Rusland ombyggede sine vogne i tiden mellem 1937 og 1957. I betragtning af de enorme investeringer — man regner med ca. 10 milliarder DM (18 milliarder kr.) til ombygningen af de rundt regnet 1,9 millioner vogne i de respektive landes baner — ville det ikke kunne nytte, at man blot overtog en af de tre konstruktioner, der foreligger, idet ingen af disse ejer alle de egenskaber, som idag må anses for ønskelige til en rationel og omfattende automatiseret jernbanedrift.

Ved en række forsøg, der er foretaget i samarbejde med »Organisationen for jernbanernes samarbejde«, hvori østblok-staterne samvirker, har det vist sig, at man som endemål bør tilstræbe en konstruktion, som foruden trækraften også formår at optage kraften af det tryk, der hidtil er optaget af de anvendte buffere, og som samtidig automatisk forbinder bremse- og elektriske styre-ledninger og desuden kan tilkobles den russiske byggeform.

Forskellige konstruktioner er bleven bragt i forslag; tre af disse stammer fra de vestlige industrilande. Man har indbygget dem i en række vogne og foretaget omhyggelige forsøg med dem under de mest ugunstige forhold i den praktiske drift (bratte kurver, stærke fald og stigninger, hurtig opbremsning i et togforbund). Der foreligger endnu ingen definitiv afgørelse vedrørende valget af den konstruktion, der vil blive foretrukket.

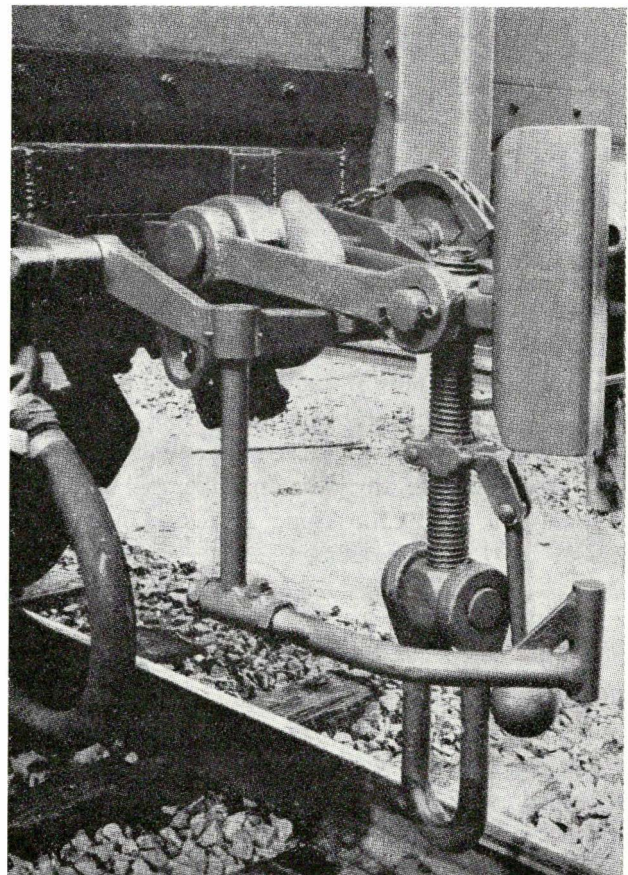
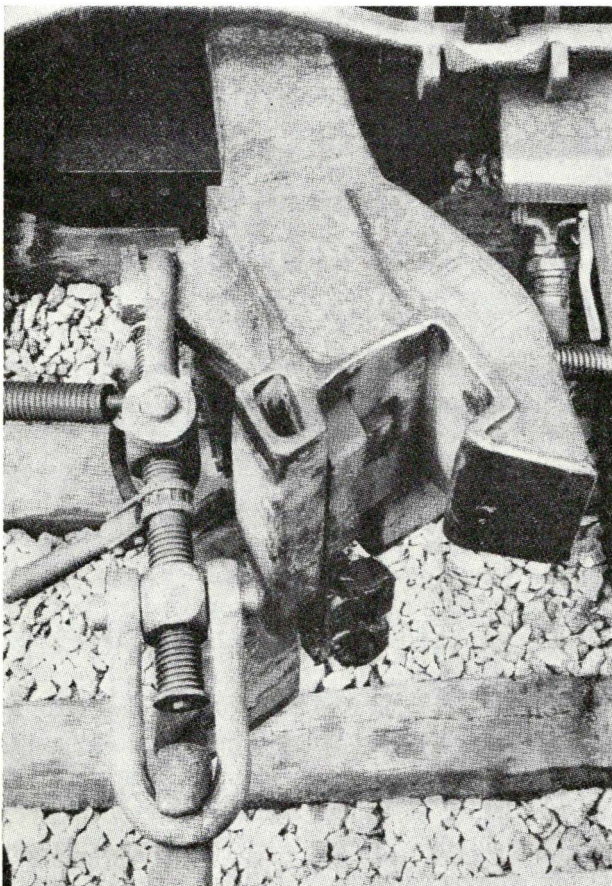


Ren trækobling Unicoupler

Efter at de tekniske problemer nu kan anses for at være løst, træder finansieringen og den praktiske gennemførelse af reformen i forgrunden. Ved midterbufferkoblingen kræves der foruden selve koblingen også andre konstruktive ændringer ved vognen, da det tryk, der nu optages af bufferne i siden, derefter – ligesom trækraften – angriber på midten. De nye vogne, der skal bygges i de forskellige lande, må allerede nu forsynes med de fornødne konstruktive ændringer med henblik på midterkoblingen. I løbet af 8 år skulle da også ombygningen af de nuværende vogne have fundet sted, idet der dog ikke skal ændres noget ved selve koblingssystemet. Men samtidig skal de nye koblinger i løbende fabrikation fremstilles til anbringelse på lager. Omkring 1975 kunne endelig reformen gennemføres i løbet af nogle få uger, når alle disponible kræfter blev sat ind. Først vil der indtræde et mellemstadium, hvor vognene kobler automatisk, medens trykket som hidtil overføres af sidebufferne. Først efterhånden – formentlig efter yderligere 12 år – vil det definitive mål kunne nås: Midterbufferkoblingen, som overflødiggør de gamle sidebuffere.

I betragtning af den enorme sum, som omstillingen til automatisk kobling vil kræve, må man stille sig det spørgsmål, om investeringer af denne størrelse er forsvarlige, især da de opnåelige rationaliseringsfordele i det væsentligste atter opsluges af kapitaludgifterne og de højere betjeningsudlæg.

Men selv om man ser bort fra, at alene fjernelsen af en stadig kilde til alvorlige ulykker, ofte med døden til følge, retfærdiggør alle de nævnte udgifter, vil dette koblingsproblem på langt sigt være et vitalt spørgsmål for jernbanerne. For det første er den automatiske kobling en forudsætning for fuldautomatisk rangerdrift, som i fremtiden skal gøre jernbanens godstransport mere rationel og effektiv, og for det andet er det et spørgsmål, hvor længe man overhovedet kan finde arbejdere til det hårde og farlige arbejde med rangeringen. Den dag, da dette problem er akut, må der skaffes udvej for dets løsning. At løsningen kun kan findes i form af automatisk kobling, har jernbanerne forlængst erkendt; at de allerede nu lægger planer herom, der strækker sig over årtier frem i tiden, er blot et vidnesbyrd om deres fremsyn.



2 eksempler på blandet kobling

Er kvinderne 40 pct. mindre værd end mændene?

0

Hvis man skal måle menneskelige kvaliteter i penge – og det er nu engang en af de målestokke for menneskelig værdi, der bruges i et kapitalistisk samfund – så er kvinder ringere skabninger end mænd.

Enhver, der tvivler, kan få syn for sagen ved at se på indholdet af de lønningsposser, kvindelige arbejdere får udleveret, og sammenligne det med indholdet af deres mandlige kollegers lønningsposser. Helt konkret kan man sige, at der er en forskel på mere end 40 pct. mellem mænds og kvinders lønninger.

Hvis vi ser på de lønninger, der blev udbetalt sidste år, kan vi kort og godt se forskellen på behandlingen af mænd og kvinder ved, at for hver time en mandlig arbejder fik udbetalt løn, fik han 2 kroner og 36 øre mere i lønningsposen end en kvindelig arbejder.

Rugbrødet dyrere for mænd?

0g helt urimeligt er det, at stigende priser får mænd bedre dækning for end kvinder. Man skulle tro, at hvis rugbrød, mælk, sko eller beklædning bliver dyrere, så stiger det lige meget, hvad enten det er en mand eller en kvinde, der skal have de pågældende varer. Men denne tro gælder til Wandsbeck, for mens kvinder kun får et dyrtidstillæg på 252 øre i timen, så får ikke-faglærte mænd 283 øre og faglærte mænd 286 øre.

Hvis vi sammenligner de samlede gennemsnitlige timelønninger for hele sidste år, ser de sådan ud:

En mandlig arbejders timeløn 775 øre

En kvindelig arbejders timeløn 539 øre

Det er derfor ikke mærkeligt, at fagbevægelsen nu påny har rejst krav om, at mandlige og kvindelige arbejdere skal have det samme i løn.

Hvis vi omregner timelønningerne på årsbasis og ser på, hvad en fuldt beskæftiget mandlig og en fuldt beskæftiget kvindelig arbejder fik i 1963, så viser det sig, at der er en forskel på ikke mindre end 6.500 kroner. Den mandlige arbejders årsindkomst lå nemlig i snit sidste år på 19.500 kroner og den kvindelige arbejders på 13.000 kroner.

Utålelig tilstand

Det er klart, at denne tilstand i det lange løb er utålelig – ikke alene er det helt ude af pagt med vor tid, at man totalt diskriminerer et køn alene, fordi det nu er *det* køn, men en anden årsag har aktualiseret ligelønskravet i de senere år: der bliver flere og flere kvinder på arbejdsmarkedet.

Den gamle forestilling om, at kvinderne hørte til hos »Kinder, Kirche, Küche« – børn, kirke og køkken –

svarer ikke mere til virkeligheden i det moderne samfund.

Lad os prøve at sammenligne nogle typiske træk af kvindens situation *før* og *nu*.

FØR – det vil sige omkring 1910–15 – var det normalt at gå ud af skolen, inden man fyldte 15 år.

NU – og i højere grad fremover – går man ud af skolen efter det fyldte 15. år.

FØR – var det normalt, at man giftede sig et pænt stykke forbi de 20. Omkring 1910–15 var ca. halvdelen af kvinderne gift i en alder af 24 år.

NU – bliver kvinderne gift i 20-års alderen, og halvdelen er gift i en alder af 22 år.

FØR – fik kvinderne det første barn, når de var op imod de 25 år. Det sidste fik de, når de var omkring de 30 – ofte derover.

NU – får de det første barn kort efter at have passeret 20-års alderen, og det sidste barn så nogenlunde på tidspunktet, hvor fortidens kvinder fik deres første.

FØR – kom det sidste barn i skole, mens kvinderne var i tredivernes sidste halvdel.

NU – kommer det sidste barn i skole kort efter, at kvinden har passeret de 30.

»Revolution« i kvindens tilværelse

Naturligvis er der mange afvigelser herfra, men disse kendsgerninger viser, at kvindens rolle – både i hjemmet og på arbejdsmarkedet – helt har skiftet karakter. Blandt andet har denne ændring i kvindens livsmønster betydet, at der sker en slags »revolution« i kvindens tilværelse, efter at hun er fyldt 30 år. Hun får nye chancer for at træde ud på arbejdsmarkedet, og der er næppe tvivl om, at det vil ske i øget omfang i de kommende år.

Hvis man ser på udviklingen verden over, sporer man samme træk som herhjemme. ILO – Den internationale Arbejdsorganisation – har foretaget en undersøgelse, der viser, at en tredjedel af verdens arbejdsstyrke er kvinder. Her i Danmark er tallet i henhold til ILO, 32,1 pct.

Det er klart, at denne hærskere af kvinder melder sig med stærke krav om en ordentlig betaling for deres arbejde. Man kan ikke mere som Jean Jacques Rousseau tildele kvinden denne rolle:

»Behage os, være nyttige for os, være sådan at vi elsker og agter dem, opdrage os når vi er små, holde hånden over os når vi er voksne, gøre vort liv let og behageligt: Dette er kvindens pligter i alle tidsaldre og det, de må læres op til fra deres spæde barndom . . .«

Danske Jernbanemænds Turistorganisation

Fagbevægelsens krav

Kvinden har også krav på at leve en tilværelse på lige fod med manden – og een af siderne af kvindens frigørelse er kravet om ligeløn. Fagbevægelsen har formuleret kravet sådan:

Lige løn for lige arbejde.

Ens dyrtidstillæg fra 1. marts 1965.

At det er et betydningsfuldt krav, fremgår af de store lønforskelle, enhver kan læse sig til ud af statistikken.

At det er et rimeligt krav, der burde kunne støttes af enhver – og forstås af enhver arbejdsgiver tillige – synes indlysende.

Men desværre er vort samfund endnu ikke så udviklet i frisind, at dette elementære krav om kvindens ligeberettigelse har kunnet indfries.

lagttageren.

SR & SIR SPØRGSMÅL OG SVAR

Spørgsmål:

Et tog holder for stop ved AM.

Der kommer stop og ryk frem.

Hvor stor hastighed må der køres med indtil næste signal?

Ifølge signalreglementet må der køres med 15 km, gælder det også i nævnte tilfælde, eller skal omtalte tilfælde betragtes som en forbirangering?

N. P.

Svar: Som det fremgår af SIR, side 31–III, tilkender giver signal »stop og ryk frem« fra AM, at toget efter standsning foran signalet må køre forsigtigt videre til næste hovedsignal, idet lokomotivføreren skal være forberedt på at standse foran enhver hindring. Det vil med andre ord sige, at der ikke foreskrives nogen bestemt hastighed, men lokomotivføreren må, idet han er forberedt på at møde en hindring (f.eks. et andet tog i samme blokafsnit), køre med den hastighed, han finder forsvarlig efter blandt andet synligheds- og bremseforhold.

I øvrigt står vi lidt uforstående over for den beskrevne situation, idet et tog, der får »stop« ved et mellembloksignal, ikke får »stop og ryk frem« men telefonisk forbikørselstilladelse, jf. bilag 1 til SR, afsnit II B, punkt 4.

REJSER I 1965

Rejser i Norden:

109	26/ 3– 3/ 4	Skitur med slædehund	kr. 320
160	28/ 3– 4/ 4	Vintersportsrejse til Åre	kr. 261
110	3/ 4–11/ 4	Skitur med slædehund	kr. 110
161	2/ 5– 9/ 5	Vintersportsrejse til Låktatjåtkko	kr. 242
162	2/ 5– 9/ 5	Vintersportsrejse til Björkliden	kr. 257
163	23/ 5–30/ 5	Gotland rundt	kr. 539
164	5/ 6–13/ 6	Pensionistrejse til Hällevik	kr. 223
165	5/ 6–12/ 6	Pensionistrejse til Björkliden	kr. 213
166	13/ 6–20/ 6	Sejlsportslejr i Brännö	kr. 339
167	13/ 6–20/ 6	Tennisuge i Hällevik	kr. 166
168	20/ 6–26/ 6	Bilrally i Norge	kr. 135
114	20/ 6–26/ 6	Nordkap	kr. 625
169	18/ 7–25/ 7	Fjeldblomster og dyreliv, Låktatjåtkko	kr. 194
170	25/ 7–14/ 8	Storbritanien, Åre	kr. 683
171	25/ 7– 1/ 8	Ungdomslejr i Låktatjåtkko	kr. 174
115	5/ 8–14/ 8	Ferieophold ved Saimaa-søen	kr. 671
173	8/ 8–15/ 8	Fjeldvandring på Nordkalotten	kr. 220
116	9/ 8–15/ 8	Bodö-Svolvær. Fiske- og hyggetur	kr. 565
117	15/ 8–22/ 8	Fodtur i Rondane	kr. 273
118	16/ 8–21/ 8	Vestlandets Fjorde	kr. 473
119	22/ 8–29/ 8	Fodtur i Rondane	kr. 273
174	24/ 8– 1/ 9	Finland rundt	kr. 503
175	29/ 8– 5/ 9	Høstfarver i Björkliden	kr. 213
176	29/ 8– 5/ 9	Pensionistrejse til Åre	kr. 231
177	5/ 9–12/ 9	Pensionistrejse til Björkliden	kr. 213
178	5/ 9–12/ 9	Høstfarver i Åre	kr. 231
179	5/ 9–12/ 9	Motionsuge i Åre	kr. 258
180	12/12–13/12	Lucia-optog i Stockholm	kr. 75

Rejser i det sydlige udland:

254	15/4–29/ 4	Populær rejse til Tarragona	kr. 658
256	18/4– 1/ 5	Italien	kr. 868
201	25/4– 1/ 5	Holland – tulipanblomstring	kr. 493
260	29/4–13/ 5	Madrid og Nordafrika	kr. 1747
265	13/5–27/ 5	Populær rejse til Tarragona	kr. 641
267	16/5–25/ 5	London og Skotland	kr. 810
204	29/5– 7/ 6	Varazza – badeferie	kr. 395
271	1/6–14/ 6	Leningrad og Moskva	kr. 1369
351	11/8–24/ 8	USA-rejse	kr. 5035
352	19/8– 1/ 9	Østrig rundt	kr. 839
206	27/8– 9/ 4	Stor rundrejse i Jugoslavien	kr. 1075
355	28/8– 5/ 9	Rhinen og Heidelberg	kr. 550
207	5/9–18/ 9	Klassisk Italiensrejse	kr. 822
208	8/9–20/ 9	Venezia – Rimini	kr. 587
210	9/9–23/ 9	Roma – Sicilien	kr. 1295
360	11/9–19/ 9	FIATC-rejse til Tyskland	kr. 424
212	15/9–23/ 9	Badeferie i Varazze	kr. 537
362	16/9–30/ 9	Populær rejse til Tarragona	kr. 658
363	17/9–30/ 9	Populær rejse til Tarragona	kr. 644
213	19/9– 2/10	Klassisk Italiensrejse	kr. 822
366	23/9– 5/10	Italien i vinhøstens tid	kr. 994
215	29/9– 8/10	Badeferie i Varazze	kr. 395
369	30/9–13/10	Populær rejse til Tarragona	kr. 641

Detaljerede program over samtlige rejser tilsendes gerne efter anmodning til Danske Jernbanemænds Turistorganisation, Bernstorffsgade 18, København V.



Fra samarbejdsudvalgene i 1. og 2. distrikt

2

Studierejse til München

I eftersommeren vil der i München blive afholdt en stor, international trafikudstilling som vi mener vil have interesse for vore medlemmer. Udvalget er derfor gået igang med at tilrettelægge en studierejse, som vil finde sted sidst i september eller først i oktober 1965. Der vil blive tilrettelagt besøg på trafikmuseum og på et af tyske jernbanemænds feriehjem. Turen påregnes at vare 6 dage og prisen vil formentlig blive ca. 400 kr.

Af hensyn til deltagerantallet, der er fastsat til 35, og det videre arrangement, anmoder udvalget om, at interesserede tilmelder sig til foreningens kontor senest 15. marts 1965.

Det endelige program samt oplysning om indbetalingsmuligheder vil senere tilgå deltagerne.

Besøg i Oslo

Det københavnske oplysningsudvalgs besøg i Oslo, for medlemmer med damer, er nu fastlagt med afrejse fra Kh d. 16. maj om morgenen, og hjemkomst d. 21. maj om aftenen.

Det endelige program, samt prisen, er endnu ikke færdig, men vil snarest fremkomme.

Vi har kontakt med lokomotivmændene i Oslo, og de glæder sig til besøget. Foruden de almindelige turismål i Oslo, vil der blive besøg på lokomotivstallen, værkstedet og velfærdshuset. En evt. bustur til Hamar, hvor jernbanemuseet er beliggende, er også på tale. Men mere om det senere, noter dagene og tal med mor om en Oslotur ikke var en ide.

Filmaften

Ar. afd.s medlemmer, pensionister og medhjælperaspiranter med damer, inviteres herved til filmaften fredag den 12. marts 1965 kl. 19,30 i håndværkerforeningen, Klostergade, hvor filmen, der blev optaget på feriehjemmet under svagførerugen i efteråret 1964, vil blive vist.

D.L.F.s hovedkasserer G. A. Rasmussen vil være til stede og kommentere filmen. Efter filmen arrangeres fælles kaffebord for en pris à 5,75 kr.

De, der ønsker at deltage, bedes skrive sig på tegningslisten, der er fremlagt på maskindepotet, eller på telefon 2 20 62, senest tirsdag den 9. marts 1965.

Oplysningsudvalget.

1. distrikts samarbejdsudvalg har afholdt møde i dec. 1964. Distriktschefen forelagde statsbanernes driftsresultat og omtalte den sidste trafiktælling. På tællingsdagen havde vi 5.224 flere rejsende i nærtrafikken end på tilsvarende tælleddag i 1962. Trafiktællingen viste, at antal rejser på abonnementskort nu udgør 58 pct. af det samlede antal rejser mod 57 pct. i 1962 og bekræftede en meget stor stigning i antal rejsende til og fra Ballerup og Skovlunde st., idet tallet for Ballerups vedkommende steg med 30,4 pct., medens Skovlunde havde en stigning på ikke mindre end 69,9 pct. på kun 2 år.

Om nedlægning af bevogtninger: På Nordvestbanen forestår nedlægning af bevogtningen af ovk 224 ved Ubberup og ovk 232 Kalundborg, og det er besluttet at forsyne ovk 190 og 191 på Jyderup med automatiske helbomme.

Om anlægsvirksomheden. Det er generaldirektoratets tanke nu at tage fat på fuldførelsen af Korsør stations ombygning. På Københavns Gb er postvæsenet i fuld gang med nedrivningen af de afgivne bygninger, således at arbejdspladsen for den ny postbanegård kan gøres klar. Det gamle toldpakhuss langs Kalvebod Brygge er under nedrivning for at give plads til det nye pakhuss, som formentlig påbegyndes sidst i 1965.

Fra maskintjenesten oplystes, at udviklingen af MY-remisen ved mdt. Gb er i fuld gang, og man regner med, at anlægget vil blive færdigt i løbet af 1965. Modernisering af 3 eftersynsgrave i mdt. Korsør og opførelse af en lagerbygning for vops. ventes påbegyndt i begyndelsen af 1965.

Opførelse af en ny kontorbygning på Helgoland mdt er under projektering, og opførelse af en stor moderne S-togsremise ventes påbegyndt i Tåstrup.

Personaleforhold. I 1964 er der i dec. antaget 14 lokomotivmedhjælperaspiranter og udnævnt 36 lokomotivmedhjælper. For tiden antages et hold loko-medhjælperaspiranter. Der er i det forløbne år afviklet et stort uddannelsesprogram for lokopersonale dels i distriktet og dels på jernbaneskolen.

Der har – efter omfattende annoncering efter pt.asp. været indkaldt 68 ansøgere til prøve siden 31/8 1964. Heraf er der antaget 33 asp. Det var imidlertid beregnet, at der i samme tidsrum skulle

have været antaget 48 nye aspiranter, og annonceringen vil derfor blive genoptaget.

Togpersonalemanglen udgør f.t. 24 mand, men der kommer 2 hold nye togbetjente d. 24/3 og 16/6 1965. Der er en mangel på 16 trafik ekspedienter.

For trafikassistentuddannet personale har den tidligere modtagne skstraordinære tilgang samt den foretagne nedskrivning af trafikassistentture bevirket, at normativerne, for så vidt angår denne kategori, nu er udfyldt, men det understregedes, at det også af hensyn til kommende store afgang inden for denne kategori er nødvendigt fortsat at søge forbruget af trafikassistentuddannet personale begrænset mest muligt.

Statsansat schæferhund. Vi har i årevis haft store vanskeligheder med at undgå, at uvedkommende overnatter i de henstående jernbanevogne på Kh og Gb. For at bekæmpe dette uvæsen, er der anskaffet en schæferhund, som er overdraget til en overportør på Kh, der har påtaget sig periodisk patruljering om natten med hunden. Det påregnes, at denne forsøgs-mæssige nyordning i forbindelse med politiets patruljering vil vise sig at være et effektivt middel til at undgå de uønskede overnatninger i personvognene.

Formanden udtalte til slut: Fra Statens Seruminstitut er indgået en skrivelse, hvori man giver udtryk for taknemmelighed over resultatet af blodtapningen: 290 portioner blod; denne tak er det mig en glæde at viderebringe.

Også **2. distrikts samarbejdsudvalg** har afholdt møde, hvorunder man fik lejlighed til en besigtigelse og gennemgang af den nye opholdsbygning på Esbjerg st. Mødet i instruktionslokalet bekræftede dog efter kun kort tids forløb, at problemet luftfornyelse ikke er klaret i lokalerne.

Efter en gennemgang af regnskabs- og trafikmæssige præstationer udtalte distriktschefen bl.a.: Dette vil betyde, at det vil blive nødvendigt at søge nye veje til at nedbringe vore udgifter, og på næste møde mellem gdt. og dc. skal det nærmere drøftes, bl.a. hvorledes man yderligere kan nedbringe personalestyrken. Selv om vi i distriktet ved driftsårets udgang skulle slutte med et personaletal, der ligger ca. 400 under tallet for foregående driftsår, er besparelsen i penge dog højst 8 à 10 mill. kr. om året.

Verdens dyreste jernbane

Der er altså langt til de ca. 100 mill. kr. årligt, man er »ude efter«, og der er al mulig grund til at skride til ekstraordinære foranstaltninger, hvis man ønsker, at DSB skal overleve krisen.

Om forestående rationaliseringsarbejde. På Ringe st. er et nyt sikringsanlæg af forenklet type under etablering. Stationens 3 overkørsler vil samtidig blive forsynet med automatiske bomanlæg. På strækningen Fredericia-Kolding vil der i foråret 1965 blive ibrugtaget automatiske linieblok anlæg. Signaludstyret bliver som på den fynske hovedbane, altså uden fremskudte signaler og blokintervallerne af samme længde. Anlægget indrettes for kørsel ad venstre spor for signal.

Samtidig ibrugtages et nyt relæsikringsanlæg på Taulov st. samt et automatisk helbomanlæg ved ovk 19 a i stationens østende. Anlægget indrettes for fjernstyring fra en ny fjernstyringscentral i Fredericia, som indtil videre kun fjernstyret Taulov. Eltang vil blive nedlagt, og læssespor fjernet. Ejstrup nedlægges samtidig med ibrugtagningen af det automatiske linieblok anlæg Kolding-Lunderskov.

Strækningen Fredericia-Vejle er planlagt udstyret med automatisk linieblok anlæg og fjernstyring af Børkop st. fra FC i Fredericia. I Bregninge fjernes læssespor og transversal mellem hovedspor, og der etableres varslingsanlæg. Nuværende manuelle blokpost Munkebjerg vil bortfalde. Hvornår disse arbejder vil være afsluttet, kan endnu ikke siges.

Der vil blive etableret nye sikringsanlæg på st. Ry, Laven, Svejlbæk, Funder, Engesvang, Bording, Ikast og Hammerum med fjernstyring fra Silkeborg. I Alken vil sidespor blive aflåst i afhængighed med vedkommende udkørselssignaler i Skanderborg og Ry.

Sikringsanlæggene på understationer og fjernstyring fra Silkeborg påregnes ibrugtaget en gang i 1965, medens det nye sikringsanlæg i Silkeborg først påregnes færdigt i 1966. Sikringsanlægget i Hjørring bliver ændret til et eenpost anlæg, der ventes fuldført i efteråret 1965. På strækningen Tinglev-Padborg påregnes etableret en ny krydsningsstation til erstatning for Fårhus og Bajstrup. Stationen vil sammen med stationerne Hjordkær og Bolderslev blive fjernstyret fra Vojens.

Der forventes i løbet af 1965 etable-

7000 arbejdere forsvandt i junglen efter kamp mod vildt dyr, slanger, malaria og indianere.

Deres første arbejde var at hugge sig vej gennem junglen. Det var et frygteligt opslidende arbejde. Vældige træer og uigennemtrængelige vækster blokerede vejen. Det var som at grave i en lang tunnel, der måske mandede ud ved en kløft eller dyb flod. Værst var insekterne. De bed arbejderne, så blodet løb ned ad deres kroppe. Gyselig var malariaen, som kom uden varsel.

Sådan skriver den amerikanske jernbanemand, Frank W. Kravigny, i sin bog om verdens dyreste jernbane »The Jungle Route«.

Jernbanen går fra den lille by Porto Velho i Amazonlandet til Guajara-Mirim på grænsen til Bolivia. Man har kaldt den »Dødens jernbane«, fordi der under dens bygning blev taget dødbringende favntag mellem mennesker og Amazonjunglen.

De to første forsøg på at bane vej for banen gennem junglen mislykkedes, men tredje gang – adskillige år efter – kom man igennem.

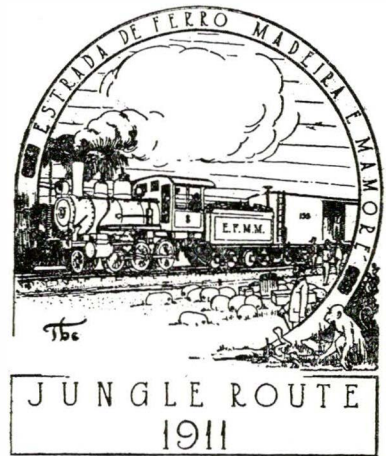
Man begyndte arbejdet i 1872. Amerikanske ingeniører forregnede sig, da de mente, at det kun var et rutinearbejde. Efter et års forsøg måtte de give op. Det amerikanske selskab, der havde påtaget sig opgaven, erklærede, at den måtte anses for umulig at gennemføre.

I 1876 gjorde et andet selskab i Philadelphia et nyt forsøg, men det gik ikke bedre.

ret forenkledede sikringsanlæg på st. Christianshede, Hampen, Filskov, Hviding, Odde og Thisted.

Efter at det af sikkerhedsmæssige grunde er besluttet, at rangergrænsemærker på stationer på enkeltsporede baner med større tilladt kørehastighed end 75 km/t skal være anbragt mindst 120 m inden for indkørselssignalet, er en indflytning af mærkerne påbegyndt.

Sikringsanlæggene for vejfærdslen. I det forløbne år er der ibrugtaget 40 advarselssignalanlæg og 16 automatiske bomanlæg. Der er herefter i distriktet ialt 454 anlæg, heraf 370 advarselssignalanlæg og 84 automatiske bomanlæg.



Urskovsbanens emblem på tog og lok

Efter nogle års arbejde var det eneste, man havde fået ud af det, en kort sporstrækning med et gammelt lok af typen med den store »prærie-skorsten«.

Det groede til omkring den forladte banestrækning og det gamle lok, i hvis skorsten der voksede et træ op.

Men man havde alligevel ikke helt opgivet bygningen af jernbanen. Den var også nødvendig, fordi Madeira-floden, som løb i dens nærhed, ikke kunne benyttes til større transporter, fordi floden havde ikke mindre end 19 vandfald i trapeform. I 1907 overtog et andet amerikansk selskab byggekontrakten, og så tog man igen fat på den hårde opgave.

I de fem år, arbejdet stod på, havde man antaget 10.000 arbejdere, men kun de tre tusinde kunne bestille noget, resten blev syge af malaria, mange døde, et stort antal arbejdere flygtede gennem junglen for at undgå sygdommen, men mange af dem faldt som ofre for vildt dyr, slanger og indianerstammers forgiftede pile.

Det lykkedes endelig i 1912 at få den 360 km lange jernbanelinie færdig.

Endnu for få år siden kørte et gammelt, træfyret lok, bygget i Philadelphia i 1908, på linien, hvor der er toggang et par gange om ugen. Turen mellem de to endestationer varer 36 timer, men man kører kun om dagen. Det er for risikabelt med natkørsel i junglen, hvor omstrejfende indianerstammer huserer, og det er ikke længe siden, at de dræbte nogle jernbanefolk, som var ude på arbejde langs linien.

»Dødens jernbane« kostede foruden de tusinder af døde arbejdere over 200 mill. kroner at bygge. I 1931 overtog den brasilianske stat jernbanen for ca. 7 mill. kroner.

Vise mænd

Der blev sandeligen fyret op under de gamle lokomotiver, røgen væltede fra skorstenen på den ene mod den anden og signaliserede – Du ligner en i pubertetsalderen! Den anden hakkede tilbage – Jeg skal lære dig! Det kunne dog aldrig falde den ind, at opbygge et angreb på en maskine ved udenomssnak, endsige bruge forblommede vendinger, dertil var dens kulturelle stade for høj.

Der er nogen der sammenligner kulturpaver med Vise mænd, andre mener at de Vise mænd er vort superfolketing. Iagttageren siger – Vise mænd støtter lønmodtagerne. Må det være tilladt en lille Ardelt traktor, med bomser, at gå sammen med Iagttageren?

Det var helt forfriskende at se, at det ikke var forbruget, der var løbet løbsk, men investeringerne. Det skal dertil siges, at dette er blevet sagt før de Vise mænd sagde det, nemlig under debatten i folketinget, da afskrivningsreglerne var for. Det der skal til er kontrol og styring af investeringerne, så pengene anbringes, hvor det samfundsmæssigt er nødvendigt.

Iagttageren skriver, at erhvervslivets ledere nu har fået at vide, at det var DEM der bragte dansk økonomi ud af balance i 1964.

Hvad så med DEM der fremsatte loven?

Det ser nu ud til, at en ny økonomiminister vil gøre noget ved dette, men det afhænger nok meget af, om han kan få lov af Krag og Eriksen. Sidstnævnte støtter Industrirådets formand, og siger – Hold fingrene væk fra fedtefadet – jeg er stadig liberal. Liberalisme betyder jo kræfternes frie spil, eller ingen beskyttelse eller forkælelse af bestemte grupper, på bekostning af andre.

Tegninger i farver af litra P, K og O

For interesserede af damplokomotiver er der nu mulighed for at erhverve tegninger i farver af tre damplokomotivtyper, litra P, K og O. De kan efter ønske leveres med et bestemt nummer. P-maskinen er på tegningen ca. 50 cm lang. Tegningerne er udført i fin stil og vil glæde enhver dampentusiast. De koster 16,- kr. pr. stk. + porto. Der er en merpris på 2,- kr. såfremt der ønskes et bestemt lokomotivnummer af de nævnte litra. Erhvervelsen af tegningerne sker ved at rette henvendelse til: E. Nederland, Tranemosevej nr. 3, Glostrup, eller pr. telf. 96 89 16.

Iagttageren har ret i, at når erhvervslivet ikke tager kritikken ad notam, har de mistet al autoritet, når de næste gang advarende løfter pegefingre mod lønmodtagerne. Men der er mange andre, der vil løfte den, vær sikker på det. Ved overenskomstforhandling efter overenskomstforhandling mobiliserer man nationaløkonomer, nationalbankdirektører, finansministre, økonomiministre og vise professorer, der fortæller os om landets alvorlige fremtid, hvor mørkt og truende alting ser ud.

Er det ikke mærkeligt, at ved valg efter valg er farverne lyse og lette?

Mon der er ret mange der tror, at den store regning på små 2 milliarder kr., som landets skatteydere nu bliver præsenteret for, skal bæres af de stærkeste skuldre, næppe. Fremgangsmåden kendes til trivialitet, mere skat på varerne, højere hjemmemarkedspriser, højere takster for off. befordring, porto o.s.v.

Et lille parti har dog sagt, at de 2 milliarder let kan skaffes, så det ikke går ud over den brede befolkningens købekraft, men hvad der kommer fra den kant, har skam ingen interesse, det parti er der sandelig ingen der tager hensyn til eller vil samarbejde med. Danmarks liberale kræfter er endnu forenede – men hvor længe?

Partiets synspunkt er ellers ganske enkelt. En effektiv skatteligning. Hvert år bliver 5 milliarder holdt udenfor selvangivelserne. Blev dette beløb lagt til skatteyderens indtægt, kommer der ca. 2 milliarder mere i skattekasen, og forbruget faldt tilsvarende. Finansministeren mener selv disse penge kan findes, så er spørgsmålet – om han kan få lov og midler.

Jeg synes det er tragisk, når man i avisen kan læse, at et ældre ægtepar, hvoraf den ene er 100 pct. invalid, har fået 60

dages FÆNGSEL for bedrageri mod socialkontor på 3000 kr., fordi konen har tjent 340 kr. ekstra pr. md. ved rengøring, og holdt dem udenfor selvangivelsen.

Jeg synes, at det er komisk, at man på samme side kan læse, at et ægtepar har fået 30 dages HÆFTE for skattesvindler på 108.000 kr.!

Men sådan er der jo så meget!

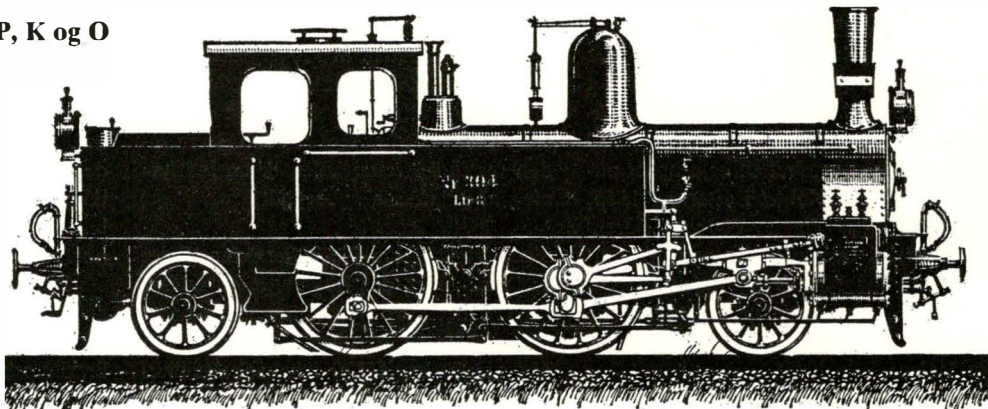
Frede Hansen.

Lønefterslæb

I anledning af den megen omtale af tjenestemændenes lønregulering kan en stor part af lokomotivførerne med et suk konstatere, at lønefterslæbet rent faktisk ikke så nær er bragt i balance. Det er i høj grad nedslående at tænke på den store lønforskel, som giver sig til kende ved at kaste blikket på årsopgørelsen og drage sammenligning med såvel medansatte som andre faglærte i betragtning af den for mange ret lange vej fra lokomotivfyrbøder til lokomotivfører ville det være af stor betydning, om der snarest bliver bragt lidt mere system i oprykningen til 15. lkl., så det ikke skal være dikteret af tilfældigheder, hvornår en lokomotivfører kan opnå en løn, der svarer blot nogenlunde til andre faglærte – vor forskudte arbejdstid taget i betragtning.

Automatisk oprykning i 15. lkl. må være løsningen, efter de gældende regler er det jo det rene hasard med at opnå forfremmelse til denne lønklasse, som burde være bundklasse for faglærte, mon ikke tiden er inde til at nedsætte et hurtigt arbejdende udvalg til at se på muligheden for at få de store skævheder i lønmæssig henseende rettet op.

J. C. K. Nielsen,
lokomotivfører, Struer.



»Lanternen«

indkalder herved til ordinær generalforsamling onsdag den 31. marts 1965 kl. 16,00 i »Kongesalen«, Forsvarsbrødrenes lokaler, Gothersgade 137.

Efter dirigentvalget behandles følgende dagsorden:

1. Protokol
2. Beretning
3. Regnskab
4. Indkomne forslag
5. Valg
 - a) Kasserer
 - b) Bestyrelsesmedlem
 - c) Bestyrelsessuppleant
 - d) Revisor
 - e) Revisorsuppleant

Eventuelle forslag skal være formanden, Simon Christensen, Helgoland, privat adresse Engløbet 25, Herlev, i hænde senest den 26. marts 1965.

Efter generalforsamlingen bliver der mulighed for kammeratligt samvær. Ligeledes vil der for interesserede serveres følgende menu:

Gule ærter med flæsk og pølse, hertil 2 snaps og 1 øl.

Pandekager, hertil 1 glas solbærrom. Kaffe.

Deltagerprisen for denne splendid herremiddag er trods dyrtiden, kun kr. 17,00.

Indtegnings kan ske på listerne, som opsættes på Gb., Av. og Hgl., eller på telefonerne 30 21 54 og 94 53 46.

Sidste indtegningsfrist: lørdag den 20. marts 1965 til 12,00.

Eventuelle interesserede ikke-medlemmer kan få yderligere oplysninger om den selskabelige forening »Lanternen« på ovennævnte telefonnummer.

Bestyrelsen.

Odense

Odense afdeling samt underafdelingen i Svendborg indbyder medlemmer, pensionister alle med damer til foredrag onsdag den 17. marts 1965 på Fyens Forsamlingshus i Kongensgade (Herregårdsstuen) kl. 19,45.

Foredragsholder bliver foreningens hovedkasserer Gunnar Rasmussen og emnet bliver, 8 dage med de svagføre på D.L.F.s feriehjem.

Derefter vises en film, som statsbarnernes reklametjeneste optog fra det 10. svagføreophold på feriehjemmet sidste år.

Efter foredraget vil afdelingen være vært ved et fælles kaffebord.

Af hensyn til kaffebordet bedes man tegne sig på de ophængte lister, pensionister kan tilmelde sig på telefon 11 59 09.

Afdelingsbestyrelsen.

PERSONALIA

Ansæt som lokomotivmedhjælper pr. 1/2-65.

Lokomotivmedhjælperaspiranterne:
L. Dagsberg, København Gb., i København Gb.

B. Svare, København Gb., i Næstved.

J. S. Jensen, København Gb., i Rødby Færge.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 15/2-65.

Lokomotivmedhjælper:
T. Elvekjær, København Gb., til Rødby Færge.

Forfremmelse til lokomotivmester (15. lkl.) efter ansøgning pr. 1/2-65.

Lokomotivfører (12. lkl.):
B. J. Hansen, Fredericia, i Struer.

Afsked.

Lokomotivførerne (15. lkl.):
K. K. V. Andersen, Padborg, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30/4-65).

K. V. Sørensen, Århus, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30/4-65).

V. Christiansen, København Gb., er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30/4-65).

DSB-regnskab

Driftsindtægterne er i forhold til samme periode i fjor steget med 40,3 mill. kr., der fordeler sig således:

Personbefordring 12,0 mill. kr.
Godsbefordring 10,5 mill. kr.
Andre indtægter 17,8 mill. kr.

Hele tusinder.

Driftsindtægter 627.673
Driftsomkostninger 598.786
Driftsoverskud 28.887
Afskrivning 36.450
Forrentning 72.800
Statens tilskud til driften 80.363

Lokomotivførerne (12. lkl.):

V. Laursen, Fredericia, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31/1-65).

M. Kristensen, Odense, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30/4-65).

J. Johansen, Odense, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30/4-65).

L. P. Jensen, København Gb., er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31/5-65).

Lokomotivmedhjælperne:

P. E. Nielsen, Næstved, er afskediget efter ansøgning (31/3-65).

K. Henningsen, København Gb., er afskediget efter ansøgning (30/4-65).

†

Lokomotivfører Aksel E. S. K. Enghave, Tønder, født d. 25/6-1906, er afgang ved døden den 9/2-65.

Pensioneret lokomotivfører C. M. Søby, Ingerslevboulevard 20, 2., Århus, født d. 22/12-1891, er afgang ved døden d. 7/1-65.

Pensioneret lokomotivfører H. N. C. Leth, Marstrandsgade 27, Århus, født d. 20/11-1901, er afgang ved døden d. 14/1-65.

Pensioneret lokomotivfører P. Rasmussen, Havepladsvej 35, Fredericia, født d. 4/5-1879, er afgang ved døden d. 16/1-65.

Tak

Hjertelig tak for venlig deltagelse ved min mands begravelse.

Edith Enghave, Tønder.

Driftsudgifterne er steget med 23,9 mill. kr., som udelukkende skyldes forøgede lønudgifter.

Statsbanernes driftsindtægter og driftsomkostninger m.v. i tidsrummet april-december 1964 og en sammenligning med det tilsvarende tidsrum i 1963.

April - December		Afvigelser
1964	1963	
627.673	587.352	40.321
598.786	574.927	23.859
28.887	12.425	16.462
36.450	31.950	4.500
72.800	60.306	12.494
80.363	79.831	532

DAMERNES DAG



Dansk Damemoderåd

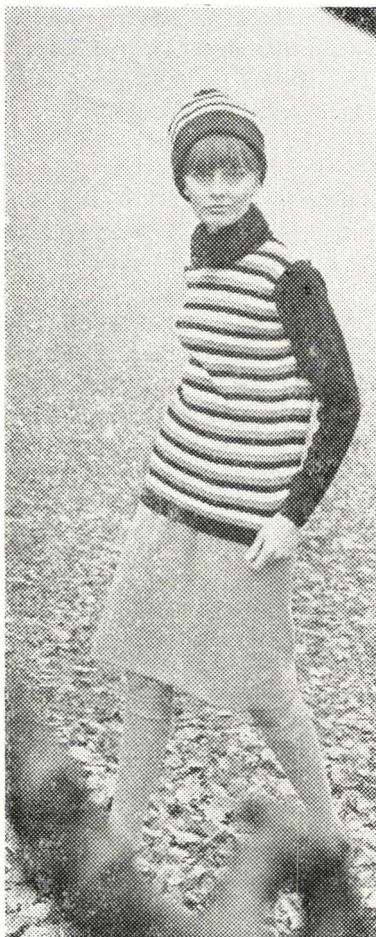
Smukke tern, lige linier, let og elegant, ren uld, en klassiker af højeste kvalitet.

Til denne nederdel hører også jakke og slacks, og materialet er intet andet end cameluld. Sweateren, huen og knæstrømperne, som vises på dette billede sammen med den lækre nederdel, er i Leacril i farverne sort, hvid og whisky.

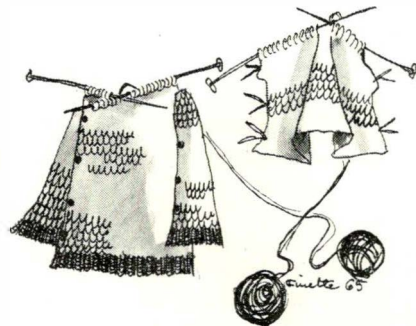
Forkølelser kan være svære at undgå, selvom man prøver at gardere sig ved at gå fornuftigt klædt og i tide har sørgt for at få sit vitaminbehov dækket. Alt for mange begiver sig heltemodigt ud mellem andre mennesker med en startende forkølelse, og sørger således for at få sig en masse lidelsesfæller.

Er et familiemedlem blevet forkølet. Isoler da vedkommende bedst muligt med det samme, da småpartikler fra sengelinned, håndklæder og især lommelærklæder bringer smitten videre.

Bedst er det helt at undgå brugen af lommelærklæder og i stedet bruge crepservietter, som straks efter brug puttes ned i en plasticpose, som patienten selvfølgelig må sørge for at holde tillukket. Posens indhold tømmes flere gange daglig ud i toiletkummen og skylles bort. Dette er en meget hensigtsmæssig foranstaltning både for patienten og de andre familiemedlemmer.



En dame, som jeg så sidde og strikke, havde anbragt en hel masse tryklåse i sit strikkesøj. Jeg spurgte hende hvorfor. Og hun forklarede, at hver gang hun tog en maske ind eller ud, anbragte hun straks en tryklås i masken, det gav et meget



nemmere overblik over ind- og udtagningerne. Nu har jeg selv prøvet hendes lille patent, og det er faktisk godt, det er meget hurtigere end at sidde og trække en anden farvet tråd igennem.

Oprydning i skabe og skuffer er ikke så kedeligt et arbejde, hvis bare man sørger for at tage det lidt ad gangen, og medens man har god tid. Det kan være forbløffende så mange ting, hvis eksistens man helt havde glemt, man plud-



selig får frem i dagens lys. Ofte opdager man ved nærmere eftertanke, at man i grunden heller ikke har brug for disse ting. Og så er det om at skille sig af med dem i en fart, så de ikke tager plads op. Det kan betale sig at overveje grundigt, hvad man har brug for, og hvor man har brug for tingen. Det sparer mange skridt senere hen, at enhver ting er, hvor den skal bruges, og alle overflødige ting er fjernet. Februar er som skabt til sådan et arbejde, og man vil takke sig selv mange gange for, at man har fået det gjort, inden forårssolen kommer og dermed hovedrengøringen.