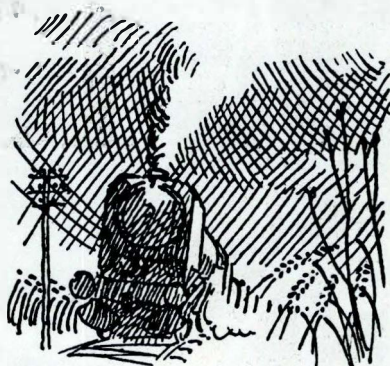




13

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE

Mangel på fantasi og dristighed



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

5. JULI 1966 — 66. ÅRGANG

13

Indhold:

Plus og minus hos DB	3
Horisonten rundt	4
Hvad skal min lejlighed koste	6
Flere t-baner i London	8
Et liv i primitivitet	10
Ingen ville spise kartofler	12
Vejlekassen	14
Personalia	15
Sjove gamle amerikanere III	16

Redaktører:

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

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

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Os bekendt er det meget få jernbaner i den brogede verden, som giver et virkeligt overskud. Langt de fleste må konstatere store driftsunderskud. Sådanne steder, hvor statsmyndighederne dækker disse underskud ind over f.eks. skatterne, er der fra vide samfundskredse en følt opfattelse af, at urentable jernbanestrækninger bør skæres bort, så man ad den vej får balance mellem indtægter og udgifter. Forbundsregeringen i Vesttyskland har ladet et privat revisionsfirma analysere forbundsbanernes driftsresultater. Fremgangsmåden kan kaldes utraditionel. Til gengæld er firmaets konklusion ganske traditionel. Sådant er resultatet af manges overvejelser om jernbanernes mulige rentabilitet. Man har efterhånden fået den grundfæstede ide, at nedlægning af urentable sidebanestrækninger er en slags trylleformular, som kan besvære underskud. Der mangler imidlertid fantasi og dristighed til rationelle trafikplaner, og her er forholdene i Danmark ingen undtagelse. Thi alt for mange uden virkeligt kendskab til forholdene har en uforholdsmæssig stor indflydelse på f.eks. jernbanernes udvikling.

Skulle nogle af dem trods alt have den inspiration, som kunne skabe arbejdsgrundlag for faglig indsigt og kunnen på området, ja, så vil konkrete planers virkeliggørelse risikere en krank skæbne, når omkostningerne skal forelægges til bevilling. Det er nemlig andre syner disse mænd ser, når penge skal skaffes til veje. Så er det mindre risikabelt at skære banestrækninger væk. Det er efterhånden indarbejdet i den brede befolknings bevidsthed, at jernbanetransport er dyr i forhold til anden transport og gentages så ofte, at det går med dette som med løggen, at man til sidst tror, den er sand. Det er i stærkeste grad beklageligt, at vore bevilgende myndigheder er blottet for fantasi, når det drejer sig om vigtige statsinteresser eller rigtigere samfundets. Derfor kan man også have sine tvivl om fantasi og dristighed fra en trafikkommission, der vil være befængt med en mængde selviske interesser og belastende fordomme. Nogle få kyndige på trafikplanlægningsområdet og i besiddelse af fantasi og dristighed skulle sættes til at forme grundlaget for en rationel og fremsynet udvikling. Føler man sig tvunget til at engagere de traditionelle kredse i dette arbejde, kan det passende indskrænkes til kortlægning af respektive arbejdsområder. Det planlæggende udvalg kan bruge dette materiale til belysning af det nutidige urationelle trafikroderi.

Plus og minus hos DB

De tyske forbundsbaner har som bekendt i de senere år kørt med et stadigt stigende underskud.

For et års tid siden anmodede den tyske regering et privat revisionsfirma, »Deutsche Revisions- und Treuhand-Aktiengesellschaft« om at undersøge forbundsbanernes finansielle status og fremkomme med forslag til en forbedring af denne status, som Gud og hvermand ved, er noget vakkende.

Trafikministeriet i Bonn, hvis chef er minister *Seebohm*, har nu offentliggjort resultaterne af det nævnte revisionsfirmas undersøgelser.

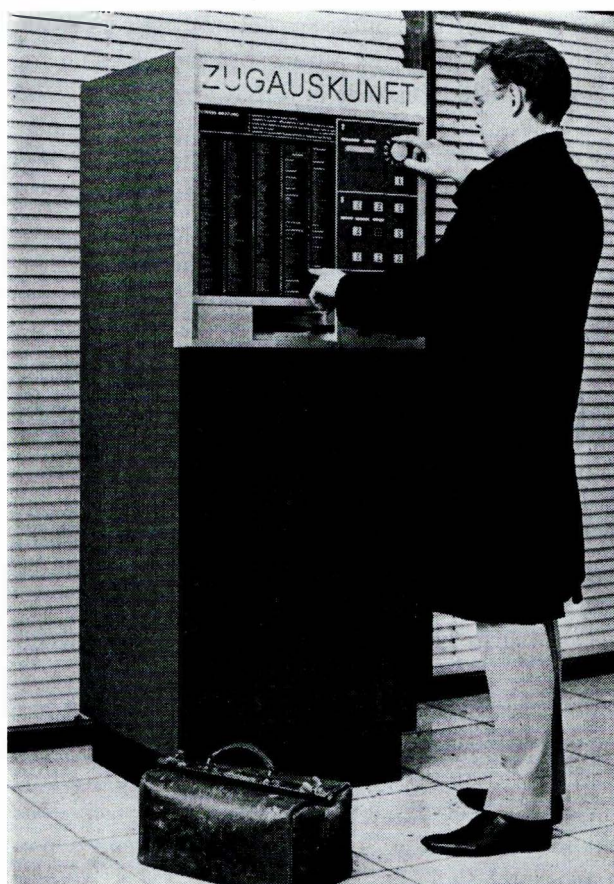
Firmaets eksperter finder, at banernes sidste tarifforhøjelser, der trådte i kraft i marts måned 1966, ikke er tilstrækkelige til at hidføre en balance mellem udgifter og indtægter på banernes regnskab.

Såvel for person- som for godsbeholdning finder revisorerne de gennemførte takstforhøjelser for ringe. Yderligere forhøjelser er, – hedder det i revisionsfirmaets resposum – påkrævede og *mulige*.

Det private firma har i sine konklusioner taget hensyn til de priser, der nu forlanges for godstransport på landevejene og autobanerne (*fernverkehr*), idet man gør opmærksom på de kolossale omkostninger, en vedligeholdelse og udbygning af landevejsnettet påfører staten og provinserne, sammenholdt med de transportbesparelser, det tyske erhvervsliv i grunden kunne opføre på sit slutregnskab, hvis man lod banerne foretage en større del af varetransporterne på de lange strækninger: Også landevejsnettet holdes i orden af offentlige midler. I den sidste ende er det nationaløkonomisk set billigst at lade egnede varer transportere pr. bane over egnede strækninger.

Det er klart (hedder det i revisionsfirmaets betænkning) at forbundsbanerne også i fremtiden, i kraft af deres tekniske struktur og omkostningsniveau selv med forhøjede takster vil kunne byde transportkunderne fordele, især på stærkt benyttede færdselsstrækninger, – hvad enten det drejer sig om persontransport eller godsbeholdning. Derimod vil naturligvis gods- og persontransport *til siderne*, hvor det drejer sig om korte afstande, kunne afvikles bedre og billigere med lastbiler og busser.

Revisionsfirmaet, hvis undersøgelser har strakt sig over et år, henleder trafikministeriets opmærksomhed på nødvendigheden af at gennemføre en stærkere rationalisering såvel med hensyn til driften som til administrationen. Og firmaets specialister, der dagligt beskæftiger sig med gennemprøvning af mange store industriforetagenders økonomi, anbefaler, at *banedriften i juridisk og lovmæssig henseende skil-*



Automat som giver forskellige oplysninger om tog m.v.

les ud fra forbundsregeringens beføjelsesområde for at tilvejebringe en tiltrængt større klarhed i finansiell henseende.

Revisorerne anfører i deres resposum, at allerede i 1964 var 480 sidebaner til hovednettet af tyske forbundsbaner underskudsgivende. Disse sidebaner disponerer over et skinnenet på i alt ca. 11.600 km. Driftstabet på de omhandlede strækninger beløb sig til i alt ca. 600 mill. DM for regnskabsåret 1964.

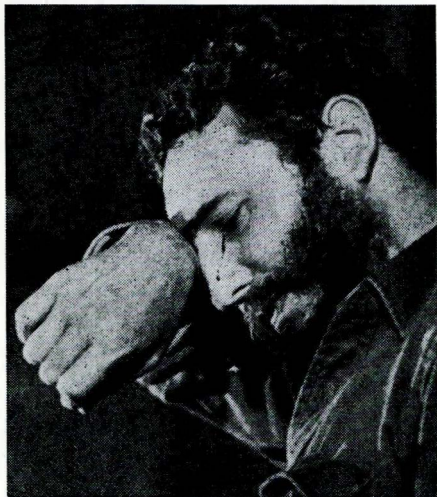
Eksperterne kommer til det resultat, at mindst 6100 km sidebanestrækninger bør nedlægges, idet der ikke længere er nogen jordisk chance for at gøre dem rentable, – selv om de naturligvis udfører en vis »tilførselstjeneste« til hovedlinjerne. Også de øvrige sidelinjer, der figurerer i det nævnte totalciffer på 11.600 km, kan man – mener revisorerne – uden større betænkeligheder nedlægge. Deres værdi som tilførselslinjer er i bedste fald kun uvæsentligt over nul.

Virius.

Horisonten rundt

Den amerikanske »luftbro«, der for seks måneder siden indledte en daglig aftransportering af kubanere, der ikke længere ønskede at forblive på *Fidel Castros* ø, har til dato transporteret i alt ca. 22.000 kubanere fra Havanna til Miami i Florida. Luftbroen har hidtil kostet Washington-regeringen ca. 10 mill. dollars. Trafikken blev afbrudt i nogle dage, mens Castro havde travlt med et af sine klassiske propagandenumre: han beskyldte amerikanske vagtposter ved USA's kubanske base *Guantánamo* for at have »myr-det« en kubansk soldat. Det viste sig, at soldaten var blevet skudt, fordi han havde vovet sig ind på amerikanske enemærker. Transporten er nu genoptaget. Det amerikanske udenrigsministerium har givet tilladelse til, at også anti-Castro-kubanere, der lever som flygtninge i andre lande (Spanien, Mexico m. fl.), og som har nære slægtninge i USA, kan få opholdstilladelse på amerikansk grund.

Den kubanske økonomi nærmer sig nu en statslig katastrofe. Hverken russere eller kinesere har ydet den skægede diktator hjælp i den udstrækning, han havde regnet med, og stemningen på øen bliver stadig mere spændt. Det har heller ikke just hjulpet på det almene humør, at Castro for et par uger siden pludseligt gav ordre til, at alle natklubber og danse-restauranter skulle lukkes.



Sikke et hundeliv

Det sovjetrussiske tidsskrift »Krokodil«, der i visse henseender ligner det engelske »Punch« og det gamle »Klodshans«, fortæller en god del mere om forholdene i Sovjet end de officielle dagblade finder betimeligt. I en artikel fornylig beskæftigede Krokodil sig indgående med det sorte marked.

Det fremgår af tidsskriftets oplysninger, at æg i stigende grad anvendes som betaling for varer, der

kan købes på parallel-markedet, altså uden for de butikker, staten driver, og hvor priserne er kontrollerede. Man skal således erlægge to æg for et bomuldshalstørklæde, ét æg for to skolehefter, otte æg for et halvt pund gær, 30 æg for en pullover, 40 for et silke-hovedklæde, 300 for en lammeskindspels og 600 for en vaskemaskine. En motorcykel koster 1000 æg.

»Krokodil«, der udkommer tre gange pr. måned og har et oplag på 4,3 mill. eksemplarer, kritiserer på sin sædvanlige satiriske facon regeringen, fordi den ikke hidtil har været i stand til at hindre sortbørshandelen, – skønt en lovbestemmelse fra juni sidste år fastsætter strenge straffe for såvel købere som sælgere på parallel-markedet.

I Moskva er et nyt centralposthus nu taget i brug. Det disponerer over en bygning på seks etager, og der er anlagt helikopter-landingsplads på taget.

Ved hjælp af stærkt specialiserede elektroniske installationer kan det nye posthus sortere og distribuere 3,5 mill. breve og 6 mill. aviser pr. døgn. Et særligt anlæg for pakkesortering kan behandle 1200 pakkeforsendelser i timen.

Den italienske Fiat-koncern har som meddelt fået til opgave at reorganisere og udvikle den sovjetrussiske automobilindustri. En privat bilejer i Rusland har hidtil været betragtet som en næsten suspekt person, en slags potentiel statsfjende. Denne holdning til automobilister skal nu omgående ændres: »Bilisten bør for fremtiden,« – skriver partibladet *Izvestia*, – holdes af og respekteres, for han er et menneske som alle andre: han er også en borger.«

Der findes i verden et telefonapparat for hver 30. person, – oplyser det franske handelsblad »Vendre«. I De Forenede Stater er der en telefon pr. 2 personer, i Europa pr. 10. Hvad automatisering angår, er Holland og Schweiz nu 100 procent dækket, Ægypten 99,9 procent, Frankrig 84,8 procent og Danmark 78 procent.

Spanien er det vesteuropæiske land, hvor den økonomiske aktivitet er i stærkest stigning, – for 1965's vedkommende: 9,8 procent. En rapport, der for nogen tid siden blev udsendt af det spanske plan-kommissariat, anfører, at landets industrielle produktion steg med ca. 40 procent mellem 1961 og 1964. I Japan var den tilsvarende stigning i samme periode

39,3 procent, i USA 20,5 procent og i Frankrig 19 procent.

I 1965 steg de spanske lønninger inden for industrien med 16,8 procent og i landbruget med 11 procent. Statens lønstigninger lå ca. midt mellem de to tal. Den almene prisstigning androg kun 3,4 procent.

Der skabtes sidste år ca. 300.000 nye arbejdspladser i landet, og arbejder-udvandringen til andre lande faldt med 27 procent i forhold til det foregående år. I tre-året 1961–1964 steg den spanske eksport med 35 procent. Men importbehovet forøgedes samtidigt i en sådan grad, at den spanske handelsbalance i 1965 udviste et større deficit end tidligere.

Ventesalen for 2. klasse på Hamborgs hovedbanegård holdes som bekendt åben hele natten, men der er i den senere tid fremkommet så mange klager over tilstandene i disse rum, at banegårdsledelsen har måttet træffe ekstraordinære foranstaltninger. Tilstrømningen af natlige »gæster«, som er uden billetter og som regel uden fast tilholdssted, er efterhånden blevet så stor, at de rejsende, der venter mellem to tog, ikke kan få plads, – og navnlig ikke ro. Meget ofte laver stærkt berusede »bumser« ballade. Der er indsat en stab af opsynsmænd, med armbind og tjenestekort, til at holde orden, men det lykkes ikke altid for disse meget høflige og pæne folk at klare situationen med det gode. – Af og til må vi desværre tilkalde banegårdspoliti-vagten, – sagde en af opsynsmændene til »Lokomotivtidende«s medarbejder, – og det går sjældent stille af, når de håndfaste betjente fjerner en eller flere af urostifterne. Det er synd for de trætte rejsende, der venter på deres tog. Vi opsynsmænd har ordre til at udvise enhver, der ikke opfører sig stilfærdigt. Også folk, der ingen rejsehjemmel har, skulle i grunden fjernes, men hvis de ikke laver uro, stiller vi som regel ingen spørgsmål.

De japanske husholdninger er efterhånden kraftigt mekaniserede. 53 procent af alle hjem har et køleskab, 61 procent en vaskemaskine, 83 procent et elektrisk strygejern, 32 procent en støvsuger, – og 54 procent et elektrisk grydeapparat til at koge ris i. De tyske arbejdere er de højest lønnede inden for fællesmarkedet. Derefter kommer i rækkefølge de franske, de belgiske, de italienske og de hollandske. Arbejdere i Luxemborg ligger på samme lønningsniveau som hollænderne.



Amerikansk soldat med en fange

Mens aviser og privatpersoner i USA dag for dag skærper deres kritik mod Johnson-regeringen og dens Vietnam-politik, vokser det amerikanske krigsberedskab i Sydøstasien ligeledes dag for dag.

Efter den plan, der følges for tiden, vil de 255.000 amerikanske soldater, der i øjeblikket befinder sig i Vietnam, ved indeværende års slutning have fået selskab af yderligere 125.000 mand.

Krigen i Vietnam er en dyr affære for den amerikanske skatteborger.

Tabene af flyvemaskiner (jetjagere, jetbombere, rekognosceringsmaskiner, transportmaskiner osv.) andrager gennemsnitlig én pr. dag (værdi pr. maskine: mellem 1 mill. og 2,2 mill. dollars).

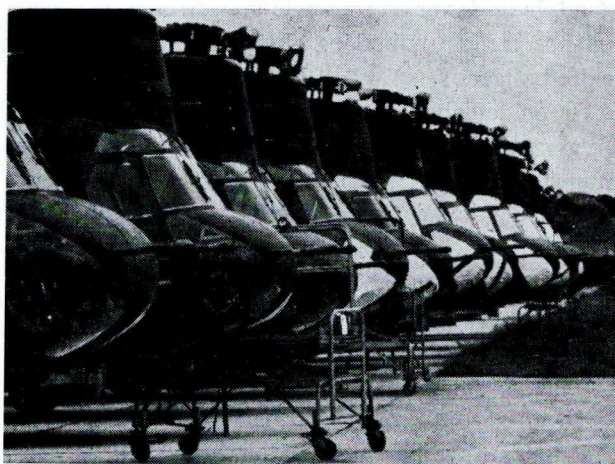
Der bruges ammunition og bomber for ca. 4 billioner dollars pr. 12 måneder.

I skatteåret 1966 er der afgivet ordrer til flyvemaskinefabrikker til i alt 4,8 billioner dollars, – 40 procent mere end året forud.

Ammunitionskontrakter er i løbet af et år steget med 229 procent, – til 1,6 billioner dollars.

De amerikanske væbnede styrker, hjemme og ude, vil om et år tælle 500.000 mand mere end i 1965.

Der er tegn på, at de kæmpemæssige udgifter til krigsførelsen i Vietnam begynder at gøre sig gældende i De Forenede Staters økonomi: den langvarige »boom« i industrien synes at have fået bremse på.



Helikopter venter på indskibning til Vietnam

Hvad skal min lejlighed koste?

I denne artikel redegør kontorchef i *Københavns Husejerforeninger* Kaj Jensen for principperne i den lejlighedsvurdering, der i løbet af kort tid skal ske.

Baggrunden er det i foråret indgåede boligforlig.

Den 18. januar 1966 indgik partierne: »Socialdemokratiet«, »Venstre«, »Det konservative Folkeparti« og »Det radikale Venstre« en række aftaler vedr. den fremtidige boligpolitik i Danmark.

Noget af det første, lejerne kommer til at mærke til boligforliget, bliver den lejlighedsvurdering, der skal finde sted i de kommende måneder.

Udgangspunktet for vurderingerne:

Lejeværdien for en beboelseslejlighed skal ansættes efter lejlighedens *brugsværdi*, og denne værdi måler man sig frem til ved som udgangspunkt at tage lejligheder, der er taget i brug i årene 1963–66, og prioriteret (belånt) til en rente på 6,5 % (mod nu 9–10 %).

Samtidig skal tages med i beregningerne, hvilken yderligere omkostningsbesparelse der ville have været opnået, dersom der på daværende eller nuværende tidspunkt havde været tilstrækkeligt udbud af bygge-modne grunde.

Endelig skal man tage med i regnestykket, den billiggørelse der kunne påregnes at fremkomme ved en effektiv konkurrence inden for byggeriet.

Når man er nået frem til dette *skøn*, for stort mere kan det jo ikke være, skal lejesummen for den enkelte lejlighed ansættes på det herved fremkomne grundlag, idet man i øvrigt skal tage hensyn til lejlighedens størrelse, alder, beliggenhed, kvalitet, udstyr og indretning etc.

Videre skal vurderingen ske på baggrund af en tilstand, hvor der er en passende boligreserve og rimelig balance mellem udbud og efterspørgsel efter nye og ældre boliger.

Er en lejlighed på væsentlige punkter af ringere brugsværdi end gennemsnittet af lejlighederne i kommunen, kan lejeværdien i almindelighed ansættes til den gældende leje, med mindre denne skønnes for høj.

Til at foretage disse vurderinger nedsættes et antal »Lejevurderingsråd«, bestående af en formand og en ejer samt en lejerrepræsentant.

Man vurderer sig selv.

Husejeren, respektive ejendomsselskabet, kan selv foretage en vurdering af, hvad lejlighederne er værd,

Dette gøres ved at udfylde et særligt udarbejdet skema og indsende dette til lejevurderingsrådene.

Husejeren skal ligeledes drage omsorg for at få uddelt skemaer til sine enkelte lejere, således at lejerne *selv* kan lade foretage en vurdering. Dette kan ske ved, at lejeren selv påfører skemaet hvad han/hun mener, lejligheden bør koste fremover, man kan også henvende sig til sin lejerforening (det er det sikreste) og få foreningen til at være sig behjælpelig med at udfylde skemaet.

Lejeren skal, hvis han/hun ønsker at give udtryk for sin opfattelse af lejlighedens værdi, returnere skemaet i udfyldt stand til husejeren/ejendomsselskabet *inden 10 dage efter modtagelsen*.

Er skemaet ikke i behørig stand tilbageleveret inden fristens udløb, lægges udlejerens vurdering til grund.

Det er udlejeren, der skal drage omsorg for, at skemaerne behørigt fremsendes til lejevurderingsrådet.

Ved beregning af lejlighedernes værdi skal *ikke* medregnes de forbedringer, som lejeren *selv* har ladet foretage i lejligheden.

Lejevurderingsrådene arbejder.

Hvis det af de indsendte skemaer viser sig, at der ikke er stor forskel i udlejerens og lejernes opfattelse af lejlighedernes værdi, kan rådet ret hurtigt træffe en afgørelse.

I modsat fald skal rådet på basis af de indkomne skemaer lade foretage en besigtigelse af lejlighederne, og derefter fastsætte ved almindelig stemmeflerhed den leje, der bør være den rigtige.

Når lejevurderingerne er afsluttet, udfærdiger vurderingsrådet en fortegnelse over de foretagne lejeansættelser, dette materiale vil blive fremlagt til almindelig eftersyn af kommunen.

Meddelelse om vurderingens resultat sendes desuden til hver enkelt ejer og lejer.

Ved behandling af lejligheder og lokaler i social- og almennyttige boligselskabers ejendomme indtræder en ejerrepræsentant fra boligselskaberne.

Man stiler imod, at sådanne oplysninger og afgørelser kan være ejere og lejere i hænde inden udgangen af 1966.

Hvis man er utilfreds med vurderingen.

Der er adgang til for såvel ejere som lejere at klage over lejevurderingsrådets ansættelse. Dette skal ske *inden 4 uger* efter sidste fremlæggelsesdag, hvor den pågældende ansættelse er opført.

Denne klage skal da rettes til et særligt oprettet »Vurderingsankenævn«, hvis sekretariatsforretninger varetages af huslejenævne i den enkelte kommune.

Dette nævn består af 1 formand og 4 medlemmer. Formanden og de 2 medlemmer må ikke have tilknytning til hverken ejer- eller lejerorganisationer, eller have interesser heri, de sidste 2 skal være en lejer- og en ejerrepræsentant udtaget fra huslejenævne.

Hvis man ønsker at indanke sin vurderingsansættelse, skal der erlægges et gebyr på kr. 25,00, pr. lejemaal, der dog kan refunderes, hvis der gives klageren helt eller delvis medhold.

Vurderingsankenævnet kan beslutte at sende vurderingsansættelsen tilbage til lejevurderingsrådene til omvurdering, men kan også selv foretage visse omregninger og ændringer.

Inden vurderingsankenævnet træffer sin afgørelse, skal den anden part i lejeforholdet have adgang til at udtale sig.

Viser det sig, at vurderingerne for en gruppe af lejligheder eller lokaler eller for samtlige lejligheder i et kvarter eller i en kommune afviger væsentligt fra det forudsatte, kan ankenævnet anordne, at lejevurderingsrådet lader foretage en helt ny vurdering. Er denne afgørelse énstemmig i vurderingsankenævnet, kan den ikke indbringes for boligretten.

Øvrige vurderinger for enkelte ejendomme kan, hvis man også er utilfreds med vurderingsankenævnets afgørelse, indbringes for boligretten inden udløbet af 3 uger efter, at underretning om ankenævnets afgørelse er meddelt parterne.

Det lyder indviklet – og det er det også, men de ovennævnte køreplansregler, kortfristede som de er, vil dog kunne gøre det mere overskueligt for den enkelte lejer.

Når man som udgangspunkt opererer med en særlig omkostningsbestemt leje, går man i indviede kredse ud fra en m² pris på kr. 70–75. Er lejligheden af ringere standard, sker ansættelsen forholdsvis lavere pr. m², alt efter lejlighedens udstyr, indretning og ejendommens beliggenhed, bebyggelsestæthed etc. etc.

Den lejeansættelse, man ved vurderingerne når frem til, skal fra 1. april 1967 indføres *trinvis*, idet stigningen pr. år højst kan udgøre kr. 600,00 og mindst kr. 120,00.

F. eks.:

Lejen før vurderingen kr. 1.800,00 pr. år
Vurderet til kr. 2000,00 p. a.

Pr. 1. april 1967 forhøjes med kr. 120,00 pr. år
i alt kr. 1.920,00 pr. år

Pr. 1. april 1968 forhøjes med kr. 80,00 pr. år
Samlet vurderet leje kr. 2.000,00 pr. år

Og ingen yderligere forhøjelser.

Alt efter forskellen mellem den nugældende leje og den leje, ens lejemaal er vurderet til, kan forhøjelsen pålægges over 8 år, der er heri ikke indregnet lejeforhøjelser grundet stigninger i de skatter og afgifter, der påhviler ejendommene og ej heller, hvis lejlighederne bliver moderniserede.

Man er jo vant til at vurdere sig selv én gang om året, når selvangivelsen skal udfyldes, man er her – stort set – fortrolig med de oplysninger, der skal afgives, *når man angiver sig selv*.

Anderledes er det, når man skal vurdere sin lejlighed, her står man vel nok noget usikker, og det er da fristende at skrive kr. 0 på vurderingsskemaet, eller i hvert fald et så lavt beløb, at man er sikker på, at ejendommen bliver besigtiget af vurderingsrådet.

Men når man derefter måske skal til at tage stilling til at risikere kr. 25,00 for at anke over lejeansættelsen, gælder det om, at man har sin vurdering så velbegrunderet som muligt.

I vid udstrækning bør man – hvis man er det mindste i tvivl – søge sagkyndig bistand, og er man i forvejen medlem af en lejerforening, bør man søge dennes assistance.

Har man overhovedet ingen sagkyndig bistand at henvende sig til, og er man i det hele taget i tvivl, kan man få nærmere oplysning og vejledning ved at ringe eller skrive til »Danmarks Lejerforbund« eller – i København, »Københavns Huslejerforeninger«, Vester Voldgade 21², V. Tlf. CE 13 075 – 13 316.

Det bør formentlig anbefales, at man sikrer sig den fornødne assistance *før* lejevurderingerne begynder, idet lovbestemmelserne har sat en meget kort frist, (10 dage).

Vurderingsarbejdet forventes gennemført i perioden juli–november, med offentliggørelse af lejefastsættelserne i december–januar måned.

Det levner ikke nogen af parterne megen tid, derfor bør man i så god tid som muligt kontakte den sagkyndige bistand, man ønsker at benytte sig af.

Man bør erindre sig, at den afgørelse, der falder, gælder for en periode af *mindst* 8 år, så der er al mulig grund til at sikre sig imod, at tilfældigheder spiller ind.

Kaj Jensen.

Flere t-baner i London

Af Tage W. Jensen

Londonerne får t-baner næsten hurtigere, end københavnere får referater af politikernes debatter om t-baner. København er nu den eneste hovedstad i Skandinavien, der ikke har moderne bybaner.

I London er tre fjerdedele af sportunnelerne og halvdelen af stationstunnelerne, der har større diameter end spor»røret«, på den kommende 16,7 km Victoria linie fra Walthamstow til Victoria nu færdig.

Mandskabet har tilmed sat uofficiel verdensrekord i tunnelboring, 145 m ugentlig. Arbejdet begyndte i august 1962 og skal være afsluttet om 2 år.

Endnu før den er færdig, er der planer om at udvide den. Det drejer sig om en linie fra Victoria til Brixton via Vauxhall og Stockwell, hvorved Themsen krydses (se tegningen).

Linien skal aflaste Northern og Bakerloo linierne og står øverst på listen over London Transports nærmeste fremtidsplaner. For at udnytte det tekniker- og arbejderhold, som blev dannet med betydelige vanskeligheder til selve Victoria linien, fremskynder man nu enkelthederne i planlægningsarbejdet. Det ville

være både upraktisk og uøkonomisk at opløse holdet.

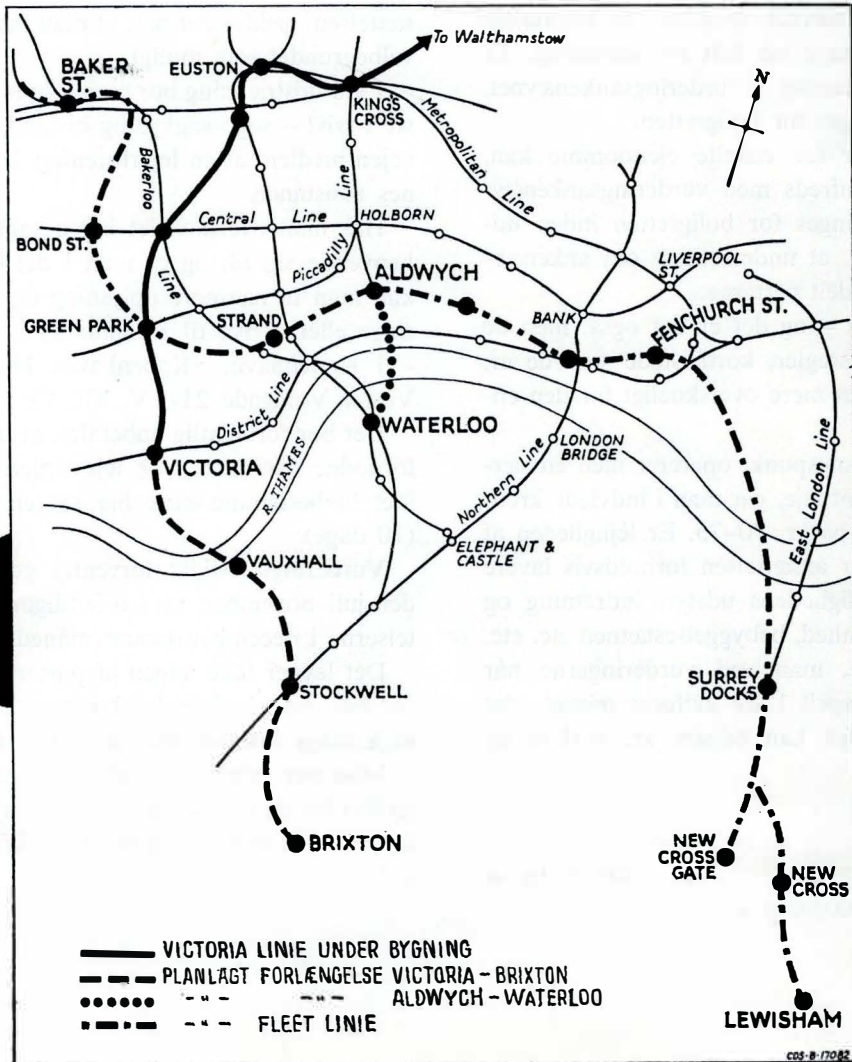
Transportministeren har modtaget LT's anmodning om principiel godkendelse af projektet – underforstået er regeringens tilladelse og statens dækning af udgifterne til projektets gennemførelse. LT håber at kunne begynde arbejdet til næste år og være færdig i 1970.

Andre planer omfatter en linie fra Aldwych til Waterloo, der også skal krydse floden. Regeringen godkendte principielt planen sidste år. Gives »grønt lys« for arbejdet nu, er det meningen at tage fat til efteråret på Themsens sydbred og have linien klar samtidig med Victoria–Brixton strækningen.

Aldwych–Waterloo udvidelsen vil øge t-banens kapacitet til og fra Waterloo.

Den største plan er en helt ny t-bane, Fleet linien, tværs under Londons centrum til Bakerloo liniens Stanmore forgrening, ved Baker Street station, via Bond Street, Green Park, Trafalgar Square, Strand, Fleet Street, Fenchurch Street (i Londons »bankland«) og videre mod syd til Lewisham.

Fleet linien vil aflaste Bakerloo strækningen (mel-



lem Piccadilly Circus, Paddington og Finchley Road) og bidrage til at lette presset både på Central linien (mellem Holborn og Liverpool Street) og på District linien.

I højere grad vil den kunne aflaste den meget stærkt trafikerede sydøstlige del af t-banenettet ved at »tappe« dette ved New Cross og Lewisham og sprede noget af nærbanetrafikken gennem London Bridge »flaskehalsen«.

Fleet linien kan direkte hjælpe med til at fordele og optage byrejsende på Paddington (og Marylebone), idet den åbner mulighed for at doublere Bakerloo linien på Queen's Park afsnittet nord for Baker Street.

LT regner med at have alle enkeltheder klar i løbet af året til nærmere drøftelse med autoriteterne. Godkendes planerne i 1967-68, så arbejdet kan begynde i 68-69, er det muligt at få Fleet linien færdig i 1975.

Blandt de mindre planer er en udvidelse af Hounslow strækningen på Picadilly linien. Foreløbig overvejer t-banefolkene behov og muligheder. Linien skulle føres til Hounslow lufthavn, og planerne udarbejdes på baggrund af beregninger over nuværende og fremtidig passagertrafik gennem denne lufthavn.

Alle udvidelserne vil bringe det samlede londonske bybanenet op på næsten 400 km.

Statskontrol, underskud.

En stærk kontrast til fremskridtet, der udtrykkes i disse planer, er LT's nylig aflagte regnskab og beretning for 1965.

London Transport Board – nu under statskontrol og pålagt ved lov »ikke at stifte gæld« – fremhæver i voksende grad kollektiv transports samfundsmæssige betydning – og dermed det rimelige i offentlig investering i udvidelser o. l.

Et tilbageblik over regnskaberne forklarer holdningen yderligere: 1962 kunne LT fremlægge et regnskab, der viste overskud på kr. 160 millioner. Det år trådte Transportloven af 1962 i kraft – hvormed staten fik kontrol over organisationen, først og sidst finansiel kontrol.

Året efter var LT's overskud faldet til kr. 42 millioner.

Tegningen symboliserer londoneren, der får flere og flere muligheder for at rejse under gadernes overfyldte kørebaner, og viser planlagte udvidelser af t-banenettet samt Victoria liniens rute, der vil være klar i 1968.

Året efter igen, det var 1965, var LT's overskud nede på kr. 26 millioner. Og tendensen fortsatte.

Sidste år blev resultatet underskud – det første siden busstrejken i 1958. Beløbet: kr. 20 millioner.

Årsagerne til sidste års underskud, oplyser LT, skal findes især i lønstigninger. 76 % af organisationens samlede driftsudgifter fordeles sig som personaleomkostninger.

Men, fremhæves det, i lighed med enhver anden forretning, der udsættes for stigende omkostninger, ville LT forhøje taksterne allerede fra 2. maj 1965. Transportministeren krævede imidlertid en udsættelse af forhøjelserne, indtil »regeringen havde bedømt LT's driftsforhold nærmere«.

Efter LT's beregninger kunne de foreslåede takstforhøjelser have indbragt kr. 77 millioner. I stedet for på den måde at lade passagererne betale – forretningens kunder – greb regeringen i statskassen og betalte de 77 millioner til LT »som erstatning for indtægtstab«. Og derved blev det skatteborgerne som helhed, der betalte LT's underskud i 1965.

Automatisering.

LT fremhæver også voksende brug af private transportmidler samt personalemangel og myldretidstrafik som medvirkende årsager til de »økonomiske faktorer, der i lang tid har modvirket London Transport«. Der har været stigning i den urentable koncentration af passagertrafik i myldretiderne og fortsat nedgang i trafikken uden for disse perioder.

Voksende gadetrafik kræver flere t-baner, erklærer LT.

En slags fodnote til problemet personalemangel er meddelelsen om fortsat automatisering, der lover virkelig bedre tilstande.

Navnlig arbejdes der med elektronisk billetudstedelse og -kontrol på t-banerne for at forbedre billetteringens effektivitet og økonomi.

Helt ny er en seddelvekselautomat på Hammersmith station – pengesedlen lægges, med forsiden opad, under et låg på automaten, en knap trykkes ned, og sedlen »undersøges« i maskinen, før skillemønterne leveres. Hvis sedlen er »utilfredsstillende«, kommer den tilbage igen.

Forsøg med automatisk ind- og udgangskontrol fortsætter på en række stationer. Systemet vil blive indført på Victoria linien, der (som vi tidligere har omtalt) får automatiske – men ikke førerløse – tog. Automatiseringen vil halvere personalemængden og give mere regelmæssig drift.

Et liv i primitivitetet



Cyprioter på jagt efter vand.

Vinterens og forårets regn får Cyperns tilsyneladende sterile jord til at svulme med rige afgrøder, men inden den tid har solen gennem måneder strålet fra en skyfri himmel, og menneskene – både i by og på land – har altid måtte være opfindsomme og vågne for at skaffe vand nok til sig selv og dyrene. Det forekommer næsten utroligt, at får og geder kan finde et eneste græsstrå i det ørkenlignende landskab. Men nu benytter bonden bl.a. vindmøller til at skaffe vand op fra jordens dyb og til at fordele det fra bassiner ud over den jord, der skal dyrkes. I landsbyerne er brønden det centrale punkt i dagligdagen.

En livsbetingelse for mange bønder.

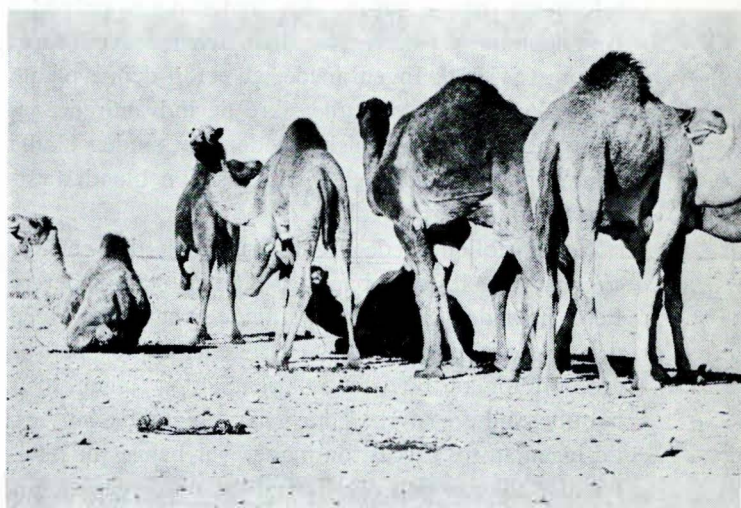
Til hesteslægten hører zebra, æsel og hest. Æsler findes vilde i Afrika og Asien. I tæmnet tilstand har det fået en uvurderlig betydning i de fleste verdensdele. En hest og et æsel kan sammen få afkom. Efter hestehingst og æselhoppe kaldes afkommet mulæsel. Den modsatte krydsning giver muldyr. Normalt er disse krydsninger golde, men det kan dog forekomme, at en muldyrhoppe får føl. Muldyravl har fået vældig betydning i det sydlige Europa og i Amerika.

Et af verdens vigtigste husdyr.

De mærkelige dyr, som tilhører kamelfamilien, består af to slægter – kamelslægten og lamaslægten. I den første gruppe findes den enpuklede kamel – dromedaren – og den topuklede – baktrisk kamel. Kameler minder meget om drøvtyggerne. Fælles er den lådne pels, lang hals og spaltet overlæbe. Kamelslægten tilhører den gamle verden, og den topuklede kamel er et af verdens vigtigste husdyr. Den er udbredt i bl.a. i Syd-Rusland, Asien, Afrika og Australien. Den er udholdende, stærk og nøjsom – og kan bære op til 250 kg på ryggen. I øvrigt kan kamelen spises. Den leverer mælk til både ost og smør. Huden er fast og kraftig og bruges til mange formål som læder, og hårlaget er kraftigt og brugbart til vævning af tøj. Den enpuklede – dromedaren – er hurtigere og bruges derfor mest som ridedyr. De forekommer mest i Nordafrika og Sydvestasien.

Drukner de i et folkehav?

Der findes endnu 400.000 indianere i U.S.A., og mange af dem lever i de 304 indianer-reservater. Man passer på dem, som om de var sjældne dyr i en vældig naturpark, og de går stadig tilbage i antal. Det er sandsynligt, at denne sagnagtige race forsvinder i det



amerikanske folkehav til trods for de ældre indianeres forsøg på at bevare traditionerne i sprog, levevis og klædedragt. Denne unge indianerpige har truffet sit valg – hun vil ikke møde verden som en mærkværdig turistattraktion – hun vil være en almindelig del af den . . .

Deres erhverv er ved stranden.

Ja, sådan lever og virker mange mennesker i Indien. De inddæmmer havvandet langs strandene og gør derefter fælles sag med solen. I den vældige varme under disse himmelstrøg fordamper vandet hurtigt, og det varer ikke længe, før saltet begynder at udkrystalliseres. Den fugtige saltmasse skovles sammen i dynge – som vi ser det på billedet – det er i grunden utroligt, at huden på benene kan holde til det!

Det måtte være lettest at udvinde salt af Det Døde Hav, hvor saltkoncentrationen er helt op til 24 pct. Hvis man tænkte sig, at alle verdens have fordampede, ville saltlaget ikke blive mere end ca. 10 m tykt. Men der findes saltlejer – f.eks. i Tyskland – der er mere end 100 m tykke, der er opstået ved, at havvandet stadig er strømmet til og fordampet. Det må have taget utrolig lang tid . . .

Ingen ville spise kartofler

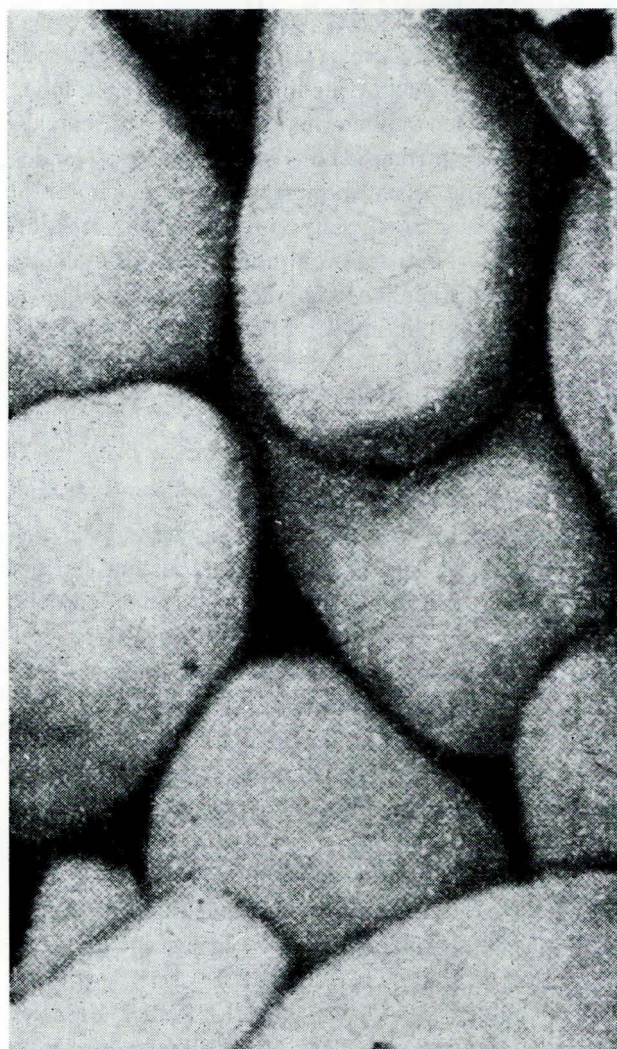
2 Det var de reformerte indvandrere til stabelstaden Fredericia, der indførte kartofflen til Danmark. På et tidspunkt, da ingen her i landet ellers anede noget om denne jordfrugts gode egenskaber, begyndte kartoffeltoppene at blomstre på markerne omkring Fredericia, der således blev en pionerby, hvad kartoffeldyrkning angik.

Der hersker en smule uklarhed om, hvornår kartofflen er kommet, men der er grund til at tro, at de reformerte har kendt til den under deres ophold i Brandenburg, og derfor har haft den med ved deres ankomst i 1719. Ingen anede, at netop denne plante af natskyggefamilien skulle sikre de indvandrede, ja, ophjælpe dem økonomisk, så de efterhånden skulle komme til at indtage en vigtig position blandt fæstningsbyens indbyggere.

Før kartofflen nåede Fredericia, havde den en lang og mærkelig historie bag sig. Planten stammede fra Peru, hvor den hvide mand stiftede bekendtskab med den allerede på 1500-tallet. Enkelte af de spanske erobrere tog kartofler med til Spanien og Italien, hvor man begyndte at dyrke dem. Afsætningen fik imidlertid ingen større succes, da mange var bange for planter, der tilhørte den ofte ret giftige natskyggefamilie. Kun ganske langsomt bredte planten sig ud over Europa, uden at nogen viste større begejstring for disse »jordæbler«.

Mange regenter forstod efterhånden, hvilken nationaløkonomisk betydning kartoffeldyrkningen ville få på grund af det store udbytte og jordfrugternes lette tilberedning, men hvad nyttede de, når man ikke kunne få folk til at spise dem? Alle metoder forsøgt. Således prøvede den tyske kejser at vænne bønderne til smagen ved ganske simpelt at placere dem ved borde med dampende kartoffelfade. Derefter fik de ordre til at spise, og var nogen uvillig, stod der soldater rede til at stikke dem i bagdelen med bajonetterne, til de kom på bedre tanker. Metoden var psykologisk forkert og indgav kun en modvilje mod de meledede knolde. Så forstod man bedre kunsten i Frankrig, hvor man nøje indprentede bønderne, at de ikke uden tilladelse måtte betræde kartoffelmarkerne, hvad der naturligvis førte til, at man netop begyndte at interessere sig for de nye vækster, som i mørke nætter blev opgravet og stjålet for senere at blive tilberedt og nydt med stor tilfredsstillelse, for forbuden frugt smager bedst. Derfor gjorde det mindre til sagen, at nogen i deres uvidenhed kogte toppene i stedet for rodknolden.

Således lærte franskmændene efterhånden at sætte pris på dette nye næringsmiddel, og det er muligt, at



hugenotterne har haft kartoflerne med helt fra Frankrig, hvor de har forstået, hvilken betydning de kunne have i landøkonomisk henseende. I Fredericia, hvor man var vant til lidt af hvert, har ingen af deres fremmedartede skikke vel vakt så stor opsigt som kartoffelspisningen. Fredericianerne opførte sig ikke anderledes end andre og så med stor skepsis på denne mærkelige rodspisning, og man havde den mærkelige forestilling, at kartofler smagte nogenlunde som lysetælle.

Uanfægtet af andres meningstilkendegivelser fortsatte de reformerte deres tilværelse med den dampende kartoffelgryde som livets materielle midtpunkt. Ifølge flere beretninger levede disse flittige og moralsk højtstående emigranter ikke af stort andet. Trods de øvrige indbyggers skepsis kunne de reformerte udrette lige så meget arbejde som de, der levede af brød, grød og sulemad. Det vigtigste var dog, at kartoflerne var et billigt fødemiddel. De reformerte dyrkede dem på deres marker, der frugtbarjordes gennem veksel-



driften mellem kartofler og korn, og det er nok ikke for meget sagt, at de væsentligt kunne takke kartoflen for deres økonomiske kår op gennem det attende århundrede.

Mærkelig er det, at det skulle vare så længe, inden landets øvrige indbyggere lærte at sætte pris på kartoflen. Gennem et halvt århundrede skulle de reformerte bevise kartoflens økonomiske betydning, uden at man i nævneværdig grad søgte at følge deres eksempel. Præsten Bone Falck Rønne, den senere stifter af Det danske Missionsselskab, fortæller i nogle erindringer om, hvorledes han som dreng (han fødtes i 1764) iagttog de reformertes kartoffelspisning. Han fortæller også, at disse pionerer gerne delte kartofler ud til andre, der dog i reglen betakkede sig for at nyde en sådan føde.

Efterhånden har folk dog fået smag for det nye næringsmiddel, og Fredericia blev i 1770erne byen med de mange kartoffelmarker, de første i landet, når

man ser bort fra kartoffeltyskerne, der netop i disse år begyndte at plante kartofler på Alheden og på Ranbøl Hede.

Kun langsomt bredte kartoflen sig fra Fredericia ud over det øvrige land. Når en eller anden familie fraflyttede fæstningsbyen, førte de i reglen kartoflen med sig, for den kunne de ikke mere undvære. Omkring selve byen tog kartoffeldyrkningen efterhånden et så stort omfang, at det var umuligt at skaffe mandskab nok ved optagningen i oktober. Landarbejdere sejlede over fra Fyn, ja, helt fra Billeshave for at deltage i kartoffeloptagningen ved Fredericia.

De kunne på den måde tjene otte til ni lybske skilling om dagen.

Fra Fredericia eksporterede man kartofler til de egne af landet, hvor man havde fået smag for dem. Man havde to sorter: en med hvide blomster, der gav hvide, runde jordknolde, og en med violette blomster, der bar aflange violette jordknolde. Prisen var 12 skilling pr. skæppe, og en tønde land kunne således give en indtægt af 40 rigsdaler.

Alligevel gik det kun langsomt med kartoflens udbredelse i Danmark. Skønt kartoffeltyskerne ligesom de reformerte gav eksempel til efterfølgelse, kneb det både at få folk til at spise dem og bønderne til at dyrke dem. Den allerede omtalte pastor Bone Falck Rønne var en af kartoflens ivrigste fortalere. I tale og skrift udbredte han kendskab til denne plantes mange gode egenskaber, og når folk skeptiske gav udtryk for, at de ikke troede, den var nærende nok, priste han iverne, der gennem generationer havde spist den, og de var så sandelig ikke nogle svæklunge. På samme måde berømmede han de reformerte i Fredericia. Disse kraftige og flittige bønder var efter hans mening levende beviser for kartoflens gode egenskaber.

Bone Falck Rønnes arbejde i kartoffel-ophvisningens tjeneste skete omkring året 1800, og nu begyndte man langsomt at få øjnene op for disse rodfrugters gode egenskaber. De fattige år under og efter den engelske krig blev afgørende, så kartoflen nu indgik som et dagligt næringsmiddel i de fleste danskeres kost. I dag vil kun de færreste undvære den, men det er interessant at konstatere, hvor stor modstand denne kulturplante skulle møde, men da man først fik smag for den, begyndte den på mange måder at erstatte brødet. Det er derfor ikke underligt, at kartoffelprisernes bevægelse op eller ned begyndte at få den største interesse, og at nationaløkonomerne begyndte at beskæftige sig med denne for landet så vigtige avl.

Chris Parø.

»Vejlekassen«, Statsbanepersonalets private Hjelpe- og Begravelseskasse afholdt ordinært repræsentantskabsmøde i København torsdag den 2. juni 1966.

Formanden, pens. stationsmester P. H. Pedersen, bød velkommen og udtalte mindeord over Jernbaneforeningens tidligere hovedkasserer, H. A. Christensen og underdirektør Poul Vejre.

Til ordstyrer valgtes forretningsfører Egon Rasmussen, Dansk Jernbane Forbund, og til sekretær, Dansk Lokomotivmands Forenings sekretær, K. B. Knudsen.

I sin beretning udtalte formanden, at 1965 havde været et godt år for »Vejlekassen«, og at styrelsen derfor havde håbet, at det ville have været muligt at få aktuaren til at anbefale en forhøjelse af bonusportionerne og dermed af begravelsseshjælpen fra 1. januar 1967. Det var imidlertid ikke lykkedes, men styrelsen håber, at forhøjelse kan ske fra og med 1968 eller 1969. Betingelsen herfor er imidlertid, at der fortsat sker stor tilgang af nye medlemmer. Formanden opfordrede alle til at medvirke hertil.

I 1965 er indmeldt 957 nye medlemmer, udmeldt 347 medlemmer, mens der er udbetalt begravelsseshjælp ved 320 medlemmers død.

Over 2800 af medlemmerne er født i 1895 og tidligere og er derfor kontingentfri.

»Vejlekassen« er med 200.000 kr. indtrådt i »Semen Ejendomsaktieselskab«, der har til formål at erhverve og administrere ejendomme.

På repræsentantskabsmødet i 1965 vedtoges det med forbehold af forsikringsrådets godkendelse at overføre 10.000 kr. til Jernbanemændenes kooperative Forsikringsforeningers Fond. Forsikringsrådet har givet tilladelse, og beløbet era overført. Fonden har nu en obligationsbeholdning på ca. 60.000 kr. og fondens ledelse har planer om en ny kraftig agitation for ny støtte til fonden, således at arbejdet med opførelse og drift af syge- og plejehjem snart kan sættes igang. Bidrag til fonden kan indeholdes i løn eller pension og kan fradrages på selvangivelsen.

Beretningen godkendtes enstemmigt.

Forretningsføreren, stationsforstander M. S. Lyngesen, aflagde regnskabet for 1965. Regnskabet er aftrykt andetsteds i bladet.

Regnskabet godkendtes enstemmigt.

Pens. stationsmester P. H. Pedersen,

blev genvalgt til formand, og som suppleant for styrelsen genvalgtes stationsforstander F. P. H. Andersen. Som revisor genvalgtes pens. overmatros V. E. Hansen. Revisorsuppleanten, pens. pakhusformand A. J. Ludvigsen, ønskede

ikke genvalg, og i stedet valgtes remisearbejder E. Madsen.

Styrelsen fik bemyndigelse til at fastlægge mødestedet for næste års repræsentantskabsmøde, og honorarer og diæter fastsattes uforandret.

»Vejlekassen«s regnskab 1965

Vindings- og tabskonto for året 1965

INDTÆGT		kr. ø.
Medlemsbidrag		649.864,00
Renter af obligationsbeholdning m.v.		417.577,13
Kursvinding ved udtrækning af obligationer		39.810,00
Overført fra § 19-20 fonden til dækning af tillæg til grundsum, som udbetales ved dødsfald		200.200,00
		<u>kr. 1.307.451,13</u>

UDGIFT		kr. ø.	kr. ø.
Dødsfaldsudbetalinger ifølge vedtægternes § 6			470.700,00
320 dødsfald til grundtakst = kr. 270.500,00 plus overførsel fra § 19-20 fonden kr. 200.200,00			
Depotafgift	4.118,45		
Kurtage ved køb af værdipapirer	1.021,41		
			<u>5.139,86</u>

Honorarer o.l.:

Aktuaren	4.134,00		
Revisorerne	4.134,00		
Revisions- og Forvaltnings-Institutet, Aktieselskab ..	2.800,00		
Styrelsen	33.465,00		
Budgang	250,00		
Inkassoprovision til DSB m.fl.	8.610,95		
Indtegningshonorarer	9.310,00		
			<u>62.703,95</u>

Repræsentantskabs- og andre møder			10.555,78
Porto	1.292,56		
Tryksager	4.372,11		
Telefon	1.219,71		
Diverse	7.501,15		
			<u>14.385,53</u>

Bidrag til Jernbanemændenes kooperative Forsikringsforeningers fond			10.000,00
Henlæggelse til den fornødne formue (præmiereserven) ifølge aktuarberegning			149.315,00

Årets overskud kr. 584.651,01, der er anvendt således:

Henlagt til § 19-20 fonden	569.368,01		
» » reservefond ifølge aktuarberegning	3.958,00		
Nedskrivning af obligationskurser	11.325,00		
			<u>584.651,01</u>
			<u>kr. 1.307.451,13</u>

Status pr. 31. december 1965

AKTIVER	kr. ø.	kr. ø.
<i>Stats- og kommuneobligationer:</i>		
Pålydende kr. 1.111.500,00 bogført til	871.290,00	
<i>Kreditforeningsobligationer:</i>		
Pålydende kr. 8.033.400,00 bogført til	5.839.508,00	
Pålydende kr. 9.144.900,00 i alt. (Børsværdi pr. 31/12 1965: kr. 6.042.117,00) Værdipapirerne henligger i Arbejdernes Landsbanks hovedsæde under åbent depot nr. 284. (Værdierne er forsynet med båndlæggelsespåtegning, hvorefter de gælder som dækning for hjælpe-kassens forsikringsfonds i henhold til lov om tilsyn med begravelseskasser og ligbrændingsforeninger).		6.710.798,00
Indestående i Arbejdernes Landsbank, bankbog nr. 17048	1.323,99	
Indestående i Postgirokontoret, postkonto nr. 324	34.648,75	
Kassebeholdning	8.556,58	
	<u>44.529,32</u>	
	<u>kr. 6.755.327,32</u>	

PASSIVER	kr. ø.	kr. ø.
<i>Den fornødne formue (præmiereserve):</i>		
Saldo fra forrige år	4.080.674,00	
Henlagt ifølge vindings- og tabskonto	149.315,00	
	<u>4.229.989,00</u>	
<i>Reservefond:</i>		
Saldo fra forrige år	296.300,00	
Henlagt af årets overskud	3.958,00	
	<u>300.258,00</u>	
<i>§ 19-20 fond:</i>		
Saldo fra forrige år	1.855.912,31	
÷ Overført til vindings- og tabskonto 200.200,00	<u>200.200,00</u>	
	1.655.712,31	
Henlagt af årets overskud	569.368,01	
	<u>2.225.080,32</u>	
	<u>kr. 6.755.327,32</u>	

København, den 8. marts 1966.

P. H. Pedersen
formand

E. Greve Petersen
næstformand

M. S. Lyngesen
forretningsfører

Vi har revideret regnskabet og fundet det rigtigt i henhold til de os forelagte bøger og andre bevisligheder.

Vi har overbevist os om, at aktiverne kr. 6.755.327,32 rigtig forefandtes.

København, den 17. marts 1966.

V. E. Hansen

O. H. Jensen

Foranstående regnskab, som vi har revideret, er i overensstemmelse med hjælpe-kassens bøger og bilag.

Vi har kontrolleret tilstedeværelsen af obligations-, bank-, giro- og kassebeholdningen.

København, den 3. maj 1966.

Revisions- og Forvaltnings-Institutet, Aktieselskab

Victor Rasmussen
statsaut. revisor

E. Lundgren
statsaut. revisor

PERSONALIA

Antaget.

Som lokomotivmedhjælperaspirant E. B. T. Petersen ved Gb. mdt. (17-5-66).

Forfremmet efter ansøgning.

Til lokomotivfører (15. lkl.) lokomotivførerne (12. lkl.) A. J. Mortensen, Ar, sst, C. Hansen (Greis), Es, Næ, D. Kiis, Ab, Kb, M. J. Sørensen, Næ, sst, T. Olsen, Gb, Rf, K. E. Jensen (Bjergby), Gb, Rf, K. H. Madsen, Rf, sst, og H. V. Jensen, Rf, sst (1-6-66).

Forfremmet.

Til lokomotivfører (15. lkl.) lokomotivfører (12. lkl.) A. E. Pedersen, Ar, sst (1-5-66).

Afskediget efter ansøgning.

Lokomotivfører (12. lkl.) A. C. Nielsen (Alm), Hg. på grund af alder med pens. (31-8-66).

Opmærksomhed frabedes.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

J. B. Nielsen, lokomotivfører, Odense.

PÅ SPORET

En kølevogn, der varmer, er noget ganske nyt! De hollandske statsbaner har ladet en sådan bygge hos firmaet Werkspoor. Hele vognkassen er bygget af et kunststof, og køleanlægget kan variere temperaturen fra ÷ 25 gr. til 25 plusgrader. INTERFRIGO har bestilt tre af de nye vogne, som laster 20,5 ton.

*

De schweiziske forbundsbaners generaldirektorat har oprettet en ny afdeling for information, presstjeneste og organisation. Den skal også bearbejde materiale fra elektronisk dataanlæg vedrørende bernes økonomiske stilling.

*

Belgiens statsbaner, SNCB, har bestilt 40 motorvognstog på hver to vogne, der skal køre i pendulfart på den elektrificerede strækning Namur-Liége. Udgift 550 mill. frcs, maksimal toghastighed 140 km/t. De første tog skal leveres i begyndelsen af 1968.

Sjove gamle amerikanere III

16

Overbevist af »Tommeliden« og de engelske damperes succes udskrev Baltimore og Ohio Jernbanerne i begyndelsen af 1831 en konkurrence, hvor man udlovede en førstepræmie på 4.000 dollars og en andenpræmie på 3.000. Damperne skulle deltage i en konkurrence, der ville blive holdt i juni samme år, og kravene til de deltagende maskiner blev offentliggjort i en række aviser: Det skulle være en kul- eller koksfyret damper, der ikke måtte veje over tre en halv tons, og den skulle være i stand til dag ud og dag ind at trække en togstamme på 15 tons brutto med en fart af 24 kilometer i timen. Andre specificerede krav blev nævnt, og endelig krævede konkurrencens arrangører, at det eller de lokomotiver, som man købte blandt de deltagende, skulle have en prøvetid i driften på en måned.

Fem dampere deltog i kappestriden, som blev vundet af »York«, tegnet og bygget af Phineas Davis, en urmager fra York – heraf maskinens navn. Davis havde i nogen tid været meget interesseret i lokomotiver, og da han hørte om konkurrencen, gik han i kompagniskab med en maskinist ved navn Gartner, og i løbet af få måneder byggede de »York«. Dette lokomotiv opfyldte alle Baltimore og Ohio Jernbanernes krav, og på mange punkter var det langt bedre, end jernbaneselskabet havde turdet drømme om.

Indtil dette tidspunkt havde Baltimore og Ohio Jernbanerne brugt heste som trækraft. Dyrene var blevet lejede hos diligencekompagniet, og med foder og pasning var udgifterne til hestekræfter til et tog 33 dollars om dagen. »York« kunne holdes i gang for 16 dollars om dagen, under det halve af, hvad hestene kostede.

Med »York« ikke alene vandt Phineas Davis konkurrencen og dermed de 4.000 dollars i førstepræmie, men han sikrede sig tillige stilling som chefmekaniker hos arrangørerne af kappestriden.

I juli 1831 blev »York« indsat i een dags drift mellem Baltimore og Ellicott's Mills, og det medførte ikke mindre end fem personvogne. Med den succes,

som »York« vitterlig havde, blev denne damper med rette anset for forløberen for stadig bedre damplokomotiver i fremtiden.

Som et andet resultat af konkurrencen fik Baltimore og Ohio Jernbanerne ry som »lokomotiv-lærestanstalt«, for selskabet stillede sine erfaringer og opfindelser frit til rådighed for enhver, der var interesseret i lokomotivkonstruktion. Med mellemrum frigav B & O Jernbanerne generelle regler for lokomotivbyggeri. Her var ligefrem tale om en slags skoleundervisning for konstruktører og ingeniører, der begærligt greb efter den nye tids nyeste arbejdsfelt.

Der er ikke tvivl om, at B & O's konkurrence mere end nogen anden faktor satte skub i udviklingen af det amerikanske jernbanenet. Alle ville bygge jernbaner. Det var sådan set ligegyldigt *hvor*, for de fleste af de nye folk, der nu satte penge i jernbaner, bare linien løb mellem to byer.

I 1935 blev der i elleve stater udstedt ikke mindre end 200 næringsbreve eller tilladelser til jernbanedrift, men det var naturligvis kun et fåtal af dette uhyrlige antal, der virkelig resulterede i færdigbyggede baner. Endelig gik det i de fleste tilfælde også sådan, at de over hals og hoved nystartede linier kun fik en kort levetid. Der var gået for lidt planlægning og undersøgelse af behov for den pågældende trafikforbindelse forud. Som bevis på denne kendsgerning kan det anføres, at der ved udgangen af 1835 kun var 1.800 kilometer jernbanespor med regelmæssig drift. Men det var dog stadig en god start.

Årene, der var gået, havde overbevist alle om, at de naturlige hestekræfter ikke kunne konkurrere med damperne.

VIP

