



14

DANSK  
LOKOMOTIV  
TIDENDE





DANSK  
LOKOMOTIV  
TIDENDE

20. JULI 1966 — 66. ÅRGANG

14

Indhold:

Som nat og dag .....	2
Udfordring til fagbevægelsen ....	3
I Kiirunavaara .....	5
Operation natpost .....	7
Jernbaneproblemer i det todelte Berlin .....	10
De første biler spredte skræk og rædsel .....	12
Edison .....	13
Personalialia .....	14
Damernes Dag .....	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.

Menneskene har sine særheder, men der er karakteristiske forskelle. En klat med de negative synes placeret i et vestligt beliggende appendiks til statsbaneadministrationen.

Når man således en stille stund med undren sidder og tænker på de mærkværdige administrative reaktioner, personaleønsker kan afføde, så gælder denne undren, at man inden for samme virksomhed underkastes forskelsbehandling i den forstand, at gældende bestemmelser fortolkes og benyttes på uensartet måde, og her er de administratives dygtighed i det vestlige appendiks flere længder foran alle andres, som synes at være »sinkeriet« i denne sammenhæng. På den anden side er vi dog som personale temmeligt glade for »sinkeriet«, der skaber et bedre arbejdsklima. Ved appendiks forstår man ganske vist ikke en blindtarm – som kunne fjernes, når den volder for store kvaler – så der bliver i den aktuelle situation ikke tale om nogen operation i den forstand; men der er grund til at finde midler til en slags helbredelse for de opfattelser, der tid efter anden lægges for dagen mod vest. Spørgsmålet er, hvad man skal sætte ind, når gammelkendte ikke har haft virkning.

Der er anledning til at forsøge sig med nye kure, så tilværelsen bliver mindre kvalfuld for de af vore medlemmer i det vestlige appendiks, som frister en »skæbnetung« tilværelse dér. En af kurene hedder: Rette mand på rette plads. Der ligger for megen tilfældighed i udvælgelsen af dem, som direkte skal beskæftige sig med personaleforhold. Denne udvælgelse bør ikke finde sted, før en grundig efterprøvning af forudsætninger og kvalifikationer har fundet sted. At det ikke altid bliver 100 procent rigtigt, må vi måske tage med, men mulighederne for, at nå hen til den bedste udvælgelse, udnyttes heller ikke. Det vil derfor være hensigtsmæssigt med nedsættelse af et kvalifikationsnævn, hvori personalerepræsentanter også har sæde. Tidligere har man jo fra forskellig side fremsat ønsket om et forfremmelsesråd el.lign., og det kan vel stort set være det samme, hvad man kalder det, når bare funktionsgrundlaget er opstillet, så man også kan tage sig af de udvælgelsesproblemer, vi her beskæftiger os med. Det har imidlertid sine vanskeligheder at komme igennem med den slags moderniteter, fordi der stadig findes modstand byggende på gammeldags og konservativ vrangvillighed, men det får være, idet udviklingen ikke lader sig standse af dette.



# Udfordring til fagbevægelsen

Samfundets økonomiske vækst og deraf følgende stigende levestandard for de enkelte familier giver os ikke af den grund en problemløs tilværelse. Man kan vel næsten med sikkerhed konstatere, at når nogle problemer er løst, rejser der sig straks nye umiddelbart efter.

Kampen for menneskenes frigørelse og dermed bedre trivsel for os alle standser ikke og vil stadig være ledemotivet for en demokratisk og socialistisk arbejderbevægelse.

Når fagbevægelsen og Socialdemokratiet i 30'erne og 40'erne måtte kæmpe imod arbejdsløshedens og fattigdommens forbandelse, så er problemstillingen og opgaverne totalt forandret i dagens Danmark med fuld beskæftigelse og stedse stigende social tryk. Selvom kampen for disse goder opretholdelse ikke må afsvækkes, så ændrer det ikke ved den kendsgerning, at det store flertal af medlemsskaren betragter disse goder som givne kendsgerninger og ikke i selve dette at fastholde dem føler noget større engagement.

## *Mere fritid stiller krav.*

Nye mål må opstilles, og nye opgaver sættes på dagsordenen.

Det har ledelsen og tillidsmændene inden for fagbevægelsen og partiet vel også mestret, når det drejer sig om de rent faglige krav og de politisk nære opgaver. Vi er langt fra at få demokratiske spilleregler og omgangsformer på vore arbejdspladser, derfor må arbejdet med en demokratisering på arbejdspladsen ud-

formes i konkrete forslag. Der er også lang vej igen, før vi har fået sikret alle lønmodtagerne under sygdom, arbejdsløshed og ved ulykkestilfælde på en rimelig måde. Andre nære opgaver presser sig på, men problemet er, hvilke nye opgaver bør fagbevægelsen tage op for bestandig at leve op til sine høje mål?

Lad mig pege på enkelte vitale områder. Nedsættelsen af arbejdstiden og forlængelsen af ferierne vil sammen med den stærkt stigende levestandard øge behovet for en fornuftig udnyttelse af fritiden.

I de kommende år vil ønsket om at få to boliger – en arbejdsbolig og en fritidsbolig – stige voldsomt. Som det er nu, løses disse opgaver alene af tilfældige jordspekulanter, vekselerere og fritidshusfabrikanter.

De folk, der i de kommende tiår vil melde sig som interesserede på disse felter, er først og fremmest lønmodtagerne. De bestående led i arbejderbevægelsen, der først og fremmest skulle klare disse opgaver, er vel Kolonihaveforbundet og Dansk Folke-Ferie, hver for sig fortræffelige organisationer, men vel relativt kapitalfattede. Derudover kunne man tænke sig, at Fællesorganisationen af almenyttige, danske Boligselskaber ville påtage sig opgaver på dette vigtige område.

Hvorom alting er, der mangler et udspil fra lønmodtagerne på dette vitale felt. Kunne fagbevægelsen med sine betydelige økonomiske ressourcer sammen med boligkooperationens erfarne folk fra Dansk Folke-Ferie og Kolonihaveforbundet ikke her komme

*Der er mange former for adspredelse, og den ældre generation har et stærkt behov for at blive kontaktet. »Eldre klubbenes Samvirke« er et nyttigt og påskønnelsesværdigt initiativ i den forbindelse.*



med et dristigt udspil. Højest sandsynligt skal der også her foretages visse lovgivningsinitiativer med henblik på fremskaffelse af jord til de 3–400.000 nye fritidshuse, der i de kommende 15 år skal fremskaffes.

Hvis denne opgave tages rigtigt op, indebærer den ikke alene muligheden for, at der kan fremskaffes jord til rimelige priser, men at fabrikationen af fritidshuse baseres på et kooperativt og dermed forbrugermæssigt princip, og samtidig kunne der i sådanne fritidssamfund ikke alene skabes fælles strandret, men også faciliteter til kultur- og klubliv.

#### *Bedre uddannelse kræver bedre boligforhold.*

Et andet uopdyrket felt har sigte mod den helt unge del af lønmodtagerne – lærlinge, ungarbejdere og unge under omskoling eller uddannelse. Der er ingen tvivl om, at netop over for disse aldersgrupper vil initiativ være påkrævet for at påkalde noget af den entusiasme og solidaritet, som man af og til savner i de unges vurderinger. For mange af disse unge er retten til uddannelse, fuld beskæftigelse og velfærdsgoder i almindelighed givne ting – dog savner mange af disse unge en meget væsentlig ting: Et hensigtsmæssigt sted at bo.

Den nye og forbedrede kollegielov giver her gode muligheder for at bygge netop de rigtige og hensigtsmæssige ungdomsboliger for den unge generation.

Der skal efter denne lov årligt opføres imellem 2500–3000 kollegieværelser eller lejligheder til unge under uddannelse. Den forhøjede statslånegrænse fra 35 til 45 pct. med dispensationsmulighed for yderligere forhøjelser spec. til lærlinge, giver reelle og gode muligheder for at opføre moderne og velindrettede kollegieboliger, der kan udlejes til ca. et par hundrede kr. pr. stk. og som nævnt, med chance for yderligere reduktion.

Loven sikrer kollegierne lejerbeskyttelse og medindflydelse på kollegiernes ledelse og drift. Men – og her er der et alvorligt memento – hvis der skal opføres kollegier forudsætter det selvfølgelig et initiativ. Hidtil har initiativerne på dette felt næsten udelukkende haft udgangspunkt i læreanstalter eller private virksomheder, med den virkning, at der så godt som udelukkende er opført kollegier til den akademiske ungdom.

Da antallet af lærlinge, ungarbejdere, omskolingsinteresserede arbejdere og lærlinge, der i øvrigt vil dygtiggøre sig, faktisk langt overgår de studerendes antal, er dette manglende kollegieinitiativ over for de ikke akademiske grupper faktisk lidt af en skandale.

De unge kan med rette føle sig skuffede over denne tilbageholdenhed, her må fagbevægelsen satse betragtelige midler ved at yde store starttilskud til sådanne kollegier og i øvrigt provokere de almennyttige boligselskaber til at vise kollegieinitiativ eller i givet fald støtte De unges Kollegieselskab i deres prisværdige arbejde.

Det ville også være nærliggende, om nogle af de store fabrikker eller erhvervsforetagender ville yde økonomisk bistand til lærlinge eller ungarbejderkollegier. Hidtil er støtten derfra alene ydet til de akademisk betonedede kollegier.

#### *Et aktivt omsorgsarbejde.*

Et tredje felt – om ikke uopdyrket så næsten jomfruelig præget – hvor støtte og bistand vil være særdeles nærliggende er i holdningen over for pensionisterne. Ganske vist har mange fagforeninger, forbund, fællesorganisationer, A.O.F. afdelinger, kvindeudvalg og pensionistorganisationerne ydet prisværdige, men isolerede initiativ.

Efter starten af »Ældre klubbernes Samvirke« – vil disse mangeartede, men i antal ret beskedne initiativer blive søgt koordineret. Forholdet er i virkeligheden, at sammenlagt har det hidtidige arbejde for at udfylde de ældres trang til initiativ og oplevelser kun samlet ganske få procent af de 5–600.000 pensionister, der findes.

Den nævnte organisation vil her af al kraft søge disse mangler udfyldt så hurtigt og effektivt som overhovedet muligt. Foreløbig findes der 20 lokale klubber under samvirket, der tilsammen tæller ca. 18.000 medlemmer. Der vil til efteråret blive startet ca. 25 nye klubber over hele landet. Samvirket har fået etableret en beskeden administration og har udsendt det første nummer af et moderne pensionistblad: »Den tredje Alder«. Uanset offentlige tilskud og en god hjælp fra mange private virksomheder så vil et moderne omsorgsarbejde, der skal virke som et håndslag til de tidligere lønmodtagere – nu pensionister – kun kunne klare sig, hvis fagbevægelsen her vil stille sig positiv og hjælpsom.

En moderne fagbevægelse må ligesom erhvervslivet og samfundsapparatet bestandig underkastes forandringsloven, det gælder om at leve op til kravene og indfri dem.

*Kristian Albertsen.*





# I Kiirunavaara

*Datamaskinen kører togene dybt ned under bjerget – 420 meter under bjergets top styrer et dataanlæg 18 grubetog i Kirunas malmgruber. – Derfor er datamaskinen dygtigere end mennesket, men kan alligevel ikke erstatte det.*

Et af verdens første systemer til dirigering af togtrafik med datamaskine findes et par hundrede meter under jorden i malmlejerne i den svenske by Kiruna. Malm-brydningsselskabet har som første bjergværk taget en datamaskine i brug til styring af et produktionsforløb. Med dette anlæg håber man at kunne producere mere malm og malm af en bedre kvalitet. Anlægget er et resultat af samarbejdet mellem malmselskab LKAB, SATT (Svenska Aktiebolaget Trådlös Telegrafi) og IBM Svenska AB.

Det datamaskinstyrede transportsystem findes i malmlejet Kiirunavaaras 420-meters niveau, dvs. 420 meter under bjergets top og 190 meter under jordplanet i øvrigt.

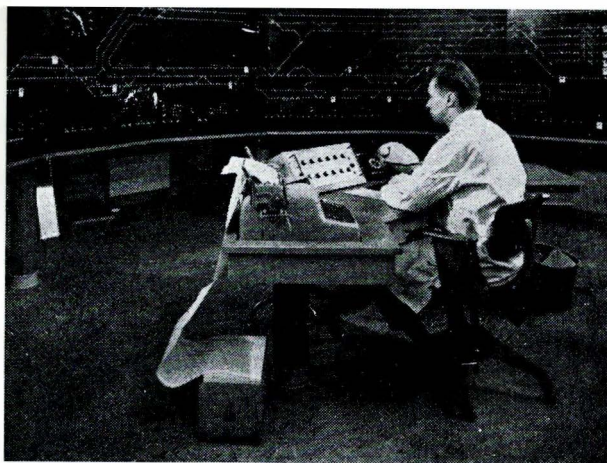
Omkring 90 procent af arbejdet ved malm-brydning drejer sig om transport. Allerede i år leveredes fra den fire kilometer lange malmsforekomst cirka 10 millioner tons rågods (omtrent 85 procent malm og 15 procent ikke-malmholdigt bjerg). Det er planen, at der i 1970 på dette niveau skal transporteres 18 millioner tons rågods fra brydningsområdernes opsamlingssteder til to centrale »opsamlingssteder« med sammenlagt 14 malmgange.

\*

Malmmassivet i Kiirunavaara består af en næsten lodret skive, 100 meter bred, 4 km lang og 1–2 km dyb. Malmen brydes ved at man igennem det ikke malmholdige bjerg sprænger eller bryder et net af gange, som afdækker en vandret »malmskive«. Når man så foretager sprængninger i disse gange, får man ren malm, som ikke er blandet med ikke-malmholdige forekomster, og som derfor ikke behøver at sorteres, men blot skal knuses, inden den leveres.

Den rene malm og den blandede, som man naturligvis også opererer med, transporteres til »nedstyrningsskakter«, som er arrangerede i grupper. I en gruppe indgår 5–7 nedstyrningsskakter, en eller flere for hver kvalitet malm. På hovedfærdselsåren udmunder nedstyrningsskakterne i aftapningsanordninger, hvorfra malmen tømmes direkte i jernbanevogne og føres videre under jorden.

Afhængig af hvilken malm, der er tale om, går den enten direkte til knusning eller først til sortering. Transport- og produktionsprocessen kompliceres af,



*Fra datamaskinens pult dirigeres togtrafikken dybt under jorden.*

at man hele tiden må holde de forskellige malmkvaliteter adskilte.

\*

Hvis produktionen ved hvert brydningssted var konstant, eller hvis i hvert fald variationerne var kendte på forhånd, og hvis kundernes krav til en jævn kvalitet ikke var så store, ville dirigeringen af transporterne ikke volde større problemer. Hvis lastning, losning og afgangstiderne derfor ville være konstante, kunne man køre efter en tidstabel, en egentlig køreplan. Malmmassivet er meget uens sammensat, fosforindholdet kan variere fra 0 til 7 procent. Prøveboringerne giver kun en nogenlunde idé om kvaliteten. Brydningsintensiteten varierer fra dag til dag og fra arbejds hold til arbejds hold. De malmkvaliteter, kunderne ønsker, er vidt forskellige, og ordreindgangen er ujævn. Styringen af transporterne må derfor være særdeles flexibel. Her er nogle af de krav, som skal opfyldes:

– Togene skal dirigeres, så at man undgår standsninger.

– Det tilstræbes i hver malmgang at oplagre en forudbestemt malmkvalitet, som holder en bestemt midelværdi. Malmgangene må lige så lidt som nedstyrningsskakterne hverken blive helt fulde eller tomme.

For at få et system, som bedst opfylder disse krav, simuleredes produktionsforløbet ved hjælp af en datamaskine. Herved fandt man frem til, hvordan baneanettet skulle se ud, hvor mange tog, der skulle i brug og efter hvilken strategi, de skulle styres.

Banen er opbygget med dobbeltspor, og trafikken er i hovedsagen ensrettet. I alt er der 70 skiftespor og 120 signaler. Trafikken med de 18 malmtog dirigeres ved en avanceret teknik.

Togene manøvreres af en datamaskine over et såkaldt CTC-anlæg (CTC = Centralized Traffic Control). Togenes positioner fastslås gennem et elektrisk spor-kredsløbssystem bestående af ialt 270 sådanne kredsløb, der gør det muligt at se, hvor på linien, togene befinder sig. Hver sporledningskreds er tilsluttet et relæ i CTC-centralen. Relæernes beliggenhed aflæses på datamaskinen. Denne får desuden data (op-

lysninger) fra nedstyrtningskakterne, malmgangene og de automatiske vægte.

\*

Malmselskabet har i forvejen et par CTC-styrede transportsystemer i gang, men de er ikke tilsluttede nogen datamaskine. I disse tilfælde vælger en kørselsleder bestemmelsesstederne for togene og forsyner CTC-anlægget med oplysninger herom, hvorefter anlægget manøvrerer togene ved hjælp af relækredse, indstiller skiftesporene og kører togene blokstrækning for blokstrækning, indtil de er ved den fastsatte destination.

I det nye transportsystem på 420 meter – niveauet har datamaskinen overtaget arbejdet med at bestemme, hvor togene skal dirigeres hen. Fra CTC-systemet har den taget jobbet at flytte tog blokstrækning for blokstrækning til det endelige bestemmelsessted. Her ved har man kunnet spare cirka 2000 relæer i CTC-udrustningen.

Når man ikke har overgivet alle CTC-systemets funktioner til datamaskinen skyldes det, at hvis datamaskinen skulle gå i stykker, ville det lamme hele produktionen. Nu er hele sikkerhedssystemet, signal- og skiftesporsbetjeningen, styret over relæer, der gør det muligt at betjene anlægget manuelt i en nødsituation.

\*

Hvorfor bruger man nu en datamaskine? Kan et menneske ikke dirigere togene lige så godt? Her er nogle af fordelene ved datamaskinen:

– Datamaskinen kan overskue et langt større antal informationer og meddelelser, end et menneske kan. Derfor kan den også i komplicerede processer tage hensyn til samtlige faktorer. Den kan helt enkelt bedre træffe beslutninger.

– Datamaskinen er altid den samme. Ved manuel styring varierer produktionen afhængigt af evnerne hos den mand, der dirigerer.

– Datamaskinen er langt overlegen i hurtighed.

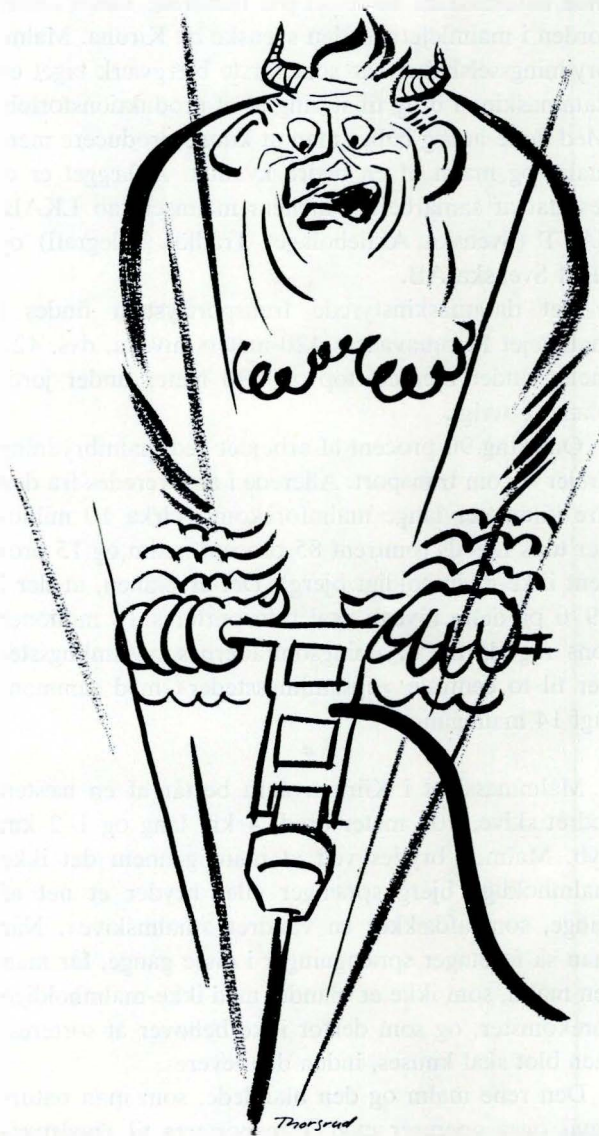
– Datamaskinen bliver aldrig træt.

– Datamaskinen begår aldrig fejl, forudsat at den er fodret med rigtige oplysninger.

Strengt taget er der tilbage kun et område, hvor mennesket kan hævde sig: Mennesket har omdømme, han kan reagere rigtigt også i den helt uvante og uventede situation. Det kan datamaskinen ikke, og alene af den grund vil der altid være brug for den menneskelige arbejdskraft – også på datastyrede jernbaner både over og under jorden!

Vip.

## Mit navn er Larm



Danmark fik for nogle uger siden igangsat sit nye, hypermoderne støjforskningslaboratorium i polytekniker-komplekset i Lundtofte.

Også de robuste nordmænd lider under larmen fra det søde, moderne, tekniske liv. Her har en norsk tegner skabt et portræt af støjdjævelen.



# Operation Natpost – effektivitet på hjul

Det største postkontor i landet løber på hjul. Det hedder tog 85 og har et personale på 16–17 mand – overpakmestre under ledelse af to postassistenter. Det er sammensat af tre kontorvogne, specielt byggede til sorteringsformål, samt en eller to pakvogne. Folkene i disse vogne er uden tvivl Danmarks bedste og hurtigst arbejdende jonglører. Nogle af dem er i stand til at adresse-sortere ca. 60 breve pr. minut. Deres arme snurrer som vingerne på en vejrmølle.

Postvæsenet har en af de bedst fungerende presse-tjenester her i landet. Den ledes af redaktør Chr. Dahlerup Koch, en utrættelig mand, der stadig hitter på noget nyt. En af hans ideer er at invitere små grupper af journalister på tur med natposten («Hvis De ikke kan lide strabadser, må De hellere blive hjemme»). Undertegnede tog med. Det var en udbytterig tur. Man kunne spørge om alt, og man fik svar på det meste, efter at have underskrevet en erklæring på tro og love om at ville respektere posthjemmeligheden.

Det rullende postkontor, bureau 85, afgår hver aften kl. 20,35 fra omkarteringsbygningen ved Københavns hovedbanegård. Det medfører under normale omstændigheder ca. 425 sække brevpost og en større eller mindre mængde pakker. De tre kontorvogne, med gennemgang, er funktionalistisk så udspekuleret velindrettede, at ikke et eneste element er forkert eller overflødigt. De har også en fagmand til fader – den snart 70-årige jernbanepostmester *Laurids Jensen*, som efter grundige studier og i samarbejde med Statsbanernes og »Scandia«-vognfabrikkens teknikere allerede i 1958 tegnede prototypen til de moderne vogne, der nu er indsat i nattjenesten. Vognene tilhører DSB og lejes ud til postvæsenet.

Laurids Jensen, en høj, stout mand, der ligner John Wayne, var med på presseturen forleden. Han fortalte os bl.a. følgende:

– Den vognpark, som jernbanepostkontoret i København har til rådighed, består af 56 kontorvogne og 14 pakvogne på statsbanerne samt fem vogne på privatbanerne. Desuden anvendes hvert døgn ca. 50 almindelige godsvogne til pakkebefordringen. Vognparken befinder sig for tiden i en udskiftningsperiode. Ældre, træbygget vognmateriel erstattes med stålbygget, i alle henseender helt moderne materiel. Siden 1960 er der nybygget 26 stålvogne af kontortypen og 5 af pakvognstypen.

Personalet ved Jernbanepostkontor I tæller for tiden i den kørende tjeneste 232 mand, alle sammen valgt efter egnethed til det specielle forcerede arbejde, hvor ingen fejl må begås. Desuden har vi i kontor-



Natposttogets rute.



Jernbanepostmesteren giver en hånd med.



tjenesten i Tietgensgade 5 og i vognforsynings- og vognkontrolltjenesten 6 mand, og endeligt 4 kontorassistenter og 11 mand til vognrenholdelse – ialt 258 personer.

### *33 mill. kr. i årsleje til statsbanerne.*

Postvæsenets vognlejebetaling til statsbanerne andrager ca. 33 mill. kr. pr. år. (Den samlede postbefordringsudgift er ca. 62 mill. kr. årligt eller ca. 10 procent af Post- og Telegrafvæsenets samlede udgifter).

Bureauvognene kører ca. 12 mill. km om året, heraf i Jylland ca. 3,5 mill. km. Landet er opdelt i to jernbanepostkontorer, nr. 1 i København, nr. 2 i Fredericia. Det sidstnævnte kontor har samme antal vogne til sin rådighed som Københavns-kontoret og et tilsvarende personale.

Det første lufthavns-postkontor i verden oprettedes i 1939 i Kastrup lufthavn, hvor der nu årligt omlæses ca. 7 mill. kg post.

Luftfartsselskaberne tjente sidste år ca. 16 mill. kr. på luftpostbefordringen fra Kastrup.

På natpost-togets tur over Sjælland modtages post fra enkelte større stationer. I Nyborg aflæsses ca. 35–40 sække, i Odense en snes mere og i Middelfart kun nogle få.

I Fredericia sker den helt store fordeling, til Vest-, Midt-, Nord- og Østjylland med tog, og til Sønderjylland med postbiler (ca. 40–50 sække). Og i Fredericia træder københavner-holdet af, helt eller delvis. I Fredericia er indrettet, i den gamle banegårdsbygning, et overnatningshotel, hvor hver mand har sit værelse, sit køkkenskab, sit civile udstyr, sportsrekvisitter osv. Næste aften bemander holdet det tog, der kommer fra Frederikshavn og går videre til hovedstaden – tog (eller bureau) 2008. Og karussellen er den samme, selv om den går i modsat retning.

Folkene i de kørende postkontorer er som regel borte fra hjem og familie hvert andet døgn. De ligner søfolk: det farende liv går dem i blodet. En af overpakmestrene i Bureau 85, der i ti år havde stået foran sit »spejl« i en kontorvogn, sit dueslag til breve, sagde:

– Det er jo et forceret arbejde, så længe det står på. Men når man først har fået *krammet på klaveret*, så man aldrig rammer ved siden af, synes man, at det er et dejligt arbejde. Vi har jo også et godt kammeratskab på et sådant sammensvejsset arbejds hold. Ingen er bange for at give naboen en hånds rækning, hvis det skulle knibe med at blive færdig til tiden. Og så er jo endelig Laurids Jensen en god chef . . . *Virius.*



*Laurids Jensen i det rullende postkontor.*

*Tempo i sorteringsvognen.*

*Aflæsning i Fredericia.*









# Jernbanens problemer i det todelte Berlin

*Lønkonflikt, da vestberlinske jernbanefunktionærer og arbejdere krævede løn i vest-mark af den østberlinske baneledelse. – Voldsom stigning i billetprisen som følge af rimelige lønkrav.*

De ansatte arbejdere og funktionærer ville have mere i løn, og det afslog direktøren. Derefter truede personalet med strejke, hvorefter direktøren gav sig – og samtidig forhøjede billetpriserne.

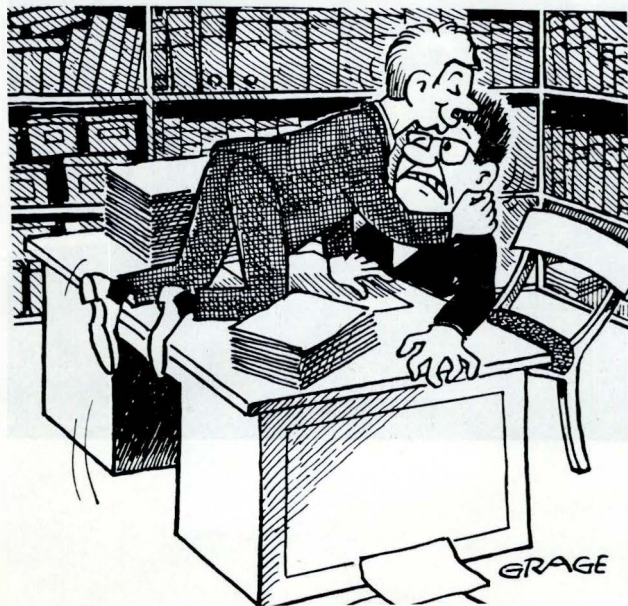
Sådan var situationen for S-banen i Øst-Vest-Berlin. Som følge af den moderne klassekamp, som også det vesttyske socialdemokrati er med til at føre, rejstes lønkravene over for baneledelsen, der er østtysk. Samtidig beskæftigedes østtyske jernbanearbejdere og togfunktionærer i Vestberlin – som følge af ledelsens placering hos de østtyske myndigheder.

Den østtysk drevne S-bane fælles for de to halvdele af den delte by, forhøjede fra 1. juli enhedsbilletprisen med en groschen – et lille ørebeløb. Det er den første prisforhøjelse i et kvart århundrede.

Da sejren i 1945 delte Berlin, besluttede vestmagterne i enighed, hvorledes samfærdselen mellem byens to besatte dele skulle opretholdes: Man lod simpelthen de sovjetiske besættelsesmyndigheder overtage driften af det »fælles« S-banenet. Siden har vestberlinske jernbanearbejdere og funktionærer arbejdet på den vestlige del af banenettet, men som ansatte hos og aflønnede af den østtyske jernbanestyrelse.

I det kapitalistiske Berlin kørte den socialistisk ledede S-bane fra begyndelsen med underskud. Hvert år måtte den østtyske jernbaneledelse frigøre vesttysk valuta for at holde hjulene i gang hen over sektorgrænsen. Alligevel blev billetprisen på 20 pfennig (omkring 35–40 øre) bibeholdt, og det var samme

*– Tak fordi jeg ikke blev forfremmet, eller fik lønforhøjelse – jeg har nemlig lige fået en meget bedre stilling i et andet firma.*



pris som før krigen, i hvert fald i forhold til prisniveauet. Prisen blev vel også holdt nede af propagandamæssige årsager. Det, kunderne betalte for at køre med den østtysk (sovjetisk) drevne S-bane var mindre end halvdelen af, hvad en busbillet kostede i Vestberlin.

Trods den tillokkende prispolitik steg antallet af rejsende ikke så voldsomt, at det gjorde føleligt udslag på økonomien. Selv i sin efterkrigs-glansperiode befordrede S-banen ikke mere end 500.000 vestberlinere daglig (mod en daglig spidsbelastning før krigen for hele Berlins vedkommende: 2.000.000 rejsende).

Efter bygningen af muren og efter boy-kot opfordring fra de vestberlinske fagforeninger faldt antallet af rejsende helt ned til 30.000 daglig!

De vestberlinske ansatte ved den østtysk drevne S-bane viste imidlertid naturligvis ingen forståelse for ledelsens besværligheder med at opnå økonomisk balance. Allerede i 1949, efter valutareformen, protesterede de første gang mod lønningernes størrelse. Så besluttede østtyskerne sig til at gøre en økonomisk smertelig indrømmelse: De gik med til at betale 60 procent af lønnen til de vestberlinsk ansatte jernbanefolk i vest-mark. Indtil da havde de fået hele lønnen i den ringere øst-mark.

Men igen i 1964 måtte S-bane-direktøren komme de vest-ansatte i møde for ikke at miste de sidste 5.000 el-førere, konduktører og arbejdere, der stadig lokkedes med bedre løntilbud fra den vestberlinske industri: Fra det tidspunkt fik samtlige vestberlinske ansatte hele lønnen udbetalt i vest-mark og ydermere et generelt løntillæg på ikke mindre end 20 procent.

Men alligevel lå de vestberlinske jernbanefunktionærers og arbejderes løn stadig væk 20 procent under de lønninger, som betaltes af de vesttyske forbundsbaner. I forståelig utilfredshed stillede de vestberlinske jernbanefolk påny krav om højere løn af deres østberlinske arbejdsgiver.

For tredje gang gik østtyskerne til biddet foruro-liget af en strøm af opsigelser fra de vest-ansatte.

Men så – i overensstemmelse med statschefen Walter Ulbrichts ord om, at »ingen kan spise mere af en tallerken, end der er på den« – kom forhøjelsen af billetprisen som en direkte følge af de højere lønninger: For få uger siden blev S-togs-billetten i Vestberlin sat op til 30 pfennig. Det var en forhøjelse på 50 procent.

Men i Østberlin er billetprisen endnu stadig lav – og det er lønnen til jernbanefunktionærerne også.

*Vip.*



# I Pullman-toget gennem verdensdel på 40 timer

*Santa Fé-ekspressen, der trækkes af fire sammenkoblede dieselmøkkere.*

Det amerikanske jernbaneselskab Santa Fé krydser staterne fra kyst til kyst og udgår fra Los Angeles. Turen herfra og til New York er på godt 4800 km eller lige så lang som to gange fra København til Gibraltar. Den varer to dage og tre nætter, hvis man skal køre fra kyst til kyst gennem USA, jernbanen fører over bjergkæden Rocky Mountains, hvor den krydser pas i mere end 2200 meters højde, og så koster rejsen ca. 300 dollar.

Man rejser gennem tidsforskelle i USA, fordi de fleste stater og byer om sommeren stiller uret en time frem. Det tager en række jernbaneselskaber sig dog ikke af, men har køreplanen efter standard-tid, mellem april og september. Derfor er man ikke helt sikker på, hvad klokken har slået, men det er bare om at sørge for at stille uret de forskellige steder, man gennemkører.

Det superelegante tog, som krydser staterne, hedder netop »Super Chief«, det er meget langt og forspændt fire sammenkoblede store diesellok. Den rejsende får udleveret et billetheft, som indeholder billetter til strækningerne undervejs, særlig billet til reserveret kupeplads og til soveplads. Ved indstigningen i toget river togføreren straks de billetbilag, han skal bruge, ud af heftet, og når sovevognskonduktøren også har kastet et blik i billetheftet, er der ikke andre, som bekymrer sig om rejsehjemmele gennem verdensdelen på tværs.

»Super Chief« er et rent sovevognstog, der kører mellem Los Angeles og Chicago. Det synes at bestå af en endeløs række vogne. Ved siden af dette tog holder på hovedbanegården i Los Angeles et andet tog, »El Capitain«, der består af to-etages siddevogne, og som også kører strækningen til Chicago.

Alle Pullman-vognene i »Super Chief« har særlige navne. Når man kommer ind i vognen, ser man intet til sengene, men kun elegant udstyrede kupeer med hver sit toilet og forchromet vaskekumme. Desuden findes i hver vogn en salon, og kupeerne er indrettet sådan, at de meget hurtigt kan omdannes til en suite. Santa Fé-selskabets »Super Chief« regnes for at være verdens mest elegante og komfortable langvejs-tog. Hver kupe har tilslutning til radio, og man kan ved at trykke på knapper vælge mellem tre

musikprogrammer. Der er klimaanlæg, ventilator og telefon, hvorigennem man kan tilkalde skrivemaskinedame og diktere sine breve til hende.

Man kan også fra kupeen gennem mikrofon diktere til en båndoptager, hvorefter skrivemaskinedamen i togets kontor modtager diktatet og skriver det ønskede.

Når de rejsende har indtaget middagen i spisevognen, kan de gå ud og slappe af i den såkaldte Dome Lounge-vogn. I hver ende af denne vogn er der lænestole og skriveborde med brevpapir, aviser og bridge-blokke, hvis man ønsker at spille kort. Her bliver også opslået børsmeddelelser og noteringer fra de stater, man kører igennem, så forretningsmænd blandt de rejsende straks er orienteret.

Videre finder man i denne vogn en bar, og på første sal har man den store udsigtskuppel eller dome, hvorfra der er vidt udsyn til landskabet, toget gennemkører. I nattens løb passerer man Mojave-ørkenen, som skal være et af de varmeste steder på jorden. Ekspressen gør holdt i Williams Junction, en lille station, der tilsyneladende ligger ganske ene og uden et hus inden for synsvidde, men her står de rejsende af, som skal besøge den berømte naturpark Grand Canyon.

Næste dag når man byen med det vanskelige navn Albuquerque i staten Ny Mexico, den er opkaldt efter en tidligere spansk vicekonge, og fra de spanske erobringstogter i 1519 stammer i øvrigt både dette navn, Los Angeles, Santa Fé og en række andre navne af spansk oprindelse i flere stater.

Toget gør et længere ophold i Albuquerque, for at de rejsende i Fred Harvey Company's »Indianer-hus« kan få lejlighed til at købe souvenirs. Her er håndarbejder, smykker af forskellige metaller, vævede duge og meget andet, fremstillet af Hopi- og Navajo-indianere. De sælger selv deres arbejder og ser egentlig meget »amerikanske« ud. Der er ingen fjerpragt, men at det er rigtige indianere fremgår af deres ansigtstræk og melankolske ro.

Noget senere holder toget igen, denne gang i Lamy, hvor man skal skifte tog, hvis turen går til byen Santa Fé, hvorfra jernbaneselskabet har taget sit navn.

Næste dag er man kommet fra bjergene til det store flade område omkring Mississippi, og om eftermiddagen

ruller »Super Chief« ind på Chicagos hovedbanegård, 40 timer efter starten.

Så skifter man tog her og står på et af »Twentieth Century Lmt.s« moderne tog, der kører mellem Chicago og New York Central Station. Det afsluttes med en udsigtsvogn, hvor man kun serverer alkoholfrie drikke, men i togets spisevogn kan man dog få stærkere ting. Her er det ikke umuligt, at damerne blandt de rejsende får overrakt en orkide med hilsen fra jernbaneselskabet 20th Century, men billetprisen er også derefter, og den dyre blomst nok betalt.

Næste dag kører toget over en af de store broer, der krydser Hudson-floden, og tager det sidste stykke til New York, og den fjerde rejsedag, efter starten fra Pacific-kysten, glider toget langsomt ind på New York Central, lige midt i kæmpebyen, hvor man kommer ud kun et par hundrede meter fra den elegante Fifth Avenue.

---

## PÅ SPORET

---

### Nu lok af plastic!

Det måtte komme før eller senere. Plastic erobrer efterhånden verden, og nu har Skoda-fabrikkerne i Tjekkosllovakiet konstrueret et lok af plastic. Hele overbygningen er af glasfiber-plastic og mere strømliniet, ligesom materialet giver mindre vægt, og hvad der er vigtigst, mindre produktionsudgift.

Der er tale om et el-lok med 3-akslede boggiere til både passager- og godstrafik. Det kører maksimalt 160 km i timen, oplyser International Railway Journal.

### Sidste damplok bygget i Europa.

De indonesiske statsbaner har ladet bygge fire tandhjuls-damplok på maskinfabrikken i Esslingen. Det er efter al sandsynlighed de sidste efterkommere af Stephensons gamle damplok, som vil blive bygget i Europa.

Når Indonesien har besluttet sig til at anskaffe disse maskiner, skyldes det, at landet har ret store kulforekomster, og udnyttelsen af disse ville være billigere, end hvis man gik over til at indføre dieseldrift. De sidste damplok, der her bygges i Europa, udstyres med tre af hinanden uafhængige bremsesystemer, helsevejset kedel og med forskellige forbedringer af den i Esslingen byggede loktype.



# De første biler spredte skræk og rædsel

2

I 1908 fremsatte justitsminister Alberti, et lovforslag for at revidere bestemmelserne angående bilerne, der i visse egne var ved at blive en plage. Det var ikke første gang, at man havde lovgivet, i anledning af de nye køretøjer. Allerede to gange tidligere havde man overvejet de opståede problemer i tinget, og givet visse bestemmelser for det stigende antal søndagsbilister.

Motorkøretøjerne havde i 1908 ikke helt indfriet de forventninger, man havde stillet til dem. Man havde ventet, at bilerne ville blive et nyttigt transportmiddel, men i stedet gjordes de danske landeveje usikre af fartglade velhavere, der, hvis man skal tro den tids øjenvidner, ikke kendte nogen anden adspredelse end at sætte intetanende fodgængere en skræk i livet, eller kyse et hesteforspand fra vid og sans.

Noget var der nok om snakken, men det lød unægteligt lidt overdrevet, når folketingsmand Dinesen fra Ålborg erklærede, at de danske bønder ikke mere turde gå hjemme fra om søndagen, fordi de pludselig kunne komme ud for at skulle springe til side for et uhyre, der indhyllet i en sky af røg og støv, med iltogsfart rasede frem ad landevejen. Den eneste løsning var mange gange at springe på hovedet i grøften, så det var ikke underligt, at landboerne spurgte: Må vi være her?

Under forhandlingerne i folketinget kom der interessante enkeltheder frem. Det viste sig således, at problemet var mindre i byerne, hvor fodgængerne i reglen, ligesom hestene, havde vænnet sig til de nye køretøjer. Nu havde mange byer tillige indført stærke begrænsninger af bilernes bevægelsesfrihed. I København var den højest tilladte fart sat til femten km i timen, og det var i omegnen forbudt at køre på bivejene, ligesom Strandvejen var spærret for motor-køretøjer, hvad der havde til følge, at man kun i selve byerne kunne anvende biler til varevogne eller til udførelse af anden nyttekørsel.

For hele landet gjaldt det, at natkørsel kun måtte finde sted i de to lyseste måneder. I den øvrige del af året måtte bilisterne være hjemme en halv time efter solnedgang, hvad de var meget utilfredse med. Overtrædelser straffedes med store bøder. Ingen steder måtte hastigheden overstige 30 km i timen, en grænse mange mente burde sættes ned til 15, da en så vanvittig og umenneskelig fart var uforsvarlig. Der gjordes desuden under folketingsdebatten opmærksom på, at kun de færreste bilister nøjedes med at køre 30 km. Ved iagttagelser på Kongevejen mel-

lem København og Køge, havde man set automobiler med den aldeles forrykte fart af 60–70 km, og da der ofte kom indtil ti biler efter hinanden, frembragte de et forfærdeligt spektakel, der, i forbindelse med det ophvirvlende støv, gjorde ophold ved vejen uudholdeligt.

Det man nu ønskede var, at lægge en dæmper på lystkørslen og fremme varetransporter og lignende, men her stødte man på stor modstand fra de forskellige kommuners side. Således havde Københavns telefonaktieselskab forgæves ansøgt om at måtte benytte en bil i omegnen af København, ved installation af nye telefoner, men da man ikke ville fravige bestemmelserne om kun at tillade bilkørsel på ganske bestemte veje, måtte planen henlægges.

Søndagsbilisternes modstand gjorde gældende, at skikkelige folk skulle have lov at være her i landet, og folketingsmanden, Poul Christensen fortalte, at mange bønder ikke mere turde køre deres grise til slagterierne, da bilisterne elskede at trutte i hornene, der havde så infernalske lyde, at både hestevognmand og grise havde store chancer for at ende i grøften. Derfor foreslog han, at man ganske simpelt forbød bilkørsel på visse ugedage, så landmændene turde vove sig afsted.

Mange kunne ikke lide bilhornene, hvorfor der stilledes forslag om i stedet at bruge en klokke eller en fløjte, hvad der imidlertid ikke toges til følge. I stedet blev man enige om at forhøje bøderne betydeligt, ligesom bilisterne skulle være fuldt erstatningspligtige for den skade de forvoldte, ved eventuelle sammenstød. Den megen bitterhed, der var kommet til orde i angrebene på disse nye trafikanter skyldtes ikke mindst de første store trafikulykker med ødelagte hestevogne og lemlæstede kuske og passagerer.

Nu havde man ifølge billovens paragraf 34, lov at standse hensynsløse bilister, hvorfor en skeptisk folketingsmand spurgte Alberti, hvorledes han havde tænkt sig at fortolke dette, og om det var tilladt at stikke en hånd i hjulet eller eventuelt skyde chaufføren. Alberti frarådede dog den første fremgangsmåde og mente ikke, at den sidste havde hjemme i loven, men nogen forklaring på, hvorledes man skulle standse et motorkøretøj, der efter tidens begreber kom farende i en rasende fart, gav han ikke.

Meget nyt bragte loven nu ikke, ud over strenge bødebestemmelser, men forhandlingerne gav et interessant billede af den tids motorbøller og folkets reaktion imod dem. Kan man end smile over den forfærdelse disse få biler med deres ringe hastighed ind-







## Med Jernbane-Esperantisterne til kongres i Holland

I tiden 14.-20. maj afholdtes i Utrecht i Holland den 18. internationale Esperanto-kongres for jernbanemænd med deltagere fra 18 lande. Fra Danmark deltog 12 medlemmer fra DEFA (Danske Jernbanemænds Esperanto Forbund).

Kongressens åbning fandt sted om søndagen i Jernbane-fagorganisationernes store bygning i Utrecht. Åbningen blev overværet af flere højtstående personer, og der blev talt bl.a. af statssekretær, ingeniør Posthumus fra trafikministeriet, den øverste chef for de hollandske jernbaner, J. Lohmann, direktøren for transportafdelingen »Van Gend & Loos«, doktor J. Dorjee, formanden for fællesbestyrelsen for de hollandske jernbaners fagforbund, G. J. Alink, m.fl. Fra udlandet hilste bl.a. Geci Pasquale for den italienske sektion af FISAIC, som repræsentant for de tyske jernbaner talte DB's repræsentant i Holland, O. Kirn og som repræsentant for det tyske jernbaneforbund GdED talte hovedbestyrelsesmedlem Schalmey. Alle de fremtrædende personer havde gjort kongressen den ære, at de holdt deres tale på Esperanto, hvorved man undgik al oversættelse. Alle udtalte håbet om, at Esperanto måtte blive endnu mere udbredt blandt jernbanemænd, eftersom der stadig bliver nærmere samarbejde mellem de forskellige landes jernbaner, hvilket samtidig medfører, at sprogvanskelighederne også bliver større. De 18 landes delegerede hilste ligeledes fra deres landsforeninger.

Kongressen genvalgte hollænderen K. G. J. de Jong som formand. Efter indbydelse fra Tyskland blev det vedtaget, at kongressen for 1967 skal afholdes i Fulda i Tyskland. Ligeledes modtog man en indbydelse fra Bulgarien om at afholde kongressen i Bulgarien 1968.

Kongressens program var stort og afvekslende, her skal blot nævnes kultur-aften, internationalt bal samt faglige møder og besøg. Ligeledes blev der afholdt et fagforedrag, som omhandlede forsendelse af stykgods i Holland. Det var et meget interessant foredrag, idet godsbe- fordringssystemet i Holland afviger stærkt fra traditionel jernbanedrift. De hollandske jernbaner har af konkurrencehensyn indledt et meget nært samarbejde med det store transportfirma »Van Gend & Loos«, som ordner al stykgodsbe- fordring såvel med bane som med bil. Efter

foredraget var der lejlighed til at bese firmaets store moderne centralpakhuis i Utrecht. En del af dette pakhuis er bl.a. indrettet til modtagelse af konfektionsforsendelser. Disse transporter foregår i specielt indrettede lastbiler og på særlige patenterede ophængningskroge. Hvis der forekommer særligt store konfektions- transporter fra en kunde til en anden, har Van Gend & Loos særlige plastic- sider og ophængningsstænger, der på en halv time kan monteres i en jernbane- vogn. Efter gennemgangen af pakhuset og de forskellige moderne hjælpemidler blev der serveret kaffe for deltagerne.

De forskellige landes delegerede var også inviterede til modtagelse hos borg- mesteren på rådhuset, hvor der ligeledes blev serveret kaffe.

Under kongressen blev der afholdt en heldags- samt 2 halvdagsudflugter, for at kongresdeltagerne kunne få et indtryk af de forskellige egne af Holland. Det var interessant at se, hvorledes bygnings- arkitekturen, specielt på landet, foran- dres fra egn til egn. Ligeledes var det morsomt at se, hvorledes bøndergårdene og markerne i visse egne ligger i niveau med vandstanden i kanalerne, enkelte steder endog under denne. Men ved hjælp af de store pumpeanlæg er man i stand til at holde vandstanden i den samme højde også under skybrud, selvom mar- kerne i disse egne ligger 6 meter under daglig vande.

Heldagsudflugten gik først med tog til Rotterdam og herfra med skib gennem forskellige kanaler og floder ud til Har- ringvliet. Sejlturen var en stor oplevelse og gav et godt indblik i de store resulta- ter, som hollandske ingeniører har opnået i deres kamp for at indvinde nye områder fra havet. Særlig interessant var det at se det store ingeniørarbejde, som i forbindelse med deltaprojektet udføres ved Haringvliet. På grund af den stærke strøm, som findes her ved udløbet til Nordsøen, har det været nødvendigt midt i udløbet at bygge en stor kunstig ø af form som en brønd. Inde i denne brønd bygges de store sluser, og når disse slu- ser er færdige, fjernes øen igen, og først nu kan de store dæmninger fra sluserne ind til land bygges. Dette kæmpeprojekt har tre formål: at forhindre at den store oversvømmelseskatastrofe fra 1953 bli- ver gentaget, at sikre ferskvandet i flo- derne og kanalerne ved at forhindre salt- vandet fra Nordsøen i at trænge ind i

## Jubilæum

Lokomotivfører J. B. Nielsen, Odense, kan torsdag den 28. juli fejre 25 års ju- bilæum.

Jubilaren begyndte som aspirant i Fre- dericia og kom efter ansøgning til en stilling som motorfører til Odense i 1950; han har siden haft sin bopæl i Odense, forfremmet til lokomotivfører i Esbjerg den 1-1-51., kom 4 måneder efter til Fre- dericia på mellemlanding til Odense, rej- ste et par år, hvorefter han kom tilbage til Odense.

Afdelingens medlemmer og øvrige medansatte er kommet til at sætte pris på hans jyske lune og væremåde og ikke mindst, når han ved møder deltager iv- rigt i diskussioner.

Mange lokomotivfyrbødere og aspi- ranter har nydt godt af hans viden og erfaring, når han virker som kørelærer.

Afdelingen ønsker hjertelig til lykke på jubilæumsdagen, med tak for godt samarbejde, samt de bedste ønsker for dagen og fremtiden.

P. J.

## Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes.

V. O. Pedersen,  
lokomotivfører, Struer.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

H. P. Sørensen,  
lokomotivfører, Fredericia.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

E. Bülow,  
lokomotivfører, Fredericia.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

C. P. Rasmussen,  
lokomotivfører, Gb. Mdt.

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

disse, samt at tørlægge nye områder og gøre dem brugbare til landbrug.

En uforglemmelig oplevelse var den- ne udflugt, som satte punktum for en kongres fuld af interessante oplevelser. Men den største oplevelse var trods alt at være sammen med kolleger fra 18 na- tioner, og at man kunne tale sammen og forstå hinanden ved hjælp af kun et sprog, Esperanto.

Antonsen.



## Jernbanereklame i Tyskland

Tysk jernbanereklame fejrer i år 100 års jubilæum. Man kan uden overdrivelse sige, at disse 100 reklame-år har været noget bevægede.

Det begyndte med, at »de kongelige württembergske statsjernbaner« i sommeren 1866 tillod, at den kongelige statsjernbanes »passagervogne af 3. klasse ville kunne benyttes til forretningsmæssige kundgivelser«. Det drejede sig om ca. 100 waggons, og *motivationen* var, at man kunne gøre en rejse mindre kedelig, hvis de rejsende havde »forskellige opslag at kigge på« undervejs. Kundgivelserne fremtrådte på papskilte, som var anbragt over vinduerne og imellem dem. Samme år åbnedes i Berlin det første jernbane-reklamebureau.

Andre af kejsertidens mange tyske konge-stater fulgte hurtigt det württembergske eksempel og gav tilladelse til reklame i togene. Da mange af passagervognene efterhånden blev gennemgående, fra Bayern til Preussen, opstod der naturligvis nogle voldsomme ballader mellem de selskaber, der havde skaffet sig koncessioner i de små og store fyrsteriger, kejserdømmet bestod af.

Imidlertid var jernbanereklamen i Tyskland i 1929 vokset til et sådant omfang, at »Kölnische Zeitung« i en artikel betegnede den som »verdens største reklameforetagende«.

Da 2. verdenskrig var til ende, eksisterede der ikke længere nogen tysk jernbanereklame: Der var ingen ting at ha' den i.

I 1951 blev de tyske jernbaner forbundsregeringens ejendom, og i november 1953 sluttede »Deutsche Bundesbahn« kontrakt med et nystiftet selskab, der efter et par navneforandringer nu hedder »Deutsche Eisenbahn-Reklame GmbH« og besidder retten til, mod nærmere fastsatte, graduerede afgifter, at udnytte banernes rullende materiel, banegårde, hegn, broer og alle øvrige anlæg som »reklamebærere«.

Det er et publicityforetagende, der tjener penge (til sig selv og til forbundsbanerne). Det kan disponere over reklamepladser på ca. 5500 banegårde. Det kan anbringe sine plakater i ca. 7000 person- og iltogsvogne, ca. 14.000 nærtrafikvogne, ca. 3000 skinbusser, ca. 250 S-banewaggons i den hamborgske nærtrafik og i ca. 1600 bane-busser.

Hver dag befordrer forbundsbanerne,

med tog eller med busser, ca. 4,1 mill. rejsende. Jernbanereklamen sørger for, at de allesammen har noget at se på.

## Statsanstaltens årsberetning

Statsanstalten for Livsforsikring har udsendt sin årsberetning for 1965. I det forløbne år blev Statsanstaltens tilgang af nye livsforsikringer større, end det nogen sinde tidligere er set her i landet, idet den samlede sum af nytegnede livsforsikringer ved årets slutning udgjorde 596 mill. kr., hvortil kommer ca. 100 mill. kr. fra nyoprettede gruppelevsordninger.

Summen for den samlede bestand af livsforsikringer er hermed nået op på 4589 mill. kr.

Der var også stigning i tegningen af renteforsikringer. Nytegningen af disse forsikringer androg henvend 70 mill. kr. årlig hævnning. Den samlede bestand af hvilende og virksomme renteforsikringer udgjorde pr. 31. december 1965 354 mill. kr. i årlig hævnning.

Statsanstaltens samlede præmieindtægt udgjorde i 1965 181 mill. kr.

I Statsanstaltens bestand af livsforsikringer er der i årets løb gennemsnitlig udgået 4 forsikringer om dagen på grund af dødsfald. Gennemsnitstallet for forsikringer, efter hvilke forsikringssummen er udbetalt ved forsikringstidens udløb, ligger betydelig højere, nemlig 21 pr. dag. De samlede udbetalinger efter dødsfald og udløbne forsikringer udgjorde i 1965 ialt 41 mill. kr. eller 112.000 kr. om dagen.

Statsanstalten har i 1965 haft en indtægt på ca. 119 mill. kr. i renter m.v. af formuen.

Den opnåede forrentning overstiger væsentlig den i beregningsgrundlagene forudsatte forrentning, og *året* har givet et renteoverskud på over 60 mill. kr. Dette renteoverskud overføres til overskudsfonden, som herefter udgør 228 mill. kr. Dette beløb er det overskud, som Statsanstalten har opnået i *femåret* 1961-1965 alene gennem rentegevinst. Statsanstaltens samlede overskud for dette femår vil fremgå af statusopgørelsen pr. ultimo 1965, idet denne opgørelse yderligere vil udvise femårets overskud på dødeligheds- og invaliditetsforløbet samt det overskud, som på grund af Statsanstaltens lave administrationsomkostninger fremkommer på de tillæg, der er indregnet i præmierne.

Der arbejdes i Statsanstalten med den nævnte statusopgørelse, og resultatet kan forventes at foreligge til efteråret. Når dette resultat foreligger, bestemmes størrelsen af den bonus, som formentlig i april 1967 skal udloddes for femåret.

Statsanstaltens samlede aktiver udgjorde pr. 31. december 1965 2.154 mill. kr., og der er i det forløbne år indkøbt værdipapirer og placeret udlån over hele landet til et samlet beløb på ca. 236 mill. kr.

## Jernbaneskolen

*Andet halvår 1966*

*Motorkursus I:* 23. september-18. oktober med eksamen 19.-20. oktober. 23. november-17. december med eksamen 19.-20. december.

*I Århus:* 30. september-25. oktober med eksamen 26.-27. oktober.

*Motorkursus II:* 27. oktober-15. november med eksamen 16.-17. november.

*I Århus:* 5.-20. september med eksamen 21.-22. september. 7.-22. november med eksamen 23.-24. november.

*Lokomotivmedhjælperkursus:* 22. august-10. oktober med eksamen 11.-14. oktober. 17. oktober-5. december med eksamen 6.-9. december.

*Vognmesterkursus:* 31. oktober-3. december med eksamen 5.-6. december.

## El-drift i Sovjet

Man fortsætter i Sovjet arbejdet med at omstille de meget lange hovedstrækninger til elektrisk drift. Arbejdet er afsluttet på den 5.500 km lange transsibiriske jernbane til Vladivostok og er i gang på den 4000 km lange sydsibiriske strækning. Efter programmet skal i alt 45.000 km jernbaner i 1970 have el-drift. Omstillingen i driftsformen har sparet over 10 mill. ton kul.

I Moskva er et omfattende arbejde i gang med udvidelse af undergrundsbanen. To linier er blevet forlænget mellem forstaden Sokolniki og Preobrazhenskaja-pladsen. Moskvas undergrundsbane skal i alt omfatte 140 km og 82 stationer. I øvrigt har man her indført elektronisk styrede tog, som har nedsat driftsudgiften med 5 pct. og øget transportydelsen med 20 pct.



## *Fra selvbetjeningens salon:*

En stribe søde sommerkjoler hængte på gadestativet midt i solen. Man kunne slet ikke undgå at få øje på dem, og det var netop sådan det skulle være.

Prisen lød på kr. 29,95.

Nøgternt set altså kr. 30, fundet for de penge.

Af med tøjet, på med kjolen, tre ti'ere på disken og en femøre baglæns. Så var den handel sluttet, men hvorfor så billigt?

Såmænd fordi kjolerne var oldnordiske i én detaille. De var et par centimeter mere end knælange, og det går slet ikke i vor lårkorte sommer. Dog tog det kun en god halv time at få rettet den side af sagen.

## *Husk nu huskesedlen*

Før De drejer nøglen om i låsen og tager på ferie, skal en forrygende bunke små og store ting huskes. Som f.eks.:

Mælk skal afbestilles.

Piphans skal i pension.

Gardinerne trækkes fra, så huset ikke ser tiltrækkende forladt ud.

Blomsterne sættes i forbindelse med en »vandskildpadde«.

Strømmen afbrydes.

Det bedste er at få et venligt menneske til at gå vægtergang hver anden eller tredje dag, mens De nyder livet.

Ikke et ondt ord om Mallorca, hvor der er nok af sol og saltvand samt danskere, men folk, der virkelig har råd til at ofre noget på ferielivets glæder, tager stadig til Hornbæk. Dér er livet også dejligt, men meget, meget dyrere end på Mallorca.

## *Bedre held næste gang*

Det var et såre enkelt system, forsikrede ekspedienten den vordende køber, alt imens han baksede med en *week-end-seng* for at få den op på fire ben. Der var bare den hage ved det, at ekspedienten ikke havde undersøgt dette enkle system og nu kludrede så gevaldigt i det, at køberen var ved at bakke ud af affæren.

Så kom afdelingschefen flyvende:

– Hvad i alverden er det, De står og laver, mand!

Og en, to, tre, stod sengen fiks og færdig. Atter et par snudtag, og den var flad som en pandekage, lige til at stikke ned i bagagerummet.

Den er beregnet til børn op til 5–6 års alderen og ideel til sommerhuse eller familiebesøg, fordi den er så let at transportere. Fås i mørkeblå sejldug med hvidmalet stativ. Prisen varierer fra ca. 110 til 125 kroner. Madras i polyester fås til. Og klappe-sammen-systemet er virkelig så enkelt, bare man kender taget. Det samme siger ekspedienten, for nu har han sat sig ind i det.

## *Krydderi på saucen*

Sådan en gang pandeaftog til koteletter eller frikadeller kan godt blive lidt flad i smagen, hvis man ikke har lidt suppe at tilsætte.

Det bliver en helt anden sauce, hvis De

tilsætter revet peberrod og ribsgele, eventuelt en anelse eddike.

Det ser skrækkeligt ud på tryk, men prøv det. Og ingen mennesker finder ud af, hvad det egentlig er. De har gjort. Men det gør jo ikke noget.

Nu kan man få leverpostej på tube. En god idé, man godt kan råbe hurra for. Holder sig længe, danner ikke skorpe og er nem at transportere.

## *Pas på sommervarmen*

Det er varmt, og mændene tørrer måske sveden af panden med bagsiden af hånden. Det er også ganske effektivt. Desværre ser det ikke videre yndeligt ud, hvis et hunkønsvæsen foretager samme manøvre. Hun må gribe til andre midler, og dem er der også nok af. De er tilmed vellugtende, og så er videre anbefaling nærmest overflødig.

Kort sagt, det drejer sig om deodorantmidler, som De ikke må spare på i denne tid, hvis De lider under varmen.

De fås i mange former og til mange priser. *Goya*, et forholdsvis nyt kosmetikmærke herhjemme, fører to typer, der hver fås i tre forskellige dufte, nemlig en pudder-deodorant (kr. 11,75 – refill: 8,75), et ganske let middel til at duppe på pande eller hænder, og en flydende deodorant i sprayflaske af en kraftigere type. Pris kr. 8,75.

1: *Det ligner pudder, og det er det også, men det er af en særlig beskaffenhed: det standser transpiration. Har De tendens til at få fugtige hænder eller svedperler på panden, er dette noget for Dem.*

2: *En deodorant i sprayflaske, selvfølgelig med solidt skruelåg, skal med i tasken, hvis man vil være sikker på vellugt i varmen. Midlet er kraftigt, men angriber ikke huden.*

