



2

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

20. JANUAR 1966 — 66. ÅRGANG

2

Indhold:

Ny fremgangsmåde ønskes	2
M/F »Asa-Thor«	3
Arbejdsvurdering	4
Centraliseret lønudbetaling	6
Jernbaner i Kina	10
Jernbaner i USA	11
Fradrag i selvangivelsen	12
Fra medlemskredsen — Nu kan det være nok — 2 citater	13
Fire friboliger	14
Personalia	15
Damernes Dag	16

Redaktører:

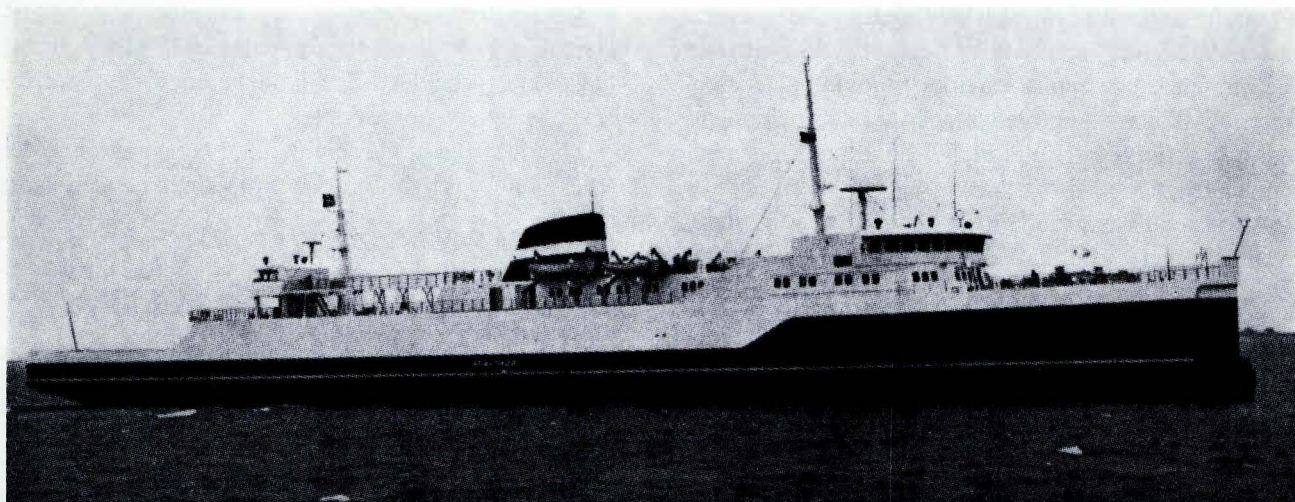
E. Greve Petersen
(ansvarshavende)
K. B. Knudsen.

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

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Signalsystem og sikkerhedsbestemmelser sikrer togs kørsel ad jernbanestrækningerne. For lokomotivpersonalet medfører det et ansvar, som ikke på noget punkt må forflygtiges, idet signalobservation kræver meget stor årvågenhed. Førhen var vi to på lokomotivet som holdt udvig, og to par øjne fulgte signalernes udvisen. I dag, hvor vi har enmandsbetjening, følger kun eet par øjne en endeløs række signaler. Udviklingen har jo medført ibrugtagning af langt flere signaler, fordi hyppigere og hurtigere toggang kræver flere signalintervaller, som sammen med overskærings signaler skærper kravene til lokomotivets fører. Selv om signalerne i dag er bedre end tidligere tiders, gør deres hyppighed førerens tjeneste enerverende og øger derved mulighederne for svigt i signalobservationerne. Det bør ikke forekomme; men det sker. Den menneskelige reaktion er uberegnelig, og det er umiddelbart forståeligt, at desto større signalernes antal er, desto større vil fejlprocenten være. Dette forhold elimineres kun ved at indføre et fuldautomatisk signalsystem og en fuldautomatisk togfremføring. Dette er vel teknisk gennemførligt, men for tiden økonomisk uoverkommeligt. Imidlertid betyder forbikørsel af et stopsignal førerens fritagelse for strækningstjeneste uden hensyn til omstændighederne ved uheldet. Denne fremgangsmåde er mere dikteret af hensynet til det offentlige og er mindre en præventiv forholdsregel mod den fører, der er indblandet i uheldet. Dette har vi vanskeligt ved at affinde os med, og vi mener, der bør sondres mellem de enkelte tilfælde, fordi forbikørsel ikke er den samme ting. Der kan f.eks. ske fejlvurdering af ydre forhold ved opbremsning af toget med den følge, at man rutscher forbi signalet med lokomotivet og i uheldigste fald også nogle vogne; men signalet er ikke overset. Der er en forskel fra dette og til det tilfælde, hvor et signal fuldstændigt overses, og det bør ved bedømmelse af dem tilgodeses. Alligevel fritages føreren fra strækningstjeneste på ubestemt tid, ja, i tre måneder eller mere, fordi sagens behandling ofte tager urimelig lang tid i administrationen. Dette er ikke blot uværdigt for den, som er indblandet, men giver også hos denne en skyldfølelse, der står i forkert forhold til forseelsen. Det har i adskillige tilfælde været forsvarligt og menneskeligt, om man havde undladt fritagelse fra strækningstjenesten, fremfor at skabe et psykisk belastende problem. Jo før man, med henblik på ændring af denne tingenes tilstand, tager sagen op til overvejelse jo bedre.

M/F »ASA-THOR«



Med indsættelsen af den nye godsfærge »ASA THOR« på Storebæltsoverfarten har statsbanerne taget et vigtigt skridt i konkurrencen om transportmængderne i indenlandsk trafik. Den misere, der ofte er opstået på dage med megen passager- og biltrafik og som har belastet det eksisterende færgemateriel på bekostning af godsvognsoverførsel, vil ikke nemt kunne forekomme i fremtiden. Og man vil kunne gennemføre godstog i hurtige planer mellem landsdelene. Der bliver ingen vognophobning ved Storebælt og i givet fald vil færgen også kunne give et nap med ved Østersøen.

M/F »ASA-THOR« er bygget på Nakskov Skibsværft A/S.

Færgen blev kontraheret den 4. juni 1964 (kontraktsum: kr. 21.958.000).

Bygning af færgen på værftets bygge-bedding blev påbegyndt den 22. december 1964, hvor den første dobbeltbundsektion blev anbragt.

Den tidligere traditionelle byggemetode, hvorefter man startede med at »strække kølen« på beddingen, d.v.s. at samtlige kølplader blev lagt op på beddingens kølklodser i hele færgens længde, er nu en saga blot, efter at man er gået over til at bygge fuldsvejste skibe.

Som DSB's seneste nybygning er M/F »ASA-THOR« bygget delvis i værftets store lukkede haller, hvorfra byggesektionerne er transporteret til byggebeddingen og sammensvejset.

Der er ved bygningen af færgen medgået i alt ca. 60.000 svejsetimer.

Den 18. august 1965 var bygningen af stålskroget så vidt fremskreden, at søsætning kunne finde sted.

Den 17. december 1965 var færgen klar til at gå til søs for prøvesejlads.

M/F »ASA-THOR« er statsbanernes første 4-sporede jernbanefærge. Pladsen til de 4 spor er opnået med samme færgelængde som for de nuværende 3-sporede færger.

Dette har været muligt ved at rykke sporene nærmere mod hinanden end i passagerfærgerne, hvor der skal være fri passage mellem overførselsvogne for de rejsende.

M/F »ASA-THOR« har følgende hoveddata:

Længde overalt	131,65 m
Bredde over fenderliste	17,70 m
Sidehøjde fra køl til vogndæk	7,00 m
Sidehøjde fra køl til bådedæk	12,43 m
Sidehøjde fra køl til kommandobro	14,93 m
Frie højde på vogndæk	4,85 m
Dybgang lastet	4,50 m
Fart lastet	18 knob
Lastet displacement	5141 tons

Færgen er bygget med lukket vogndæk forsynet i forenden med rulleport (elektrisk drev).

Forskibet er formet passende til de »spidse« jernbanefærgeløjer ved Storebæltsoverfarten.

Arbejdsvurdering

Af Leif Hornhaver

4

Vi må forudse, at fremtidens automatiserede virksomheder ikke giver den enkelte beskæftigede mulighed for gennem sit tempo at påvirke produktionens størrelse. Maskinerne angiver tempoet, og det incitament, akkordløn hidtil har udgjort, vil blive mere og mere uanvendeligt.

Allerede af den grund er det naturligt at søge andre eventuelt mere utraditionelle metoder til lønfastsættelse.

Et andet motiv kan være, at man indenfor en løbsramme skal fordele løntillæg til lønmodtagere. I et sådant tilfælde har den organisatoriske styrke spillet en stor rolle. En procentuel fordeling er en løsning, der kun forøger tidligere begåede urimeligheder. I systematisk arbejdsvurdering har vi midler til mere retfærdigt at bedømme, hvilke krav, arbejdet stiller til udøveren, og mere objektivt vurdere, hvilken lønfor-skel, der bør være de forskellige jobs imellem.

For arbejdsgiverne indebærer arbejdsvurdering mulighed for mere centraliserede lønforhandlinger. Arbejdslederne får forbedrede chancer for at placere rette mand på rette plads.

I USA har arbejdsvurdering været praktiseret i adskillige år. I Europa er systemerne først blevet kendt og ført ud i livet efter sidste krig.

I Holland har en meget stor del af alle arter lønmodtagere såvel i offentlig som private virksomheder fået deres job arbejdsvurderet og deres lønninger reguleret som følge heraf.

Svenskerne har udført et stort og kostbart forskningsarbejde på området, og i dag er omkring 400.000 svenske lønmodtagere omfattet af enten et klassifikationssystem eller et pointssystem.

Herhjemme anvendes systemet indenfor dele af HK-området, indenfor tobaksindustrien, og i 15-20 større virksomheder har man enten indført pointssystemer eller er nået langt i forberedelserne.

Klassifikationssystemet er en simpel form for arbejdsvurdering. Princippet illustreres i fig. 1.

Systemet omfatter 3 lønklasser A, B og C. Den aktuelle løn er afhængig dels af pågældendes anciennitet indenfor faget og dels af det arbejde, den pågældende udfører.

Jo mere kvalificeret, dette arbejde er, jo højere lønklasse skal udøveren placeres i. Arbejdets art er nøje specificeret under a, b og c.

Incitamentet for den enkelte ligger således i, at han ved uddannelse erhverver evnen til at bestride et mere kvalificeret arbejde, der er højere gageret.

Systematisk arbejdsvurdering udformes som pointssystemer. Pointgivningen er naturligvis afhængig af, hvilke krav arbejdet stiller til udøveren, d.v.s. jo højere krav, jo højere pointstal.

Man har søgt at vurdere et antal hovedfaktorer, der forekommer ved udførelsen af et hvilket som helst arbejde:

1. *Kundskaber – Uddannelse.*
(hvilke kundskaber skal udøveren besidde for at kunne udføre det relevante arbejde).
Eks.: Folkeskolekundskaber. – Mellemskolekundskaber. – Realeksamen. – 2 mdrs. uddannelse. – 6 mdr. – lærlinguddannelse o.s.v.
2. *Ansvar.*
Eks.: (Økonomisk ansvar).
(Ansvar for materialer, værktøj, maskiner o.s.v.).
3. *Fysisk eller psykisk anstrengelse.*
Eks.: (Hvor tunge emner håndteres?).
(Hvor stor koncentration fordres?).
4. *Arbejdspladsens betingelser.*
Eks.: (Kulde, hede, støj eller andre ulemper).
5. *Evt. arbejdsledelse.*
Eks.: (Arbejdsledelsens art og omfang).
(Arbejdsleder for 1 eller 10 mand).

Disse hovedfaktorer kan suppleres med underfaktorer, hvor pointmulighederne yderligere kan specificeres (fig. 2).

Når man således har en række vurderinger for forskellige jobs, skal man selvfølgelig have omregnet points til kroner og øre.

Her kommer de kompetente forsamlinger ind i billedet, idet disse skal forhandle sig tilrette om, hvad 1 point er værd i penge.

Theoretisk er det således en enkelt sag på givne tidspunkter at regulere samtlige lønninger, blot ved at ændre hvert points værdi.

For at kunne vurdere den enkelte er det nødvendigt, at man lader udarbejde en arbejdsbeskrivelse, der nøje dækker det relevante arbejde.

Det er ligefrem nødvendigt at følge en vis procedure ved indførelse af arbejdsvurdering.

Oplysningsarbejdet må gennemføres dels bredt, og i dybden med de tillidsmænd, arbejdsledere og arbejdsgiverrepræsentanter, der skal danne en vurderingskomité.

Det har endvidere vist sig hensigtsmæssigt at udarbejde en rammeaftale, der i så vid udstrækning, det er muligt, afstikker de principielle retningslinier, der skal følges ved indførelse af arbejdsvurdering.

Indarbejdelse af arbejdsvurdering og iøvrigt andre lønsystemer gøres ved i god tid at diskutere mål og principper, således at man den dag, problemerne trænger sig på, står bedre rustet til at træffe beslutninger.

*

Oversættelse af det svenske værkstedsindustri-arbejdsvurderingssystem.

Originalens titel »Kortfattad handledning i arbetsvärdering för verkstadsindustrien«.

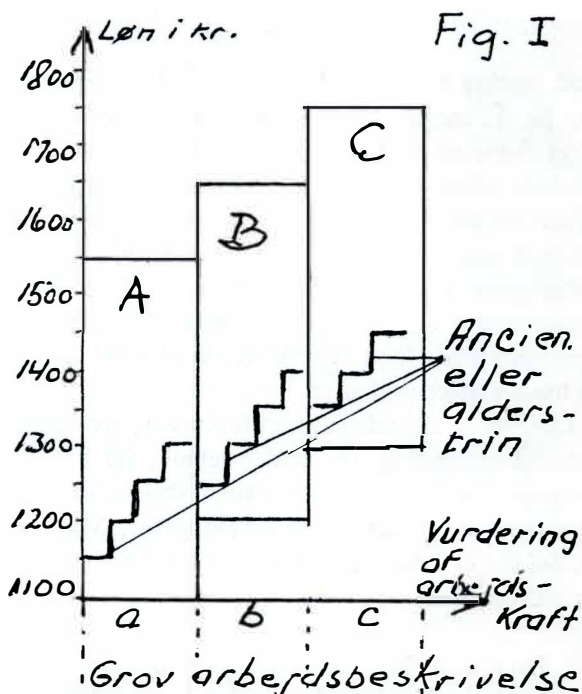
NB. Tabelforklaringerne gælder for forholdene på det svenske arbejdsmarked.

Arbejdsvurdering

Systemet er opbygget af 4 hovedfaktorer, der er opdelt i 11 vurderingsfaktorer, der hver for sig er opdelt i 5 grader.

Vurderingsfaktorerne og deres point i de 5 grader:

Eksempel på et klassifikationssystem.



Nr.	Faktor	Grad					Max. points	%	
		1	2	3	4	5			
<i>Dygtighed</i>									
1	Teori	0	1	2-3	4-6	7	43	35,2	
2	Praktik	0-1	2-4	5-7	8-11	12			
3	Dømmekraft og initiativ	1	2-4	5-7	8-11	12			
4	Håndelag og nøjagtighed	0-1	2-4	5-7	8-11	12			
<i>Ansvar</i>									
5	Økonomisk ansvar	0-1	2-4	5-7	8-11	12	31	25,4	
6	Ansvar for andres sikkerhed ..	0	1	2-3	4-6	7			
7	Ansvar for arbejdets ledelse ..	0-1	2-4	5-7	8-11	12			
<i>Belastning</i>									
8	Fysisk anstrengelse	0-1	2-4	5-8	9-13	14-18	23	18,9	
9	Psykisk påvirkning	0	1	2	3	4-5			
<i>Arbejdspladsforhold</i>									
10	Arbejdsforhold	0-1	2-4	5-8	9-13	14-18	25	20,5	
Faktor 10 kan også vurderes i 4 delfaktorer:									
a	Temperatur, arbejdspladsens beliggenhed	0	1	2	3	4-5			
b	Støj	0	1	2	3	4			
c	Lysforhold	0	1	2	3	4			
d	Smudsighedsgrad, luftforhold ..	0-1	2-4	5-7	8-11	12			
11	Selvskaderisiko	0	1	2-3	4-6	7			
Ialt						122	100		

Centraliseret lønudbetaling ved EDB

6

Af chefen for post- og telegrafvæsenets lønningssanvisningskontor H. H. Christensen

Med iværksættelsen af den centraliserede lønudbetaling pr. 1. oktober 1965 er der inden for post- og telegrafvæsenet nået en milepæl i den administrative databehandling ved hjælp af EDB, og tidspunktet betegner samtidig afslutningen på den første større databehandlingsopgave, der er løst i samarbejde med I/S Datacentralen af 1959. Selv om hverken EDB eller Datacentralen er noget nyt, vil det måske være hensigtsmæssigt her først at forklare, hvad EDB står for, og hvad Datacentralen er.

EDB er en almindelig brugt forkortelse for elektronisk databehandling, der er den teknik, der benyttes, når man ved brug af datamaskiner skal udføre store og komplicerede databehandlingsopgaver. Maskinerne, der her er tale om, er bl.a. i besiddelse af følgende egenskaber:

1. Evne til at behandle og lagre mange tal og oplysninger (data) med stor hastighed og sikkerhed.
2. Evne til at træffe logiske beslutninger efter forud givne regler.
3. Evne til at lagre et program, der giver dem besked på, hvad de skal foretage og i hvilken rækkefølge.

Datacentralen i København er et interessentskab, som er oprettet af staten (ved finansministeriet), Københavns og Frederiksberg kommuner, Den danske Købstadsforening, Foreningen Bymæssige Kommuner og De samvirkende Sognerådsforeninger i Danmark med det formål at etablere og drive et databehandlingscenter fortrinsvis til udførelse af opgaver under de enkelte interessenters områder samt fællesområder for flere af interessenterne. Den blev stiftet den 17. december 1959 og trådte i funktion den 1. marts 1960.

Spørgsmålet om anvendelse af elektroniske databehandlingsmaskiner inden for post- og telegrafvæsenets administration blev stærkt aktualiseret efter oprettelsen af Datacentralen, og med henblik på undersøgelse af mulighederne for at anvende den nyopdagede teknik inden for etaten deltog medarbejdere fra generaldirektoratet fra september 1960 i de første kurser i EDB-teknik, som blev afholdt af Datacentralen. Blandt andet på grundlag af de erfaringer, der indhøstede på disse kurser, kom man i styrelsen til det resultat, at en omlægning af etatens lønninger og eventuelt også pensioner til elektronisk databehand-

ling ville være felter, hvor en rationalisering ved anvendelse af EDB-teknikken syntes mulig.

De forberedende arbejder med henblik på omlægning af lønningerne fra et decentralt, manuelt system til et centraliseret EDB-lønssystem blev påbegyndt i foråret 1963, idet det blev overdraget en arbejdsgruppe på 4 medarbejdere i generaldirektoratet at foretage omlægningen i samarbejde med Datacentralen. Siden 1. april 1964, da det egentlige planlægningsarbejde påbegyndtes, har arbejderne med omlægningen været varetaget af generaldirektoratets lønningssanvisningskontor.

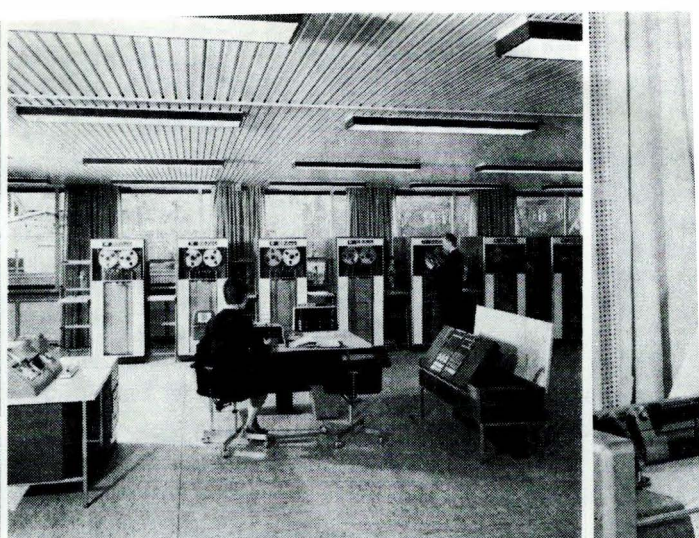
Omlægningen af et administrativt databehandlingsproblem fra hidtil manuel udførelsesmåde til elektronisk databehandling er en omfattende og krævende proces, og jo større automatik, man kræver ved løsningen, jo mere kompliceret bliver opgaven. Ved omlægningen af post- og telegrafvæsenets lønninger har man fra første færd tilstræbt en løsning, hvor maskinernes kapacitet ville blive udnyttet i videst muligt omfang, hvorfor de forberedende arbejder har været særlig store.

Datamaskinerne skal for at kunne løse en opgave forsynes med to sæt af informationer, nemlig data og program. I lønningssopgaven er data den informationsmængde vedrørende de enkelte lønmodtagere, som maskinen skal have tilført for at kunne beregne og udskrive lønningerne, medens programmet er det sæt instruktioner, som maskinen skal forsynes med for at kunne udføre de procedurer, der kræves. Programmet (instruktionerne) skal være formuleret i et programmeringssprog, d.v.s. i et kodesprog, som maskinen kan tolke. Forud for programmeringsarbejdet er gået et omfattende analyse- og planlægningsarbejde, der er gået ud på i de mindste detaljer at kortlægge og planlægge, dels den hidtidige arbejdsgang, dels den fremtidige, hvorved bemærkes, at analyse- og planlægningsarbejderne ofte regnes for den mest krævende del i forbindelse med administrative databehandlingsopgaver.

De oplysninger, der har betydning for beregning og udbetaling af den enkelte lønmodtagers lønning, opbevares i Datacentralen i et lønningsregister på magnetbånd, et såkaldt »masterbånd«. Et magnetbånd kan bedst sammenlignes med båndet til en båndoptager, som de fleste kender, blot er magnetbåndet med lønoplysningerne forsynet med tal, tegn og bogstaver i stedet for musik og tale. Datatætheden på magnetbåndet er 556 tal, tegn eller bogstaver (karakterer) pr. tomme, og der kan i alt stå ca. 15 millioner karakterer.



Hullemaskine i lønningsanvisningskontoret.



EDB-anlæg og magnetbåndstationer i Datacentralen. Der arbejds.

bl.a., om de indrapporterede kombinationer af data er tilladt, om værdien af et felt er rimeligt, og at der ikke forekommer transaktioner til personkodenumre, der ikke eksisterer. I testen er der endvidere for de forskellige løndele indlagt en række kontroller, f.eks. til sikring af, at forud fastsatte maksimumsbeløb for de pågældende løndele ikke overskrides. Eventuelle konstaterede fejl udskrives på fejlmeddelelse, der tilsendes lønningsanvisningskontoret til berigtigelse, forinden kørslen fortsættes.

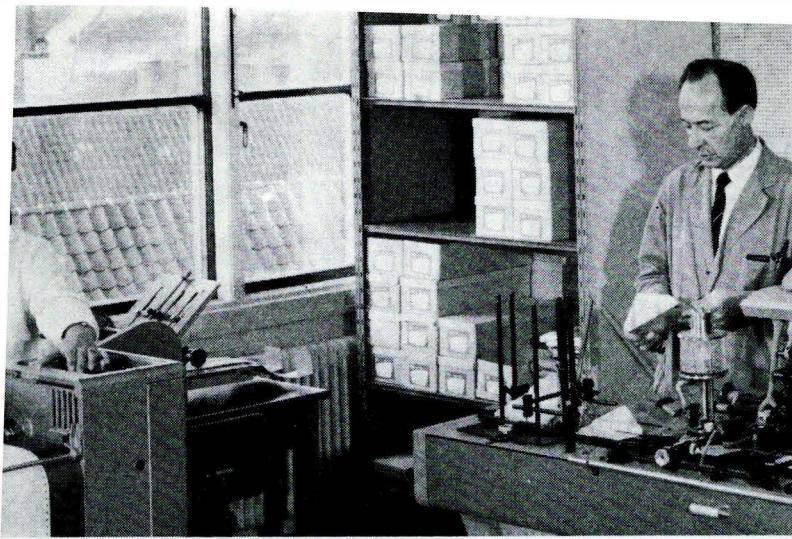
Efter fejlenes berigtigelse i form af hulkort, der i Datacentralen konverteres til magnetbånd og videre indkøres blandt de accepterede transaktioner, kan selve lønningskørslen tage sin begyndelse. I korte træk foregår den, populært forklaret, således:

Programmet, d.v.s. instruktionerne til 7074-data-maskinen om, hvad den skal foretage og i hvilken rækkefølge, indlæses fra et magnetbånd. Under udarbejdelsen af programmet er dette manuelt nedskrevet i et symbolsk kodesprog »Cobol«, der knytter sig nært til den almindelige engelske sprogbrug. Dette sprog er herefter ved en særlig rutine (»kompilering«) oversat til det eneste for maskinen forståelige sprog, maskinsproget, der kun består af tal og tegn.

Når programmet er indlæst i datamaskinen, indlæses transaktionerne (med ændringsopgaverne) og det fra forrige måned ajourførte masterbånd (indeholdende oplysninger for samtlige lønmodtagere) fra hver sin magnetbåndstation. Da samtlige records (samling af oplysninger for hver lønmodtager) står i personkodenummerorden på hvert af båndene, kan der nu successivt foretages en sammenholdelse af de to bånd sæt af oplysninger, idet oplysninger fra transaktionsbåndet om nyantagelser eller om tilgang af løndele for bestående lønmodtagere sættes på plads, oplysninger om afgang af løndele eller om afsked, uden for nr. m.v. foranlediger slettelse, og oplysninger om ændringer erstatter de hidtil gældende data. Records vedrørende personkodenumre, til hvilke der ikke er transaktioner, berøres ikke og udskrives i uændret form.

Foruden ovennævnte almindelige ajourføring af

masterbåndet foretages i maskinen på grundlag af det indlæste program en række automatiske ajourføringsrutiner, såsom tildeling af alderstillæg og højere løn på grund af en bestemt opnået alder, skift af stillingsbetegnelse og lønning, f.eks. fra elev til medhjælper, fra cykelbud til reservepostbud, fra reservepostbud til postbud o.s.v. Endvidere foretages i visse tilfælde stillingskift ved opnåelse af slutløn i 3. lønningsklasse, f.eks. fra postbud til overpostbud. I tilfælde af indrapporterede forfremmelser foretager maskinen automatisk indplacering på vedkommende løntrin i den højere lønningsklasse, udregner tidspunktet for opnåelse af næste alderstillæg og beregner eventuelt advancements-tillæg efter lønningslovens § 27,5. Delløn beregnes også automatisk. F.eks. vil en indrapportering ved kode om indkaldelse til eller hjemsendelse fra militærtjeneste fra skæv dato bevirke udregning af forholdsmæssig lønning i indkaldelsesmåneden og hjemsendelsesmåneden og beregning af $\frac{1}{4}$ eller $\frac{1}{2}$ løn ivoirigt under indkaldelsen. Løbende indeholdelser i lønnen sker automatisk, idet det skyldige beløb månedlig nedskrives med afdragene. Også eventuel renteberegning ved visse lån eller lønningsforskud sker automatisk. Der foretages automatisk opsummeringer af skattepligtige og ferieberettigende beløb, idet enhver løndelskodes første ciffer fortæller maskinen, om opsummering skal finde sted til dette eller hint formål. Endelig foretages selve lønberegningen automatisk, idet datamaskinen fra indlæste tabeller over basislønninger (begyndelsesløn) og evt. alderstillæg) for de forskellige personalekategorier samt over dyrtids-, overenskomst- og stedtillæg selv »henter« de forskellige tillæg. Ved en evt. generel ændring af dyrtidstillægget skal man således ikke fra lønningsanvisningskontorets side udregne de nye lønninger, men kan nøjes med til systemet at indrapportere det nye pristal. Herefter foretager maskinen alle rettelser, som pristallets udvisende eventuelt skal give anledning til, både vedrørende den almindelige lønning og vedrørende bestillingstillæg, honorarer m.v. Alle de ovenstående procedurer foregår med en enorm hastighed (millionte dele af sekun-



maskine og kuverteringsmaskine i postgirokontoret.



»Collator« i postgirokontorets hulkortafdeling.

der) i maskinens centralenhed (»hukommelsen« eller »lageret«), og resultaterne udskrives dels på et ajourført masterbånd, dels på andre »outputbånd«. I et 1401-anlæg konverteres oplysningerne til forskelligt »output« (hulkort og oplistninger) til brug ved den videre procedure i forbindelse med lønningsanvisningen, til kontrolmateriale og til aflæggelse af lønningsregnskabet.

Selve ajourføringen og lønberegningsen tager på EDB-maskinerne godt 2 timer, medens udskrivningen af diverse lister og formularer (outputtet) tager ca. 7 timer.

Sidste led i den månedlige lønningskørsel er lønkrediteringen på de ca. 18.000 lønpostkonti i postgirokontoret, hvortil løn-hulkort – 1 for hver lønmodtager – indgår fra Datacentralen den 9. sidste hverdag i den pågældende måned. Sammen med hulkortene modtages en samlergirofortegnelse over samtlige lønmodtagere med oplysning om personkodenummer, tjenestestedskode, lønpostkontonummer, netto-lønningsbeløb samt forskellige afstemningstal. Endvidere modtager postgirokontoret fra Datacentralen af hensyn til afstemningskontrollen et antal kontrol-hulkort, der er anbragt efter hver 500 løn-hulkort samt som sidste kort. Kontrolhulkortet indeholder følgende oplysninger:

1. Lønpostkontonummer i foregående løn-hulkort.
2. Antal løn-hulkort siden sidste kontrol-hulkort.
3. Sum af lønpostkontonumre siden sidste kontrol-hulkort.
4. Sum af krediterede lønninger siden sidste kontrol-hulkort.

I postgirokontorets EDB-afdeling køres først en kontrolliste over løn-hulkortene, og herunder kontrolleres maskinelt, at kortene ligger i stigende lønpostkontonummerorden, at der kun er et kort til hver lønpostkonto, og at kontrol-kortenes oplysninger stemmer med maskinens.

Efter at denne afstemning er foretaget, påbegyndes lønkrediteringen. I proceduren indgår følgende hulkort:

1. Navne-hulkort, der indeholder oplysning om lønmodtagerens lønpostkontonummer, kontobetegnelse og sendeadresse.
2. Saldo-hulkort, der indeholder oplysning om lønmodtagerens lønpostkontonummer, gammel saldo, dato for sidste bevægelse, rentesaldo o.a.
3. Løn-hulkort fra Datacentralen, der indeholder oplysning om lønmodtagerens lønpostkontonummer, brutto-lønning og netto-lønning samt koder og beløb vedrørende de forskellige indeholdelser i lønningen.

Disse 3 slags hulkort sammenblandes nu i et hulkortanlæg, en »Collator«, således at de for hver lønpostkontohaver kommer til at ligge samlet i ordenen: saldokort, navnekort og lønkort. Efter sammenblandingen går kortene videre til hulkortlæseren i 1401-anlægget, hvori den egentlige databehandling finder sted. Under behandlingen af hver enkelt konto – det tager kun ca. 1 sekund – sammenlægges gammel saldo med det krediterede lønbeløb, og anlægget beregner tillige eventuel rente. Behandlingen slutter med, at der udhulles et nyt saldokort, samtidig med at den hurtigskriver, der udgør en del af anlægget, udskriver kontouddragene med lønspecification i endeløs bane.

Selv om det alt sammen som nævnt kun tager ca. 1 sekund pr. lønpostkontohaver, kommer den samlede proces i EDB-anlægget alligevel til at vare ca. 7 timer, men så er der også udskrevet omtrent 2 km papir i en ca. 40 cm bred bane.

Papirbanen lægges i en særlig skæremaskine, der i én operation fraskærer arkivdelen af kontouddragene, samtidig med at den »udhugger« kontouddragene, som falses på maskine, hvorefter kuvertering i rudekuverterer ligeledes foretages maskinelt, idet kuverteringsmaskinen både lægger kontouddraget i kuverten og lukker denne.

Jernbaner i Kina

10

Jernbanenettet fordoblet på 10 år – men langt igen

Halvdelen af landets baner var ødelagt efter krigen – Damplok holdes i hævd og bygges stadig sammen med diesel og el-lok.

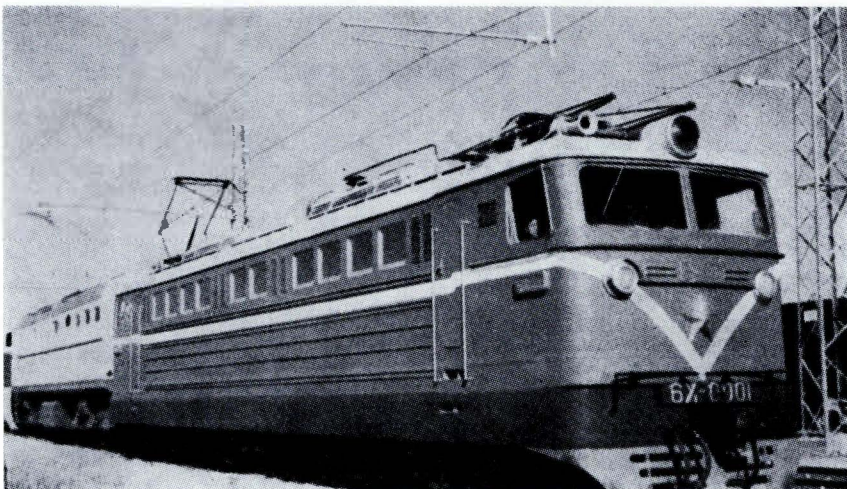
Det er sjældent, man hører nyt om Kinas jernbaner og deres udvikling gennem den senere tid, men vi er nu i stand til at bringe en beretning, der giver et indtryk af det vældige lands jernbanevæsen.

Den kinesiske folkerepublik blev grundlagt i 1949, og siden er der arbejdet på at genopbygge og udvide landets jernbaner og øge deres ydelse, ligesom der er sket store fremskridt, både hvad angår rullende materiel og de tekniske anlæg. Mængden af gods og personbefordring er mangedoblet i 10-året indtil 1959. I sidstnævnte år blev på de kinesiske jernbaner befordret (482) millioner rejsende på 52 milliarder personkilometer, mens den transporterede godsmængde nævnte år androg 1366 millioner ton på 39 milliarder ton-km. Man vil af disse tal se, hvor stor en betydning fjerntrafikken har i det vidtstrakte land.

Under krigen blev Kinas jernbaneanlæg stærkt medtaget, og af de daværende ca. 20.000 km banestrækninger kunne man kun benytte ca. 55 pct., men allerede i løbet af få år var de beskadigede spor istandsat.

Jernbanenettet blev genopbygget som det vigtigste trafikale led, og i løbet af 12 år var den samlede strækningslængde næsten blevet fordoblet, nemlig til 38.500 km. Langt den overvejende del af banerne er enkeltsporede, kun 3.700 km er forsynet med dobbeltspor. Teknisk er sket store fremskridt, idet mange banelinier nu er forsynet med fuldautomatisk eller håndblok-system.

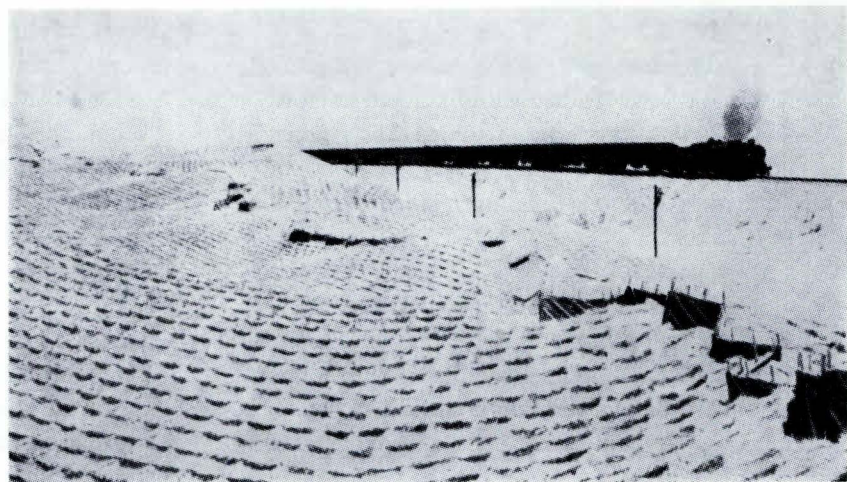
Man er i gang med at gennemføre elektrificering af baneafsnit i Pao-Chi og Peking-Tai Yuan, som skal drives med vekselstrøm på 25 kw og 50 Hz. Hidtil er knapt 300 km banelinier taget under el-drift. Kina bygger nu på egne værker



1



2



3

Jernbaner i USA

Hverver rejsende gennem pressen og radioreklamen

Stor indsats i USA for at hjælpe de nødlidende private jernbaneselskabers nærtrafik, som giver milliard-underskud.

Vi har tidligere omtalt, at præsident Lyndon B. Johnson i kongressen har fremsat et forslag om statsstøtte til De Forenede Staters privat drevne jernbaneselskaber, for at de gennem rationalisering og modernisering skal kunne udføre en bedre betjening af nærtrafikken. Denne giver nemlig for langt de fleste baneselskabers vedkommende et så stort underskud, at det samlet andrager milliardbeløb. Adskillige selskaber overvejede endda alvorligt at indstille driften.

Nu ændres situationen allerede i det kommende år, efter at en lang række amerikanske politikere har udtalt interesse for sagen og støtter præsident Johnsons forslag, der nærmere behandles i en regeringskommission.

Kun en eneste amerikansk jernbane er statsejet, nemlig Rutland Railway, som

med sine 115 miles banestrækninger sidste år blev købt af regeringen. Fra dag til dag melder sig flere og flere politikere, som giver udtryk for, at på baggrund af den stærke fremgang for luftfarten og biltrafikken, må der også gøres noget for jernbanerne, som udviklingsmæssigt har stået i stampe efter penge-mangel.

Senatoren fra Connecticut, Abraham Ribicoff, har således foreslået, at der snarest dannes en nødhjælp-fond på 100 mill. dollar til ophjælpning af banerne. Til understøttelse af det krakkede baneselskab New Haven Line, som har betjent 26.000 faste kort-rejsende, foreslog senatoren for Rhode Island, Claiborne Gell, at fire stater slutte sig sammen for at skaffe denne bane midler.

Kort tid efter foreslog senator Jacob Javits fra New York og kongresmedlem Ogen Reid, at staten New York, Connecticut og forbundsregeringen sammen skulle dele New Haven's underskud. Umiddelbart derefter foreslog guvernør Nelson Rockefeller i New York som det mest bemærkelsesværdige, at hans stat overtog Lonk Island Railroad, som med sine 175.000 faste daglige rejsende er USAs største nærtrafikbane. Et andet jernbaneselskab Pennsylvania Railroad er klar til en aftale, hvorfor Rockefeller i staten New Yorks parlament har op-

fordret den nævnte bane til at købe »Long Island« mod, at man fra regeringside skaffer 200 mill. dollar til banens modernisering.

»Long Island«-baneselskabet har i øvrigt ikke betalt nogen skatter siden 1954 og heller ingen renter af lån, som det skylder Pennsylvania Railroad, og alligevel havde »Long Island« sidste år et underskud på 2 mill. dollar.

En jernbanepresident er, hvad den økonomiske stilling angår, nærmest enestående. Det er Ben Heinemann, lederen af Chicago & North Western Railroad. Han kunne meddele, at året 1964 gav nærtrafikken et overskud på 706.000 dollar, som man nåede dels ved tarifforhøjelse og dels ved at skaffe flere rejsende uden for spidsbelastningens tider, hvor man indsatte flere og hyppigere tog. Yderligere havde han til modernisering opnået en kredit og lån hos Metropolitan Life. Det gjorde Ben Heinemann i stand til at bygge nye to etages nærtrafiktog med klimaanlæg til en værdi af 50 mill. dollar.

Det moderne og komfortable materiel skaffede hans bane 909.000 flere rejsende i fjor end i 1963. Heinemann udfører et stort public relation-arbejde for at hverve rejsende, og det sker både gennem pressen ved annoncering og ved radioreklamer.

steder seks-akslede el-lok, der yder 3.600 kw, og som ligner den sovjetiske serie, litra N 60. Kina bestilte i 1958 hos franske firmaer 25, ligeledes seks-akslede el-lok, på 4.400 kw, og disse maskiner er forsynede med den i Frankrig udviklede teknik med ignitron-ensrettere.

For øvrigt holder man i Kina stadig damplok højt i hævd, de kan præstere høj ydelse og bygges i stort antal på kinesiske maskinfabrikker. I mindre grad bygger man også diesellok, men med en ringere ydeevne end damplok. Også gods- og personvogne bygger Kina nu selv, ligesom man fremstiller højt udviklede kølevogne og nogle specielle to-etages personvogne, udstyrede med moderne komfort og liggestole.

Mange af de nye jernbanelinier, der anlægges, bliver ført gennem bjergrige egne, gennem ørkener og vældige skove, hvorved forholdene har tvunget de kinesiske jernbaneingeniører til at udføre

kunstbygning i tunneler, viadukter og broer. Således føres linien Paoki-Chengtu gennem et meget stort antal tunneler i Chinlingbjergene. Man har også måttet bygge broer over brede floder. Her må særligt nævnes konstruktionen af den dobbelt-dækkede bro over Yangtse-floden ved Wuhan.

Pekings store moderne banegård kan nævnes som eksempel på et jernbanemæssigt knudepunkt. I alle bygningsanlæg har de kinesiske ingeniører i vid udstrækning fulgt den traditionelle, kinesiske byggemetode, og man har de forskellige steder anvendt materialer, som kunne hentes på egen.

Selv om der er sket store fremskridt på Kinas jernbaner, er der endnu meget at arbejde på. Jernbanerne dækker kun 0,40 km strækning for hver 100 kv.-km, og til sammenligning har Sovjetunionen 0,57 km og Europa 5,6 km jernbane for hver 100 kv.-kilometer.

* * * * *

1. *Et kinesisk bygget el-lok til vekselstrøm, 25 kw, 50 hz, og som yder 3.600 kw.*
2. *Man bygger moderne to-etagers personvogne. Her ses et sådant kinesisk tog.*
3. *I det nordvestlige Kina fører jernbanelinien Paotow-Lanchow gennem en stor ørken. Mægtige net af flettede strå er bredt ud langs banen for under sandstorm at hindre, at sporene flyger til.*

Fradrag i selvangivelsen

12

Ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst har skatteyderne ret til en række fradrag i den erhvervede indkomst. De fradrag, der har særlig betydning for lønmodtagerne, er:

1. Skatter (pkt. 14).

De i 1965 betalte personlige skatter, herunder folkepensionsbidrag og kirkeskat samt eventuelle strafrenter kan fradrages ved indkomstopgørelsen. Børnetilskud, som er modregnet i de personlige skatter, kan ligeledes bringes til fradrag. Fradrages kan endvidere forudbetalt skat.

2. Befordringsudgifter (pkt. 16).

Udgifter til befordring er fradragsberettigede, for så vidt de er nødvendiggjort ved enten skiftende arbejdssteder eller flere samtidige arbejdssteder. Udgifter, der er nødvendige for, at den skattepligtige eller med ham sambeskattede personer kan blive befordret mellem deres sædvanlige bopæl og arbejdsplads, kan kun fradrages, for så vidt udgifterne udgør mindst 500 kr., dog således at der ses bort fra 400 kr. svarende til lønmodtagerfradrag A. (Eks. 1. befordringsudgifter = 450 kr. intet fradrag. Eks. 2. befordringsudgifter 550 kr. fradrag 150 kr.).

Ved opgørelsen af den skattepligtiges samlede udgifter til befordring mellem hjem og arbejdsplads for et indkomstår kan i alle tilfælde højst medregnes et udgiftsbeløb på 1.800 kr. for hver person, og udgiftsbeløbet kan ikke overstige, hvad der ville medgå ved anvendelse af billigste offentlige befordring. Kan offentlig befordring ikke benyttes, opgøres udgiften ved anvendelse af eget befordringsmiddel på grundlag af følgende kilometertakster:

Automobil m. egenvægt 625 kg og derover	24	øre	pr. km
Automobil m. egenvægt under 625 kg	23	»	»
Motorcykel m. sidevogn	23	»	»
Kabinescooter og solo- motorcykel	19	»	»
Cykel m. hjælpemotor: For de første 1.400 km	15	»	»
Udover 1.400 km	10	»	»
Almindelig cykel	15	»	»

og højst 210 kr. for et år.

Endvidere kan en skattepligtig, såfremt han dokumenterer, at han som følge af invaliditet eller kronisk sygdom har særlige udgifter til befordring mellem hjem og arbejdsplads, som er nødvendige for at opretholde indtægtserhvervelsen, fradrage den del af befordringsudgiften, der overstiger, hvad der må anses for normal befordringsudgift i det pågældende tilfælde.

3. Fagforeningskontingenter (pkt. 17).

Fagforeningskontingent og udgifter til arbejdsløshedsforsikring kan fuldtud fradrages på selvangivelsen. Det fradragsberettigede beløb for medlemmer udgør for 1965 kr. 295,50. Medlemmer med indtil 5 års medlemsskab har betalt kr. 319,50.

4. Forsikringskontingenter m.v., herunder ATP og opsparingsordninger (pkt. 18, 19 og 20).

a) Ubegrænset fradragsret.

I. Bidrag til ATP-fonden er fuldt fradragsberettiget (pkt. 18). Det maksimale fradrag vil normalt være 86,40 kr. Under pkt. 18 kan desuden fradrages bidrag til pensioner, der giver ret til løbende udbetalinger.

II. Sygekassekontingenter, som hidtil har været indeholdt i det begrænsede fradrag, kan nu fratrækkes fuldtud (pkt. 19). Kontingenter fremgår af lønnings- og pensionsopgørelser.

Under pkt. 19 kan tillige fratrækkes indbetalinger til sygedagpengefond, pensions-, syge- og ulykkesforsikring, livrente m.v. samt indbetalinger til indekskontrakter.

b) Begrænset fradragsret.

Andre beløb end de under punkt a) nævnte som er anvendt til pensions- og enkeforsørgelse, livsforsikringer, indskud på kapitalbindingskonti samt godkendte børneopsparingskonti og selvpensionsringskonti kan fradrages inden for en maksimumsgrænse på 2.500 kr. for såvel forsørgere som ikke-forsørgere (pkt. 20).

Livsforsikringspræmier m.v., som er betalt inden den 31. januar 1966 kan bringes til fradrag på dette års selvangivelse.

c) Ingen fradragsret.

Den hidtidige ordning, hvorefter der ydedes en skattelettelse på 21 pct. for indskud på skattelettelseskonti, ved anskaffelse af bolig eller ved afdrag på prioritetsgæld, er ophævet.

5. Lønmodtagerfradrag A (pkt. 15).

Lønmodtagerfradrag A er fastsat uændret til 10 pct. af lønindtægten, dog højst 400 kr. Fradraget beregnes for hver person, der beskattes sammen med den skattepligtige, og som har lønindtægt for fremmede.

6. Andre fradrag som kan foretages ved siden af lønmodtagerfradrag A (pkt. 25).

Udepenge.

Udepenge, som udbetales for udeophold, der medfører overnatning uden for hjemmet, skal medregnes ved indkomstopgørelsen, men et dertil svarende beløb kan fradrages, for så vidt det kan anses medgået til dækning af merudgifter ved udeopholdet.

7. Lønmodtagerfradrag B, d.v.s. fradrag som kan foretages, hvis de overstiger lønmodtagerfradrag A (pkt. 14).

Personer, som har større udgifter til fortæring, arbejdstøj etc. end 400 kr., kan fratrækkes disse udgifter fuldtud efter nedenstående regler. Til gengæld lønmodtagerfradrag A. Man må altså vælge mellem lønmodtagerfradrag A og B. De vigtige fradrag er følgende:

a) Fortæringsudgifter.

I. Dobbelt husførelse.

Der kan indrømmes skatteydere, som på grund af erhverv midlertidigt oprettholder dobbelt husførelse et fradrag for merudgifter til kost og bolig. Hvor skatteyderen bor ved arbejdsstedet under pensionsforhold eller ved privat indkvartering eller tilsvarende, indrømmes fradraget uden dokumentation med 60 kr. ugentlig.

II. Natarbejde.

Halvdelen af natpengene kan fradrages.

c) Arbejdstøj.

Skatteydere, der selv skal holde sig med uniform i den daglige tjeneste, kan, hvadenten de modtager uniformstilskud eller ej, ved opgørelsen af deres skattepligtige indkomst fradrage et beløb svarende til den merudgift, pligten til at anvende uniform må antages at påføre de pågældende. Uniformsgodtgørelsen skal medregnes i indkomsten.

Ved opgørelsen skal de som har fri uniform huske at medregne 100 kr.

Renter.

Renter af lån, men ikke afdragene, kan fradrages fuldt ud.

Nu kan det være nok!

Ja! gutter, har I hørt den sidste? I ved, de her fyre med dobbelt glas i brillerne, der har realeksamen og blyant bag øret, de har fundet ud af, at der er et klokkeslet, der hedder 0.00, men de har jo også lært at regne med $a + b$ og sådan noget skørt noget. –

Nå ja, man kan vel ikke kæmme alle under een kam, men een er der i alle tilfælde i Århus, som har gjort denne opdagelse. – Jo, se, hvis du har en samlet tjeneste, der ligger på begge sider af klokkeslettet 0.00, du ønsker fri for, har ham med realeksamen hittet ud af, at du skal kvitte to orlovsdage, selv om den fritagne tjeneste kun udgør f.eks. 7 timer, det er vel nok genialt. –

Jeg gad vide, hvad vore kammerater i privatindustrien ville sige til en sådan fortolkning? Da ferie, orlov, er tænkt som en afslapningstid, kan det da ikke være rigtigt, at man halverer ferien eller fritagelse for en arbejdsnorm, fordi den ligger på begge sider af klokkeslettet 0.00. I andre tilfælde halveres den jo ikke. Det er da vist kun en mand, der har lært at regne med $a + b$, der kan hitte ud af sådan noget.

Nu ved jeg ikke, hvad vi skal gøre ved det, for der er vist noget med mester (tjenestefordeleren), der har hjulpet flere end nødvendigt af personalet til at opnå funktion, det mener i alle tilfælde ham med realeksamen. –

Ja! I ved jo, hvordan snakken går, ham der har lært at regne med $a + b$, kan selvfølgelig ikke lade sig tage ved næsen af en almindelig smeddreng, selv om denne er blevet mester. –

Hvis man nu kunne få det synspunkt slået fast, at tjeneste, der ligger på begge sider af klokkeslettet 0.00, skal der kvittes to orlovsdage for, kunne disse mennesker, der kører i fast tur, jo betale i form af nedsat frihed, for de kolleger der får funktion. Ja! gutter der ser I et resultat af at kunne regne med $a + b$. Det er ubegribeligt, at vi skal blive ved at have vores orlovsordning fortolket efter den enkeltes forgodtbefindende. –

Hvorfor i kan vi ikke få den ordning, at vores orlovsnorm udregnes i timer, altså 3 ugers ferie svarer til $18 \times 7\frac{1}{2}$ time = 135 timer, uanset om tjenesten ligger på begge sider af klokkeslettet 0.00. Men det er vel for simpelt et regnestykke. –

Med hensyn til funktionsreglerne og

deres fortolkning, finder jeg det ganske forkasteligt, at en uoverensstemmelse mellem en mand i distriktet og hans syn på en mesters tjenestefordeling skal gå ud over det øvrige personale ved et depot, det må da blive et anliggende mellem de to mænd. – Det smager lidt af kollektiv straf, at man lader flokken betale for, hvad den enkelte laver for at tvinge flokken til at tage standpunkt. – Vi er jo ikke ukendt med, at flokken skal undgælde for at to mænd ikke er på talefod. Se blot på vores tavle med maskinløb, den har nu i to år, måske mere, manglet belysning af samme grund.

Ja! gutter vi ved jo nok, hvad der kunne og burde gøres, men

Smededrengen i Esbjerg.

2 citater

I årets sidste D.L.T. forefindes 2 julehistorier fra Spanien. I begge forekommer dekorationer af henholdsvis en mand, der fik lidt i knaphullet, og en tyr, der blev dekoreret med diverse spyd og lanser. Denne historie kunne selv den fornemste kulørt hefte forfatter sikkert ikke have beskrevet bedre, næsten alt det sadistiske var med i detaljer, der manglede vist blot en efterskrift om, at alt det beskidte værktøj som disse balletdansende-dyremishandlende-slagtere brugte, kunne købes efter »kampen« formedelst 2–300 gode danske devaluerede kroner, og hænges op på væggen derhjemme som et sødt minde.

En af Spaniens største indtægtskilder er turismen, her kan den frysende og fnysende nordbo få næsten alt hvad han ønsker, såsom sol, billig sprit og Corrido de Toros, tyrefægtning.

Det synes dog lidt underligt, at han ikke også må overvære en gang garottering, langsom kvælning. Dette er vist meget yndet over for intellektuelle, fagforingsfolk, sabotører m.m. der taler, skriver og kæmper mod fasciststyret. Er der nogen der erindrere parodien på en retssag og dommen over Grimau? Er der nogen der husker den verdensomspændende protest fra folk og regeringer? Eller er vi alle ligeglade hvergang, vi læser i avisen om diverse domme og deportationer til koncentrationslejre? Eller afbrænding af Franco dukker?

Der er både humør, satire og alvor i den, der engang sagde:

Et Diktatur, er en stat,
hvor alle er bange for een.
Og hvor een,
er bange for alle.

Og det er i hvert fald ingen generalissimo Franco, eller nogen anden krigsliderlig general, der har sagt:

Jeg er dybt uenig med dig i,
hvad du siger,
men jeg vil til mit sidste
åndedrag kæmpe for,
at du får lov til at sige det.

Frede Hansen.

En engelsk Gallup-undersøgelse har vist, at 75 pct. er stemt for en tunnel under Kanalen mellem England og Frankrig. Teknikerne arbejder stadig med projektets endelige udformning, hvorefter den store politiske afgørelse skal træffes af de to lande.

En vesttysk vogn- og maskinfabrik skal levere 60 moderne liggevogne til de spanske statsbaner. Leverancen finansieres af verdensbanken. Vognene udstyres som de vesteuropæiske i international trafik.

The Bong Mining Compagny i Monrovia, hovedstaden i Liberia, Vestafrika, har ladet bygge fire tyske dieselelektriske lok på 1840 hk, svarende til de danske MY. De nye afrikanske lok skal køre malmtog ud til udskibningshavnen, hvorfra det vigtige metal sejles til Europa.

Nylig har man taget fat på elektrificering af 515 km banestrækning i Baden-Württemberg. Når den er gennemført, vil man kunne køre med el-tog fra Hamborg over Hannover, Stuttgart til Zürich, Milano og helt til Rom, Napoli og Sicilien.

Det svenske selskab Minerva film har ladet optage Stig Dagermans debutroman »Ormen« med Christina Schollin og Gudrun Brost i hovedrollerne. En meget væsentlig del af filmen udspilles i et tog, og det har fundet sted ved Navestabro i nærheden af Uppsala. Filmen skal være fyldt med dramatik, og under et opgør støder Christina Schollin til Gudrun Brost, der spiller hendes mor, så hun styrter af toget.

Fire friboliger

Franske specialvogne

14

Midtfransk vin-landsby

Og billige bungalows til leje udenfor sæsonen.

I den lille midtfranske vindyrker-kommune *Laviolle*, der ligger i nærheden af Ardèche-floden (en biflod til Rhône) og altså i den østlige del af Midtfrankrig, har en initiativrig borgmester, Monsieur *Toussaint Vedèche* i løbet af de sidste år gennemført et eksperiment, der har vakt opsigt i hele Frankrig og har imponeret turistchefer fra ind- og udland.

Laviolle er en af de mange franske landsbyer, der har lidt stærkt under flugten fra landet: hundredvis af unge, foretagsomme mennesker har forladt landbo-hjemmene, fordi der var større chancer for at tjene penge i byerne, og Laviolle truedes som så mange andre små landsbyer i Midtfrankrig af en langsom død, idet flere og flere landejendomme simpelthen forfaldt, fordi de blev forladt af en ny generation med større krav til tilværelsen, end de nøjsomme forældre havde stillet.

Monsieur Vedèche blev valgt til *maire* (sognerådsformand eller borgmester – kommunens størrelse spiller ingen rolle: styrelsens formand fører titlen *maire*) ved en kommuneafstemning efter krigen, og han fik den idé at gøre sin lille vindyrkerlandsby til et sted, hvor larmtrætte byboer kunne holde ferie i fred. Han fik bygget en hel del bungalows, dels kommunalt ejede, dels opførte af stedlige folk, der gik ind for borgmesterens ide, og mange af landsbyens beboere indrettede et eller flere rum i deres huse med turistudlejning for øje.

M. Vedèches eksperiment har haft en sådan succes, at alle ferieboliger i Laviolle sommer efter sommer har været fuldt belagt i højsæsonen. Men i månederne april-maj og september-oktober stod de fleste sommerboliger tomme. Derfor tog den dygtige borgmester påny sagen i sin hånd: Han lod den franske offentlighed vide, at der for juni måned (der også var lidt sløj) ville blive udloddet 30 gratis sommerboliger). 7000 liebhavere meldte sig, og de 30 gratis boliger bliver fordelt ved lodtrækning. Det var i 1962. Året efter udloddedes for maj måned 12 friboliger blandt 2000 ansøgere. I 1964 udloddedes 10 boliger for april og 10 for maj. Denne gang blev 4 boliger tilbudt det franske postvæsen, 4 fransk radio og fjernsyn, 4 de franske statsbaner, 4 til Belgien og 4 til Holland.

Læg ferien om –

Ideen var at få offentlige institutioner til selv at fastsætte ferier for de ansatte, og nogle kontorer fik således mulighed for at tilbyde 4 gratis boliger for det personale, der var nødt til at tage tidlig ferie.

Borgmesterens indsats for sin landsby har medført, at der nu hvert år kommer masser af udlændinge til Laviolle, også på egen bekostning. Det er de billige prisers skyld.

For 1966 er der stillet fire friboliger til rådighed for de nordiske lande, og man har navnligt tænkt på jernbanefolk. Det drejer sig om maj måned, der normalt er mild i Midtfrankrig. De boliger, der gennem udlodning stilles til rådighed for fire vindere og deres familier uden betaling, koster ellers i juli og august 600 fr. francs, i juni og september 350 francs og i de andre måneder 300 francs (En franc er ca. 1,40 kr.). Friboligerne består af en lille bungalow i en lille indhegning. Hvert hus har tre værelser – en opholdsstue med køkkenafdeling, et værelse med en dobbeltseng, et værelse med to senge. – Det hele fuldt møbleret med wc, rindende vand, elektricitet, køleskab, varmeskab, 2 kammer, vaskekumme, parkeringsplads, legeplads for små børn osv. Sengetøj og linned skal medbringes.

Laviolle ligger i ca. 650 meters højde, nær byen *Aubenas*. Der er mange turistattraktioner i nærheden og et par udmærkede restauranter i selve landsbyen.

For at deltage i lodtrækningen om friboliger i maj 1966 skal man indsende et almindeligt postkort med opgivelse af den måned, man er interesseret i (dvs. for de flestes vedkommende vel maj), navn, adresse, antal personer samt angivelse af, med hvilket transportmiddel man ankommer. Kortet skal adresseres til:

M. Toussaint Vedèche,
ancien maire,
Laviolle (Ardèche),
Francs (Frankrig).

Vældigt opsving i den franske handel med Ulbricht-regeringen

En delegation af teknikere fra den tyske Østzone har i begyndelsen af december haft en serie forhandlinger i Paris og Metz med repræsentanter for det franske ministerialbureau for udenrigshandel og direktionen for to store franske fabrikker, der fremstiller jernbanemateriel – »Frangéco« og »Compagnie Industrielle de Matériel de Transport«. Disse forhandlinger har nu givet til resultat, at de franske fabrikker skal levere 700 store special-wagons til de østtyske jernbaner.

Disse særligt konstruerede vogne skal anvendes til transport af cement. Den franske stat er indtrådt som garant for en kredit, der skal løbe over fem år og andrager godt 24 mill. nye franske francs (ca. 34 mill. kr.). De franske virksomheder har opnået orden i skarp konkurrence med belgiske selskaber.

I Paris regner man det for givet, at Østzonen også på en række andre områder vil forøge sine indkøb i Frankrig. I de sidste ti måneder af året 1965 androg den franske eksport til Østzonen ialt godt 274 mill. francs, mod ca. 95 mill. i det tilsvarende tidsrum året forud – altså en valutamæssig tredobling. I samme periode gik de franske leverancer til Sovjetunionen tilbage fra ca. 276 mill. til ca. 272 mill. francs.

V. J.

Lodtrækningen om friboliger finder sted den 25. marts 1966 på rådhuset i Laviolle under statskontrol og i overværelse af pressen.

For det tilfældes skyld, at en eller anden af bladets læsere skulle føle sig usikker med hensyn til det franske, hidsætter vi her et forslag til en tekst, man vil kunne bruge på bagsiden af ovenomtalt postkort (eller i et brev):

Le soussigné . . . (tydeligt navn) . . .
abitant . . . (tydelig adresse, slutord: Danmark) . . .
qui voudrait passer ses vacances 1966 à Laviolle, serait très content de pouvoir participer au tirage des »4 pavillons libres Mai 1966«.
Je vous prie de m'envoyer des prospectus regardants le séjour à Laviolle.

Sincèrement, votre . . . (navn) . . .

Membre de l'Union des mécaniciens des chemins de fer d'état danoise.

PERSONALIA

Overgået til stilling som lokomotivfører i 12. lkl. pr. 1/12-65.

Lokomotivfører (15. lkl.):

O. I. Israelsen, Padborg, i Padborg.

Overgået til stilling som tegner (9. lkl.) efter ansøgning pr. 1/12-65.

Lokomotivfører (12. lkl.):

S. A. H. Petersen, København Gb.

Antaget som lokomotivmedhjælper-aspirant pr. 1/1-66.

J. I. Christiansen, København Gb.
B. Krebs, København Gb.
B. Petersen, København Gb.
K. E. Frandsen, København Gb.
K. H. Christiansen, København Gb.
S. E. Hanssen, København Gb.
P. K. Haages, København Gb.
B. L. Hansen, København, Gb.
N. Lænø, København Gb.
E. J. Hellesen, København Gb.
O. P. Jørgensen, København Gb.

Afsked.

Lokomotivfører (15. lkl.):

N. P. Boesen-Larsen, København Gb., er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (28/2-66).

Lokomotivførerne (12. lkl.):

H. N. Jensen, København Gb., er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (31/1-66).
A. K. H. Schneider, Roskilde, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31/5-66).

†

Pensioneret lokomotivfører Carl Peter Simonsen, Gildhøjhemmet, Parkallé 165, Brøndby pr. Glostrup (tidligere Slagelse), født d. 21/6-1886, er afgang ved døden d. 15/12-1965.

Pensioneret lokomotivfører Peder Kr. H. Østergaard, Vestergade 6, 2., Struer, født d. 16/5-1884, er afgang ved døden d. 7/11-1965.

Pensioneret lokomotivfører Alfred L. Wedebye, Tordenskjoldsgade 31, Slagelse, født d. 25/5-1889, er afgang ved døden d. 18/11-1965.

Pensioneret lokomotivfører Niels R. M. Nielsen, Sdr. Ringgade 42, 2., Århus, født d. 15/7-1885, er afgang ved døden d. 19/11-1965.

Pensioneret lokomotivfører Anton Helt, Stadionallé 22, 3., Århus, født d. 2/11-1886, er afgang ved døden d. 20/11-1965.

Pensioneret lokomotivfører Peder Eli Bækgaard, Svendborgvej 107, Faaborg, født d. 2/5-1898, er afgang ved døden d. 28/11-1965.

Pensioneret lokomotivfører J. M. W. Jørgensen, Rosenhaven 8, Valby, født d. 21/10-1881, er afgang ved døden d. 24/12-1965.

Pensioneret lokomotivfører Vilhelm Nielsen, P. Knudsgade 22, 2., København SV, født d. 22/10-1884, er afgang ved døden.

Overgået som ekstraordinært medlem pr. 1/12-65.

Pensioneret lokomotivfører Emil Albert Pedersen, Humlehaven 32, Valby.

Pensioneret lokomotivfører Oscar M. C. Jensen, Dyrehegnet 20, 1., Korsør.

Fredericia.

Fredericia afdeling afholder ordinær generalforsamling på hotel »Landsoldaten« onsdag den 26. januar kl. 14.45.

Efter generalforsamlingen afholdes spisning og kammeratligt samvær med de i 1965 afgåede kammerater.

Der serveres en »platte« for den kræse gane, efter spisningen drikkes kaffe i salonen. Hver deltager betaler 10 kr.

Afdelingen ser gerne et stort fremmøde af pensionister til generalforsamling og spisning.

Pensionister kan tilmelde sig spisningen på telefon 2 46 37 eller 2 46 36.

Afdelingsbestyrelsen.

Århus.

I lighed med tidligere år indbyder Århus afdeling sine medlemmer og pensionister til vor årlige fest i Håndværkerforeningen, Klostergade, fredag den 4. februar kl. 18.30.

Ved denne lejlighed tager vi afsked med de kollegaer, der i årets løb er overgået til pensionisternes rækker.

Der bydes på sild, varm ret, ostemad,

øl og snaps, alt er gratis. Af hensyn til deltagerantallet bedes den fremlagte liste benyttet. Pensionister kan tilmelde sig på telefon 2 95 46 senest 28. januar.

P. b. v.

Erik Kristensen,

Opmærksomhed frabedes.

Eventuel opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

C. H. Andersen,
lokomotivfører, Århus.

Opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

B. Berg,
lokomotivfører, Struer.

Opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

E. G. Appel,
lokomotivfører, Århus.

Til frimærkesamlerne

5. Internationale Filateliudstilling for Jernbanepersonale afholdes i tiden fra 30. september-3. oktober 1966 i Luxembourg, hvortil vore danske kolleger er inviteret til at deltage.

Interesserede, der ønsker at udstille, bedes straks henvende sig til undertegnede inden 1. februar 1966.

Betingelse:

1. Alle jernbanefolk af begge køn, ægtefæller og børn, som er tilsluttet en filatelistisk forening under F.I.S.A.I.C. (I Danmark D.J.I.F.s Filatelistklub).

Der er adgang for unge (12-21 år) filatelist i 3 kategorier.

2. Udstillingsobjekter inddeles i følgende kategorier:

A: 1. mærker fra før 1900; 2. mærker fra 1900; B: Specialsamlinger; C: Afstemplingssamlinger; D: Forskningsamlinger; E: Postmærker og førfilatelistiske samlinger; F: Helsamlinger; G: Flypostsamlinger; H: Motivsamlinger; I: Temsamlinger; J: Jernbanemotivsamlinger; K: Ungdomssamlinger; L: Litteratur.

I sidste udstilling deltog 200 jernbanefilatelist fra 12 lande. Og vi håber, at vore danske kolleger vil deltage med værdige samlinger.

Nye medlemmer optages gerne. Skriv straks og bed om regler hos: Johs. Christoffersen, Rosenvangs Allé 20, Århus C.

DAMERNES DAG



Håret skal væk fra ansigtet, når make-up'en skal lægges. Den skal nemlig helt ud til hårgænsen, hvis resultatet være perfekt.



En rensecreme eller rensemælk er godt for håret! Det rnes væk under afrensningen. Et udrangeret tørkan gøre glimrende gavn.

Et hip til humøret

Netop i denne tid kan humøret tage sig nogle gevaldige rutschetur, og som bekendt er det lettere at rutsche nedad end op. Derfor skal De have opskriften på »en lille én«. Rejs nu ikke øjenbrynene i protest og sig, at De aldrig nyder sådan en, for i denne er der ikke en eneste promise. Derimod vrimler den med vitaminer. Og dem har De rigtigt godt af. En æggeblomme røres med lidt sukker. Er De rigtig pivset, så kom lidt til i. Pres derefter saften af en halv citron, en halv grape frugt og mindst en appelsin ned i. Bland det, allerbedst med en mixer, der lige skal hvirvle det rundt et par sekunder. Serveres i høje glas. Derpå fatter De om glasset, lægger nakken tilbage og skyller. Inden længe mærker De, at humørbarometret stiger, til det står på »smukt« – og her bliver det et godt stykke af dagen.

Drikkens navn er *Gylden Sol*, og det kan man ikke få for meget af på denne årstid.

Penge og porno

Det er ikke pænt at være aggressiv, men bare der var en eller anden, der kunne tage livet af det gebrækkelige ord *porno*, som smarte bogforlæggere har lanceret. Der er ikke den ting, der ikke kan laves om til porno. Man lever i en porno-tid, læser porno-bøger, hører porno-plader, går til porno-revy'er o.s.v. Højdepunktet blev nået ved den forgangne højtid, hvor man kunne møde udtrykket porno-jul . . .

Må vi ikke få lov at holde jul for sig og porno for sig – helst helt ud til højre, hvor det hører hjemme.

Forresten skal man ikke være bange for ordet. Det lyder værre, end det er. Selvfølgelig er der gået inflation i ordet. Det skete samtidig med, at der gik spekulation og penge i det.

Såmænd, såmænd . . .

Pas på håret

Aflægger man besøg på en skønheds-salon, er det første der sker, at man får et bandeau om håret.

Dels for at skåne håret mod rensecreme eller pudder, dels for at få hele ansigtet frit, så det er nemt at komme til.

Bandeau lyder måske lidt mystisk i

Deres ører. Det er såmænd et smalt tørklæde i elastisk stof, der knyttes i nakken.

Hjemme ved spejlet i badeværelset kan De udmærket betjene Dem af et gammelt tørklæde, der udelukkende bruges til at lægge om håret, når De skal forskønne Dem – eller omvendt – altså rense make-up'en af. Det skal nok blive lidt tilpudret i tidens løb, men det er umagen værd at ofre det, for pudder i håret ser sjusket ud, og rensecreme gør det tjenligt til en gang hårvask. Så hellere lade det gå ud over tørklædet.

Som et lille P.S. skal det tilføjes, at make-up ikke bare skal dække området omkring næsen og nærmeste omegn. Den skal lægges over hele ansigtet, *helt* ud til hårgænsen, så ansigtet ikke pludselig »holder op« i utide.

Gevinst hver gang

Det er ikke alle vaskepulver-fabrikanter, der lader rouletten gå eller blander kortene, bare man vil være så venlig at købe deres mærke. Der findes indtil flere, der ikke lover hverken guld og grønne skove eller transistorradioer ved køb af deres varer. Til gengæld kan man få sit tøj rent, og det er da også en form for gevinst.

Biotex er et iblødsætningsmiddel, der snart har været fremme i et år. Det er især fremragende til selvvaskerskjorternes manchetter og flipper eller til småbørns-tøj med savlepletter og lignende.

Tøjet lægges i blød i en opløsning netten over. Næste dag behøves kun en ganske let vask, og tøjet er rent. Fås hos købmænd.

Napisan er et desinficerende pulver af engelsk oprindelse. Egentlig bestemt for bleer, der nedlægges i en opløsning natten over og næste dag skylles grundigt ud. Ingen kogning. Bakterierne er omkommet i nattens løb. Men pletter efter af-føring forsvinder ikke ved denne behandling. Så hvis De ønsker en snehvid ble, må De i gang med kogningen alligevel. Er familiens beholdning af lomme-tørklæder pludselig brugt op på grund af omfattende snue, kan situationen reddes uden storvask ved lignende behandling. Napisan fås ligeledes hos købmænd.

To effektive midler, der har været i handelen et godt stykke tid. Men måske har De ikke lagt mærke til dem, fordi de ikke lover så meget, men bare gør tøjet rent.