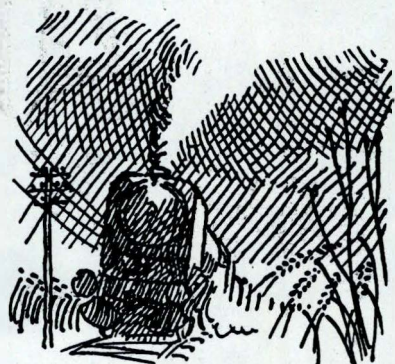




20

DANSK  
LOKOMOTIV  
TIDENDE



## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

20. OKTOBER 1966 – 66. ÅRGANG

20

### Indhold:

Lidt mere farverighed .....	2
Indien elektrificerer banerne .....	3
Fra medlemskredsen – Korrigerende bemærkninger .....	4
Sjove gamle amerikanere VI .....	6
Et bybanesystem for hele Ørestaden	7
Fra nær og fjern .....	11
Forbrugsforeningen .....	12
Jernbanemuseet .....	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 lukket.

Frederiksberg Bogtrykkeri  
Howitzvej 49.

For den, som skal skrive historien, vil kendsgerningerne tale sit sprog, når fagbevægelsens betydning skal beskrives som et afgørende led for samfundsudviklingen de sidste firsindstyve år. Dens betydning er uomtvistelig, og en lang række betydningsfulde opgaver er løst, mange mål, man satte sig, er nået, men fagbevægelsen er stadig på vej. Det er imidlertid en anden ånd, der hersker i bevægelsen i vor tid. Den ligger for så vidt langt fra den idealisme og fanatisme, som besjælede dens forkæmpere i agitations- og kampårene. Den er sådan set uden gnist og farve. Der kræves til gengæld i nutiden en større personlig viden for at kunne magte de indviklede regler, vi må indrette os under. Tillidsmandsvirksomheden er blevet et spørgsmål om stadig tilegnelse af viden for at kunne stå stærkt rustet til opgavernes effektive behandling. Fagbevægelsen engagerer sig derfor stærkt i det uddannelsesmæssige arbejde, dels ved skoling af tillidsmænd og dels ved almindelig oplysningsvirksomhed blandt medlemmerne. Vor forening bestræber sig for at tage del i dette arbejde, og denne uge har været præget af landsoplysningsudvalgets kursusarrangementer på vort feriehjem. Først et kursus for de nye medlemmer af organisationen, og dernæst et kursus for afdelingsformændene. En linje i oplysningsarbejdet, som er udtryk for introduktion til et arbejde inden for fagbevægelsens rammer og en udbygning af tillidsmandens indseende med de aktuelle problemer. Det er en klart begrundet nødvendighed, som tvinger til størst muligt oplysningsarbejde, og den ikke ringe økonomiske investering skal give renter. Skolede tillidsmænd med indsigt og effektivitet. Blot kan man dog indimellem ønske lidt mere »blod og farve« over tillidsmandsjobbets udøvere. Som gennemsnit er de så saglige og fortravlede, at det ligefrem virker kedeligt, og selv om store ord og fedt flæsk skæpper lidt, kan det dog ikke fragås, at den slags i passende omfang giver liv og kan give diskussion. Af diskussion kommer spiren til gode ideers gennemførelse. Lidt farverighed ville sætte gang i foreningslivet, en nødvendighed for ikke at placere fagforeningsledelse som et instrument, der rent forretningsmæssigt administrerer arbejds- og lønmæssige regler. Den umiddelbare kontakt har stor værdi, og man må passe på ikke at komme til at arbejde som en utilnærmelig institution. Det er kontakten til medlemmet og dennes medleven i problemerne, som skaber fremdrift.

# Indien elektrificerer banerne – og bygger diesel- og damplok!

Indien er verdens fjerde største jernbaneland efter USA, Sovjet og Canada. Dets jernbanenet udgør ialt 57.000 km blandet normal og smalspor. Næsten 28.000 km spor har en vidde på 1,67 meter, 26.000 km på smalspor, mens resten er forskellige vidder af smalspor.

Indiens jernbaner, som har kolossal betydning for det vidtstrakte u-lands erhverv og industri, er endnu i sin tredje 5. årsplan, der afsluttes med dette års udgang, og som navnlig har taget sigte på udbygning af spor, trækraft og elektrificering. I første række har der været tale om banelinier ved Madras og Calcutta, hvortil man har bygget seks el-lok om måneden.

Der var stillet godt en milliard pd. sterling til rådighed gennem kreditter i verdensbanken og fra en række store industrilande, så der kunne bygges ca. 1800 lok. Man tog fat herpå ved starten af den første femårsplan i 1951, og opgaven gik ud på at opbygge en hjemlig lok-industri. I 1959 var den indiske lok-fabrik i Chittaranjan nået op på en årlig produktion af 168 lok, og Tatafabrikken i Jamshedpur 100 lok.

Selv om elektrificeringen også går fremad i Indien, er det dog det land, som sikkert holder dampen mest i hævd. I 1965 blev fabrikkerne i Chittaranjan færdig med damplok nr. 1700. I indeværende år skal der bygges endnu 153 af disse lok. Samme fabrik afleverede i slutningen af 1961 det første el-lok, man har bygget, og som hører til en serie på 21 maskiner på 3.600 hk og til 1,5 kV jævnstrøm. De skal køre i det østlige Bombay på Central Railway. Et engelsk firma har leveret den elektriske udrustning.

Elektrificeringen ved Calcutta anvender 50 Hz, og hertil er bygget 100 lok, hastighed 112 km/t og beregnet til fremførelse af godstog, mens persontog i dette afsnit fremføres af damplok. For øvrigt er elektrisk togdrift slet ikke noget nyt i Indien, hvor den første bane af denne art blev åbnet ved Bombay i 1925. I 1931 fulgte Madras efter og i 1957 Calcutta.

Betydningen af en hurtigt afviklet el-togtrafik fra Bombay til forstæderne, vil man forstå ved at se antallet af de befordrede rejsende i de senere år. I 1951–52 var der således 285 mill. rejsende, 1956–57 var tallet 352 mill., 1961–62 var det steget til 497 mill. og i 1963–64 til ikke mindre end 608 mill. rejsende.

Nu kører over tusind tog daglig i nærtrafikken ved Bombay, det er otte- eller ni-vognstog, som daglig bringer mere end en million rejsende her frem og tilbage. Bybanen er stærkt overbelastet og skal udbygges til fire spor, og trafikken må afvikles med to minutters interval.

Først på året 1962 blev el-drift åbnet på den enkeltsporede hovedbane fra Madras til Villupuram. Udgiften hertil androg 3,45 mill. pund. På denne nærtrafikstrækning har man årligt over 50 mill. rejsende. Der kører på den nævnte strækning daglig 30 el-tog, som giver en besparelse på 94.000 ton kul årligt. Hovedbanegården i Madras har i øvrigt fået en moderne kommandopost, som er leveret af et japansk firma og er den tredje i sin art i Indien

Selv om man elektrificerer de indiske jernbaner i stort omfang, har man, som nævnt, ikke opgivet dampdriften, og så sent som i 1962 blev konstrueret et nyt-indisk damplok, som viste sig at have så store fordele, at det blev indsat i den stramme nærtrafik-plan i Calcutta, hvor maskinen fremførte tog på 12 vogne med stor præcision. Det medførte straks en bestilling på 10 lignende maskiner fra fabrikkerne i Chittaranjan, og nu er der yderligere afgivet ordre på 77 til.

I indeværende år vil Indien have 2.500 km banelinier under el-drift, 3.500 km strækninger skal have dobbeltspor og 1.500 km fuldautomatisk blok. En studiegruppe af indiske jernbanefolk har studeret dieseldrift og derefter udarbejdet en plan for denne driftsform over en 10 års periode. Man mener, at udgiften til dieseldrift kun er halv så stor som til elektrisk, og at en million ton dieselolie svarer til 10–12 mill. ton kul i togdriften.

I begyndelsen af 1956 havde Indiens statsbaner over 9.000 damplok og 47 diesellok. Under den anden femårsplan 1956–61 blev købt 100 diesellok fra USA, og under den nu løbende femårsplan skal man have leveret 520 diesellok. På grund af denne betydelige udvidelse af dieseldrift, byggede Indien selv en fabrik for disse maskiner i Varanasi, og med teknisk hjælp i en 10-årig periode, begyndende 1967, fra det amerikanske ALCO Producys Inc., skal den nye indiske fabrik bygge 150–250 diesellok årligt.

De indiske statsbaners næste femårsplan vil omfatte bygning af 1048 diesel, 600 el- og 528 damplok, og foruden den allerede nævnte udbygning af 3.500 km med dobbeltspor, skal 2.150 km banestrækninger elektrificeres, mens 12.000 km spor vil blive fornyet med skinner af større vægt, og en del af de gamle sveller erstattes med nye af forspændt beton. Der er en så vældig udvikling i Indiens jernbanevesen og lok-fabrikernes kapacitet, at der endog overvejes eksport af rullende materiel til Irak, Iran, Saudi-Arabien og andre asiatiske lande, som har udtalt stor interesse for spørgsmålet.

### Korrigerende bemærkninger

4

#### Prolog

Sekretærernes arbejde ved en kongres, der strækker sig over 3 dage, er ikke misundelsesværdigt. De har hverken manuskripter eller notater fra de delegerede at støtte sig til. Derfor må de nødvendigvis gengive de forskellige indlæg i resuméstilen, fordi hånden ikke kan følge med i det tempo, munden formår at forme sætninger i.

Når jeg derfor tager pennen for at korrigere et par bemærkninger i den nylig udsendte beretning, ligger der ingen kritik af sekretærerne heri. De har gjort et glimrende arbejde under vanskelige forhold. At der så, i forsøget på at få alt det væsentlige med, kan slippe enkelte skrubbudser med under sorteringen er forståeligt og ændrer intet ved helhedsbilledet.

En af skrubbudserne er sluppet løs på side 69, hvor jeg ifølge referatet til et forslag om salg af feriehuset skulle have udtalt, »at dette må vi have fejlet af bordet«. Og i samme åndedrag skulle jeg have fortsat. »Det er vel altid sådan, at ikke alle medlemmer kan have samme opfattelse af en sag.«

Moralen i disse udtalelser må altså være, at når ikke alle medlemmer har samme opfattelse af en sag, så skal den straks fejles af bordet. Denne tankegang harmonerer imidlertid ikke med min indstilling til de demokratiske grundsætninger for ytringsfriheden, hvorfor det er mig magtpåliggende at pointere, at mine ord sagde lige nøjagtig det modsatte af det, der er refereret.

Diskussionen om feriehuset er den ene gang efter den anden gået i hårdknude, fordi der var opbygget et univers af synspunkter, som svævede rundt i en gang fastlagte baner med personer som midtpunkt. Et sådant univers måtte naturligvis blive lige så abstrakt som det, der blev opbygget af Ptolemæus i Alexandria i det andet århundrede efter vor tidsregning, hvor Jorden blev gjort til universets midtpunkt, hvorom alle planeter havde at bevæge sig.

Selv om alle ved i dag, at hans opfattelse i bund og grund var forkert, stod denne opfattelse dog uanfægtet som den eneste rigtige i mere end fjorten hundrede år og hindrede derved med kirken velsignelse den menneskelige udvikling, idet ethvert forsøg på at bryde med denne forkerte opfattelse blev undertrykt med den mest bestialske grusomhed. Dumheden var organiseret og

fejrede store triumfer, hver gang kætterbålens slikkende flammer under jublende begejstring fortærede klartskuende menneskers virke for fremskridt og fremdrift.

Det univers af synspunkter, vi havde opbygget med personer som midtpunkt, var lige så forkert som det, Ptolemæus havde opbygget. Derfor kunne vi heller ikke komme videre. Vi burde have indset dette i stedet for at spille på følelser, som ikke havde nogen som helt relation til det, der var under debat.

Hvis vi havde ændret opfattelse af vort eget lille univers og anbragt feriehuset i centrum i stedet for personer, var dogmatismen afgået ved en stille og rolig død, og det paradoksale i situationen var sikkert gået op for de fleste.

Det var erkendelsen af det paradoksale i situationen, der var skyld i, jeg tog ordet til forslagene om feriehuset på kongressen. Jeg fandt, at det af hensyn til lokomotivmændenes anseelse var nødvendigt at forsøge at få de trivielle gentagelser op i et mere realistisk plan. At det lykkedes, vidnede den efterfølgende reaktion om. Her var ikke tale om at feje noget af bordet; men om en indtrængende appel til de delegerede om at diskutere problemet på et helt andet grundlag.

Det er rigtigt, jeg i denne appel brugte fejekosten. Men det var ikke mod noget forslag eller meninger. Det var derimod mod alt det snavs, der var pisket op om feriehuset.

Jeg er i den heldige situation, at mine tanker og overvejelser er nedfældet i manuskript, hvorfor jeg vil lade mine ord tale for sig selv.

#### Monolog

Der er igennem de senere år hvirvlet meget snavs op om feriehuset. Når der nu igen på denne kongres foreligger forskellige forslag om dette smertensbarn, er det mit højeste ønske, at vi får fejlet dette til side en gang for alle.

Skulle mine fattige ord kunne bidrage hertil, ville det ikke alene være en glæde for mig; men jeg tror samtidig, det ville være til gavn for lokomotivmændene.

Er det ikke sådan på alle livets områder – i privatlivet – i familielivet – i foreningslivet osv., at den eneste anerkendte måde, man kan ordne sine sager på, er ved nøje gennemtænkt, veltilrettelagt handling, der ser på mere end mulige fordele, gevinster og behageligheder

i de første fem minutter, der følger på handlingen?

Er det ikke sådan, at ethvert privat menneske, enhver forretningsmand, ethvert familieoverhoved og enhver foreningsleder må lede sine sager på en sådan måde, at lige meget hvad der sker i morgen eller den følgende dag, så træffer det ham ikke helt uforberedt eller fuldstændig rådvild?

Jeg tror ikke, der findes en eneste i denne forsamling, der ikke vil kunne svare bekræftende på disse spørgsmål. For det er simpelt hen de erfaringer et ansvarsbevidst menneske må lægge til grund for sin tilværelse.

Men når forholdet er sådan for det enkelte menneske, er det underligt, at man i debatten om feriehuset med forkærlighed forfægter det modsatte synspunkt. I denne debat henvises der til, at foreningen kun behøver at tage tidens øjeblikkelige spørgsmål under overvejelse. Det henstilles til ledelsen at begrænse deres tanker og handlinger til dagens mest påtrængende problemer, hvad enten disses løsninger bliver fordelagtige eller ufordelagtige, når de ses ikke blot ud fra tidspunktet for deres fremsættelse, men i perspektiv nogle få år eller endog blot nogle få måneder frem i tiden.

På alle andre områder i livet kalder vi en sådan fremgangsmåde sløvet og letsindig. Men når det drejer sig om feriehuset, vil alt for mange lokomotivmænd kalde den realistisk. Det er et paradoks.

På alle livets områder kalder vi den fremgangsmåde, der ser bag om ting, der kan ske om flere år, klog og fremsynet. Men når det drejer sig om feriehuset, kaldes denne fremgangsmåde dum og tåbelig. Det er også et paradoks.

Det er disse paradokser, der er skyld i, at vi er kuldsejlet i dette spørgsmål. Mod vor egen inderste overbevisning om tanker og handlinger på alle andre områder, er vi blevet drevet til at tro på, at en realistisk fremgangsmåde ikke er en fremgangsmåde, der skaber realiteter, men en fremgangsmåde som i ethvert givet øjeblik skal bøje sig for de realiteter, der er skabt af andre.

Vi har i modstrid med selve de ideer, som altid har været de stærkest drivende kræfter for menneskelig fremdrift og fremskridt ladet disse ideer degenerere til meningsløse ord uden indhold.

Skal vi virkelig blive ved med at diskutere feriehuset efter disse retnings-

linier? Eller tænker vi slet ikke på lokomotivmændenes anseelse?

Tidligere har lokomotivmændene været de første til at svare på nye udfordringer, som gav genlyd langt uden for lokomotivmændenes egne rækker. Det skaffede os en position, vi med rette var stolte af. Nu synes vi at være bange for forandringer. Vi er tilfredse med at læne os tilbage og lade andre om sliddet og passere os på områder, hvor vi endnu i går lå i spidsen. Vi mener, vi har råd til at ødelægge vort renommé ved endeløse stridigheder, der er tappet for de sidste rester af sund fornuft.

Enhver må gøre sig klart, at denne indstilling er recepten på tilbagegang. Derfor vil jeg i dag råbe et vagt i gevær og appellere til hver eneste rettænkende kongresdelegeret om at medvirke til, at diskussionen om dette problem bliver løftet fra ørkenens fata morgana ind i den frugtbringende virkelighed.

Det mest deprimerende i hele problemstillingen er vel nok, at der foreligger et forslag om salg af feriehjemmet. Man spørger uvilkårligt sig selv om alt det, man tror på som tillidsmand da ikke er andet end gas. Skulle symbolet »enighed, kundskab og hjælp« virkeligt være blevet så belastet, at det fremtidig skal omskrives til hulhed, tomhed og intethed?

Jeg vil nødig tro det. Derfor håber jeg, mine tanker kan bidrage til, at hele diskussionen om dette problem må få et mere positivt sigte end det, det hidtil har haft.

## Epilog

Vi mennesker er nogle følsomme og skrøbelige kar. Når der er noget i et problem, vi ikke rent umiddelbart forstår, er vi mange gange bange for at indrømme dette. Vi er bange for, at en blottelse skal blive udlagt som dumhed; og på grund af denne angst lægger vi et panser af utilnærmelighed omkring vore meninger. I stedet for at gribe håndfast om problemet, ved at lytte til argumenterne og argumentere mod disse, er vi tilbøjelig til i samme øjeblik problemet opstår at indfortolke de sletteste motiver hos andre.

Historien viser, at denne menneskelige svaghed i lange perioder har lagt sig hæmmende i vejen for nye landvindinger til gavn for netop dem, der med den største nidkærhed havde bekæmpet de tanker og handlinger, der var en forudsætning for disse nye landvindinger. Hvis

ikke de grupper af mennesker, der forstrede disse tanker, havde troet på deres sag og kæmpet for den trods modstand fra dem, der ikke kunne forstå meningen eller se perspektivet i det nye, var menneskeheden blevet stående på stenalderstaden den dag i dag.

Modstanden mod ombygningen af feriehjemmet havde relation til disse betragtninger. Manglende forståelse, og tilbøjeligheden til at tænke det dårligste om sine medmennesker, var grundelementerne i hele diskussionen.

Der var alt for få, der var frimodige nok til at erkende, de ikke havde forudsætningerne for at overskue dette projekt. Angsten for, at en indrømmelse på dette punkt skulle blive opfattet som dumhed, var den latente baggrund for den destruktive holdning, der udkrystalliserede sig i hele debatten. Det viste sig jo, at man hele tiden argumenterede imod de fremlagte planer uden på noget tidspunkt at tage stilling til de konkrete overvejelser, der lå til grund for planernes fødsel.

Når jeg fremdrager disse træk i en konklusion over opgøret, er det ikke for at løfte pegefingre mod hverken den ene eller den anden. Det har jeg nemlig ingen kompetence til, fordi min egen indsats i dramaet var uengageret og passiv, og det er vel, når alt kommer til alt, den ringeste indstilling at tage til et vigtigt spørgsmål.

Selv om årsagen hertil kan udledes af denne artikel, findes der aldrig nogen undskyldning for passiviteten. At være passiv over for et problem er jo det samme som at lade andre bestemme.

Med istandsættelsen af feriehjemmet uden udvidelse, som det omtales i lederen her i bladet den 20. september, har problemet omsider fundet den løsning, der kunne opnås enighed om.

Det er nu omdannet, så det kan udlejes til kursusbrug den del af året, der ligger uden for den egentlige feriereson.

Den store interesse, forskellige organisationer og institutioner allerede har vist for at leje sig ind på feriehjemmet, viser, at hovedbestyrelsen, der udarbejdede planerne om ombygning, havde set rigtigt.

Den beundring, der strømmer lokomotivmændene i møde fra alle sider for det, vi har skabt på Rønæs, står i skærende kontrast til den opgivende indsats, vi gjorde for denne anerkendelse. Andre organisationers tilkendegivelse af respekt

for lokomotivmændenes fremsynethed er uvurderlig. Gid forståelsen af det værdifulde heri måtte bundfælde sig ude i medlemskredsen.

Vi stiller dagligt krav til organisationen. Og i vor utålmodighed efter resultater glemmer vi ofte, at et forhandlingsmateriale altid skal kunne stå for en nøjere prøvelse. Vi glemmer også, at forhandlingens vej er lang og trang. Og vi har en formidabel evne til at glemme resultaterne i samme øjeblik, de foreligger. Men selv om vor glemsomhed på dette område er stor, vil enhver rettænkende lokomotivmand, som ikke er blevet blændet af velfærdssamfundets almindelige surhed, erkende, at fremskridtene for lokomotivmændene de sidste 15 år har været både mere betydningsfulde og mere revolutionerende end de har været i hele den forudgående periode af foreningens historie.

Skulle vi på baggrund af dette faktum ikke lade kravene hvile bare et lille øjeblik, mens vi overvejer, om det for en gangs skyld ikke ville være hensigtsmæssigt at lade være med at tænke så meget på, hvad organisationen kan gøre for os, og i stedet tænke på hvad vi kan gøre for organisationen?

Andre hylder vor fremsynethed. Lad os vise, vi har gjort os fortjent til denne hyldest ved at række en forsonende hånd ud med et tilsagn om at tegne en andel på 600 kr. til nedbringelse af renteudgiften i det foretagende, der mere end noget andet styrker vor anseelse og position.

S. Juul Madsen.

## Fjernstyring til Assuan og kong Ramses

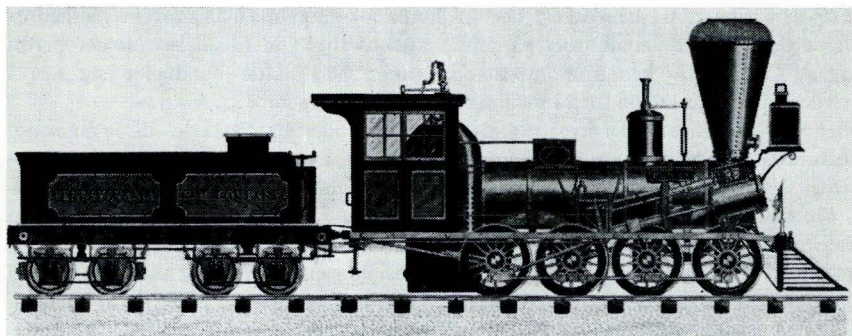
De kæmpemæssige anlæg omkring Assuan-dæmningen i Ægypten, hvor der rejstes et industricentrum ikke langt fra kæmpestatuerne af kong Ramses og hans gemalinde, har gjort det nødvendigt for de ægyptiske statsbaner at udbygge jernbanelinierne.

Trafikmængden er nemlig steget stærkt på den 900 km lange jernbane fra Cairo til Assuan. Mellem Cairo og Asuit, 300 km, er banen dobbeltsporet, men fra Asuit til Assuan kun enkeltsporet.

Det sidstnævnte afsnit vil få fjernstyret signalanlæg og fuldautomatisk linieblok for at kunne holde trit med trafikkapaciteten på den dobbeltsporede strækning.

# Sjove gamle amerikanere VI

Af Viggo Pedersen



Allerede i 1837 var Philadelphia blevet et vigtigt centrum for lokomotivbyggere, og der var grundlagt flere betydningsfulde fabrikker. Tre firmaer – William Norris, Eastwick & Harris og Mathias Baldwin havde skabt sig ry som leverandører af driftssikre dampere.

I samme tidsrum konstruerede firmaet Rogers, Ketcham & Grosvenor i Paterson i New Jersey betydningsfulde maskiner. Men klarest lysende blandt disse tidligt opdukkende stjerner blandt lokomotivfabrikkerne var Norris i Philadelphia. Han byggede sine dampere på den traditionelle amerikanske facon med rammen – den bærende konstruktion – *inden for* hjulene, mens Baldwin og de fleste andre klyngede sig til det engelske system med chassisrammen *uden for* hjulene.

I 1836 konstruerede Norris en sekshjulet damper med to temmeligt store drivhjul. Denne nye maskine fik navnet »George Washington«, og den gik så fint på sin prøvetur, at Norris, der altid var blevet betragtet som en frygtløs vovehals, besluttede at sætte den på en virkelig hård prøve. Han ville lade »George Washington« gennemkøre en af de voldsomt stigende bjergstrækninger på den forholdsvis nystartede Columbia Jernbane!

Disse kraftigt stigende banestrækninger var typiske for de første østamerikanske jernbaner gennem bjerglandskaber, og der blev benyttet en særlig og besværlig teknik for at gennemkøre dem: På de steder, hvor bjergene ikke havde kunnet gennemsprænges med en tunnel, eller hvor det havde vist sig praktisk umuligt at køre uden om bjerget, blev der simpelt hen lagt et spor op ad skråningen. De hestetrukne eller damptrukne tog kørte så ad de plane strækninger, indtil man nåede den bratte stigning. Her blev hestene eller damperen spændt fra, og vognene blev trukket op med en wire drevet af et stationært dampspil.

Intet lokomotiv havde indtil nu kunnet forcere de

kolossale stigninger. Når dampspillet havde bragt vognene velbeholdne over bjergsiden, stod et nyt lokomotiv eller hestespand klar, og rejsen kunne fortsætte på normal vis.

Schuylkill-stigningen, som Norris havde valgt at prøve sin nykonstruktion på, var betydelig stejl, og mange hundrede mennesker var kommet for at overvære hans forsøg på at overvinde højderne.

Norris startede sin tur lige ved bunden af stigningen, men efter at være kørt nogle få meter op, gled hjulene, og damperen skred tilbage til sin udgangsposition. En undersøgelse af hjulene afslørede, at nogle arbejdere, der i væddemål havde holdt på, at damperen ikke kunne komme op, havde indsmurt skinnerne i fed olie!

Resolut strøede Norris sand på skinnerne og prøvede igen, og til hans store glæde kunne damperen nu gennemkøre strækningen, og endda sætte større fart på, indtil den stod på toppen af stigningen. Prøven var lykkeligt gennemført. »George Washington« havde fuldført på to minutter og 24 sekunder, hvilket selvfølgelig var langt hurtigere end det besværlige dampspil-system. »George Washington« havde trukket en tender med kul og vand og to personvogne med 53 passagerer, ikke nogen ringe vægt.

»George Washington«s præstation var så forbløffende, at Norris' rapporter om den blev mødt med mistro fra alle sider. Selv efter, at bedriften blev gentaget i overværelse af endnu flere øjenvidner end første gang, blev den kun vanskelig godtaget rundt omkring i De Forenede Stater. Otte måneder efter, at Norris havde bevist, at et lokomotiv ved egen kraft kunne forcere stigningen og tillige trække en togstamme, fik han brev fra en hr. A. G. Steere fra Erie Jernbaneselskabet. I brevet »beviste« hr. Steere ved hjælp af matematiske beregninger, at det, som Norris påstod at have præsteret, overhovedet ikke kunne lade sig gøre! Men efterhånden havde Norris så mange vidner, at »sagkundskaben« måtte overgive sig.

# Et bybanesystem for hele Ørestaden

Af cand. mag. C. E. Andersen

(sluttet)

På Amager kan banen forlænges til det centrale Sundby, evt. helt til Kastrup eller/og lufthavnen.

Amagerbanen fra Rådhuspladsen–Hovedbanegården–City Vest og motorvejsknudepunktet her vil imidlertid først få sin store betydning, når det vestlige og sydlige Amager bliver tæt bebygget. Da bliver den til gengæld et nødvendigt grundlag for effektiv bymæssig udnyttelse af disse store arealer.

Banen kan føres over Amager Fæled til Tårnby og videre langs den nye vej mod syd, eventuelt efterhånden helt til Store Magleby og Dragør.

En anden mulighed er at føre den over de inddæmmede og tørlagte, måske med tiden opfyldte arealer længere mod vest til Kongelunden og eventuelt Amagers sydspids, hvor der da kan anlægges en lystbådehavn, sportsflyveplads, eventuelt en ny storflyveplads i stedet for Kastrup Lufthavn.

Næsten hele denne, i nordvest og sydøst gaffeldelte bybanelinie fra Gladsaxe–Nørrebro/Vanløse–Frederiksberg via Rådhuspladsen, Hovedbanegården og City Vest til Sundby/Sydamager kan udføres yderst billigt, da der ikke kræves lange tunnelanlæg under huse og ledningsfyldte gader.

## Der kan blive talrige direkte forbindelser fra og til Rådhuspladsen og Kongens Nytorv.

Begge de skitserede nye bybanelinier, faktisk kun to linier, nemlig Hellerup–Enghavevej og Nørrebro–

I Nordamerika, automobilernes land, oplever bybanerne nu en renaissance, efter at de store bybanesystemer i New York og enkelte andre byer siden krigen har mistet popularitet og trafik. Den nye udvikling skyldes hovedsagelig, at det efterhånden er blevet meget vanskeligt at finde tilstrækkelig parkeringsplads i byernes cityområder.

Eksempelvis bygges der nu i San Francisco-området et vældigt by- og forstads- og omegnbanesystem.

Det blev aktuelt ved, at San Francisco–Oakland broens kapacitet blev utilstrækkelig. Derfor besluttede man at nedlægge den forhåndenværende bybane over broen for at få plads til flere vognbaner, og i stedet at lave en tunnelforbindelse langs med broen for en ny bybane mellem San Francisco og Oakland, sluttet til de bestående bybanestrækninger i Oakland og omegn og suppleret med en del eksisterende jernbanestrækninger og med helt nyt baneanlæg. Bybanen over broen er allerede nedlagt; og alt det gamle materiel er udrangeret.

Tegningen viser det nye bybanesystem i sin helhed. I geografisk henseende ligner det overordentlig meget det i nærværende artikel foreslåede bybanesystem for hele Ørestadsområdet.

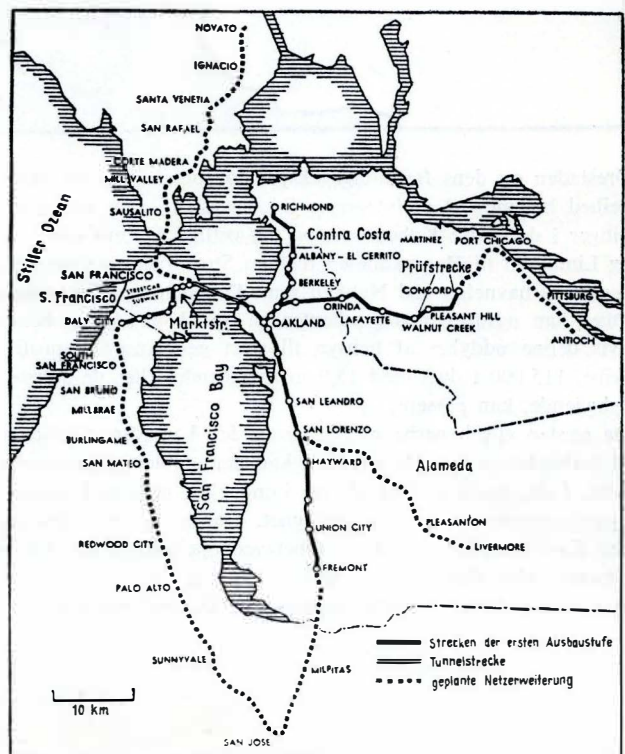
San Francisco–Oakland bybanesystemet kommer til at betjene meget store områder. Dets samlede strækningsslængde bliver ca. 120 km. Deraf bliver 30 km tunnelstrækning, bl.a.

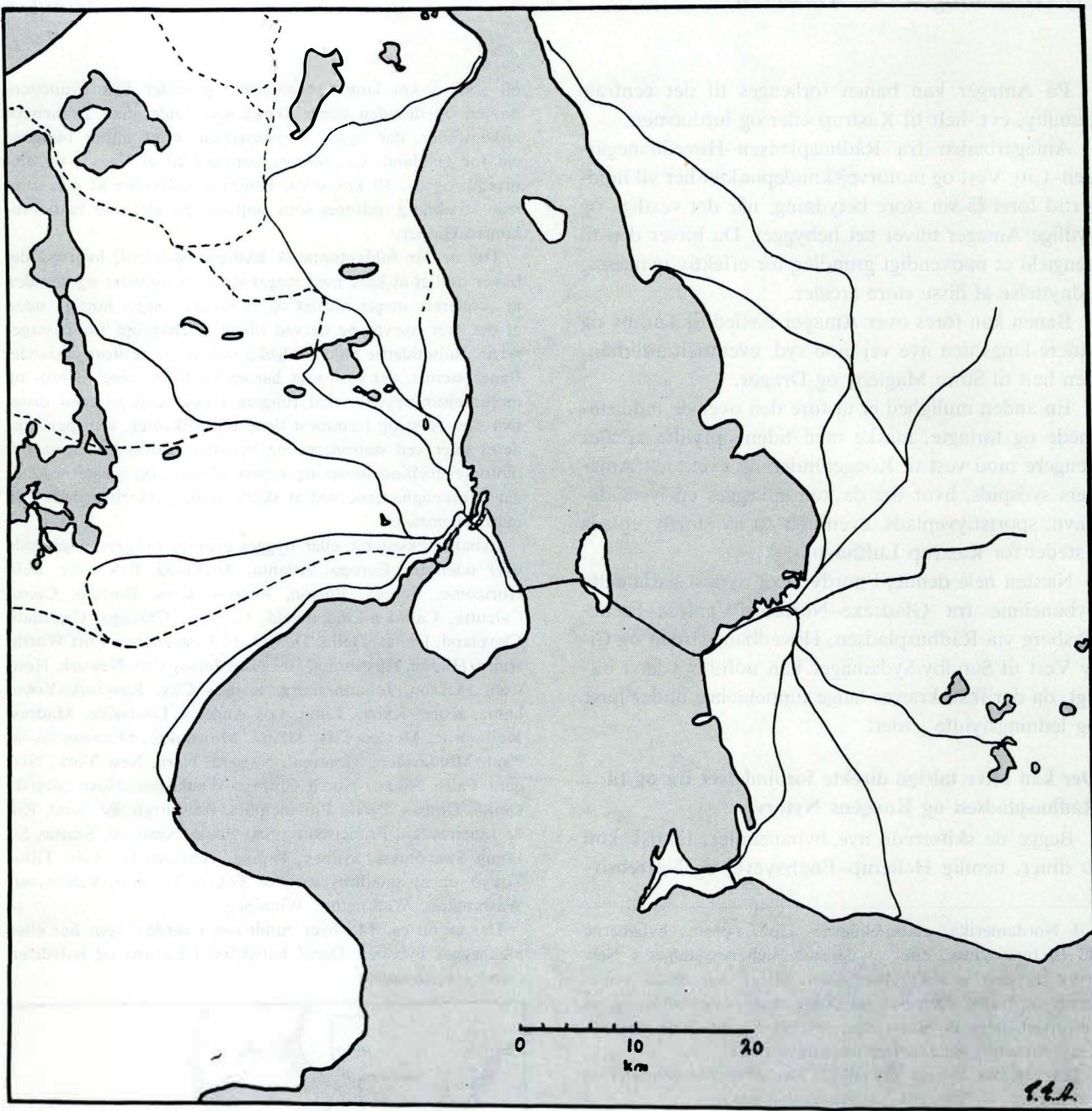
en godt 6 km lang tunnelstrækning under San Francisco-bugten og desuden tunnelstrækninger under San Franciscos cityområder, der ligger i bjergterræn, samt under bjergene øst for Oakland. Ca. 40 km kommer til at ligge i terrainniveau, og ca. 50 km, d.v.s. henimod halvdelen af den samlede strækning, udføres som højbane på elegante betonbrokonstruktioner.

Togene får fuldautomatisk hastighedskontrol, hvorved det bliver muligt at køre med meget store hastigheder og desuden at accelerere meget hurtigt og at bremse meget hurtigt, uden at det sker ujævnt og derved bliver ubehageligt for passagerne. Rejsetiderne bliver følgelig små trods de store afstande. Banesystemet, der som sagt har en vis tilknytning til bro- og motorvejsanlæggene, skal fungere i nøje samspil med disse. Det skal først og fremmest tjene biltrafikanter, som parkerer deres biler ved stationerne og benytter banesystemet, så bymotorvejsforbindelserne og broen aflastes, og bilisterne undgår vanskelighederne ved at skulle finde parkeringsplads i de indre byområder.

Bybaner eksisterer eller bygges eller planlægges i følgende byer uden for Europa: Atlanta, Auckland, Baltimore, Belo Horizonte, Bogota, Boston, Buenos Aires, Buffalo, Cairo, Calcutta, Camden-Lindenwold, Caracas, Chicago, Cincinnati, Cleveland, Dallas, Delhi, Detroit, El Paso-Juarez, Fort Worth, Haifa, Himeji, Hiroshima, Hoboken-Jersey City-Newark, Houston, Jackson, Johannesburg, Kansas City, Kawasaki-Yokohama, Kobe, Kyoto, Lima, Los Angeles, Louisville, Madras, Melbourne, Mexico City, Miami, Milwaukee, Minneapolis-St. Paul, Montevideo, Montreal, Nagoya, Nara, New York, Niagara Falls, Nikko, North Chicago-Waukegan, Novo Sibirsk, Osaka, Ottawa, Perth, Philadelphia, Pittsburgh, Portland, Rio de Janeiro, San Francisco og Sao Paulo, Santiago, Seattle, St. Louis, Swerdlowsk, Sydney, Tampa, Teheran, Tel Aviv, Tiflis, Tokyo, en ny satellitby vest for Tokyo, Toronto, Vancouver, Washington, Wellington, Winnipeg.

Der er nu ca. 145 byer rundt om i verden, som har eller planlægger bybaner. Deraf halvdelen i Europa og halvdelen i andre verdensdele.





Ørestaden og dens fremtidige ekspansionsområder nord, vest og syd for København og syd, øst og nord for Malmø kan i sin helhed betjenes af et integreret S-banesystem, som omfatter de eksisterende S-baner, lokalbaner og enkelte nye banestrækninger i det indre København og det østlige Malmø samt en forbindelsesbane herimellem, passerende forbi Kastrup Lufthavn og Limhamn til Hamnkanalen mellem Stortorget og Centralstationen i Malmø; til denne forbindelse kræves tunneler under Københavns havneløb ved Nyhavn samt Drogden og Flinterenden.

Disse kan udføres med gradienter på op til 40 ‰ og behøver derfor ikke at være særlig lange, end ikke under Flinterenden, hvis denne uddybes af hensyn til stort gennemsejlingsprofil og større dybde, f.eks. 18–20 m, så de største nuværende svenske skibe, 115.000 t dw., med 15,9 m dybgående, eller de største til dato leverede, japanskybyggede skibe, 209.000 t dw. med 17,65 m dybgående, kan passere.

Da næsten alle banerne på Sjællandssiden kan føres til Kongens Nytorv, og da næsten alle banerne fra Skånesiden kan føres til forbindelsen ved Hamngatan, kan der etableres gennemgående S-togs drift mellem den sjællandske og den skånske banevifte, f.eks. mellem Roskilde og Lund eller mellem Hillerød og Trelleborg eller mellem Køge og Landskrona.

Fjernbanesystemet er ikke indtegnet. Ganske uanset, om fjernbanen mellem København og Malmø føres under havneløbet ved Kastellet eller over havneløbet ved Sjællandsbroen, kan strækningen mellem Kastrup og Limhamn udføres ved siden af S-banen. Men den må have langt mindre gradienter og bliver derfor længere. Til gengæld behøver den næppe mere end et spor, hvis man indfører moderne signal- og sikkerhedssystemer.



Sundby, samt en tredje mellem Kongens Nytorv, lufthavnen og Malmø, er centreret omkring City Vest, Hovedbanegården og Rådhuspladsen samt Kongens Nytorv.

Dette bybanesystem får fra Rådhuspladsen 6 grene mod vest og syd samt 9 grene mod nordvest og nordøst. Herved muliggøres 54 dobbelte forbindelseskombinationer for direkte bybanetog, der passerer Rådhuspladsen og Hovedbanegården samt Halmtorvet, d.v.s. City Vest.

Fra Kongens Nytorv bliver der 6 forbindelser mod sydvest, 5 mod nordvest og 1 mod øst. Det muliggør 36 forskellige dobbelte direkte forbindelseskombinationer eller togløb.

Herved er der endda ikke taget hensyn til forbindelserne via Kongens Nytorv fra Malmø mellem Malmø og det nordlige København, ialt 5 mulige forbindelser.

Det må fremhæves, at disse mange forbindelsesmuligheder er opnåelige, blot der bygges tre nye bybaner, ja, faktisk kun 3 halve bybaner, nemlig dem, der løber sammen på Kongens Nytorv.

Det vil naturligvis ikke være praktisk at etablere nær så mange gennemgående forbindelser. Tværtimod

---

\*) Man kan f.eks. indføre en drift med følgende tre par gennemgående forbindelser:

1A) (Roskilde -) Tåstrup - Hovedbanegården - Rådhuspladsen - Kongens Nytorv - Lufthavnen - Malmø - Lävlinge - Landskrona og 1B) (Hillerød -) Holte - Hellerup - Lyngbyvej - Østerport - Kongens Nytorv - Lufthavnen - Malmø - Lund - Eslöv.

2A) Køge Bugt - Enghavevej - Halmtorvet - Hovedbanegården - Rådhuspladsen - Kongens Nytorv - Østerport - Lyngbyvej - Farum og 2B) Vestmotorvejen - Hvidovre - Enghavevej - Halmtorvet - Hovedbanegården - Rådhuspladsen - Kongens Nytorv - Østerport - Lyngbyvej - Hellerup - Nærum, eventuelt videreført til Rungsted med to nye stationer undervejs.

3A) Gladsaxe - Nørrebro - Forum - Jarmers Plads - Rådhuspladsen - Hovedbanegården - Halmtorvet - Amager Fælled - Sundby og 3B) Ballerup - Frederiksberg - Forum - Jarmers Plads - Rådhuspladsen - Hovedbanegården - Halmtorvet - Amager Fælled - Tårnby - St. Magleby - Dragør.

Hvis der indføres 20 minutters drift på hver af disse forbindelser, bliver der 10 minutters drift for dobbeltforbindelserne, d.v.s. de centrale fællesstrækninger. På strækningen Hellerup-Enghavevej bliver der endda teoretisk set 6 $\frac{2}{3}$  minutters drift, omend i forbindelse med omstigning på Kongens Nytorv for visse forbindelsers vedkommende. Dersom den gennemgående forbindelse mellem Hellerup og Enghavevej via Kongens Nytorv betragtes som en dobbeltforbindelse med to grene både i sydvest og nord, bliver der teoretisk set 5 minutters drift på hele den stærkt trafikerede strækning.

bør man stræbe efter det mindst mulige antal af sådanne direkte forbindelser\*) og i stedet disponere efter omstigning. Men det er dog værd at notere sig, at de 3 nye bybaner kan byde på så mange mulige direkte forbindelser fra de 4 trafikknudepunkter City Vest, Hovedbanegården, Rådhuspladsen og Kongens Nytorv. Dette vidner om, at systemet må være effektivt.

Ganske vist er de nævnte antal kun opnåelige ved, at de 3 baner sammenknyttes med de eksisterende radialbaner.

På den anden side er der ikke taget hensyn til de muligheder, der melder sig ved omstigning mellem de nye baner og de gamle baner, såsom Boulevardbanen og Vanløse-Hellerupbanen, bl.a. på Østerport station, Jarmers Plads station og Hovedbanegården.

Det skitserede bybanesystem byder tilmed på mange flere forbindelser i samspil med fjerntrafikbanerne, navnlig Vestbanen og Kystbanen samt jernbanerne fra Malmø mod Oslo, Stockholm og Ystad (Bornholm).

### **Planen medfører sammenknytning af alle trafiksystemer.**

Banesystemet er udformet med henblik på mange gode omstigningsforbindelser til og fra de eksisterende hovedgader, som befares af sporvogne og omnibusser, eksempelvis Vibenshus Runddel og Holmbladsgade.

Det er desuden udformet under nøje hensyntagen til de motorveje, der i fremtiden skal føre fjerntrafikken til og fra København, såsom Lyngbyvejen, Nordvestmotorvejen og Sydvestmotorvejen, Vestamager motorvejen, en Østamager motorvej samt motorvejene uden om Malmø og direkte til og fra Malmø centrum.

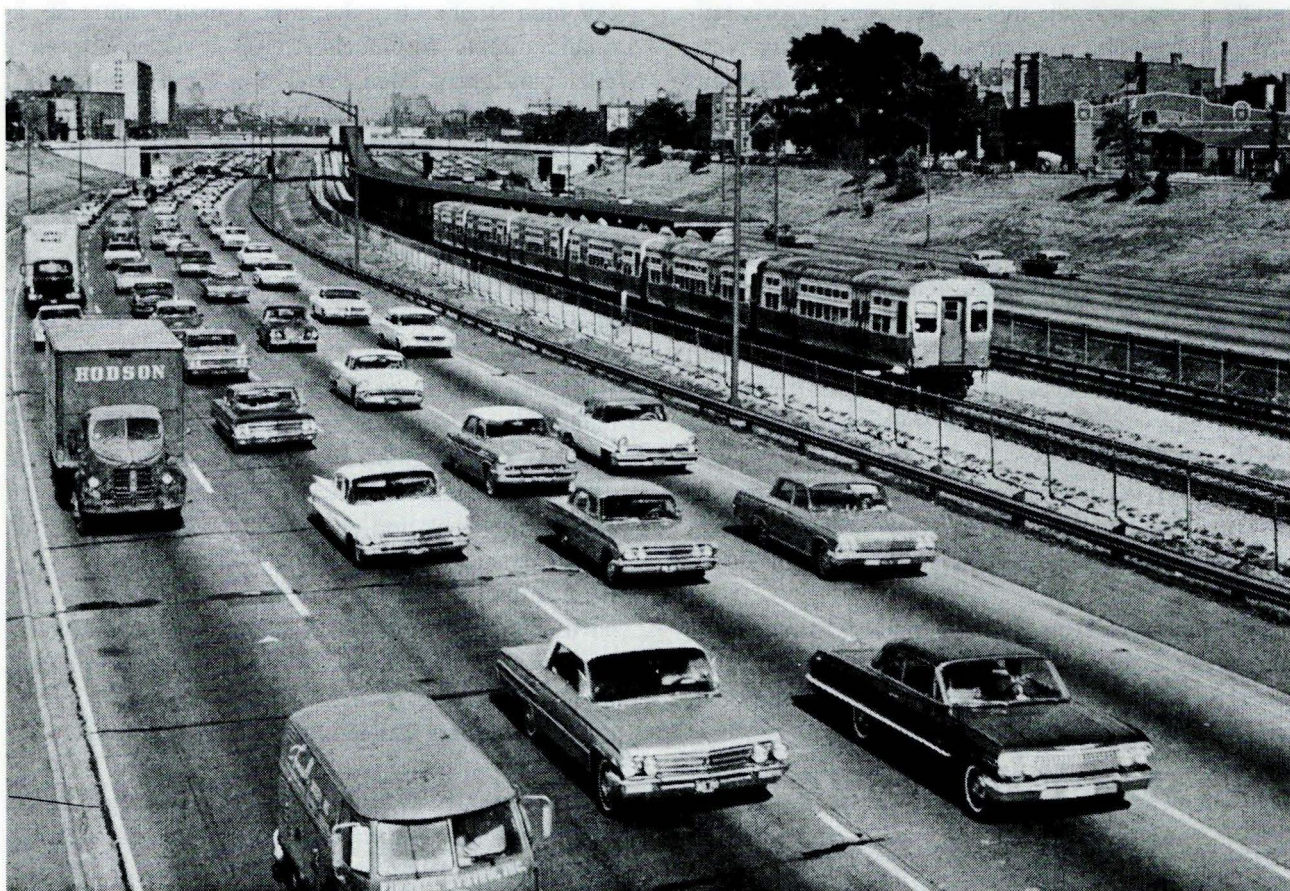
Fremdeles er banesystemet knyttet til trafikhavnen og dermed skibsruterne til Bornholm, Sverige, Norge, Jylland o.s.v.

Endelig er det ført til Kastrup/Saltholm lufthavnen, endda både fra København og Malmø.

Bybanesystemet er endda ført helt til Malmø og kan tilmed fortsætte i en vifte af lokalbaner, potentielle S-baner herfra mod øst og nord og syd.

Bybanen mellem Københavns og Malmø cityområder passerer lufthavnen, hvor den må ligge i fremtiden, og får korte og hurtige forbindelser fra begge byer til lufthavnen og mellem begge byer indbyrdes. Herved kan både den østlige og vestlige strækning tjene dobbelt formål, og driften kan blive enkel og billig.

En tilsvarende bymotorvej mellem København og Malmø via lufthavnen kan fremføres mellem samme



Et bybanesystem bør være et led i en integreret helhed af trafiksystemer, såvel anlægsmæssigt som funktionsmæssigt. Moderne bybaner og bymotorveje kan udføres med samme gradienter og kurveradier, og de kan ofte med fordel udføres som et samlet anlæg.

Dette ser man eksempler på i Chicago, Toronto, Boston og Essen, hvor visse vigtige bymotorgader og forstadsmotorveje har en bybane, i Essen en sporvejslinie, i midten, snart på en brokonstruktion, snart i terrænniveau, snart i åben udgravning og snart under gadeniveauet, alt efter hvordan pladsforhold, niveau m.m. gør det mest praktisk på de enkelte strækninger. Billede viser et sådant kombineret bymotorvejs- og bybaneanlæg i Chicago.

Lignende kombinerede bymotorvejs- og bybaneanlæg kan eventuelt gøre god fyldest visse steder i Københavnsområdet, f.eks. under den indre del af Lyngbyvej og Østre Allé, desuden under, over eller langs Borups Allés ydre del, endvidere langs med, under eller midt over den nye vestmotorvej, fremdeles i Sørtingadens tunnelfortsættelse under Sydhavnen og videre langs en motorvej gennem Vestamager, samt fra Kongens Nytorv i Nyhavn-Trangrav-linien og ad Amagerbanens tracé til lufthavnen og eventuelt videre ad tunnel- eller broanlæg til Skåne og gennem Limhamn og langs kysten direkte til Hamngatan og Centralstationen i Malmø.

I San Francisco betales det ny S-baneanlæg delvis af bilernes afgifter for at passere broen over bugten. I Stockholm betales tunnelbaneanlæggene delvis af bilskatterne. Det motiveres ved, at baneanlæggene aflaster henholdsvis broanlæggene og vejanlæggene. I København kan bybaneanlæg, som fremføres sammen med bymotorvejsanlæggene gennem byområdet, eller som sluttes til dem ved parkeringspladser og stationer i udkanten af byerne, aflaste de planlagte motorgader så meget, at de på visse strækninger kan udføres med færre vognbaner og følgelig blive billigere, stedvis måske så meget billigere, at bybanerne med deres store kapacitet i forhold til deres bruttobredde kan finansieres fuldt ud ved denne praksis. Dette kan eksempelvis blive tilfældet på strækningen fra Hans Knudsens Plads til Sørtinggaden og Grønttorvsparkeringsanlægget-Nørreport eller til Østerport-Kongens Nytorv eller fra Halmtorvet til Amager Fælled via den planlagte tunnel under Sydhavnen.

mål og i samme linie som et samlet anlæg med de samme gradienter og kurveradier.

Den fremførte plan er altså en integreret helhedsplan for hele Ørestadsområdets interne trafik.

Herved kan anlæggene komme til at betyde umåde-

lig meget for de kommende tiders bebyggelsesstruktur, erhvervsudvikling m.m.

Alene den økonomiske gevinst herved vil formodentlig kunne berettiggere realiseringen af den skitserede effektive og overordentlig billige bybaneplan.

Sveriges statsbaner fører i Skandinavien med hensyn til toghastighed. Man har gennemført en række prøver på linien Moholm-Skövde med et el-lok, litra Ra nr. 991. Ved den første fartprøve nåede man 150 km i timen uden mindste vanskeligheder, og kørslen forløb fuldstændig glat. Herefter begyndte man de omfattende forberedelser til rekordkørslen. Mange teknikere og måleeksperter var i arbejde i en speciel vogn, som indeholdt sindrige apparater til måling af ikke alene farten, men også skinne- og akseltryk samt modstand og en række andre tekniske ting.

Der var tegnet diagrammer over prøvestrækningen og hastigheden, og gennem et radiosignal til lokføreren fik han besked på at sætte farten op til 170 km/t på sit trevognstog. Det blev rekord. Måleapparater og diagram viste, at toget nåede en hastighed på 171 km i timen og dermed satte skandinavisk rekord.

Opbremningen af toget skete, efter hvad de medfølgende teknikere udtalte, på en blød og behagelig måde og foregik over en strækning på 1650 meter.

Der skal foretages endnu en del prøvekørsler på strækningen, med nogle nye ledningskonstruktioner, og senere flytter man prøverne til en anden strækning ved Väring, hvor der er et andet ledningssystem.

Man skal også have foretaget nogle specielle prøver med andre togsammensætninger og med diesellok og passagervogne. Gennem alle prøver og diagrammer vil man i efteråret søge at finde ud af, hvilket ledningssystem der er bedst, både ud fra et teknisk og økonomisk synspunkt, for den fremtidige store toghastighed.

I øvrigt har Sveriges statsbaner afgivet sin hidtil største bestilling. Den er på 90 motortog med dobbelt vognsæt til Stockholms forstadstrafik. Leverancen er på 140 mill. sv. kroner og er overdraget ASEA. Hvert togsæt har fire el-motorer, som udvikler 1100 kw og giver en maksimal fart på 120 km i timen.

Toget vejer uden passagerer kun 86 ton og er ca. 50 meter langt. Det får thyristor-styring, som i forbindelse med skivebremser giver blød start og opbremsning, så man undgår ubehagelige ryk. Toget får 196 siddepladser og plads til ca. hundrede stående rejsende i vestibulerne.

Vognene udstyres med en meget effektiv ventilation, hvis system fornyer luften tredive gange i timen. Leverancen af de 90 nye togsæt begynder næste eftersommer og skal være afsluttet i sommeren 1968.

De nye tog skal køre i pendulfart på strækning-

erne Märsta-Södertälje og Kungsängen-Västerhaninge efter overenskomst mellem Sveriges statsbaner og Stockholms lokaltrafikförbund.

★

Den schweiziske forbundsregering indførte som bekendt i foråret 1965 en række bestemmelser, hvis formål var at begrænse antallet af udenlandske arbejdere i kantonalforbundets virksomheder. Nu har regeringen i Bern udstedt en ny forordning, ifølge hvilken arbejdsgiverne inden 31. januar 1967 skal reducere deres udenlandske arbejdskraft med fem procent. Hermed vil der ved slutningen af indeværende år være ca. 10 procent færre udlændinge i schweiziske arbejdspladser end der var pr. 1. januar 1965.

Langt det største tal af fremmede arbejdere i Schweiz kommer fra Italien, hvis sydlige provinser stadigvæk har mange ubeskæftigede, væsentligt ufaglærte arbejdere. Også et antal tyrker, grækere og jugoslaver har fundet arbejde i schweiziske virksomheder.

★

Det polske postvæsen (der aldrig strejker, som f. eks. det italienske og det franske) har i den senere tid praktiseret en hidtil ukendt censur med hensyn til frimærker på breve fra udladet: det nægter at besørge post, frankeret med mærker, som ikke falder i polsk politisk smag.

For nogen tid siden standsede post-generaldirektoratet i Warszawa befordringen af breve fra den visttyske forbundsrepublik, fordi disse breve var frankerede med frimærker med motiver fra de tidligere tyske øst-provinser, der nu er under polsk overhøjhed.

Og for tiden returneres alle breve fra amerikanske afsendere, der uden nogen politisk bagtanke har forsynet breve til polske modtagere med de nyeste USA fem-cents-mærker. Disse frimærker bærer som insigne den polske ørn, tallene 966-1966 og teksten »Polands Millenium« - Polens 1000 års jubilæum. Den amerikanske repræsentation i Warszawa har spurgt på rette sted, hvad der egentligt er i vejen med disse frimærker: Ørnen er dog stadigvæk et polsk højhedssymbol.

Polakkerne har svaret, at frimærkerne ikke kan accepteres - fordi ørnen har en krone på hovedet. Og Polen er en republik.

Det er USA i øvrigt også...

# Forbrugsforeningen

12

Forbrugsforeningen for Embeds- og Bestillingsmænd samt Læger kunne den 20. april i år fejre 80 års dagen for sin stiftelse.

Dagen passeredes i stilhed, hvad det ydre angår, men med rivende travlhed inden dørs i det smukke kontor i foreningens ejendom, Knabrostræde 12.

For travlhed har altid præget Forbrugsforeningen i dens varetagelse af de mange gøremål, som kunne komme embeds- og tjenestemandstanden til gode samt de mange læger, som også er tilknyttet foreningen (herom senere!).

Lad os et øjeblik se på, hvad der skete for 80 år siden, og under hvilke forudsætninger foreningen opstod!

I 1877 dannede officererne i London en indkøbsforening, og kort efter gjorde en del officerer i Tyskland det samme. Også herhjemme var officererne blandt de første, der rejste tanken om en indkøbsforening for embeds- og bestillingsmænd. I marts 1885 holdt intendant C. E. Brasen foredrag herom i Officersforeningen, hvorefter der nedsattes et udvalg til at forberede dannelsen af en forening. Foruden officererne sluttede underofficererne, lægerne og postvæsenets embeds- og bestillingsmænd, – som det dengang hed – sig til tanken, og sidstnævnte havde et par år tidligere dannet en forbrugsforening, som nu gik op i den nye forening.

Det konstituerende møde af repræsentanter for de forskellige kategorier holdtes den 20. april 1886. Foreningen fik det navn, den endnu bærer: *Forbrugsforeningen for Embeds- og Bestillingsmænd samt Læger*, og dens smukke bomærke fremviser den dag i dag de stiftende kategoriers insignier jævnsides med foreningens initialer. Til den første bestyrelses formand valgtes oberst M. S. F. Hedemann, og til formand for repræsentantskabet valgtes overpostmester H. G. Petersen.

Foreningen begyndte derefter sin virksomhed den 1. juli samme år med ca. 1400 medlemmer og godt 100 leverandører, og omsætningen androg det første år ½ million kroner. I 1910 nåede man op på en omsætning af 3 millioner med et medlemstal på 6000. Foreningen voksede derefter støt, således at den nu har 23.000 medlemmer, 600 leverandører og en omsætning på 32 millioner kroner.

Foreningen har gennem årene været administreret særdeles økonomisk, og

der har været lagt vægt på konsolidering, samtidig med at man har søgt at løse de opgaver, som foreningens fædre viseligt havde indlagt i formålsparagrafferne, herunder opsparing af midler til køb eller opførelse af ejendomme til bo-

liger for medlemmerne og af egen ejendom til brug for foreningens administration.

Dette sidste mål nåedes i 1959, hvor foreningen erhvervede ejendommen Knabrostræde 12 i København, hvor tidsvarende lokaler til brug for foreningens administration af sin virksomhed blev indrettet, samtidig med at ejendommens karakter af tidligere patricierejendom blev understreget ved en omhyggelig restaurering. Desuden erhvervedes nabejendommen Knabrostræde 14 og den tilstødende ejendom Brolæggerstræde 14, hvor forskellige tjenestemandorganisationer nu har fået indrettet kontorer.

Som kommende boliger for medlemmerne har foreningen købt beboelsesejendommene Vinkelager 30-42 (1957) med 50 små lejligheder, Vinkelager 16-28 (1962) med 60 lejligheder, V. E. Gamborgsvej 2-14 (1963) med ca. 100 lejligheder, Rubinsteinsvej 23-45 samt Sjælør Boulevard 1-23 (1964) med i alt 200 lejligheder samt en velbeliggende grund, Knudemosen, (1962) ved Helsingør.



C. V. Struve

## Indmeldelsesbegæring.

Undertegnede fru \_\_\_\_\_  
frk. \_\_\_\_\_  
hr. \_\_\_\_\_

Fødselsår \_\_\_\_\_

anmoder om at blive optaget som medlem af Forbrugsforeningen for Embeds- og Bestillingsmænd samt Læger. Interessekontoret.

Stilling \_\_\_\_\_

Institution \_\_\_\_\_

Ansættelsesdag \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_

den \_\_\_\_\_

Underskrift \_\_\_\_\_

Endelig kan nævnes, at foreningen til opfyldelse af et af sine formål har oprettet et uddannelsesfond, der yder økonomisk hjælp til medlemmers børn og unge under uddannelse. Det har fungeret siden 1963.

Den daglige ledelse af foreningens administration varetages af kontorchef *Torbjørn Forman* gennem en smidig og nutidig kontororganisation, der ganske står til medlemmernes disposition ved såvel personlig som telefonisk henvendelse fra disse. Kontorchefen er ansvarlig over for foreningens bestyrelse, som f. t. består af direktør for postgirokontoret *C. V. Struve* (formand), forbundsformand *E. Greve Petersen* (næstformand), organist *Paul Nicolet*, overlærer *Poul Andersen*, Trafikkontrolør *Erik Svendsen*, ekspeditionssekretær *Robert Vildrik* og forbundsformand *Helmut Andersen*.

Bestyrelsen vælges af 55 repræsentantskabsmedlemmer, der efter deres livsstilling er opdelt i 12 korporationer; sognepræst *J. F. Käszner* er f. t. formand for dette repræsentantskab.

Som medlem af foreningen kan optages enhver tjenestemand i staten, kommunerne og i stats- og kommunekoncessionerede selskaber samt læger. Når man i denne forening lidt overraskende organisationsmæssigt kan optage praktiserende læger, skyldes det, at lægerne som før nævnt var blandt initiativtagerne ved foreningens oprettelse!

Der betales intet kontingent, men ved indmeldelsen betales en gang for alle et indskud på kr. 5,00. Et medlems enke kan uden yderligere indskud indtræde i sin mands medlemsrettigheder. Medlemmer modtager vederlagsfrit hver måned et medlemsblad – *Forbrugsforeningsbladet* – hvorigennem de til stædighed holdes orienteret om leverandørernes varetillbud. Foreningen har sluttet kontrakt med et betydeligt antal forretninger i det storkøbenhavnske område og i enkelte provinsbyer. Medlemmerne modtager ved indmeldelsen og senere hvert år i februar måned ajourført fortegnelse over leverandørerne, og mulighederne for indkøb gennem foreningen er vidtspændende. Man kan bogstaveligt talt få alt til dagliglivets behov og til det mere luksusbetonede forbrug, eksempelvis kan nævnes, at foreningen har leverandører af barnevogne, bøger, manufaktur, herre- og damekonfektion, farver og tapeter, radio og fjernsyn, automobiler og campingvogne, tandteknik og – bisættelser!

Ved køb hos leverandørerne foreviser medlemmerne deres fra foreningen modtagne legitimationskort og betaler derefter leverandøren ved aflevering af en af de af foreningen udstedte rekvisitioner. Hovedreglen er, at medlemmerne ved indsendelse pr. giro inden den 5. i den følgende måned indbetaler det til deres indkøb på rekvisitioner svarende beløb til foreningens kontor. Disse beløb



er derefter bonusberettigede, og denne bonus, der i de senere år har udgjort 6 pct., udbetales hvert år i februar måned.

Større indkøb kan efter aftale med foreningen afvikles inden for 8 måneder ved indbetaling af  $\frac{1}{8}$  hver måned; for sådanne indkøb ydes ingen bonus, men der beregnes til gengæld heller intet disconto- eller rentetillæg.

Endelig kan der ved køb af f. eks. oliefyrr, fjernsyn o. lign. større ting oprettes en kontrakt med foreningen. Der skal i så fald præsteres en udbetaling på 25 pct., og restbeløbet kan derefter afvikles inden for en periode af 1 til 2 år. Disse indkøb er også fritaget for rentetillæg og omkostninger af enhver art.

Når Forbrugsforeningen på en så nem og dog så alsidig måde kan stå til sine medlemmer, tjenestemændenes rådighed og yde dem en så omfattende service i det daglige liv, er det ikke så underligt, at foreningen kan glæde sig over en konstant tilgang på omkring 100 nye medlemmer om måneden! Hvis De ikke allerede er medlem, bør De blive det, først og fremmest for Deres egen skyld, men også for at De kan høste fordel af de erfaringer, som den 80-årige forening og dens mange leverandører kan stille til Deres rådighed!

Deres indmeldelse i foreningen kan ske ved indsendelse af nedenstående kupon.



# Jernbanemuseet

Siden Jernbanemuseet for et år siden skrev sin sidste beretning har besøgsantallet været lidt over 800; desværre er cifrene nedadgående.

Denne stagnation må vel formentlig i nogen grad skyldes, at stamgæsterne – de virkelig interesserede – går ud fra, at de udstillede genstande i alt væsentligt er de samme som hidtil. De til museet afgivne lokaler er jo i sig selv ikke særligt godt egnet til formålet, idet udskiftning af det fremviste og udviklingsmuligheder med hensyn til plads er temmelig umuligt, så længe museet skal forblive i Sølvgade.

Det var at håbe, at der inden alt for mange år måtte være mulighed for at skaffe bedre udstillingsvilkår, således at Danmark, der ene af alle de nordiske lande ikke har et virkeligt jernbanemuseum, også her må kunne føle sig ligestillet. Derved ville der antagelig også blive mulighed for, at man kunne udstille vor store samling af gamle lokomotiver og vogne, der sikkert altid ville vække et stort publikums interesse.

Denne museets store materielssamling lider også under meget dårlige opbevarings- og konserveringsforhold. Men her synes der dog ved generaldirektoratets velvillige forståelse at skulle ske en ændring til det bedre i en nærmere fremtid. Og måske vil den øvrige del af museets indhold også kunne få del i denne forbedring.

Museet har i det sidste år ændret lidt på opstillingen i lokalerne og har fremdraget adskillige mindre ting, som ikke før har været vist.

Men har forandringerne udadtil ikke været så synlige, som det kunne have været ønsket, har museets personale bag kulisserne arbejdet med at istandsætte og konservere ældre skrøbelige genstande, sortere og skaffe plads til de mange arkivalier og tryksager, der i rigt mål er tilgængelige samlingerne. Dette arbejde er med de knebne pladsforhold både nødvendigt og tidskrævende.

Museet har i årets løb nydt godt af mange velynderes indsendte gaver, for hvilke de atter herved takker.

Da det er umuligt her at nævne alt indgået materiale, skal der ved denne lejlighed blot omtales noget af det modtagne.

Fra generaldirektoratet: personvogn Cm 2167 af 1930.

Fra generaldirektør P. E. N. Skov: to medaljer udgivet til minde om jern-

baneanlæg i udlandet samt en node: Københavns Jernbane-Damp-Galop 1847.

Fra centralværkstedet Aarhus: en gammel værkstedslampe.

Fra driftsbestyrer Thage, Hillerød: nogle årgange af Teknisk Tidsskrift.

Fra Søfartsafdelingen: gammelt færgerestaurationsinventar.

Fra Ø.S.J.S.: forskellige banemærker fra denne bane.

Fra ps. stfst. S. Mogensén, Helsingør: 5 indrammede billeder af isbrydere.

Fra hr. Erling Nederland: 3 tegninger af lokomotiver.

Fra stfst. Andreassen, Odense: et hue-skilt »Odense Dragerforening«.

Fra lkm. V. H. Andreassen: forskelligt lokomotivinventar.

Fra kontorassistent frk. G. Christiansen: en radering af Sølvgades Kaserne.

Fra tktil. Holm, Odense: forskellige tryksager af ældre dato.

Fra ktchef J. P. A. Andersen: uniformsgenstande og bøger.

Fra stfst. Kaster, Odde: uniformsgenstande.

Fra stfst. N. K. Nielsen, Frederikshavn: diverse tryksager.

Fra ps. trafikinspektør R. Kraft: forskellige optegnelser og tryksager.

Fra statsbanernes hovedkasse: vægt til afvejning af guldmønter samt en »Placat« om embedsmænds løn af 1781.

Fra portner K. Hansen, generaldirektoratet: en notesbog med overmaskinmester Otto Busses optegnelser.

Fra ingeniør J. A. K. Grønvaldt: et bind med 49 blade »Oversigt over bevægelige Dampmaskiner før 1829 til Veje, spor og Skinner«. Et meget stort og omfattende arbejde.

Fra ps. stfst. Holger G. Hansen: en stor samling fotografiske plader og negativer med jernbanemotiver 1910–1954.

Fra Odense-Kerteminde-Martoftebanen, som ophørte at eksistere med udgangen af marts måned, har museet modtaget funktionærernes fane, der består af et meget smukt og velholdt Dannebrog forsynet med vingshjul og inskription. Fanen er et fra museets synspunkt velbevaret og smukt stykke.

Endvidere er til museets fanesamling modtaget en fane fra Danske Jernbaners Afholdsselskab og et banner fra Dansk Lokomotivmands Forenings Struer-afdeling.

I øvrigt har museet deltaget ved udlån af billeder og genstande ved flere udstillinger, hvoraf den mest bemærkelsesværdige sikkert er den på Odense rådhus i september 1965 i anledning af 100 års dagen for Dronning Louises Jernbane på Fyn. Denne og lignende udstillinger har, hvor de har været vist, altid givet interesse for jernbanen, ikke mindst i den ramme reklametjenesten altid formår at placere museets genstande.

Og som sædvanligt har pressefolk, biblioteker og private fået besvaret forespørgsler og hjælp på forskellig måde.

Museets bevægelige lokomotivmodeller, der er opstillet rundt omkring i landet har i år indbragt kr. 11227. De 10-ører, der kommer ind ad denne vej, benyttes til anskaffelse af nye modeller. Selv om næsten alt andet er steget i pris i årenes løb, så kan jernbanens museum prale med, at her på dette felt bevares endnu det gamle prisniveau. Museet henstiller derfor, at disse møntindkast benyttes flittigt, thi nye lokomotivmodeller er dyre.

Og som det for øvrigt altid har været tilfældet, har museet modtaget megen forståelse og hjælp fra medansatte og andre uden for etaten. Det må håbes, at denne velvilje må kunne fortsættes til gavn og glæde for alle parter.

## Statsbanepersonalets Sygekasse

Fhv. afdelingschef L. Buus-Pedersen er med udgangen af september måned d.å. fratrukket som formand for Statsbanepersonalets Sygekasse, og i stedet har generaldirektør P. E. N. Skov udpeget afdelingschef E. Rolsted Jensen til at overtage hvervet som formand for sygekassen.

### Sygekassens regnskab.

Sygekassens regnskab for regnskabsåret 1965/66 kan til de interessenter, der ønsker regnskabet leveret, tilsendes, når forlangende herom indsendes til sygekassens kontor.

## PERSONALIA

### Antaget.

Som lokomotivmedhjælperaspirant: M. B. Rasmussen (1/10-66).

J. E. Jørgensen (1/10-66).

F. F. Nielsen, N. A. Thomsen, O. S. Rasmussen, J. M. Jespersen, F. H. Hansen, B. H. Sørensen, J. Rasmussen, K. Hasberg, K. Pedersen og O. F. Pedersen, alle ved Gb. mdt. (3/10-66).

### Forfremmelse til lokomotivfører i 15. lkl. efter ansøgning pr. 1/10-66.

Lokomotivførere (12. lkl.)

V. O. Krog, Hgl., i Gb.

N. M. Jensen, Ab., i Ab.

### Overgået til anden stilling efter ansøgning.

Lokomotivfører (15. lkl.) til lokomotivfører (12. lkl.)

Palle Nielsen, Gb., i Næ. (1/10-66).

### Trådt uden for nummer efter ansøgning.

Lokomotivmedhjælper H. E. M. Madsen, Køl., fra 1/11-66 til 31/10-67.

### Afskediget efter ansøgning.

Lokomotivfører (12. lkl.) E. K. Lohse, Nøl., på grund af alder og med pension (31/12-66).

Lokomotivmedhjælperaspiranterne J. S. Sørensen, Gb. (9/9-66) og N. Lænø, Gb. (19/9-66).

### Opmærksomhed frabedes.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

F. Kirk,

lokomotivfører, Struer.

## Statsanstalten

Statsanstalten har afsluttet sin ordinære 5-årige statusopgørelse pr. 1. januar 1966. Den fornødne formue til opfyldelse af forpligtelserne over for de forsikrede udgør nu 1.510 mill. kr. Som ved tidligere opgørelser er denne beregnet under forsigtige forudsætninger om den fremtidige dødelighed og de fremtidige

renteforhold. Der er ved beregningen af den fornødne formue forudsat en fremtidig renteaftkastning på gennemsnitlig ca. 3,7 % p. a.

### Femårets overskud 314 mill. kr.

Femårets overskud udgør 314 mill. kr., efter at der er anvendt 22 millioner kr. til kursnedskrivning på obligationsbeholdningen. Af overskuddet er henlagt 59 mill. kr. til reservefonden, medens restbeløbet, 255 mill. kr., overføres til bonusfonden, som herefter i forbindelse med tidligere henlæggelser bringes op på 342 mill. kr. Heraf udloddes til de pr. 1. januar 1966 ikraftværende forsikringer 192 mill. kr. (mod 101 mill. kr. ved sidste bonusudlodning for 5 år siden), medens 150 mill. kr. forbliver i bonusfonden til regulering af fremtidige bonusudgifter. Efter henlæggelsen på 59 mill. kr. udgør reservefonden 143 mill. kr.

Bonus for forsikringer, som har været uændret i kraft i hele femåret, er forhøjet fra 77 % til 94 % af de i policerne anførte forsikringstal. Forsikringer, der er tegnet i løbet af femårsperioden, deltager forholdsmæssigt i bonusfordelingen, idet en forsikring er berettiget til bonus straks fra tegningen.

Statsanstaltens samlede bonusudbetalinger kommer herved op på 589 mill. kr., og til fremtidig bonusudlodning er herudover reserveret 150 mill. kr.

Kontant bonus udbetales forventelig fra april måned næste år, hvilket netop er 5 år siden sidste bonusudbetaling. Det er endnu ikke udregnet, hvor meget hver enkelt forsikring skal have i bonus. Der forestår et større arbejde med denne udregning, med udfærdigelse af anvisninger på bonusbeløbene og med den endelige tilrettelæggelse af de mange ekspeditioner, men arbejdet påregnes at kunne være færdigt til nævnte tidspunkt. Det drejer sig om ca. 350.000 policer.

### Hvorledes får de forsikrede deres bonus?

Kontant bonus anvises i form af særlige bonuschecks, der er trukket til de bonusberettigede.

Policerne skal ikke afstemles om bonusudbetalingen.

Om udbetalingsbegyndelse vil der blive averteret i dagspressen.

For forsikringer med bonustilskrivning eller bonusopsamling, vil der fra hovedkontoret senere blive sendt nærmere meddelelse.

### Skal der betales skat af bonus?

Den bonus, der bliver udbetalt på almindelige livsforsikringer, er skattefri, selv om den forsikrede har fradraget præmierne helt eller delvis ved skatteopgørelsen i kraft af, at livsforsikringspræmier m. v. kan fradrages inden for et beløb af indtil 2.500 kr. årligt. Bonus for renteforsikringer og for rateforsikringer, hvor præmien uanset størrelsen kan fradrages fuldt ud i skatteopgørelsen, tilskrives eller opsamles og forrentes i Statsanstalten og anvendes til forøgelse af forsikringsydelse.

### HJÆLP

#### MENNESKER I NØD

Lægerne prøver med alle til rådighed stående midler at redde menneskeliv og bekæmpe sygdomme, og et af midlerne i dette arbejde består af blodtransfusion og blodpræparater.

Mange menneskers liv og helbred reddes hver dag ved hjælp af bloddonorer, men flere kunne hjælpes, hvis alle raske mennesker afgav blod et par gange om året.

Denne sag kan ikke løses af hverken stat eller kommune, men kun ved hver enkelt samfundsborgers personlige indsats.

I mange private firmaer afgiver hele personalet regelmæssig blod, men hvordan er det ved DSB.

DSB's personale bliver mange steder fremhævet som folk, der virkelig viser vilje til at øve en indsats på det humanitære område, og lad os derfor ikke gøre dette gode indtryk til skamme.

Ræk armen frem og afgiv blod – en dag kan det blive dig, der skal have hjælp.

Gør din pligt og mød frem på Københavns Hovedbanegård en af følgende dage:

torsdag den 27. oktober

fredag den 28. oktober

hver dag i tiden 9–12 og 13–16.

Blodbanken indrettes i spor 1 (perron 1) i særlige jernbanevogne med specialudstyr, således at du under blodtapningen kan ligge bekvemt i særlige kabiner.

Du vil på Københavns Hovedbanegård blive modtaget af søde sygeplejersker og fint behandlet – og husk:

Du hjælper mennesker i nød, når du bliver bloddonor.

På gensyn

på Københavns Hovedbanegård.

# DAMERNES DAG

6 Nej – De får ikke strikkeopskrifter på denne side. Vi har bare lyst til at vise Dem nogle dejlige pullovermodeller med mønster i tykke snoninger. De findes fra størrelse 10 år og opefter lige til familiens bredskuldrede overhoved.

Ved køb af garn og opskrift til disse modeller skal opgives nummeret, der står under hvert billede.

Strikkeopskrifter begynder i reglen med ryggen på en trøje, men det er nu ikke helt ved siden af at starte med ærmerne. De fleste mønstre skal lige indarbejdes, så de sidder i fingrene. Når ærmerne er strikket, har garn og fingre sikkert fundet hinanden. Eventuelle

uregelmæssigheder ses ikke så voldsomt på et ærme.

Hvis De hører til den type, der »strikker om kap med sig selv«, er det heller ikke dårligt at have ærmerne af vejen. Netop i disse raglantider er det noget, der tager tid, ja – mere end et forstykke, og man narrer sig selv slemt, hvis man ræsonnerer som så, at nu er der kun ærmerne tilbage.

Der er mode i frotté, og man behøver ikke udelukkende at tænke i håndklæder, når man møder dette løkkede stof. Der fås endda så kraftige kvaliteter, at de kan bruges til voksne kjoler, uden at

disse bliver forvekslet med badekåber. Men lidt afslørende er de, så hører De ikke til de spædlemede, så lad hellere være.

Også til småbørns sparkedragter er de fortræffelige. Sidder godt om den lille krop og tillader stræk i alle retninger og endelig: forandrer ikke form under vask. Hvis De kender felindragterne, har De også prøvet at trække sparke-dragter og trøjer i facon igen efter en tur i vaskemaskinen. Det er ikke nødvendigt med frotté.

I badeværelset er det meget flatterende med gardiner af tynd, indisk kvalitet. De falder godt og findes i mange kønne farver.



1:

**HÆKL TIL SOMMER.** To meget søde, lårkorte sommerkjoler i størrelse 1 til 5 år. Ensfarvede med en mønsterstribe på krave og i tailen. Læg mærke til den tungede kant på nederdelen og det vel-siddende ærmegab. Model nr. 4019 fra *Hjertegarn*.

2:

**STRIK TIL VINTER.** Ensfarvede sports-pullovers til hele familien i crepe garn, som det er meget hurtigt at strikke med. Modellen fås enten med spids halsudskæring eller med rullekrave. Den er fra *Hjertegarn* og har model nr. 5094.



Har De stiftet bekendtskab med de store, aflange tvebakker, der er dukket op i forretningerne i den sidste tid. Det er en fuldkorns»skorpe«, og den fås i æsker med ca. 15 stk. i. De smager virkelig af kerne, holder sig i umindelige tider og kalorieindholdet er på linie med et stykke franskbrød.

Men så er der det med smørret. Der er ingen tvivl om, at Karolinekoen dicker en ekstra gang med halen, når der skal smør på sådan en krydder. Den er nemlig tværrillet og sluger derfor en hel del, hvis man ønsker, at hele skærefluden skal være smørgul.

Apropos smørforbrug. Det er det helt store gys at hule et overskåret rundstykke ud, lægge en pæn klat smør i bunden og fylde op med marmelade. Det er på grænsen til det forargelige, men det smager himmelsk – spørg bare husets ungdom...

NY MODE er navnet på et dansk modeblad, der udkommer to gange årligt og viser et fornuftigt udvalg af alt, hvad den danske konfektion har at byde på. Det er tykt og vægtigt, siger *bang*, når man lægger det på bordet og koster kr. 5,75.

Der er hverken krydsord, noveller eller madopskrifter i, men *tøj* – masser af tøj.

Prisen på nogle af ugebladene har fået en tak opad. Anden retning findes vist ikke for priser.

– Men det betyder ingenting, siger kioskdamen fortrøstningsfuldt. I løbet af fjorten dage har læserne glemt det og vender atter tilbage for at købe deres faste blad...