

A blue-tinted photograph of railway tracks receding into the distance. The tracks are made of wooden sleepers and metal rails, and they converge towards the horizon. The image has a halftone or dithered texture. In the top right corner, the number '24' is printed in a bold, black, serif font.

24

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

20. DECEMBER 1966 — 66. ÅRGANG

24

Indhold:

Vi er stadig med	2
Den mystiske cognac	3
Det var artilleriet, der startede	4
Sjove gamle amerikanere	6
Skal vi lønnes på svensk	7
Metropolis	8
Roma Termini	9
Elektronstyring	9
Smalsporbaner i Jugoslavien	10
Fra nær og fjern	12
Personalia	14
Adressefortegnelse	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.

Statsbanerne er på vej ind i en travl og hektisk periode. Juletravlheden er begyndt at sætte præg på arbejdet i den vidt forgrenede transportvirksomhed. Denne virksomhed er en levende mekanisme; men der er kredse, som finder det hele forældet, og at dens trafikform er stivnet. Vel kan man som jernbanemand mistænkes for manglende objektivitet i behandling af jernbaners stilling i forhold til andre transportformer; men på den anden side har man som interessant i en samfundsudvikling, der sikrer alle borgere deres rimelige del i den, så megen selv-kritik i behold, at man uden for megen belastende subjektivitet kan overveje, hvorvidt jernbanen indpasses rationelt i den stadigt løbende udvikling og til gavn for samfundet. Nu er emnet så omfattende, at der ikke drømmes om i denne spalte at angive en endelige løsning på jernbanens placering i transportområdet, men mange interessante fornyelser i forskellige landes jernbaneforetagender giver en distinkt fornemmelse af, at jernbanerne fortsat vil bestå og hævde sig som en vigtig transportfaktor. Går man imidlertid ind for tanken, at statsbanernes trafikform er forældet, må man dog samtidig tage ledelsens forudsætninger for at skabe rentabilitet i betragtning. Det må jo ikke glemmes, at den ikke har det frie grundlag til at kunne handle rationelt, hverken på langt sigt eller ud fra et øjeblikkeligt behov. Det forhindrer den politiske inseende med foretagendet. På den anden side skal ledelsen ikke lade sig passivisere af dette forhold. Og det kan man undertiden få indtryk af. Lad os imidlertid glædes over juletravlheden og håbe på, at fremtiden må bygge på en mere saglig udnyttelse af det danske transportområde. Nogen nem løsning er der forventelig ikke, men fornuften må vel for overtaget en dag.

*Foreningens hovedbestyrelse og
redaktionen*

ønsker medlemmerne

og bladets øvrige læsere

glædelig jul og godt nytår

DEN MYSTISKE COGNAC

VIDENSKABSMÆND GRUNDER OVER DE FRANSKE VINBØNDERS PRODUKT

Mens dagene bliver kortere og vinteren står for døren, skal her berettes om et sommerbesøg i den franske egn Charente, bedre kendt under navnet provinsen Cognac. Stedet er benådet både af den rigtige jordbund, af et dejligt klima og nogle druer, man ikke kender magen til.

Man regner med, at det var de romerske legioner, som i oldtiden drog op over Europa, der medførte vinstokkene til provinsen Cognac. Gennem århundreder bredte vinmarkerne sig på denne egn, og langs dens kyststrækning blev desuden produceret salt. Vin og salt blev i oldtiden tuskhandlet og byttet med saltet fisk og træ fra nordligere lande. Det skete over havnen i La Rochelle, der voksede sig stor som handelsby.

I det 17. århundrede begyndte vindyrkerne at destillere deres vine, og så frembragte man Eau de Vie eller brændevinen, som blev en stor salgsvare og lettere kunne transporteres end almindelig vin uden at blive ødelagt. Det ene handelshus efter det andet slog sig ned i Cognac-distriktet, og der blev eksporteret vin til store dele af verden.

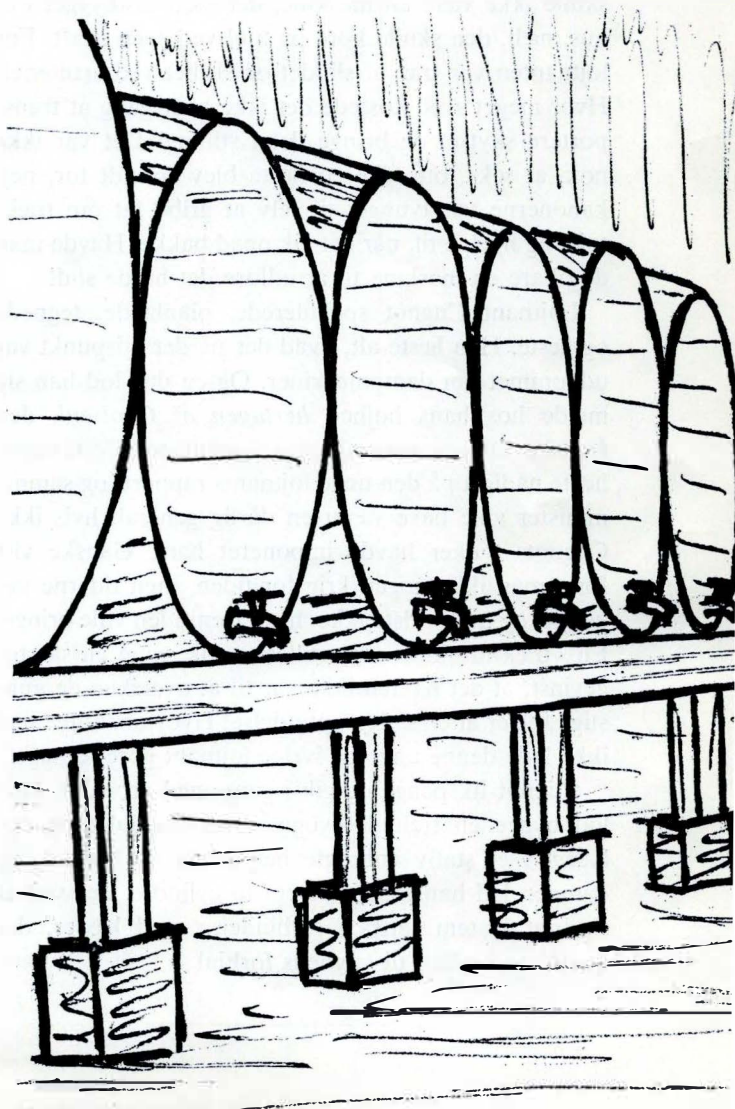
Andre steder prøvede man at lære de franske vinproducenter kunsten af, men resultatet blev langt fra så godt, og i Charente forstod man at bevare hemmeligheden omkring vinens behandling. Man benytter stadig middelalderens primitive destiller-kolbe, som faktisk kun foruden ovnen består af en kolbe og et rør fra denne hen til svaleren, hvori dampene afkøles.

Metoderne fra det 17. århundrede holdes den dag i dag i hævd i verdens fineste cognac-distrikt. Den nærmere behandling, vinens modning og velduft er den store hemmelighed og endda et fænomen, videnskabsmænd ikke er i stand til at forklare.

Så meget af en forklaring har man dog kunnet få, at cognac er et destillationsprodukt, fremstillet af distriktets Cognacs hvide vine på de gamle, klassiske kolber. I dem ligger formentlig en del af hemmeligheden, da producenterne aldrig har villet ændre på eller modernisere kolberne. Den mand, der foretager destillationen, er en meget vigtig person med grundigt kendskab til sin metier, et hverv, der ofte nedarves fra far til søn, hvorved hemmeligheden om cognac fortsat bevares.

Fremstilling af cognac betragtes som et kunsthåndværk, og destillationen overvåges videnskabeligt, for at den påfølgende »forældelse« eller modning kan blive så fin som mulig. Modningen af cognac kan vare fra 5 til 50 år, derfor den særdeles kostbare vare. Cognac bliver hældt på egefade fra Limousin med et rumindhold på 225–260 liter, og så anbringes den i lagerrum med en konstant temperatur og bliver nøje overvåget i udviklingen. Vinavleren er ikke kemiker, men snarere vinsmager og overlader til naturen, efter at have udvalgt den bedste cognac, at besørge resten. Der findes ingen speciel opskrift på cognac, og videnskaben er ude af stand til at forklare dens udvikling.

I Charante findes også vinstokke af typerne la Folle Blanche, le St-Emilion og le Colombar, alle sammen navne, som giver en frisk og lækende vin, og som også er kendt herhjemme. Den mere almindelige vinfremstilling har man et godt kendskab til i en række lande, men *cognac* forbliver den dybe og for ynderer af drikken – dejlige hemmelighed.



– Det var artilleriet, der startede det hele

DEN FØRSTE DAMPER SKULLE FLYTTE KANONER – IKKE GODS OG PASSAGERER

I grunden er det en ganske enkelt sag.

Man behøver bare en jern-dampkedel, fyldt den trekvart med vand og tænde en ordentlig ild under den. Så snart vandet koger, får man den herligste damp, som man ved hjælp af rør og dikkedarier får til at lystre sig, og så kører hele molevitten. . .

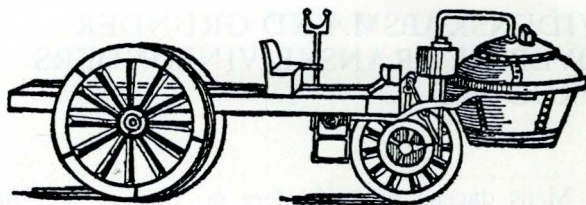
Så enkelt og så skulle der alligevel gå masser af år med ufrugtbare eksperimenter og skuffede opfindere, inden damperen, der kunne bruges i praksis, stod på skinnerne.

For at se komplicerede problemer på den rigtige måde må opfindere forenkle dem i deres geniale hjerner. Lykkes det, er opfindelsen halvvejs gjort.

Sådan gik det i året 1769 for artilleriløjtnant *Nicholas Cugnot* i den kongelige franske hær. Efter at han havde hørt om englænderen *Newcomen's* »ildmaskine« fik han den idé, at han selv ville bygge én. Men det skulle ikke være en maskine, der stod fastbygget i et hus, næh, den skulle køre på hjul ved egen kraft. For løjtnanten var træt af sliddet og slæbet ved artilleriet. Hvor meget sved kostede det ikke hver gang at transportere skytset og bringe det i stilling! Det var ikke nok, at seks, otte eller ti heste blev spændt for, nej, kanonerne var tvunget til selv at gribe fat om træk-tøjet og hjælpe til, når det gik opad bakke. Havde man dog bare en maskine til at udføre det hårde slid!

Løjtnant Cugnot spekulerede, planlagde, tegnede og læste. Han læste alt, hvad der på det tidspunkt var udkommet om dampmaskiner. Og en dag lod han sig melde hos hans højhed *hertugen af Choiseul*, den franske konges general og krigsminister. Ministeren hørte nådigst på den unge løjtnants rapport, og samme minister ville have været en dårlig general, hvis ikke Cugnots tanker havde imponeret ham. Ganske vist førte man ikke nogen krig for tiden, men tiderne var usikre, og man vidste ikke, hvad fremtiden ville bringe. En »træk-maskine« til artilleriet ville være en så stor gevinst, at det næsten ikke var til at overskue de gunstige følger af en sådan opfindelse! Hvorfor skulle man ikke lade denne unge og ivrige løjtnant gøre forsøget?

Cugnot fik penge og gik i gang med arbejdet. Han lod bygge en trehjulert vogn. Over forhjulet og op-hængt i et stativ anbragte han kedel og fyrsted, og dampen lad han føre igennem to cylindre, der ved et sindrigt system sattes i forbindelse med kæder, der overførte kraften til vognens forhjul.



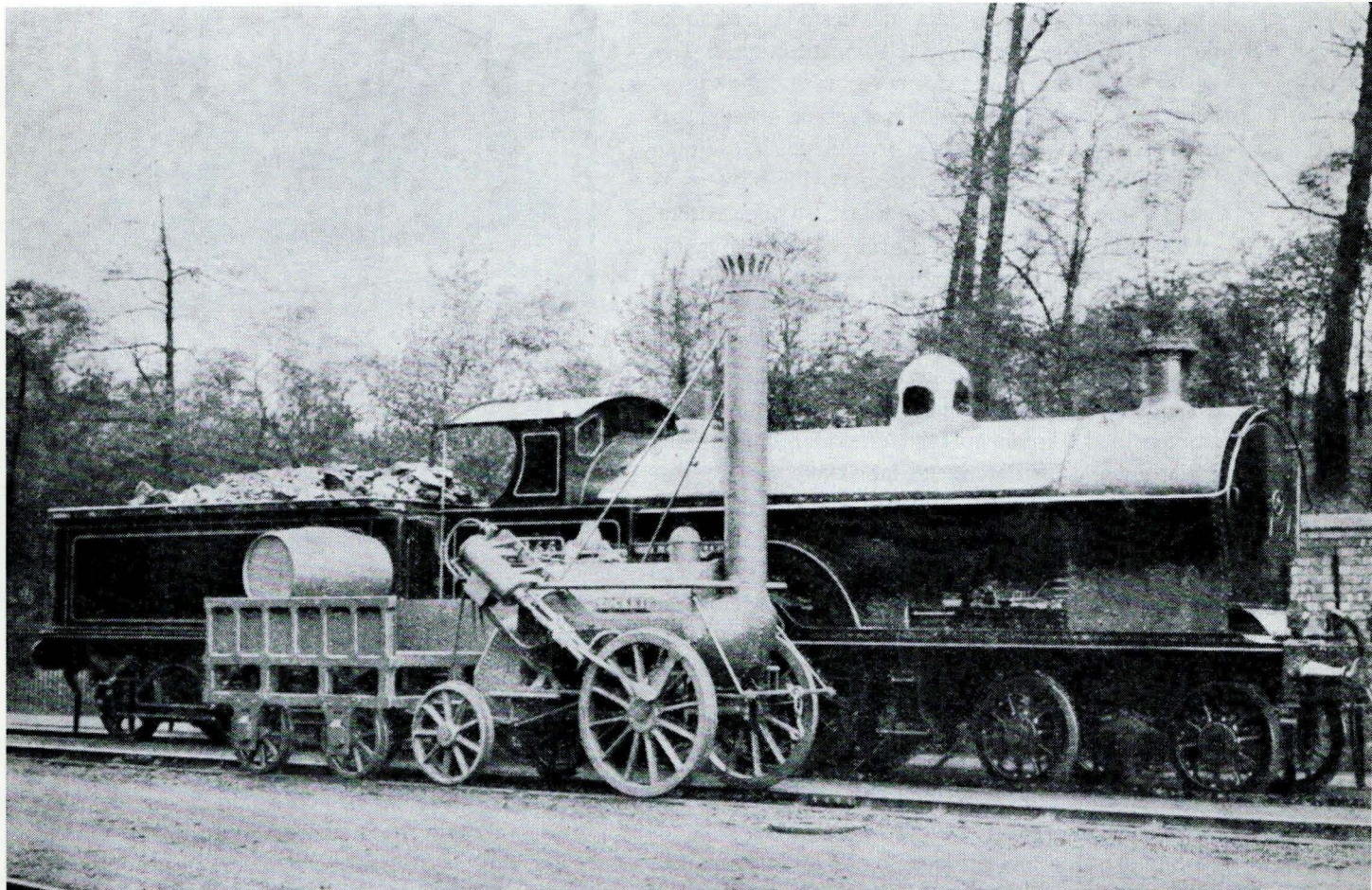
Cugnots dampvogn fra 1769.

Selvfølgelig blev Cugnot af mange af sine samtidige anset for en nar eller fantast, men hvad skete der, da man nåede frem til den store dag for prøvekørslen af det besynderlige køretøj?

Tilskuerne tabte vejret i forbavelse, da ekvipagen virkelig satte sig i bevægelse med den lykkelige opfinder ved styret. Men den hele herlighed varede ikke længe! Efter få minutter var dampen opbrugt i den lille kedel. Opfinderen måtte standse, fylde vand på og igen tænde op under kedlen.

Men alligevel blev løjtnant Cugnot for alvor grebet af sin idé. Krigsministeren var til stede ved demonstrationen, han havde taget køretøjet i øjesyn og nikket tilfreds samtidig med, at han havde mumlet om en hurtig forfremmelse af Cugnot til kaptajn. Hvad der imidlertid var det væsentligste denne dag var, at krigsministeren på stedet bevilgede et nydeligt beløb fra kongens skatkammer til videre eksperimenter. Cugnot kastede sig med friske kræfter over arbejdet, byggede kedlen større, hvorved den kom op på en betragtelig vægt, men nu kunne den også producere en anseelig mængde damp. Maskinen var blevet tung og solid. Men hvem i himlens navn kunne styre sådan et køretøj? Hele maskineriet, kedel, ildsted og cylinder hang stadig over forhjulet. Kunne det mon gå godt?

»Køre skal den«, udbrød den opfindsomme krigs, fyrede op, så at dampen stod omkring ham og maskineriet, og da det hvislede og peb mest – det var ved demonstration nr. 2 af det »udbyggede« køretøj – lod han en af sine venner tage plads på maskinen for at køre den over demonstrationspladsen, en ekscer-serplads. Så fulgte et drej på damphanen, tilskuerne brød ud i råbet »Vive la France« og turen begyndte. Dampvognen kørte! Kørte virkelig. Ganske vist svingede og svajede den, men den bevægede sig i hvert fald fremefter under mængdens jubel. Med hjertet oppe i halsen spadserede opfinderen ved siden af sit køretøj, modig og indhyllet i damp. Maskinens fart steg, den svajede over pladsen, men det bevistes, at kedlen gav tilstrækkelig damp, og at den også kunne holde til længere ture end bare nogle af få minutters varighed.



Et historisk møde.

»Drej!« råbte Cugnot til sin ven, da de var nået til enden af pladsen. »Drej!« Med armen gjorde han en cirkelbevægelse for at understrege sine ord. Manden på maskinen sled og hev i styret, men maskinen fortsatte sin kørsel med retning direkte mod muren, der omgav kasernen. Vennen arbejdede af alle kræfter med styret, og sveden sprang frem på hans pande.

Muren kom nærmere og nærmere. »Jeg kan ikke – det går ikke!« råbte han oppe fra maskinen. »Stands – for Guds skyld, stands!« lød det fra Cugnot, men kolossen fortsatte sin slingrende tur. Cugnot lukkede øjnene og holdt afværgende sin ene arm op for ansigtet. Katastrofen var uundgåelig. Der lød et øredøvende brag, så blev alt stille, kun en sagte damphvislen hørtes fra kedlen, og en enorm støvsky rejste sig.

Der gik nogle minutter, inden tilskuerne kunne se, hvad der var sket. Så tæt stod støvet omkring maskinen og muren, hvor køretøjet havde ramt. Cugnot gned øjnene.

Omsider kunne han se resultatet af katastrofen: Der var slået et mægtigt stort hul i muren og i et bjerg af

løsrevne sten lå hans kære maskine fredeligt sumrende og hvislende – og uskadt! Vennen – maskinisten – var intet kommet til.

Sådan gik det den første damper, verden nogen sinde havde set. Sådan skete historiens første lokomotiv-uheld.

Men hvad med Nicholas Cugnot?

Aldrig mere, sagde han, aldrig mere! Lysten til videre eksperimenteren havde fuldstændig forladt ham. Chocket sad ham i kroppen. . .

Men efter løjtnant Cugnot var der andre, der forsøgte sig. Ovre i England havde mekanikeren *James Watt* længe rumsteret. Netop samme år som franskmændene eksperimenterede med sin damp-traktor, lod han en dampmaskinekonstruktion patentere. I Amerika huserede *Oliver Evans* med alle mulige slags maskiner, han byggede dampmøller og til slut også en dampvogn.

Selv Watts ven Murdock mente, at man på et eller andet tidspunkt skulle prøve at sætte en »rigtig« dampmaskine på hjul. . .

VIP.

SJOVE GAMLE AMERIKANERE VIII

6

Indtil omkring 1850 blev de fleste amerikanske lokomotiver bygget som enkelt-konstruktioner. Der var ikke tale om nogen form for serie-fabrikation. Ligeegyldigt hvor godt og udmærket en ny damper direkte fra fabrikken syntes at fremtræde, havde man åbenbart den opfattelse, at den snart ville blive overgået af nyere og bedre konstruktioner fra tegnebordet.

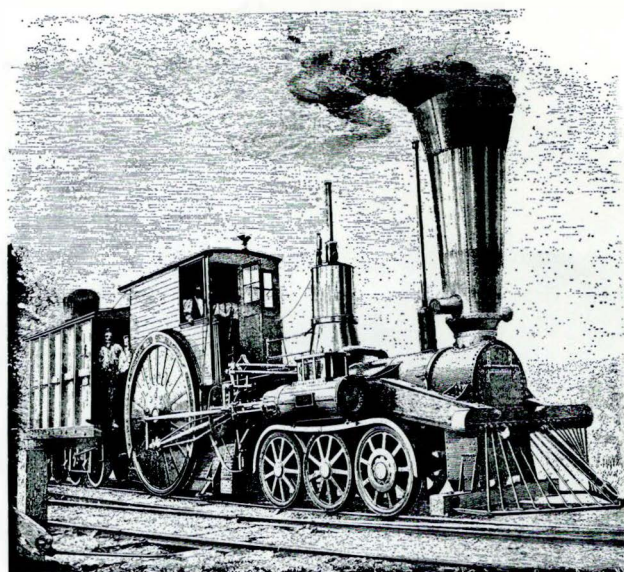
Men efter 1850 kom der over lokomotivbygning og -konstruktion noget, der lignede vore dages seriefremstilling. I hvert fald kunne man ud fra en dampers udseende sige, hvad den var bygget til og også tit, hvem der havde konstrueret den. Klokker, fløjter og sandstrøende indretninger (til glatte skinner) blev sammen med »kofangere« alt efter deres indretning kendetegnende for de enkelte fabrikker.

De fleste amerikanske jernbaner blev færdiggjort over hals og hoved, det er en sag om penge, ikke om en socialt betonet trafikforbindelse af verdensdelens yderste punkter. De første skinner var uden hegn langs banenettet, fordi selskaberne hverken havde penge til eller sans for at afskærme banedæmninger kilometer efter kilometer. Hertil kom, at de fleste hovedveje krydsede banerne i niveauskæring. Kvæghorder og mennesker traskede langs sporet efter for-godtbefindende, og jernbaneliniens ejere havde erstatsningspligt, hvis et dyr blev ramt og såret af toget. Sammenstød mellem kvæg og lokomotiv var ikke blot en kostbar affære, eftersom prisen på kvæg altid syntes at gå i vejret, når det var et lokomotiv, der var dødsårsagen, men tillige var hver eneste påkørsel et minus i damprens karakterbog.

Det første lokomotiv med en kofanger var Camden & Amboy's »John Bull«, et engelsk lokomotiv bygget af Stephenson og sendt med skib til De Forenede Stater i 1831. Da det blev rekonstrueret i 1833, lavede man en mægtig snedig konstruktion, der hindrede, at kvæg, der blev ramt på sporet, kunne komme ind under hjulene på damperen.

Siden begyndte lokomotivkonstruktørerne at understyre deres frembringelser med klokker, både for at advare mennesker og kvæg. Det var omkring 1840, at klokken blev indført, og endnu inden der var kommet »førerhuse« på damperne. Klokken var nødvendig, ligesom kofangeren var det – af sikkerhedsmæssige grunde, – for at undgå påkørsel af mennesker og dyr i overgangene.

Lokomotiv-lanterner var en anden amerikansk »opfindelse«. I jernbanens første dage kørte ingen amerikanske dampere efter mørkets frembrud, idet alle distancer var så korte, at de kunne gennemføres i



Damperen på billedet er ikke »John Bull«, men et ståltryk af en anden konstruktion fra samme fabrik. Skorstenen er da mægtig festlig!

fuldt dagslys. Det første forsøg på at oplyse sporet foran lokomotivet blev gjort af Horatio Allen på den 215 kilometer lange strækning, som Syd Carolina Kanal & Jernbaneselskab gennemkørte i 1833. På grund af dens længde var det vanskeligt at undgå natkørsel, så Allen anbragte to små vogne foran lokomotivet, og ved hjælp af pitch-pine træ lavede han et bål, der gav lys foran toget. Bålet var anlagt på den forreste af de små forløbere.

Det første amerikanske lokomotiv, der var udstyret med en fløjte, var »Sandusky« bygget af »Rogers, Ketcham and Grosvenor of Paterson«, New Jersey. Damperen var Ohios første, men blev forinden prøvekørt på »Paterson & Hudson Flod-Jernbaneselskab«. Den dag, prøven foregik, var direktøren for selskabet, der havde købt damperen – en mand ved navn J. H. James, mest interesseret i at prøve dampfløjten. Han gav pokker i de præstationer, som damperen kunne yde, selv om der var tale om prøvekørsel. Langt sjovere syntes han, det var at hive i snoren til dampfløjten og give de mange tilskuere det ene chock efter det andet. Så mange gange gav han los for fløjten, at »Sandusky« den ene gang efter den anden »løb tør for damp«, og derfor gjorde en sørgelig figur ved præsentationen.

Efter kun at have været en advarsel om at komme væk fra sporet, blev fløjtesignalet hurtigt et kodesprog for lokomotivførere og mandskab på damperne. Der kunne gives signal til tog, som man skulle passere, – og også dengang fandt lokomotivføreren ud af at hilse sin hustru eller forlovede, når »ekspresen« for forbi den lille by, hvor den kære boede. Det påstås, at adskillige amerikanske lokomotivførere i disse første jernbaneår blev så dygtige til at betjene dampfløjten, at de kunne spille melodier på den . . .

Skal vi lønnes på svensk

Man kan måske undre sig over dette spørgsmål, men det er nu en gang sådan, at når man tager et dansk system op til overvejelse, så ser man sig om for at finde ud af, hvordan andre lande har klaret tilsvarende opgaver. Tjenestemændenes ansættelses- og arbejdsforhold overvejes netop nu i den nedsatte tjenestemandskommission. I en tidligere artikel har vi gjort opmærksom på adskillige skavanker i det nuværende lønningssystem, vi har kaldt det både et lukket og et stift system, der vanskeliggør lønregulering til grupper af tjenestemænd, som måske på grund af rationalisering har fået mere kvalificeret arbejde.

Vi har set os om og observeret, at man både i Sverige og Norge har andre systemer, end det hidtil her i landet anvendte. Dog har man i Sverige haft to lønskalaer, en for det store flertal af tjenestemænd og en for chefstillinger. Dette system er nu ved at blive yderligere udvandet i Sverige, men den arbejdsgruppe, der har behandlet spørgsmålet og lagt op til nærmere drøftelse i selve tjenestemandskommissionen mener, at vi her i landet bør bevare én lønskala som hidtil.

Og vi kan lære andet af Sverige og Norge. Vi kan lave en mere smidig lønskala, der betyder, at afstanden mellem de enkelte tillæg procentvis bliver lige store. Derved opnår man bl. a., at et alderstillæg i en gruppe kommer til at give en faktisk løn, der svarer til begyndelseslønnen i næste klasse.

Det giver bedre muligheder for at indplacere de enkelte tjenestemandsgupper efter deres arbejdes værdi, medens man nu, hvis man vil give en mand højere løn, må give ham en anden stilling eller flytte ham til andet arbejde. Og det er ikke så fornuftigt, hvis han netop er særlig god til det arbejde, han hidtil har haft, og det er denne indsats, man vil belønne ham for.

Forhandlingerne om alt dette er ikke bragt til ende, men nogle principper kan vi slå fast, som mål for det arbejde, vore repræsentanter vil udføre i tjenestemandskommissionen i tiden fremover.

Det vigtigste er, at de samlede ansættelsesvilkår for de enkelte grupper af tjenestemænd gives et sådant indhold, at staten i konkurrencen med det private erhvervsliv sættes i stand til at skaffe sig og fastholde den nødvendige arbejdskraft. For at nå dette, har man hidtil haft en række såkaldte tjenestemandsgoder, og dem skal vi i videst muligt omfang søge at bevare. Herunder vil det ikke være uden værdi, hvis man simpelt hen kunne nå til, at tjenestemændene ikke skal yde bidrag til efterlønnen, men

7

ganske enkelt have ret til den. Det vil også være af betydning, at man sørger for ikke på hidtidig smålig måde at forhindre tjenestemænd i at udføre lystbetonet arbejde for betaling i deres fritid. Naturligvis kan man ikke tænke sig, at en statsbanemand kan begynde som vognmand og konkurrere med statsbanerne. Men vi har været ude for, at en tjenestemand ikke måtte udføre selskabsfotografering i sin fritid. Det må væk. Den slags begrænsninger i den personlige frihed hører ikke hjemme i et samfund, hvor der er arbejde nok til alle.

Vigtigst er naturligvis selve lønningerne. De udgør en så væsentlig del af de samlede ansættelsesvilkår, at der må lægges stor vægt på, at lønningerne ved overgang til et nyt system er velafbalanceret over for andre tjenestemandsgupper og over for lønningerne i det øvrige samfund. Derfor må man også have bestemmelser, der tillader justering af lønningerne med passende mellemrum, så forskydninger i det øvrige samfund påvirker tjenestemændenes løn.

Sådanne synspunkter vil vi finde det rigtigt, at tjenestemændenes repræsentanter anlægger i tjenestemandskommissionen under de fortsatte forhandlinger – med det mål, som en gang er nævnt, at man sikrer, at staten kan få og fastholde den arbejdskraft, der er fornøden til opfyldelse af de arbejdsopgaver, den er pålagt til gavn for landets borgere.

Dansk Lokomotiv Tidende

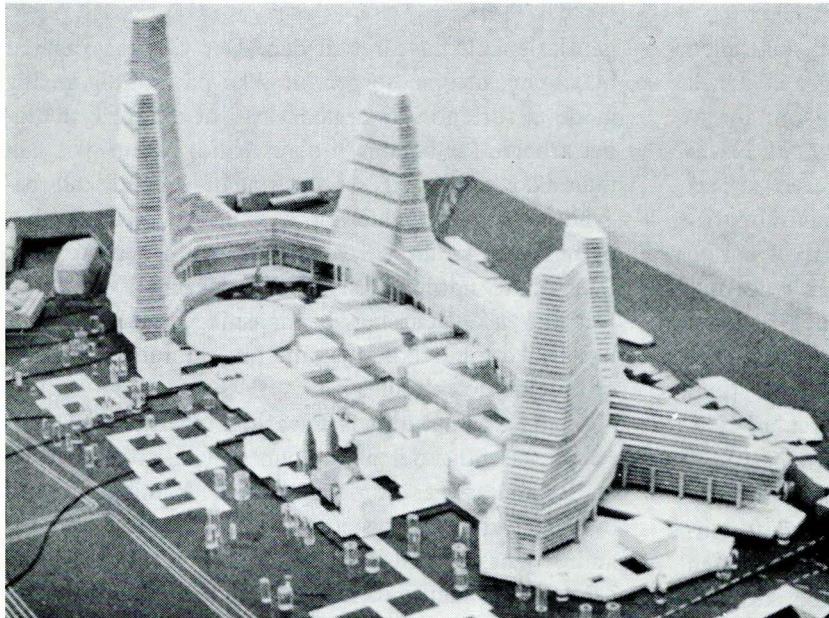
På den ordinære kongres, som foreningen afholdte i maj 1966, besluttedes det, at Dansk Lokomotiv Tidendes udgivelse skulle ændres, så det i stedet for som hidtil 2 gange kun udkommer 1 gang om måneden. Af tekniske og praktiske grunde kunne ændringen imidlertid ikke gennemføres før årsskiftet.

Dansk Lokomotiv Tidende udkommer fra og med januar 1967 den 10. i måneden, og sideantallet vil indtil videre være 20. Ændringen er foretaget i den hensigt, at holde de samlede omkostninger ved bladets udgivelse nede.

Det er muligt, at sideantallet senere kan forøges uden væsentlige omkostningsstigninger med anden tryksteknik, men det kan der ikke siges noget konkret om endnu.

Sluttelig gøres opmærksom på, at fristen for indsendelse af meddelelser m.m. til optagelse i bladet skal være redaktionen i hænde senest 14 dage før udgivelsen.

Metropolis



Privat byggekonsortiums plan om metropolis til 20.000 mennesker har vakt en voldsom diskussion i byen.

Hamburg er, selv om man vil erkende det eller ej, Københavns største konkurrent med sin handel, industrier og store frihavn, og byen er, hvad nybyggeri angår, i gang med en meget stor udvikling, selv om man også dernede lider under boligmangel. I de to foregående år er fuldført mere end 17.000 boliger, som har givet 100.000 mennesker tag over hovedet.

Der er tale om et meget intensivt montagebyggeri, men man ser dog med nogen betænkelighed på, at kurven for byggeriet synes at være nedadgående, fordi velstanden er afhængig af konjunkturerne. I det væsentlige er genopbygningen afsluttet, men der står endnu talrige kommunale byggeprojekter tilbage at løse, såsom byggeri af skoler, sygehuse osv. Samtidig arbejder man med saneringsproblemer, der dog giver problemer for bystyret med hensyn til finansieringen.

Et privat byggeforetagende i Hamburg har nylig forelagt offentligheden et udarbejdet projekt til sanering af en bydel. Modellen hertil ses på vort billede. Man regner efter planen med, at byggeprojektet udføres i bydelen St. Georg, som ligger mellem Hamburgs hovedbanegård og den ydre Alster. Byggeselskabet hedder »Neue Heimat«, og projektet omfatter nogle kæmpemæssige blokke med skyskrabere op til 62 etager, og som kan rumme i alt 20.000 mennesker.

Dette projekt har vakt meget stor diskussion i byen, og forslaget bliver nu genstand for nærmere undersøgelse i Hamburgs senat. Man regner med, at kontorer og butikker skal optage hovedparten af det vældige byggeri. Ifølge byggefirmaets plan skulle

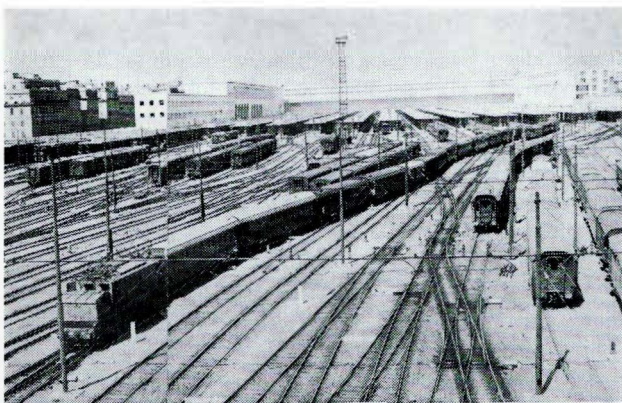
der ske en sammenslutning af de pågældende grundejere, som ville få andelsbeviser, der er berettigede til notering på børsen. På denne måde kunne den nødvendige store sanering og nedrivning foretages uden at belaste hverken den tyske stat eller Hamburgs kommunekasse.

Det projekterede byggeri i St. Georg vil betyde et byggeri, der er fem gange så tæt eller stort som forudset i den kommunale byplan fra 1960, og bybilledet vil få udseende som Manhattan i New York.

I princippet er man på Hamburgs rådhus enig om, at der må saneres for at skaffe sundere boliger, men St. Georg-projektet vil give en byggetæthed, der er 500 pct. større end beregnet, selv om den går i højden. Den udarbejdede model er et foreløbigt udkast, og det ser ud til, at Hamburgs senat vil lade udskrive en international arkitektkonkurrence på dette grundlag.

Diskussionen går imidlertid på de høje bølger i borgerskabet, som bl. a. rejser spørgsmålene: Kan et sådant højhusprojekt indpasses ved Alsteren, hvordan klarer man trafikproblemerne, vil komplekset ikke give en for stor konkurrence til Hamburgs gamle City, og er en kvadratmeterpris på 20–35 D-mark ikke for høj i forhold til den nuværende på 6–7 D-mark for boligleje?

Alle disse spørgsmål og flere til bliver nu gjort til genstand for undersøgelse af eksperter. Man kan endnu ikke forudse resultatet, da bystyret også skal tage stilling til, om man i forbindelse med denne særlige sanering og faktiske byændring kan belaste borgerne med en sådan kæmpeudgift.



Roms elegante hovedbanegård i marmor indtager førerstillingen som den største i Europa. Det er en by i byen, og her er nogle interessante tal, som illustrerer størrelsesforholdet.

Hovedbanegården dækker et areal på 250.00 kvm eller 10 gange så stor som Peterspladsen.

Under jorden findes 3 km gader og gange til værksteder, kontorer, ventesale og daghotel.

Sporene på stationens område udgør i alt 34 km.

Belysningen omfatter i alt 14.000 lamper og lysstofrør af forskellig slags.

Mellem perronerne og under dem er der 100 elevatorer for personer og gods.

1500 telefoner og 300 højttalere.

300 el-ure, som kontrolleres automatisk.

Daglig bruges 4.600.000 liter vand eller samme forbrug som en by på 23.000 indbyggere.

Daglig bruges 35.000 kw elstrøm, svarende til 17.000 familiers forbrug.

Over 400 tog ankommer og afgår hver dag.

Daglig er der op til 400.000 rejsende eller flere på højtider.

Der sælges daglig 10.000 kopper kaffe, 20.000 aviser og 260.000 cigaretter. Disse tal skal dog være lavt ansat.

Hovedbanegårdens mange butikker har åbent hver dag fra kl. 7 til midnat, også på helligdage.

Der er store informationskontorer, skrivemaskinedamer til rådighed for forretningsfolk blandt de rejsende, badeanstalt og specielle styrtebad. Der er et daghotel, hvor man for rimelig pris kan få en seng og hvile. Der er herre- og damefrisørsaloner, og man kan få rensed og presset tøj, man kan få manicure og pedicure, og så kan man ellers ganske gratis i de store ankomst- og afgangshaller få lov til at se et myldrende liv af mennesker fra næsten hele verden.

Ifølge en opgørelse fra de italienske statsbaner findes der på landets stationer i alt 800 restauranter og barer.

På en fjorten kilometer lang sporstrækning uden for den engelske by Derby vil der i begyndelsen af det nye år blive foretaget en række eksperimenter med et nyt signalsystem, i hvilket elektroniske impulser overtager den funktion, de grønne og røde lys hidtil har haft. Hvis forsøgene giver det resultat, teknikerne håber på, vil lyssignalerne langs de engelske jernbanespor rimeligvis snart blive afløst af det nye system.

En af direktørerne for *British Railways*, dr. ing. Sydney Jones, sagde under en samtale med Londonbladet *Sunday Times* bl. a.:

– Togene nærmer sig nu hastigheder, hvor visuelle signaler ikke længere er gode nok, – der er simpelt hen ikke tid til at se dem. Det er årsagen til, at vi nu må tage hele signalproblemet op fra grunden af.

Telefon i førerkabinen

Basis for det nye system er en zig-zag-ledning, der sammen med en lige ledning lægges på selve skinnelegemet mellem sporene. Zig-zag-ledningen afgiver elektroniske budskaber, der opsnappes af et modtagerapparat indbygget i lokomotivet (eller motorvognen) og omsættes til angivelser, der er fuldt tilstrækkelige for kontrollen under kørsel. Føreren og teknikerne i selve kontrolcentret for banestrækningen vil være i stand til at tale sammen pr. telefon, og togets passagerer vil også kunne føre telefonsamtaler via førerkabinen og det stationære computercentrum.

Et nøje »indtegnet« kort over strækningerne vil være til rådighed for den elektroniske kontrol, således at togenes fart automatisk tilpasses efter normen for kurver og andre specielt vanskelige sektorer. Fartnedsættelsen sker automatisk, idet signalledningens zig-zag-bugtninger gøres kortere og kortere, hvorved impulsafgivningen sker hyppigere og hyppigere. På lange, lige strækninger, hvor man uden betænkning kan køre med maksimalhastigheder, vil zig-zag-bugtningerne være mere langstrakte.

Prøvestrækningen ved Derby er i færd med at blive indrettet til forsøgene. Det vil være muligt at kontrollere lokomotiverne, der skal anvendes under forsøgsrækken, fuldautomatisk, uden at føreren behøver at foretage sig noget. Men for eksperimentelle formål vil der i kabinernes instrumentbræt blive indbygget en indikator, der angiver den for hver sektor korrekte hastighed.

Viggo J.

Smalsporsbaner i Jugoslavien

I de senere år har jeg foretaget nogle rejser i Jugoslavien, dels for at se dette meget særprægede og interessante land, og dels for at se dets meget interessante jernbaner på nært hold og har derfor med megen interesse læst hr. Parø's artikler i D.L.T., den sidste har jeg imidlertid så væsentlige indvendinger imod, at jeg ikke kan lade være at fare i blækhuset.

Så sent som sidste år kørte jeg med den smalsporede bane Dubrovnik-Mastur-Sarajevo samt over Lasva-Lajce-Srnetian-Prijedov og har ved tidligere lejlighed benyttet en anden smalsporet hovedlinie Sarajevo-Cacak-Belgrad. Mit helhedsindtryk af disse baner er absolut godt; præcisionen er hverken værre eller bedre end på andre stærkt trafikerede enkeltsporsbaner; der opstår mindre forsinkelser ved krydsninger; men det er min erfaring, at forsinkelserne køres ind og tages fra de vanskelige stignings- og kurveforhold samt de meget primitive sikrings- og signalanlæg i betragtning, må det siges, at præstationerne på disse baner er fremragende.

Vognmateriellet er i de fleste tilfælde gammelt, men i god stand; ca. halvdelen af vognene er lette bogievogne; i enkelte tilfælde anvendes bænkevogne over ganske korte strækninger; 2. kl. har træ-sæder, hvad der i øvrigt er ganske almindeligt selv på hovedlinien i Melle- og Sydeuropa, så jeg synes, det er overdrevent at hævde, at disse baner og tog er under al kritik... Der er et par ting, der i denne forbindelse må erindres, de lange strækninger, megen langsom kørsel over de værste stigninger og en væsentlig højere temperatur end hos os, kan virke trættende. Lokoparken er meget righoldig på typer, her er virkelig noget at finde, såsom maskiner med klosestyring og gangtøj og med 1 og 2 ax. støttetendere, Mallet-loko og 2-cyl. compound maskiner. – En ting, der glædede mig at se, var den gode vedligeholdelsesstandard, selv ved kørsel med stort omdrejningsantal er der intet, der hamrer og banker, dertil er maskinerne både rene og pudsede – og tætte, et efterhånden sjældent syn under vore hjemlige himmelstrøg!

Hvad lokopers. angår, har jeg indtryk af, at det er velskølet, der køres godt, og ved hver lejlighed føles den, smøres og bankes efter, en ting der vel er nødvendig med disse »lavbenede« maskiner...

Når hr. Parø siger, at sporvidden vel er ca. halvdelen af den sporvidde, vi anvender – så er det rigtigt – den er 760 mm (det havde været let at undersøge), endelig synes jeg, det er mærkeligt, at tandstangsstrækningen over Iranpasset slet ikke omtales. På mine rejser på de smalsporede baner er den største forsinkelse, jeg har oplevet, 10–12 min.

Togenes sammensætning, synes jeg, har været god. På min sidste rejse Dubrovnik-Sarajevo bestod toget af 6 bogievogne (D-AR-A-3B), i Uskoplje optages yderligere 1 AB til Sarajevo samt 3B til Konjic. Som trækraft i dette dagiltog anvendtes type 83+85 Dubrovnik-Hum. Hum-Mostar 85 alene – det samme loko og samme sæt personale i ca. 5 timer, hvorefter der returneredes med et ilgodstog efter 4 timers ophold. Mostar-Konjic type 83: Over Konjic-Bradina (Iranpasset) er der tandstang med stigninger mellem 45 og 60 ‰, de 13 km tilbagelægges på ca. 70 min. med 2-loko Kl. 97 – et for og et bag, og der køres normalt med fuld åben regulator på begge maskinerier... I Bradina skiftes igen til 85, her optages også 3 bogievogne.

Lasva-Lajce er en sidebane, her anvendes 3 ax. vogne, i mit tog 2A-4B-1D trukket af et loko type 73 til Dolac, hvor der skiftes til 2×97. I Coles løber den forreste maskine om som skydemaskine, og nu går det løs over tandstangsbanen op over Komar-passet med sine ca. 45 ‰ stigninger, igen en hård tøm, resten af turen er ret let, her køres igen med type 73. Turens jernbanemæssige store oplevelse var den 106 km lange strækning Lajce-Srnetica, afg. 5.42 ank. 12.13 (min. 4 min.) med 16 mellemstationer. Først gennemløber banen Plivadalen, løber igennem skarpe kurver og stærke stigninger op ad dalens sider til et vildsomt og skovklædt bjergland – uafbrudt stigning på i alt 58 km, hvorefter banen falder resten af vejen. Toget bestod af 4 lette 3 ax.-vogne D-A-2B (stadig en god fordeling af I og II kl.) og blev trukket af et lille Mallet-tenderloko med en kedel af samme størrelse som en DSB F. I Pliva – en lille bjergstation – holdt vi med loko ud for et lad, herfra fyldtes kulkassen op, og der blev rensat fyr og røggkammer, dette gentages i stationen Mlinistre, ved 2 andre stationer blev der vandforsynet. Samme loko og personale på hele turen – en meget fin præstation. Den sidste del af

rejsen til Prijedov var i et lokaltog trukket af et UNRRA-loko af meget amerikansk udseende og bestod af 5 vogne D-A-3B. I stationen Sanski Mast tilkoblede 6 vogne (3B og 3 bænkevogne).

Ovenfor er anvendt nogle forkortelser for loko og vogne:

- A I kl.
- AB I-II kl.
- AR I kl. + buffet.
- B II kl.
- D rejsegodsvogn.

Loko: Type 83:

D1-loko med 2ax tender findes som 2 cyl. compound – våd dampmaskine bygget 1903–8 i alt 29 stk. og som 2 cyl. ovenhederloko bygget 1909–45 i alt 152 stk.

Type 85:

1D1-loko med 4 ax bogietender 2 cyl. overheder i alt 45 stk. 1930–45 Jz's kraftigste og bedste loko.

Type 73:

1C1-loko med 2 ax tender 2 cyl, overheder i alt 23 stk. bygget 1907–13.

Type 97:

C2 støttetenderloko 2 cyl. våddamp med 2 cyl. mask. for tandstangslinier i alt 38 stk. bygget 1894 til 1919.

Type 26,40:

B+B Mallet-loko 1 stk. 1907 overtaget fra den private Steinbeisbane.

UNRRA:

1D-loko med 4 ax bogietender leveret efter 1945.

De vigtigste mål for ovennævnte loko

Type	Hjul-anordning	Hjul diam. mm	antal	Cylindere diam. mm	slag mm
83	D1	900	2	430	450
83	D1	900	1h	320	450
85	1D1	1020	2h	430	480
73	1C1	1100	2h	370	450
97	C2	800	2h	340	450
		688	2h	360	360

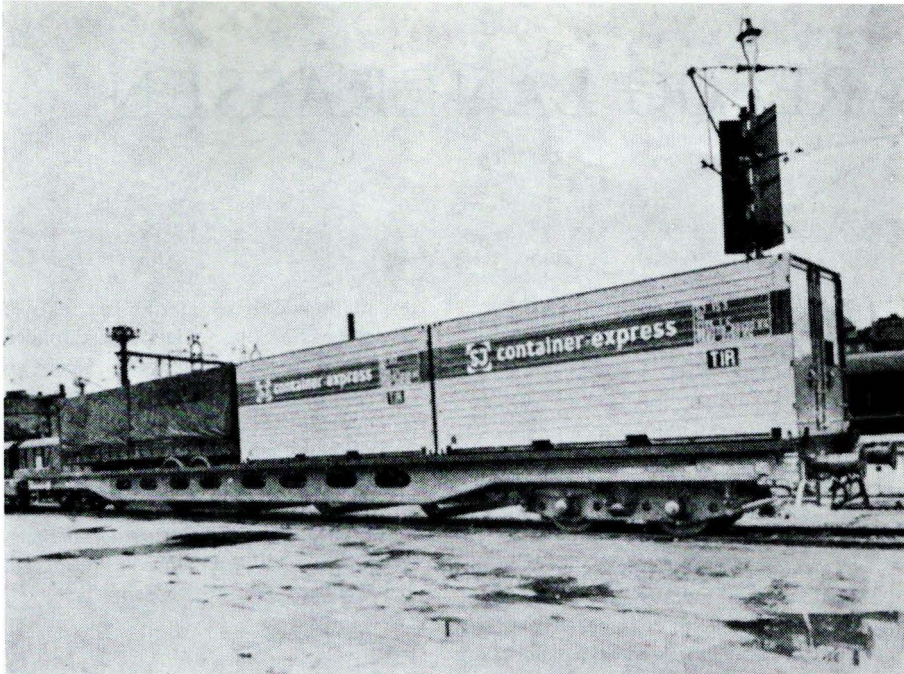
Type	Kedeltryk ato	Ristaréal m ²	Hedeflade
83	12	1,71	112
83	13	1,71	112
85	13	2,2	149
73	12	1,55	94
97	12	1,66	89

Sverige går ind for stor container-trafik

De første af en større serie specielt byggede vogne er blevet leveret til Sveriges statsbaner. Det drejer sig om 26 meter lange og lave boggievogne af en ganske ny udformning, og de indsættes i nye tog til transport af containere og trailere mellem Stockholm og Gøteborg.

Hver godsvogn kan medføre fire seks meter lange containere, eller to containere og en påhængsvogn eller to store påhængsvogne, og det er kun nødvendigt med et togpersonale på to mand. Et sådant tog kan også medføre i alt 24 store påhængsvogne, og da kørslen foregår om natten mellem Stockholm og Gøteborg, kan de 24 vognes chauffører sove hele natten og om morgenen afhente deres vogne på de svenske statsbaners særlige container-godsbanegårde.

Ved en sådan transportform kombineres hurtigt og billigt jernbane- og lastvognskørsel. På stationerne i Stockholm og Gøteborg har man fået nogle vældige, mobile kraner, som løfter påhængsvognene op på de specielt byggede jernbanevogne. På samme måde sker det med de store containere, som i modsæt-



ning til landevejs-køretøjerne har aftagelige hjulsæt. Disse er både tunge og upraktiske, og da de ikke er nødvendige til transporten hverken med jernbane eller færger, skruer man simpelt hen boggiesættet af, inden containeren løftes op på godsvognen.

Det nye transport-system er fra jernbanens side tænkt som en service til dens kunder for godstransport, som ønsker en hurtigere dør-til-dør-transport ved benyttelse af containere eller påhængsvogne. Sveriges statsbaner vil, så snart man har modtaget et større antal af de specieltbyggede transportvogne, udbygge den daglige forbindelse med disse tog mellem Stockholm og Gøteborg.

Tunnelbaner til milliarder

Italiens statsbaner har afsluttet arbejdet på to store dobbeltsporede jernbaner, som kræver omfattende tunnelanlæg. Parivierastrækningen Genova-Ventimiglia er i nærheden af Varese bygget en tunnel på 4.755 meter, som kostede 3 milliarder lire, og på banelinien i det sydlige fra Battipaglia til Reggio de Calabria, blev bygget en 3.300 meter lang tunnel, der krævede 225.000 arbejdsdage og har kostet 2.940 millioner lire.

Verdens største godsvogn?

Det amerikanske jernbanselskab Southern Railway har ladet bygge en godsvogn med otte aksler, som nylig er sat ind i driften. Vognen er 32 meter lang og har en kapacitet på 250 kbm. Man tør vel tro, at det er en af de største godsvogne i verden, hvis den da ikke sidder inde med rekorden.

Vældig lok-produktion verden over

Mange jernbaners trækraft bliver i denne tid fornyet. Syd-Korea har bestilt 49 dieselelektriske lok i USA hos fir-

maet Alco. Hvert lok er på 1050 hk, og det er de første, Korea har bestilt i Amerika. Alco-fabrikkerne har hidtil bygget over 2.500 diesellok til udenlandske jernbaner.

Indien har nylig opnået en kredit i verdensbanken på 68 mill. dollar. Det vældige beløb anvendes til køb af materiel, fremstillet i Indien, og det drejer sig om 250 damplok, 80 el-lok, 33 dieselmotorvognstog, 900 personvogne og ca. 10.500 godsvogne.

Det sædvanligvis velunderrettede, østrigske tidsskrift »Eisenbahn« meddeler, at Sovjet for tiden bygger flere lok end England, Frankrig, Østtyskland, Italien, Japan og USA tilsammen. For tiden er de russiske lokfabrikker ved at bygge en stor serie otte akslede el-lok til jævnstrøm. De er på ikke mindre end 8.700 hk og kan trække tog på 10.000 ton med en fart af 110 km i timen.

Rengøring for 200 mill. D-mark

Det er en ordentlig rengørings-regning, de vesttyske forbundsbaner må betale hvert år. Det drejer sig om en udgift på ca. 200 mill. D-mark for at få rengjort vogne, stations- og kontorlokaler.

Ikke mindre end 8.000 ansatte er hel-dagsbeskæftiget med rengøring af personvogne. Et par hundrede kvindelige rengøringsassistenter følger med de store fjern-ekspresser for at holde personvognene i orden. Tyske forbundsbaner har ca. 19.000 personvogne, så man hver uge må rengøre 575.000 vinduer, 850.000 kvm. gulve og 34.000 toiletter.

På 143 stationer har banerne maskiner til vask og rengøring af vogne. Disse maskiner kan nedbringe udgiften til udvendig rengøring af en personvogn fra 25 D-mark, som det manuelle arbejde koster, til 5-8 mark.

Type	Vægt tjenst. t	Adhæ- sion t m ³	Vand m ³	Kul m ³	Tender vægt t
83	36	32	7	3	16
83	36	32	7	3	16
85	49	34	15	5	34
73	31	21	5	2	13
97	37	24,5	3,6	3,5	—

De fleste af de smalsporede baner er anlagt af det østrigste militær, de blev meget hurtigt forstærket for også at kunne tjene civile formål. Efter at Jugoslavien blev selvstændigt, steg trafikken så stærkt, at det blev nødvendigt at omlægge Vrpolje-Sarajevo til normalspor, og om kort tid erstattes også Sarajevo-Mastar-Cabola-Place med en normalsporet bane. Jz moderniserer sit jernbanenet i disse år; men alligevel vil der endnu i en årrække være noget at se for den, der er interesseret i jernbanen, før alt blev forenklet og standardiseret, så jeg vil slutte med at anbefale enhver jernbane- og især damplokomotivinteresseret at rejse en tur til Jugoslavien, her er nok at se.

Dertil kommer, at det er et både billigt og smukt land med en vælg befolkning. *Gregersen.*

SPARE- OG LÅNEKASSEN

2

Beretning og regnskab for året 1965-66

Sparernes tilgodehavende er i årets løb steget med 4,5 mill. kr., heri medregnet renter og sparepræmie 1,7 mill. kr., til i alt 29,7 mill. kr.

Der har været fremgang for samtlige kontoformer. Indestændet på de skattebegunstigede konti er under ét gået frem med 41 pct., indeståendet på indekskontiene med 48 pct. Antallet af indekskontrakter er forøget med 47 pct.

Indlånsstigningen har givet sparekassen øget mulighed for at leve op til sit formål: at være til gavn for ansatte i stat og kommune i økonomisk henseende.

Der er ydet 1506 lån til et samlet beløb af 13,4 mill. kr., medens der er tilbagebetalt ved afdrag og fornyelser 11,2 mill. kr. De samlede udlån udgør herefter ca. 21,6 mill. kr., fordelt på ca. 5.500 lån.

For en del af disse lån kautionerer et kautionforsikringselskab. Herfor betaler låntageren en præmie. Med det formål at gøre præmien for disse lån så billig som mulig, har sparekassen truffet en ny aftale om kautionforsikring. Ved en ændring af forretningsgangen, således at sparekassen selv foretager behandlingen af ansøgningerne m. v., er præmierne blevet nedsat væsentligt.

Sparekassen ønsker ikke at tilskynde til optagelse af lån, således som det for tiden er på mode, men vil – i overensstemmelse med vedtægternes bestemmelser – forsøge at yde lån på så billige vilkår som forholdene tillader.

Såvel indtægter som udgifter er vokset – i nogenlunde samme omfang – i det forløbne regnskabsår. Stigningen i indtægterne skyldes forøgede udlån, medens udgiftsstigningen hidrører fra de større rente- og driftsudgifter. Stigningen i driftsudgifterne kan i det væsentligste tilskrives stigningen i pris- og lønniveauet, men har dog også forbindelse med de forskellige forretningsområders vækst.

Fondsbeholdningen er optaget til dagskurs, og der fremkommer herved en kursnedgang på 144.000 kr., der afholdes af årets overskud.

Overskuddet er herefter 210.000 kr. Til reservefonden henlægges 100.000 kr., til dispositionsfonden 68.000 kr., til kon-

to til imødegåelse af tab på aktiver 20.000 kr., til understøttelsesfonden 17.000 kr. og til gavefonden 5.000 kr.

Sparekassens egenkapital udgør herefter 2 mill. kr.

For bedre at kunne betjene de kunder, der er beskæftiget i kvarteret omkring Polititorvet, har sparekassen oprettet en afdeling på adressen, Mitchelsgade 2. Afdelingen benævnes efter sin beliggenhed: Polititorv-afdeling.

Tænk på næste års skat

Skattebegunstiget opsparing

Da de skattebegunstigede opsparingsformer er stærkt fremme i de politiske drøftelser, skal der her kun kort redegøres for de væsentligste, nugældende regler. Såfremt der fremkommer ændringer før årets udgang, er de meget velkommen til at tale med sparekassen herom.

Indekskonto – pristalsreguleret aldersopsparing

Indbetalingerne kan trækkes fuldt ud fra på selvangivelsen.

Indeksopsparing er den mest fordelagtige opsparingsform til sikring af alderdommen. Den kan benyttes af alle mellem 18 og 57 år. Opsparingen sikrer en pristalsreguleret udbetaling fra det 67. år og indtil 15 år frem, idet udbetalingerne af den opsparede kapital suppleres med pristalstillæg, der betales af staten. Indekstillægget medfører ikke fradrag i folkepensionen, og ansatte i stat og kommune m. v., der har ret til pension, får også indekstillægget.

Udbetalingerne til sin tid vil andrage et beløb, der får samme købekraft som 500, 1.000, 1.500, 2.000, 2.500 eller 3.000 kr. – alt efter aftale med sparekassen – havde i 1956. Et ægtepar kan opnå det dobbelte beløb.

Indbetalingernes størrelse afhænger af indskydernes alder ved opsparingens begyndelse, af udbetalingernes størrelse samt udbetalingsperiodens længde. F. eks. skal et ægtepar – hun er 30 år, og han er 35 år – tilsammen indbetale ca. 1.200 kr. om året for at sikre sig 6.000 pristalsregulerede kroner om året i 15 år. (Indbetalingerne størrelse varierer fra år til år i takt med pristallet.)

Indbetalingerne kan *fradrages fuldt ud på selvangivelsen*. Renterne er skattefri, og den opsparede kapital formuebeskattes ikke. Først ved udbetalingen betales der skat.

Indekskonti forrentes med højeste indlånsrente plus overrente.

Sidste frist for oprettelse er 31. december 1966.

Kapitalbindingskonto

Indbetalingerne kan fradrages på selvangivelsen inden for 2.500 kr. grænsen. Indskud på kapitalbindingskonti er bundet i 5 år, hvorefter det fulde beløb er til fri rådighed. Det kan dog hæves inden bindingsperiodens udløb, men beskattes i så tilfælde som indtægt i udbetalingsåret.

Kapitalbindingskonti forrentes med højeste indlånsrente.

Kapitalen er formueskattepligtig efter de almindelige regler og renten indkomstskattepligtig. Renterne kan hæves.

Sidste frist for oprettelse er 31. januar 1967.

Børneforsørgelseskonto

Indbetalingerne kan af indskyderen fradrages på selvangivelsen inden for 2.500 kr. grænsen.

Med henblik på at sikre et barn et beløb til uddannelse, udstyr el. lign. kan en af barnets forældre eller bedsteforældre oprette en børneforsørgelseskonto på barnets navn. Kontoen skal være oprettet inden udgangen af det kalenderår, hvori barnet fylder 14 år. Hverken kapitalen eller tilskrevne renter kan hæves, før barnet når en ved kontoens åbning aftalt alder, der skal være mindst 14 og højst 21 år. Opsparingsperioden skal være på mindst 7 år.

På kontoen kan indskydes indtil 3.000 kr. om året, og der kan i alt højst indskydes 24.000 kr. De årlige indskud kan fradrages på selvangivelsen inden for 2.500 kr. grænsen.

Børneforsørgelseskonti forrentes med højeste indlånsrente plus en overrente. Renterne er skattefri og kontoens indestående formuebeskattes ikke.

Sidste frist for oprettelse er 31. december 1966.



PERSONALIA

Forflyttet efter ansøgning pr. 1/11-1966.

Lokomotivmedhjælperne
O.Nylander, Gb-Helgoland mdt, og
J. D. Schmidt, Gb-Helgoland mdt.

Juletræsfest

Fredericia

Fredericia afdeling afholder juletræsfest i hotel Landsoldatens selskabslokaler onsdag den 4. januar 1967 kl. 18.00. Lokomotivførere, lokomotivmedhjælperne og aspiranter med familie i Fredericia samt pensionister og enker indbydes venligst.

Indtegningslister er fremlagt på opholdsstuen.

Pensionister og enker kan indtegne sig hos lkf. A. Vilhelmsen, telf. 24637.

Festudvalget.

Århus

DLF, Århus afdeling, afholder juletræsfest lørdag den 7. januar 1967 kl. 18.00 i Håndværkerforeningen, Klostergade.

Tegningsliste fremlagt på reservestuen.

Pensionister og enker efter disse indbydes venligst.

Festudvalget.

Ude

Et såkaldt Talgo letmetal-tog har på den 30 km lange strækning San Jeromino-Los Rosales ved Sevilla nået 180 km i timen.

Finlands statsbaner er i færd med at bygge en ny 500 km lang jernbanelinie, som skal forbinde landets østlige og sydlige del. Den ventes fuldført i løbet af 1967. På den 53 km lange strækning mellem Jyväskylä og Jamsänkoski er der flere tunneler med en sammenlagt længde på 9,3 km.

★

1. januar indvier Canadian Railway i Toronto en elektronisk pladsreserveringscentral, som tilsluttes 37 canadiske byer og Chicago. Til at begynde med skal datamaskinen kun tage mod bestilling på 2. kl.s billetter, men i begyndelsen af 1968 udvides kapaciteten til at omfatte 1. kl. og sovevognspladser. Herefter klarer anlægget tusind bestillinger i timen.

Den ungarske maskinfabrik Ganz-Mavag har ifølge tidsskriftet La Vie du Rail fået en kæmpeordre fra Sovjet. Den er på 300 motorvognstog, hver med fire vogne, til maksimal fart 120 km/t. Motortogene skal køre på de endnu ikke elektrificerede forstadsbaner ved Moskva, Leningrad, Alma Ata og Tashkent. Leverancen skal være afsluttet i løbet af 1970.

★

Statsbaner til søs. British Railways har på engelsk værft bestilt to specielt byggede fartøjer til transport af containere. De skal leveres i begyndelsen af 1968. Prisen for skibene er 1,75 mill pd. sterling.

★

-og hjemme

Mange mennesker er fingernemme i hjemmet og praktiserer ved vedligeholdelsen i udstrakt grad »gør det selv-metoden«. Forskellige brancher er klar over dette og giver gode råd gennem brochurer, men nu er filmen også blevet taget i anvendelse. Farve- og tapetrådet har nemlig ladet fremstille en 48 minutter lang film »Vi maler og tapetserer«, og den vil i vinter blive tilbudt foreninger og organisationer.

Filmen fortæller om en familie, der moderniserer deres lidt gammeldags lejlighed med maling, lak og tapet, og den skal give en række fikse ideer og desuden give anvisning på, hvordan sommerhusets træværk skal behandles.

★

Den dag er ikke så langt borte, hvor husmødrene ikke mere vil se de gammeldags mælkeflasker. Der eksperimenteres stadig med nye emballage-former. Sønderjylland er den mest avancerede landsdel på dette område.

I hele den østlige del fra grænsen og op til Kolding kan man nu købe mælk i en firkantet karton-emballage. Denne er indført af en række sønderjyske mejerier. Emballagen er fremstillet af ren, dansk karton, belagt med plastic på inder- og yderside. En tappemaskine fylder kartonerne, forsegler og datomærker dem.

På Sønderborg mejeri har man nylig anskaffet en såkaldt kassefylder, som pakker mælkekarter i plastic kasser à 20 stk. Anlægget kan betjenes af en enkelt mand.

Man må ikke håbe, at nattefrosten kommer lige så tidligt og så strengt som sidste efterår. Da satte den ind allerede i begyndelsen af november. Det betød store mængder ødelagte grøntsager. En trediedel af gulerødderne, som var beregnet til eksport, ødelagdes. Vor samlede eksport af grøntsager i 1965-66 var på 6.260 ton eller en halvering på grund af frosten, sammenlignet med det foregående år.

★

Dansk møbelkunst underlægger sig efterhånden størstedelen af verden. Det er velkendt, at amerikanerne længe har været meget glade for de arkitekttegnede danske møbler, og nu udstrækkes markedet til Østen. Der ser også ud til at være noget at gøre i Australien.

Et par danske møbeludstillinger i Japan har medført ordrer til nogle af de største danske møbelfabrikker.

Som et kuriosum kan nævnes, at Thailand også køber danske møbler - af teaktræ. Vi henter dette træ i Thailand, og så kommer det tilbage til landet som forarbejdede møbler!

★

Vi er herhjemme ved at blive flittigere til at drikke te, men kan dog langt fra hamle op med andre lande og da slet ikke med verdens førende te-land, England. Efter den sidste opgørelse køber hver englænder i gennemsnit årligt - ja, hold nu fast - næsten fem kilogram te!

Efter den sidste statistik drak hver dansker i 1964-65 gennemsnitlig 318 gram te årligt, mens forbruget i 1958-59 var på 272 gram årligt.

Te i pose er blevet populært hos os. I år regner man med et salg heraf, der er 15-17 pct. større end i 1965.

★

For at lette husmødrene arbejdet vil slagtere og viktualiehandlere nu i større grad gå over til at sælge »grydeklart kød«, det vil sige, at det er udskåret og lige parat til at anbringe i private frysebokse eller dybfrysere.

Denne form for »grydeklart kød« har længe været praktiseret på de store supermarkeder i USA. Nu vil høkerforeningen herhjemme arrangere en række kurser i vinterens løb, hvor man vil lære branchens folk denne udskæringsmetode.

DAMERNES DAG

14

I god mening

Det var et godt og aktuelt spørgsmål, der skød igennem luften til deltagerne i Stig Mervilds radioudsendelse »Vi mener« forgangen aften.

– Hvad mener holdet om al den julehalløj, der udspilles rundt om os fra slutningen af november og året ud?

En af de adspurgte svarede, at blot man betragtede det som *halløj* og ikke

som julestemning, kunne man ikke forarges så overvældende over alt den hurlumhej, der for hen over os.

Og det er vel det, der er sagen.

At man ikke lader sig løbe over ende af anmassende julekataloger og annoncer, der nok ser bibelske ud i betrækket, men hvis indhold er af nok så merkantil karakter.

Trods dygtige reklamefolk: julestemning kan man nu ikke købe i et stormagasin.



En meget sød pige med en håndfuld gaveidéer: fransk parfume og do eau de cologne fra Guerlain's duftserie »Chant d'Arômes«. Ligger i prisklasse fra 33 til 75 kr.

Ligeledes en sød pige, men i en anden aldersklasse. Hun præsenterer en gaveidé til ægtemanden: eau de cologne i herreserien »Habit Rouge«, der også omfatter barbercreme, after-shave, sæbe og hairspray.

Ikke på gave, men alligevel

– Og så er der de mennesker, man ikke er på gave med, men alligevel har lyst til at gøre lidt ud af ud over at sende et lukket julekort. Blomster da? Ih ja, det glæder altid, men bliver det koldt udenfor, gør man det jo tilsvarende varmt indenfor, og i sådan et temperaturskifte segner julestjerne og lignende potteplanter som siv for vinden, og det er synd for både giver og modtager.

Prøv en gang at runde armen om en kæmpeæske småkager i stedet. Den fylder godt, varer længe (måske), og der er pæn æske med, og det hele koster ikke mange kroner.

Eller hvad med at købe et bolcheglas og fylde det med *egne* småkager, hvis De har været så flittig. Bind en rød sløjfe om halsen (på glasset altså) og sig glædelig jul med hele herligheden.

Og så er der endelig »After Eight«-chokoladen, som er forbeholdt de voksne. Fint og fornemt emballeret i småbitte kuverter ligger pebermyntefyldte, tynde stykker chokolade side om side i en grøn æske til kr. 7,50. Den smager godt både før og efter klokken otte, men er ret så kraftig i smagen, derfor har man den i reglen i fred for småfolk...

Den søde ventetid

Det drejer sig om disse bedstemor-julekalendere med en pakke pr. dag pr. barn fra 1. til 24. december.

De er jo meget søde, men sandelig også skyld i, at panikken breder sig i nogle hjem, når en »forælder« pludselig opdager, at ifølge samme kalender er der kun én dag til juleaften, fordi pilfingre har været på spil.

Det er ikke gjort med at hænge sådan en gave-kalender op i voksenhøjde, for der er ikke grænser for, hvor langt op børn kan komme takket være et par stole og en forhærdethed uden lige.

Og så det hovedbrud, der følger med. Hvis De hører til dem, der skyndsomst fabrikkerer nye pakker for at bringe kalenderen på ret køl igen...

Årets sidste P.S.

Masser af hilsener til læserne med ønsket om en glædelig jul og et godt nytår med mere småsnak om småting.

Indholdsfortegnelse – 66. årgang 1966

Ledende artikler	Blad	Side
Ved indgangen til 1966	1	2
Ny fremgangsmåde ønskes	2	2
Vi ønsker at være med	3	2
Organisation og Arbejdsplads	4	2
Der startes	5	2
Tjenestetidsforkortelse	6	2
Lønforhandlingernes resultat	7	2
Arbejdstidsforkortelsen	7	2
Trafikvisioner	8	2
Dyrere husleje	9	2
Foran en kongres	10	2
Kongressen 1966	11	2
Fortolkning	12	2
Mangel på fantasi og dristighed	13	2
Som nat og dag	14	2
ITF sektionskonference	15	2
Bagvendt udvikling	16	2
Jernbaneforeningen jubilerer	17	2
Feriehjemmet som kursusejendom	18	2
Repræsentantskabsmøde i NJU	19	2
Lidt mere farverighed	20	2
Demokrati på arbejdsmarkedet	21	2
CO I's repræsentantskabsmøde	22	2
Efter et valg	23	2
Vi er stadig med	24	2

Trafikartikler	Blad	Side
Det sjællandske Jernbaneselskab	1	7
M/F »ASA-THOR«	2	3
Jernbaner i Kina	2	10
Jernbaner i USA	2	11
Gare Montparnasse	3	8
Det sjællandske Jernbaneselskab	3	10
Ondt i ørerne af stor togfart	4	5
Fra nær og fjern	4	13
Luftpude-tog	6	11
Over grænserne	6	12
Fremtidens fjerntrafik	7	12
Statsbaner som skibsreder	7	13
MZ = 3300 hk	8	3
Historien om gamle Magda	8	4
Begrebet »farlige stationer«	9	3
Criquet-banen 60 år	9	5
Har De råd til at holde bil?	10	3
Status over engelsk jernbanedrift	10	4
Flere t-baner i London	13	8
Operation natpost	14	7
For mange togulykker	15	6
Franco-Crosti Kedlen	16	3
» » »	18	4
» » »	19	11
Et bybanesystem for hele Ørestaden	17	3
» » » » »	18	7
» » » » »	19	7
» » » » »	20	7
Indien elektrificerer banerne – og bygger diesel- og damplok	20	3
Fra nær og fjern	20	11

	Blad	Side
Gadef trafik og t-baneprojekter	21	6
Jugoslavien igen	21	10
Nye amerikanske hurtigtog på trapperne	22	4
Smalsporsbaner i Jugoslavien	24	10

Udenrigspolitiske artikler

Krisetegn ved årsskiftet	1	4
Horisonten rundt	3	3
De rige og de fattige	3	6
Horisonten rundt	5	3
» »	7	4
» »	13	4
Et liv i primitivitet	13	10
Vietnam	19	4
Indonesien	19	5
Horisonten rundt	21	4

Forskellige artikler

Krig mod duer	1	11
En fremtid	1	12
Om opsparingens værdifasthed	1	13
Kongres 1966	1	15
Arbejdsvurdering	2	4
Centraliseret lønudbetaling	2	6
Fradrag i selvangivelsen	2	12
Fire friboliger	2	14
Store kontante fordele ved at løfte i flok	3	14
Ziggjønere omskoles	3	4
Vægtig hilsen fra rummet	3	6
Telefonapparater	4	11
Et nyttigt initiativ	5	11
Lønninger fra 1. april 1966	6	3
Hyggelig dag med »Herlig Søren«	6	4
Prins Claus har fået en rig svigermor	6	6
Herlig-Søren og hans boligforlig	7	11
Emolumenter og funktionsvederlag	7	15
» » »	18	15
Arbejdstidsregler	8	6
Tjenestetidsudvalgets betænkning	9	7
Tjeneste- og lejeboligudvalget	10	8
Sjove gamle amerikanere I	10	11
SJ-pletskud	10	12
Abningstalen, kongres 1966	11	3
Formandens beretning	11	6
Afsked efter års arbejde	11	22
Ny hovedbestyrelse	11	23
Kongressens forløb i korte træk	11	24
Sjove gamle amerikanere II	12	3
Under Roms dyre tage	12	4
Et eventyr i glas	12	5
Swissminiatur	12	6
Plus og minus hos DB	13	3
Hvad skal min lejlighed koste	13	6
Ingen ville spise kartofler	13	12
Sjove gamle amerikanere III	13	16
Udfordring til fagbevægelsen	14	3

	Blad	Side
Jernbaneproblemer i det todelte Berlin	14	10
De første biler spredte skræk og rædsel	14	12
Edison	14	13
Ad smalle spor i vildsomme bjerge	15	3
Gamle sager i høj kurs	15	11
Lukkeloven	16	12
Sjove gamle amerikanere IV	17	11
En pilot anklager	17	12
Cook's mener	17	13
Lønninger fra 1. oktober 1966	18	3
Sjove gamle amerikanere V	18	11
At råbe med høj røst	19	6
Sjove gamle amerikanere VI	20	6
COI orienterer	21	3
Folketingsmand vil bygge jernbanemuseum	22	6
Tjenestemandsløvene må ændres	22	8
Problematik omkring ny tjenestemandsløve	23	8
Sjove gamle amerikanere VII	22	11
Sparsommelighed, opsparing og velstand	23	3
Europas længste hængebro	23	5
Den mystiske cognac	24	3
Det var artilleriet	24	4
Sjove gamle amerikanere VIII	24	6
Skal vi lønnes på svensk	25	7
Metropolis	24	8

Fra medlemskredsen

Åbent brev til hovedbestyrelsen	1	14
Nu kan det være nok – 2 citater	2	13
Arbejdstidsforkortelse	4	6
Kontingentforhøjelsen	4	6
Citaters anvendelighed	4	14
Arbejdstidsnedsættelse	7	14
Den kritiske røst	17	14
Korrigerende bemærkninger	20	4

Oplysningsarbejdet

Forbrugerkampagnen	9	14
Besøg i TV-byen	3	15
Nordisk kursus	12	12
Efterårets virksomhed	18	13
Oplysningsudvalget i København	21	12

Uddannelse

	Blad	Side
Elektrisk transmission på diesel-elektriske lokomotiver litra MX og MY	4	7
do.	5	7
do.	6	7
do.	7	7
do.	8	7
do.	12	7
do.	15	7
do.	16	7
do.	17	7

Biblioteker, forsikringsf., o.lign.

En humanitær opgave	4	12
Vejlekassen	13	14
Jernbanemændenes kooperative forsikringsforeningers fond	15	12
Uheldsforsikringen	16	14
Lokomotivpersonalets Hjælpefond	17	15
Henriksens legat	17	15
Forbrugsforeningen	20	12
Enkekassen	21	13
Uheldsforsikringen	21	14
Brandkassen	22	12
»	23	12

Ferie- og Rekreationshjemmet

Feriehjemmet	7	14
Julen fejres på feriehemmet	22	7
Feriehjemssandele	23	14

Dødsfald, mærkedage m.m.

Personalechefskifte	4	3
Poul Vejre død	10	13
Peter Madsen død	22	3

SR + SIR, Spørgsmål og Svar

At læse indenad	8	11
PU-signaler	8	11
» »	12	11
Togpassering	15	11
Afgang 30 min. før	17	13
Kunstig togvejsopløsning	18	12
» »	21	11