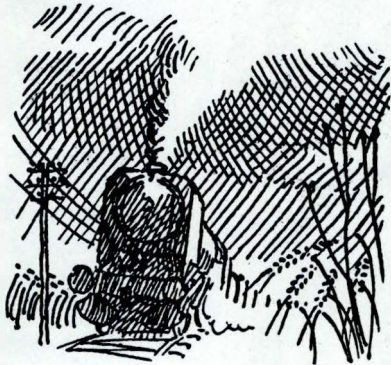


3

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

5. FEBRUAR 1966 — 66. ÅRGANG

3

Indhold:

Vi ønsker at være med	2
Horisonten rundt	3
De rige og de fattige	6
Gare Montparnasse	8
Det sjællandske Jernbaneselskab ..	10
132 rejsende i 2 etages australske vogne	13
Hest af særlig race	13
Store kontante fordele ved at løfte i flok	14
Personalialia	15
Under DLF	15
På sporet	15
Damernes Dag	16

Redaktører:

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

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

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Godt værktøj er grundlag for godt arbejde. Bevidstheden om at have godt værktøj at arbejde med styrker tilliden til at kunne løse de stillede opgaver. Disse betragtninger gælder også lokomotivmandens arbejde, men hans værktøj er ikke blot det lokomotiv, han skal betjene, det er også signalerne, der køres efter. Det er derfor meget afgørende, om han har tillid til signalsystemet. Hans brug og forståelse af samt indlevelse i dette er vigtig for den opgave, han skal løse. Signalsystemet undergår ændringer, og disses iværksættelse synes ikke ubetinget rationel med den kendsgerning, at vi egentlig kører efter flere signalsystemer, det vil sige gammelt og nyt i forening. Vi ved godt, at de fornødne bevillinger til hurtig indførelse af et ensartet system ikke kan opnås, men det bortforklarer ikke vanskelighederne, når der udsendes rettelsesblade og cirkulærer til lokomotivmændene om ændringerne. Uden forudgående instruktion må de for sig selv eller i diskussion med kolleger finde frem til kernepunkterne i det udsendte. Det er utilfredsstillende og svækker tilliden til værktøjet, som er så vigtigt for at kunne fremføre toget sikkert. I det daglige arbejde får lokomotivmanden imidlertid også en række erfaringer, som kunne nyttiggøres ved signalsystemets udvikling, og for ham ville bevidstheden om, at det sker, underbygge hans tillid til det værktøj, der skal bruges.

Når disse linier skrives, skal det også opfattes som et alvorligt udtryk for Dansk Lokomotivmands Forenings betænkeligheder ved, at man i statsbaneadministrationen er ved at se bort fra det nyttige i og betydningen af, at foreningen inddrages i de overvejelser, der til enhver tid sigter på generelle ændringer i signal- og sikkerhedssystemer. Foreningen finder det nødvendigt, at samarbejdet også på dette punkt får en mere positiv drejning. For os kan statsbanerne beskæftige sig med opgaven at modernisere, forenkle, eller hvad man nu vil i signal- og sikkerhedssystemet, men man bør også sikre sig lokomotivmændenes overvejelse af ændringernes praktiske hensigtsmæssighed.

Lokomotivmanden har den store interesse i, at overgangen bliver gnidningsfri; thi det er ham, der umiddelbart får problemerne i driften. Men de forhold, der efterhånden indarbejdes på dette område, er lidet befordrende for vor forståelse for de administrative dispositioner. Vi kan ikke blot lade os nøje med en skrivelse, hvoraf fremgår, at ændring i systemerne vil blive gennemført.

Horisonten rundt

Af Viggo Jensen

To dage efter, at amerikanerne i anledning af julen og som indledning til den Johnsonske fredsoffensiv havde indstillet deres bombetogter over Nord-Vietnam, udsendte den hemmelige Viet-cong-radio i Syd-Vietnam følgende deklARATION (der siden er blevet gentaget et par gange dagligt):

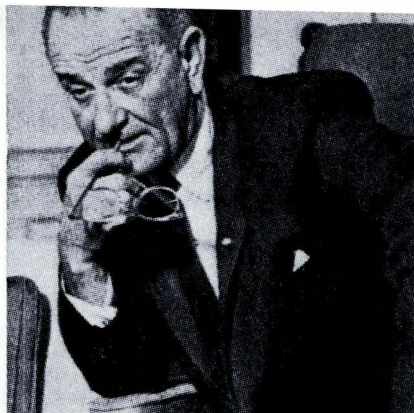
»Imperialisternes diplomatoffensiv er kun en fælde. Denne offensiv skal fungere som maske for ny planer om en udvidelse af krigen i Vietnam. For os er der ingen ændring. Forrædere og medløbere, der samarbejder med imperialisterne, skal dræbes uden barmhertighed! Del jer op i små egnsgrupper! Byt de tunge våben om med sprængbomber! Hold op med masseangrebene, men sæt ekstra fart på sabotager og attentater. Tving imperialisterne til overalt at fordoble deres vagtposter, så de har færre mand til rådighed for kamphandlinger! *Dræb, dræb, dræb!*«

I de sidste to uger er terroristaktionerne i Saigon og i andre sydvietnamesiske byer blevet stærkt intensiverede.

Samtidigt har den amerikanske øverstkommanderende i Vietnam, general *William C. Westmoreland* (der af ugebladet »Time« er kåret til årets mand 1965) systematisk fortsat sine bestræbelser for at lægge en uigennembrydelig dæmning tværs over det langstrakte Sydvietnam, fra det kinesiske hav til det sted, hvor de to stater Laos og Kambodia, der begge ligger vest for Sydvietnam, støder sammen. Det område, det amerikanske jerntæppe skal føres igennem, består af skove og umådelige sletter, hvorfra den meget sparsomme befolkning er blevet evakueret ved hjælp af helikoptere og ført til amerikanske støttepunkter andet steds. 30.000 amerikanske soldater, med baser i Ang-Khe og Pleiku, er i færd med at bide sig fast langs den nævnte linje, og det er – i følge det franske blad »Ekspress« – hensigten at lade den nys ankomne 25. amerikanske infanteridivision fortsætte »vildthejns«-konstruktionen helt ind på laotisk grund. Herved regner man med at kunne afskære den såkaldte *Ho Chi Minh-sti*, ad hvilken de sydvietnamesiske oprørere hidtil har fået deres forsyninger af tunge våben, ammunition, lastvogne osv.

Uden for amerikanernes store Danang-base ligger det nye USA-hangarskib »Kitty Hawk«. Dette hypermoderne fartøj er udstyret med en elektronisk central, bestående af en »automatisk integrator« og et I.B.M. data-anlæg, der er forbundet med et lyspunkt-kort over hele Sydøstasien og Stillehavet. På dette kort angives minut for minut samtlige amerikanske luft-, flåde- og hærenheders positioner – samt alt, hvad

Præsident Lyndon B. Johnson har nok at spekulere over.



Vietcong-soldater på march. Billedet stammer fra en film, der faldt i amerikanernes hænder.



efterretningstjenesten i det givne øjeblik ved om placeringen af Vietcongs, Nord-Vietnams og Kinas styrker.

I løbet af det sidste år har amerikanerne bygget deres net af støttepunkter tættere og tættere til den lange Kina-kyst. Foruden luftbaserne i Korea, i Japan, på Okinawa, Iwojima, Formosa og Filippinerne har USA's luftvåben nu kæmpemæssige baser ved Bien-Hoah, Camranh, Chulai samt i Thailand (hvor fire store baser er færdigbyggede). Thailand-baserne, der alle ligger i nærheden af Bangkok, kan betjene 500 bombemaskiner fra den taktiske kommando. Mellem disse baser og Mekongflodens højre bred, der danner grænsen til Laos, har fire amerikanske ingeniør-bataljoner konstrueret en motorvej på ca. 460 km.

Franske »iagttagere« i Bangkok regner med, at bombemaskinerne fra de thailandske baser i løbet af nogle uger vil holde stævnemøde over laotisk territorium med jagerbomberne fra den 7. flådes hangarskibe, for at knuse færdslen på den berømte *Ho Chi Minh-sti*.

Også til havs har den amerikanske overkommando sit apparat i orden: I området fra Siam-bugten til Alaska befinder sig i øjeblikket 22 atomdrevne undervandsbåde, hver udstyret med 16 udskydningsrør for Polaris-raketter, 12 hangarskibe og 120 andre krigsskibe armerede med atomvåben. På den lange guirlande af øer, der strækker sig langs det enorme asiatiske kontinent, har USA over 6000 flyvemaski-

De kinesiske nationalister råder på Formosa over en veluddannet hær på ca. 800.000 mand. Til elitestyrkerne hører et talstærkt korps af unge frø mænd, der jævnligt sniger sig i land på det kinesiske fastland for at indsamle efterretningsmateriale.



ner, (hvoraf 300 superbombere), og mange hundrede interkontinentale atomraketter, rettet mod Kina, holdes i beredskab. Det samlede atomarsenal, som amerikanerne har anbragt på asiatiske baser, er på 16.000 megatons – en million gange kraftigere end den bombe, der udslættede Hiroshima og fejede Japan ud af Anden verdenskrig.

Man forstår, at Kina betænker sig på at gå i åben krig mod De Forenede Stater og deres allierede.

Talstærk, toptrænet hær på Formosa

Øen Formosa (på kinesisk Taiwan) hvortil marskal Chang Kai Check trak sig tilbage, da hans styrker efter Anden verdenskrig blev trængt ud af Kina, er større end Holland og Luxemburg tilsammen – ialt ca. 36.000 kvadratkilometer. Denne ø er en trumf, som Amerika har i baghånden. General Douglas Mac Arthur erklærede en gang, mens han så besværligt sloges i Korea: »Formosa er et hangarskib, der ikke kan sænkes, og den er nøglen til Stillehavet! I dag har øen den bedst trænede og mest moderne udrustede hær i Sydøstasien.

Det engelske dagblad Daily Mail bragte nedenstående tegning af »fredsfølert«-aktionen.

Chang Kai Check har til sin rådighed 60 divisioner, der alle er fuldt mekaniserede og motoriserede, udelukkende med amerikansk materiel. Alle øens unge mænd har i årevis været professionelle soldater – hårdt trænede, vel disciplinerede og politisk skolede: de er antikommunister fra vuggen, og rigelige amerikanske dollars har fritaget dem for sult og mange andre sorger. På Formosas 15 store, militære flyvestationer har amerikanerne stationeret 2000 jetjagere af typerne F 104 og F 105, der på tre minutter kan være i luften og i kamp. Samtlige maskiner flyves af nationalkinesiske piloter, der har haft amerikanske eksperter som instruktører.

Formosas forsvarsminister er en mand, man ikke har hørt ret meget om. Han har været soldat, siden han var femten år. Han har rang af general og er den reelle chef for de 800.000 mand, Formosas væbnede styrker i øjeblikket tæller. Han hedder Chang Chin Kuo og er søn af den navnkundige Chang Kai Check. Han er en lille, tør kineser, der taler mindst muligt. Men i ugen efter nytår sagde han til en af præsident Johnsons udsendinge:

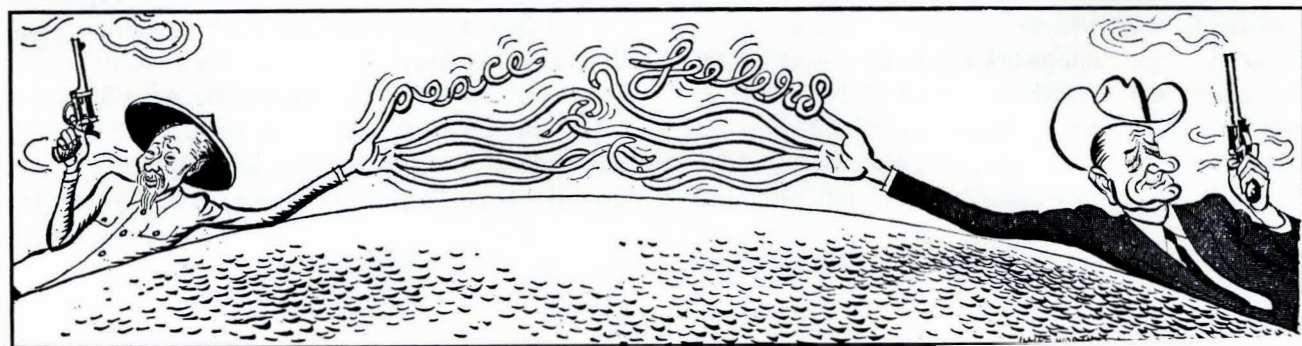
– I har Formosa-hæren som et Es i jeres ærme. Giv os skibe, så skal vi invadere Sydkina! Vi er de eneste, der kan vælte kommunist-kina indefra. Vi har 800.000 toptrænede soldater. Hvis det er os, der angriber Kina, bliver der ingen komplikationer eller påskud til atomkrig: Det bliver en simpel borgerkrig. Vi har masser af gange bevist, at vi kan snige os i land langs Kinas kyster. Vi kan infiltrere, hvis nogen kan det.

– Det er jo en temmelig ubeviselig påstand! – sagde amerikaneren.

Den lille mand trak tre biografbilletter op af sin lomme:

– Her har De en slags bevis – sagde han – for en måned siden sendte vi tre mand i land på forskellige steder langs kysten. De gik i biografen og kom tilbage De havde hver sin billet med. Og billetten var dato-stempet. – I kan bare sige til – vi er parate!

De tre mænd, der havde deltaget i landsætningsoperationen, tilhørte alle et særligt frømands-korps, som i løbet af de sidste tre år er blevet uddannet på



Formosa og som repræsenterer en elite indenfor marskal Chang Kai Checks væbnede styrker. Samtlige medlemmer af dette korps har officersrang. Ingen er under tyve og ingen over tredive år gamle. De har haft italienske, tyske og amerikanske instruktører.

Fidel Castro som universel revolutionsleder

I dagene efter nytår holdtes i Havana, Cubas hovedstad, en konference, der havde samlet revolutionært interesserede deltagere fra tre kontinenter. Latinamerika, Afrika og Asien. Konferencens leder og initiativtager var *Fidel Castro* – Cubas skægede, dynamiske, snakkesalige diktator.

Festlighederne, der omgav konferencen, begyndte dagen efter nytår på Havanas farverigt bemalede *Plaza de la Revolución*, hvor ca. 50.000 cubanere forsøgte at glemme deres fattigdom på ris i et orgie af politisk velvære: Den store, tunge leder af de sydamerikanske utilfredse, Fidel Castro, var i form. Han bød velkommen til alle tiders gilde under åben himmel: De, der havde råd, betalte 20 kr. for en menu, som bestod af grillstegt gris, stegte kyllinger og en liter *pro persona* af indført, spansk rødvin.

To dage senere afholdtes på samme plads og under årvågen nærværelse af en halv million cubanere den største militærparade, Havana har set. Der var tanks, raketbærere, pansrede mandskabsvogne, stramme kompagnier af folkeværet, smarte, smukke piger i uniform, hunde med gasmasker, hunde med granater og nogle kohorter af træge muldyr med maskingeværer på de skarpe rygge. Hist og her, i de endeløse rækker af køretøjer, sås en jeep, bemanded med mænd i uniformer med brede skulderstropper: var det russiske skulderstropper?

Eet land havde i hvert fald forsømt at lade sig repræsentere med det, som den nye republik Cubas ordinære borgere interesserer sig stærkest for i øjeblikket: Det var folkerepublikken Kina, hvis skibsladninger ris ikke var nået frem.

For et lille års tid siden sluttede Fidel Castros repræsentanter en handelsaftale med Peking-regeringen. Det drejede sig om en byttehandel – kinesisk ris mod cubansk sukker. Det cubanske sukker var tilstede i mere end rigelige mængder. Men kineserne havde åbenbart haft andre formål at bruge deres ris til. I hvert fald måtte den cubanske diktator noget gnavent indrømme, at folkerepublikken Kina ikke havde overholdt aftalen om en handelsudveksling på 250 mill. amerikanske dollars.

Nu ved man, at kineserne i øjeblikket ikke er så

Præsident Sukarno måtte sende sin kone, Sara Dewi, til Japan. Hæren forbød ham at forlade landet.



gode venner med russerne, som de ideologisk set burde være, og at Cuba har holdt på den russiske hest. Derfor mangler Fidel Castro ris for tiden. – Men det gør ingen ting – sagde den cubanske diktator – en risfri diæt er også godt for sundheden – man kan leve af proteiner, vitaminer, mineraler og gedigen energi!

Ved afslutningen af den trekantede kontinentalkonference erklærede Castro, at de revolutionære kræfter nu måtte koordineres: – Hvis man vil lave oprør – sagde han – må man lave det over det hele på samme tid – i Venezuela, Peru, Brasilien, Chile, Argentina og Meksiko sogar!

I konferencen deltog 505 delegerede fra 85 lande, størstedelen farvede.

Mystik om Sukarno

Siden Indonesiens hær slog det kommunistiske oprør ned for nogle måneder siden, har det store ø-riges muhammedanere dræbt over 100.000 kommunister, hvoraf en væsentlig del var af kinesisk afstamning. Det er endnu uklart, hvilken rolle præsident Sukarno spillede i forbindelse med kuppet, der navnligt syntes rettet mod generalerne.

Præsidentens smukke, 25-årige hustru nr. 3, *Sara Dewi*, optræder for tiden som sin mands repræsentant i forskellige sydøstasiatiske hovedstæder, og italienske blade har meddelt, at Sukarno ikke har fået hærens tilladelse til at forlade landet. Sara Dewi, der indtil 1959 var servitrice i en bar i Tokyo, ankom forleden til den japanske hovedstad. Den officielle anledning til besøget var undertegnelsen af en kontrakt, i følge hvilken et japansk ingeniørfirma for japanske midler skal bygge et hospital i Djakarta – til ca. 25 mill. kr. Men fruhen havde også et budskab at aflevere til den japanske premierminister Sato: »Præsident Sukarno er sund og rask. Der er atter ro og orden i Indonesien, men præsidenten har så travlt, at han ikke i nogen tid kan forlade sit arbejde«.

Nogle dage forinden havde Tokyo-regeringen fået meddelelse om, at Sukarno i sidste øjeblik havde måttet afstå fra selv at rejse til Japan: forsvarsministeren, general Abdul Haris Nasution, havde befalet ham at blive hjemme – fordi urolighederne og myrderierne nu breder sig også sydpå fra Sumatra og Java til Bali.

De rige og de fattige

Af Peter Neersø

6

Det er svært at fatte, hvilken umådelig forskel der er i levestandarden i vor del af verden og i u-landene. Men man får et billede heraf, når man tænker på, at de $\frac{2}{3}$ af jordens befolkning, som lever i u-landene, kun råder over $\frac{1}{6}$ af verdensindkomsten, og at den gennemsnitlige årlige indkomst pr. indbygger er under 1.000 kr. i de fleste u-lande, mens den er ca. 15.000 kr. i Danmark.

Koloniseringen

En af de vigtigste grunde til den store forskel i udviklingstrin er, at de »hvide« lande har koloniseret de »farvede« i lange perioder lige op til vor tid. For nogle århundreder siden havde den europæiske bonde næppe nogen væsentlig højere levestandard end bonden i de oversøiske lande. I vor del af verden er der mange, der tror, at de indfødte i de oversøiske lande alle stod på et lavt økonomisk og kulturelt stadi, da de hvide kom til dem. Dette er langt fra rigtigt, for mange af de oversøiske lande havde høje kulturer, da de blev koloniseret. Inka indianerne i det vestlige Sydamerika havde f.eks. et effektivt administrationssystem, som omfattede et stort net af brolagte veje, postvæsen, offentlig socialforsorg og løbende statistik over folketal, husdyrbestand og fødevarerproduktion.

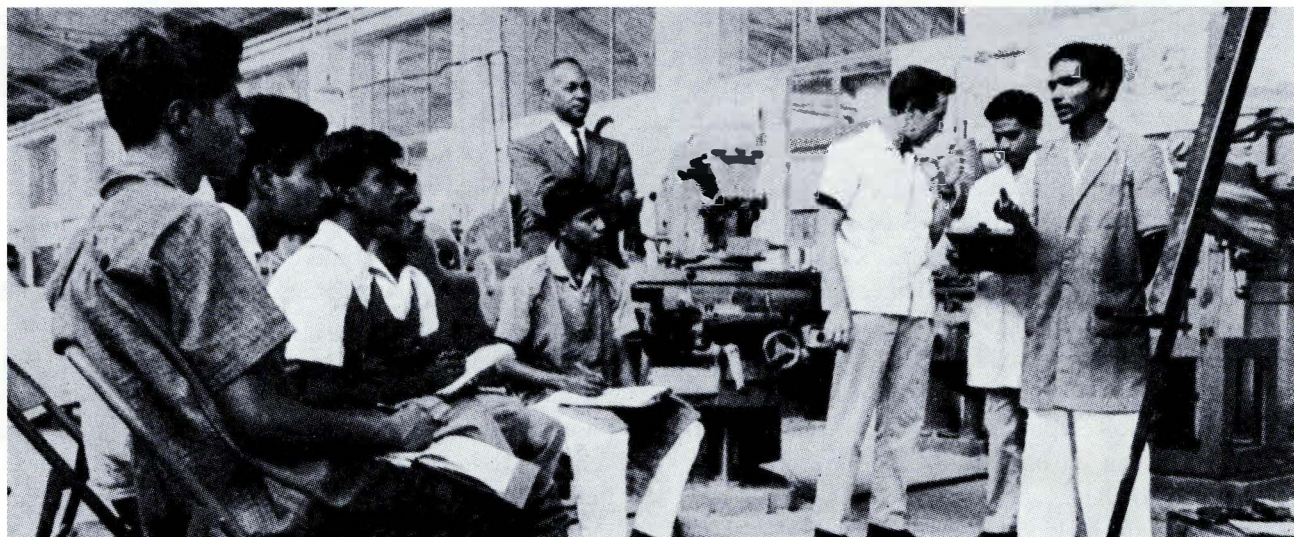
De høje kulturer i de oversøiske lande blev næsten alle ødelagt, da de hvide trængte ind. Europæerne opløste de indfødtes politiske organer, forbød deres religion og fordrev dem fra de mest frugtbare jorder og slog derved de indfødtes tilvante livsmønstre i stykker, så deres kultur visnede hen.

For de fleste hvide, der kom til kolonierne gjaldt

det, at de ikke havde sans eller respekt for de fremmedartede kulturer, og de ville gerne have en pæn undskyldning for den magt- og pengesyge, der drev dem ud i det fremmede, så de fortalte hjemme i Europa, at de indfødte ikke havde nogen rigtig kultur, og at de selv prøvede at civilisere dem lidt ved at lære dem den europæiske livsmåde; denne fremstilling blev accepteret af de fleste i Europa og har stadig indflydelse på manges syn på de oversøiske lande.

Kolonimagterne lod kolonierne blive vedhæng til deres egen økonomi; normalt tvang de kolonierne til at åbne sig for import af deres industrivarer og henviste dem til at producere og eksportere råvarer, tit næsten kun én råvare. Dette blev katastrofalt for mange oversøiske lande. Indiens håndværk og industri havde i mange århundreder været meget udviklet og haft en stor eksport bl.a. til de rige byer på Østafrikas kyst, men da englænderne havde underlagt sig Indien, hæmmede de på forskellig måde den indiske produktion og eksport og lod deres egen industri konkurrere den ud. Resultatet blev, at mange arbejdere måtte søge fra byerhvervene over til landbruget, som fra at beskæftige 55 pct. af befolkningen i 1850 kom til at brødføde 75 pct. af befolkningen 100 år senere. Dette medførte, at jorden blev delt op i endnu mindre stykker, så udbyttet faldt.

For kolonimagterne betød koloniseringen større markeder for deres industrivarer og billige råstoffer, og selv om det naturligvis kostede dem en del at administrere kolonierne, har de tjent godt på de oversøiske lande. Dette er også kommet et land som Danmark til gode, da vi har kunnet sætte vore eksport til kolonimagterne betydeligt op.



U-landenes vej fremad

Ligesom den store forskel, der var mellem rig og fattig i Danmark i forrige århundrede, måtte skabe klassekamp og uro i landet, lige så sikkert er det, at vi ikke får en fredelig verden, så længe der er så stor forskel mellem de rige og de fattige lande. U-landsproblemet er blevet mere iøjnefaldende netop i disse år, hvor de fleste af u-landene er blevet selvstændige og har fået politisk bevidsthed, og hvor deres økonomi er stærkt udsat, fordi fødevarerproduktionen ikke kan følge med den stærke befolkningstilvækst, og fordi priserne på de råvarer, de sælger til de rige lande, udvikler sig på en ugunstig måde.

Det er nødvendigt, at der bliver sat en økonomisk udvikling i gang i u-landene, men det er ikke nogen let opgave, da u-landene har mange problemer, som er helt fremmede for os. I mange u-lande er naturforholdene meget uheldige. I tropenerne er jorden ofte dårligt egnet til agerbrug, og varmen og snigende sygdomme gør, at folk mister energien. Når bonden i u-landene møjsommeligt har fået noget til at gro, kan han risikere, at afgrøden ødelægges af tørke, oversvømmelse, plantesygdomme eller af glubske vandreggræshopper, der optræder i flokke på op til 100.000 tons.

Tit er det livsindstillingen hos u-landsbefolkningen, der er den største hindring for fremskridt. I Indien kan sultende mennesker gå grund af deres religion ikke finde på at slagte de hellige køer, der går rundt og nedtrampet og spiser værdifulde afgrøder. Sammesteds sætter kastesystemet så skarpe skel mellem befolkningsgrupperne, at det næsten umuliggør et produktivt samarbejde, der f.eks. er nødvendigt for en andelsbevægelse. Den bedste måde at hamle op med forestillinger, der står i vejen for udviklingen, er oplysning, og det er da også karakteristisk, at to af de asiatiske lande, der har haft stærkest udvikling, nemlig Japan og Kina, har lagt særlig stor vægt på at udrydde nedarvede fordomme gennem oplysning; samtidig har regeringerne i de to lande forstået, at de måtte bibeholde det værdifulde i deres gamle kultur, så folk ikke blev revet for brat ud af deres tilvante livsform og blev rodløse.

Ejendomsforholdene er ofte det alvorligste problem for u-landene. I Sydamerika omfatter de 1,5 pct. af landbrugene, der besiddes af godsejerne, ca. 65 pct. af jorden. Godsejerne er ikke særlig interesserede i at mekanisere brugene, da arbejdskraften er uhyre billig, og landarbejderne er for uoplyste, udslidte og for fjendtligt sindet over for godsejerne, som de føler sig



udbyttet af, til at arbejde godt, så produktionen bliver højst beskeden. Sådanne problemer er vanskelige at løse, da de kræver en tilbundsående ændring af de politiske magtforhold i landet.

U-landenes problemer er store, men der er gode muligheder for at løse dem. Næsten overalt er der store naturreserver, som let kan udnyttes. For nogle år siden opdagede man, at der var gode muligheder for fiskefangst i Peru og satte kraftigt ind her med det resultat, at Peru udvidede fangsten fra ½ mill. tons i 1957 til 7 mill. tons i 1962 og nu er verdens største fiskeproducent.

Når først udviklingen er kommet i gang, har den en tendens til at fortsætte af sig selv, bl.a. fordi folk så ser, at det kan nytte noget at gøre en indsats på det økonomiske område. Men i mange u-lande er udviklingen endnu ikke kommet rigtigt i gang, og hertil er tilførsel af kvalificeret arbejdskraft og kapital fra de rige lande nødvendig. Da Danmark er et af verdens rigeste lande, var det kun rimeligt, om Danmark efterkom FN's opfordring fra 1960 om at give 1 pct. af nationalindkomsten i u-landshjælp (i øjeblikket er vores u-landshjælp kun 0,17 pct. af nationalindkomsten); man må her huske på, hvor megen gavn det kan gøre i u-landene, at vi ofrer bare en lille smule af stigningen i vores velstand, og at vores høje levestandard ikke ringe grad skyldes, at u-landene tidligere er blevet udnyttet kraftigt af de hvide.

Det er en opgave for alle at medvirke til, at Folketinget bevilger flere penge til u-landshjælp, men hvis nogen befolkningsgruppe skulle gå i spidsen, er det vel arbejderne, da det især er takket været deres indsats, at skellet mellem rig og fattig inden for landets grænser er blevet mildnet, og arbejderne derfor skulle have særlige forudsætninger, især med hensyn til solidaritetsfølelse, for at bygge bro mellem de rige og de fattige lande.

Gare Montparnasse

8

Kæmpemæssigt banegårdsbyggeri i Paris

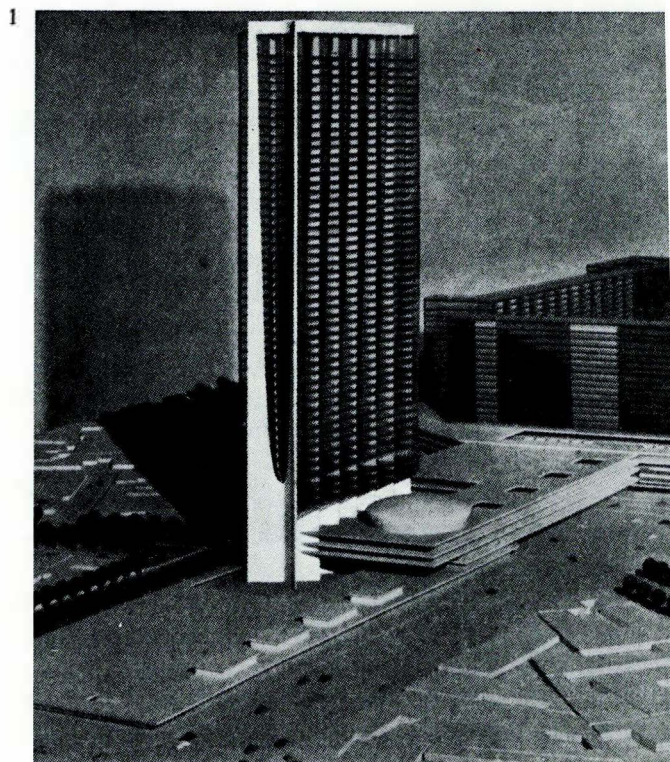
I de sidste fire år har de franske statsbaner (SNCF) arbejdet med et mægtigt byggeprojekt, der vil forvandle den triste *Gare Montparnasse* til et hypermoderne kompleks af kontorer, hoteller, restauranter og lejligheder for statsbanernes funktionærer og andre med tilknytning til banerne. Projektet er et af de mest storslåede, der indtil nu er blevet sat i gang i Paris.

Første etape i foretagendet blev påbegyndt i 1961 og er nu afsluttet. Et femten etagers højhus er taget i brug bl.a. af visse afdelinger under banernes administration. Etape nr. 2 nærmer sig sin fuldførelse. Den omfatter bl.a. en bygning indeholdende 752 lejligheder. Tredie etape er en skyskraber på mere end 50 etager. Den er påbegyndt og vil nå en højde af 183 meter. Den dækker et område på tilsammen 80.000 kvadratmeter og skal give plads til 8000 kontorrum, 1000 lejligheder, 5000 parkeringspladser, et hotel og ultramoderne serviceindretninger for de rejsende. Hele anlægget skal være færdigt inden udgangen af 1969. Skyskraberen hæver sig over det nuværende centrale stationsområde. I en fjerde og sidste etape rejses den nye banegårds-hovedbygning, placeret midt i den triangel, der dannes af de tre første bygninger.

Hvor kunstnerne mødes –

Montparnasse har i et par menneskealdre været mødested for kunstnere, intellektuelle og bohêmer fra hele verden. De berømte kafeer *Dôme*, *Select*, *la Rotonde* og andre lune steder, der endnu er i live, var en gang stamknejer for koryfæer som *Lenin*, *Hemingway*, *Steinbeck*, *Modigliani*, *Hamsun*, *Strindberg* og andre oprørere mod borgerlighed og brugte begreber. Allerede i 1840 blev der på Montparnasse bygget en lille endestation for en bane, der gik til *Versailles*. Midt i 1850'erne opførtes den nuværende *Gare Montparnasse*, hvorfra forbindelserne med det vestlige Frankrig udgår. Banegården er flere gange blevet udvidet. Den forsvinder nu stump for stump, for at give plads for det nye, gigantiske kommunikationscentrum – flyvealderens strømlinjede jernbanestation.

Der er næppe nogen, som vil sørge over den gamle, grimme banegårds forsvinden. Den har aldrig været nogen turistattraktion. Men et stykke historie går på lossepladsen sammen med den. Det var i et løkale på *Gare Montparnasse*, at den franske modstandschef,



1. Model af en del af *Montparnasse*-byggeriet. Skyskraberen 4 har over 50 etager, hvoraf flere under jorden.

2. *Air Frances* nye administrationsbygning i det kæmpemæssige *Montparnasse*-kompleks.

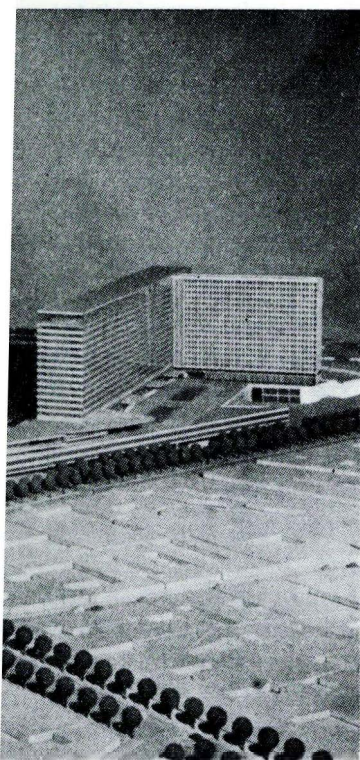
3. Det franske postvæsen får kontorer i en bygning ved *Montparnasse*. Modellen ses her.

4. I 1856 skete der et uheld på *Gare Montparnasse*: Bremserne svigtede på et tog, og lokomotivet med anhænger havnede i lodret stilling på lokalsporene neden for banegården. Det lykkes lokomotivføreren og fyrbøderen at springe af i tide.

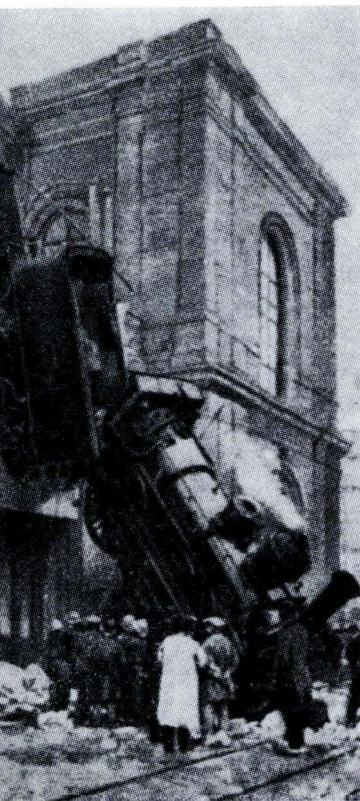
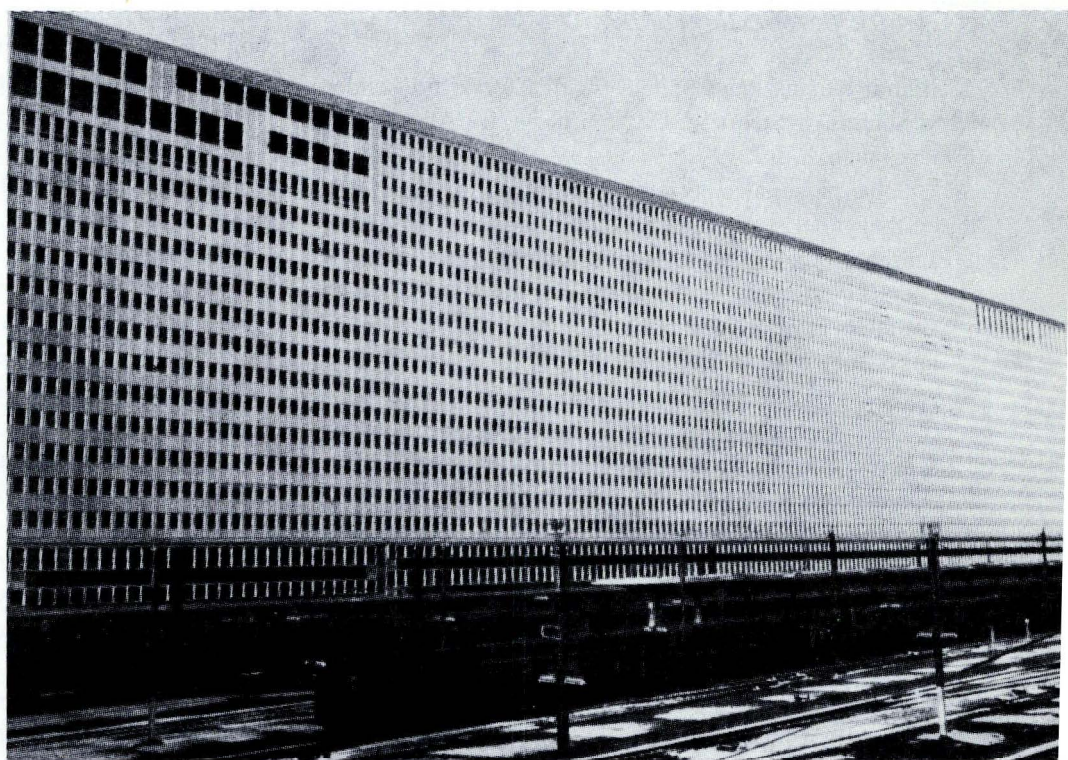
General *Leclerc* (greve de *Hauteclouque*) og Paris' tyske kommandant i august 1944 undertegnede det dokument, der gjorde ende på kamphandlingerne i Paris og overlod byen til de frie franske styrker. Et maleri, der foreviger denne begivenhed, vil blive anbragt på en passende plads i det nye kompleks.

V. J.

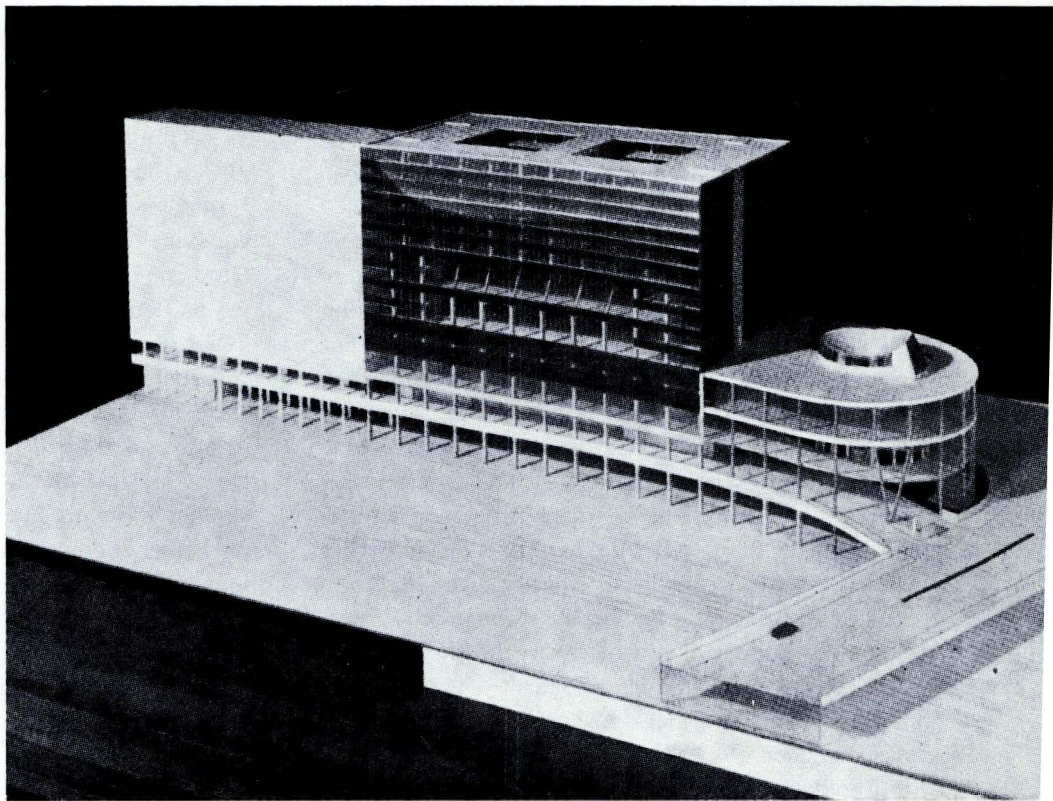
* * * * *



2



3



* * * * *

Det sjællandske Jernbaneselskab

Fortsat fra nr. 1

Andre personalegrupper

Blandt banens togpersonale fra den første tid kender vi Stannis og Stennese. De kom begge fra Altona-Kiel jernbanen.

Selve personalet på Kjøbenhavns Station bestod til en begyndelse af chefen, banegårdsinspektør Johs. Jensen, vareekspeditør Jacobsen, godsekspeditør Ancher, billettørerne Bille og Schiønning. Disse sidste var ellers af profession bogbindere og typograf. De var ansat som billettører af hensyn til, at de foruden at sælge billetterne også skulle trykke billetterne på papplader og derefter udskære dem og bundte dem og senere udsende dem efter de forskellige stationers rekvisitioner.

Endvidere var der budet Schinkel, portnerne Jørgensen og Truelsen, natvagterne Larsen og Brandenborg, 3 vognpudserne, 3 sporskiftevogtere og 6 dragere. Natvagt Ole Larsen opnåede at være i banens tjeneste i 51 år, idet han, der var ansat 1. april 1847, endnu var i tjenesten ved sin død d. 1. februar 1898. I de senere år forrettede han tjeneste som vagt ved indgangen til 1. og 2. klasses ventesal. Han var kendt af overordentlig mange for sin tjenstvillige og glade optræden. Han var lykkelig, når nogen hilste særligt på ham, ikke mindst, når den russiske kejser på sit gebroknede dansk sagde: »Goddag, min gamle ven«.

Foruden de to førnævnte togførere eller overkonduktører, som de kaldtes, var der 6 konduktører og 1 reservekonduktør.

Adskillige af banens første ansatte, havde tidligere været i militære stillinger, hvilket forhold i de senere år – især efter de slesvigske krige – gjorde sig endnu stærkere gældende. Portneren Peter Jørgensen »Per Jør'n«, havde således i sine ganske unge år været kusk hos et adeligt herskab og havde som soldat gjort tjeneste i den kongelige hestgarde, den med de gyldne hjelme og kyradser, hvilket sikkert havde været medvirkende til hans ansættelse som portner ved jernbanen. Denne stilling udfyldte han til sine foresattes yderste tilfredshed i mange år, thi dér, hvor Per Jør'n viste sig, herskede altid den bedste ro og orden i tingene. Som et kuriøst ekstra bierhverv havde han endvidere den betroede stilling at koge alt det klister, som stationen havde anvendelse for, og det var jo ikke helt ringe mængder.

Forholdene mellem chef og underordnet var den gang behersket af en streng respekt og disciplin. Chefen havde stor myndighed og benyttede den gerne og ofte. Enhver overtrædelse af ordrer og reglementer og

forskrifter påtalt omgående, og bøderegnen faldt tæt og hurtigt. Men alligevel var der et vist sammenhold, og næsten alle følte sig stærkt interesseret i selskabets vé og vel, og enhver gjorde sit til, at arbejdet kunne gå uden smålig hensyntagen til arbejdstidens længde.

Et bevis på denne fællesfølelse kan ses af de årlige fødselsdagsfester, der afholdtes hvert år på banens »Geborsdag« den 26. juni. En dag, der i flere år blev fejret med en samlet personaleudflugt til Boserup ved Roskilde. Så mange af mandskabet, der havde lejlighed dertil, deltog i denne fest, der var præget af en fornøjelig samhørighed ligefra direktøren og ned til sporskifteren. Enhver ansat kunne til disse fester frit medtage sin hustru og familie, de sidste dog ikke af hankøn. Stationsbygninger, telegrafposter, lokomotiver og vogne m.m. blev pyntet med flag og grønt, ligesom der ved togets afgang, både fra København og Roskilde, blev affyret 9 kanonskud; der var feststemning over det hele. Ved bordet afholdtes taler af chefen selv og andre til forherligelse af »Selskabet« og dets mænd. Ja, man kan tænke, at den meget virak har ombølget direktør Schram så meget, at han har set sig nødsaget til før festens afholdelse i 1849 at udsende følgende rundskrivelse til hele banens personale:

»Til samtlige Jernbanens Embedsmænd og Betjente.

Den hædrende Opmærksomhed, som flere blandt Jernbanens Embedsmænd og Betjente viste mig ved vor Banes Aarsfestiviteten ifjor, var mig visselig i højeste Grad smigrende og kjærkommen; men desuagtet troer jeg af flere Grunde at burde anmode dem, der muligviis have paatænkt noget Lignende i Aar, om ikke ved denne Leilighed at lade Festivitetsens Grundtanke: »vor store Entreprises Held i Nutid og Fremtid« træde i Baggrunden for den personlige Følelse Nogen måtte nære for sin Foresatte. Ingen vil kunne vise mig et skjønnere og mig kjærere Beviis paa sin Hengivenhed og Erkjendtlighed, hvis man føler noget Saadant for mig, end ved med sand Iver og Samvittighedsfuldhed at opfylde sin Pligt, enhver i sit Kald, saa at vi endnu i mange Aar maae kunne sees paa denne Dag med lige muntert Sind og reen Bevidsthed.

Sjællandske Jernbane den 25. Juni 1849.

sign. *G. Schram.*«

Den ved slige lejligheder obligate festsang savnedes heller ikke ved sammenkomsten i Boserup skov.



Direktør J. C. G. Schram.



Inspektør J. Jensen.

Således hed det blandt andet ved udflugten i 1854:

»For syv Aar siden mægtig Damp
Os første Gang til Roskild' førte
Og siden stod vi mangen Kamp
Mens i det samme spor vi kjørte
Naar Stormen suste, Sneen føg
Vi bruste frem i Damp og Røg
Og aldrig end vi Flaget strøg
Thi Pligten stod til Rors og styred' - - -«

Men fra det følgende år formindskedes festarrangementet noget, og det hed nu, at udsmykning kun måtte foretages, forsåvidt det kunne ske uden bekostning for selskabet.

Alle ved jernbanen ansatte skulle af inspektøren personlig fremstilles for den kongelige Lands-Over-samt Hof- og Stadsret for dér at blive taget i ed på banepolitireglementets almindelige bestemmelser. Således også sporskifter Schjøtt, som imidlertid ikke syntes at kunne indordne sig under banegårdens almindelige tjenesteforskrifter. Han indgav en klage til direktionen over, at inspektør Jensen forlangte mere arbejde af ham end just at passe sporskifterne. Det var måske lidt af en hævn fra Schjøtt's side, fordi inspektøren engang havde viderebefordret og kundgjort for ham en skrivelse fra direktionen. Skrivelsen var et afslag fra Det kgl. General-Grigs-Commisariats Collegium på en ansøgning fra Schjøtt om, at hans stedsøn, der var tambour ved 17. liniebataillon i Glückstadt, måtte blive forsat til København. Direktionen besvarede imidlertid klagen med en trussel om, at Schjøtt ville blive afskediget, hvis han ikke efterkom inspektør Jensens ordrer.

Banens og dermed banegårdens personale voksede sig efterhånden så stort, at direktionen så sig nødsaget til at forlange, at hver mand, der havde et sen-navn til dette skulle føje det navn, de, efter hjemby eller fødested, også havde båret som soldat, »ligesom de herefter bliver at benævne ved dette navn og ikke som sædvanlig ved fornavn«. At tiltaleformen »Du« stadig blev anvendt, tog man sig ikke af.

Brydninger mellem dansk og tysk

De bevægede år under Treårskrigen havde til følge, at den nationale vækkelse og de nationale følelser også gjorde sig gældende indenfor jernbanemændenes kreds. Som det vil vides, var mange af de ved banen ansatte tysk af fødsel, idet de enten var indkaldt til mere betroede poster eller indvandrede syd fra, ligesom også adskillige Holstenere, der til trods for tysk sprog og sindelag, fik ansættelse. Disse folk hørte jo – trods alt – på det omtalte tidspunkt med til det danske riges undersåtter. Normalt var der ingen større kontraverser mellem danske og tyske ansatte, men alligevel skete det, at en tysk lokomotivfyrbøder Schumann anfaldt nogle af stationens arbejdere ved at kaste med sten imod dem. En af de angrebne opsamlede stenen og anmeldte det passerede for inspektør Jensen, der tilskrev maskinmester Busse, »at han ikke kan lade et saadant anstrøg af Raahed forblive upaalt under de for Tiden saa spændte Forhold mellem Tydsk og Dansk, og hertil kommer, at bemeldte Schumann har tilbudt Morgenen efter at Arbeideren har leveret Stenen, Penge, hvilket Tilbud denne naturligviis afviste med den Bemærkning, at han lige saa lidt som nogen anden dansk lod sig kaste Sten efter for Penge af nogen Tydsker«.

Det var dog ikke alene i forholdet mellem tysk og dansk, at forholdene kunne være lidt spændte. Der kunne også opstå modsætningsforhold mellem de forskellige tjenestekategorier indbyrdes, som f.eks. sta-

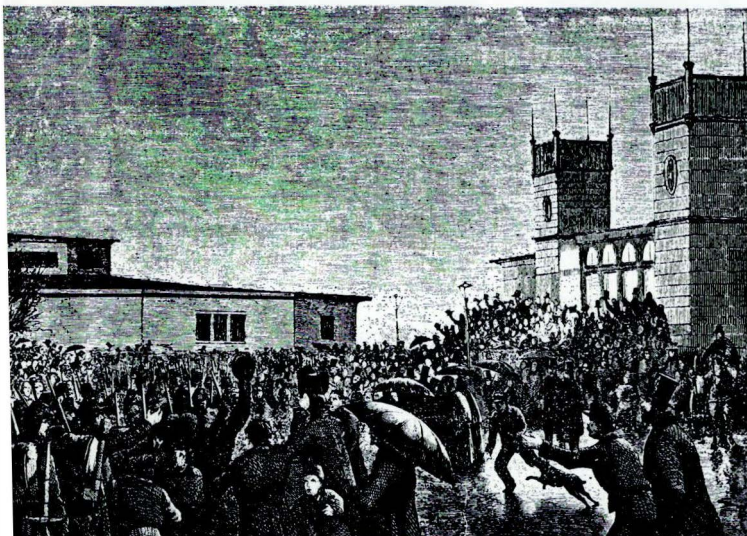
tionspersonale kontra maskinpersonale. Man har i den forbindelse en sag om stationskarl P., der havde udvist en gardist fra jernbanens terræn. Soldaten var klatret over banens hegn og var gået ned ad jernbaneskråningen for at tale med nogle arbejdere, der var beskæftiget med at aflæsse et grustog. Fyrbøderen, der fra lokomotivet havde overværet optrinnet, råbte da til soldaten, at han ikke skulle tage hensyn til, hvad P. sagde. Hertil svarede P., at de begge var i selskabets tjeneste, og at den ene ikke måtte modarbejde den anden. Fyrbøderens reaktion herpå var de kønne ord: »Dit fynske Grødfad og tykke forædte Svin, hvad har Du at befale?« hvorefter han korporligt overfaldt P. med stød og slag. Efter en indberetning fra P. kom denne historie til at koste maskinmanden en længere tids suspension foruden bødestraf.

Modsat havde maskinafdelingens folk til tider deres besvær, som følgende skrivelse fra maskinmester Busse udviser:

»Directeur Rothe!

Da i den senere Tid flere af Togførerne antage igjen den slemme vane at tage Plads paa Locomotivet, hvor de ere kun iveien og til Hinder for Maskinpersonalets Paapasselighed, og hvor der let kommer Strid mellem Personalet, saaledes som det var Tilfældet, igaar Aftes mellem Stannis og Frederiksens Fyrbøder P. Petersen ved hvilken Lejlighed Stannis tilbød Petersen Prygler og Frederiksen maatte true Stannis med at binde ham fast naar han opførte sig usømmelig, saa vilde jeg herved anmode den ærede Herr. admin. Directeur om at paalægge Togførerne at de holde dem fjern fra Locomotiverne paa Reisen«.

Disse eksempler var selvfølgelig undtagelser. I almindelighed var der et godt sammenhold mellem personalet indbyrdes. Dette kan bl.a. ses af en henvendelse til direktøren, Gustav Schram, fra nogle af stationskarlene på Københavns banegård. En af stationskarlenes kolleger havde pludselig fået sin afsked fra tjenesten på grund af en for os ukendt handling, der bl.a. havde medført, at stationskarlen beskyldte direktøren for at lade sig betale ved besættelsen af de underordnede poster ved jernbanen. Direktør Skram redegør for sagen i en skrivelse til inspektør Jensen og beder heri denne forklare folkene, at direktøren påskønner kammeraternes gode hjerter og velmenende hensigter, men at sagen af de og de grunde bør have sit forblivende ved den trufne afgørelse. For dog ikke at gøre den skyldige brødløs, har direktøren intet imod, at manden forbliver som arbejdsmand, så længe der er brug for ham i denne egenskab.



Troppernes afrejse fra Kjøbenhavn station, efteråret 1863.

Stationsforstander ved det Sjællandske Jernbaneselskab 1850.



132 rejsende i 2 etages australske vogne

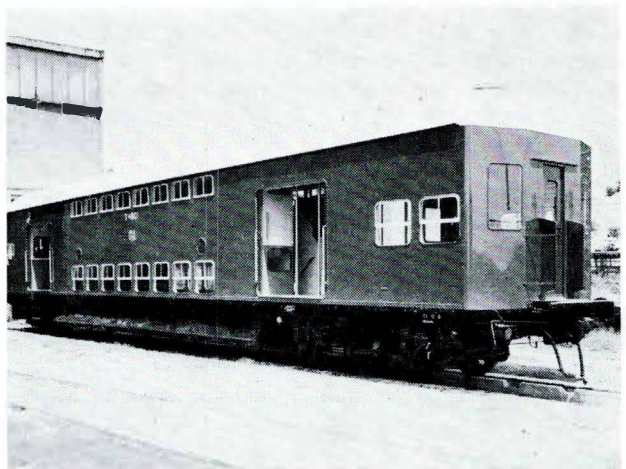
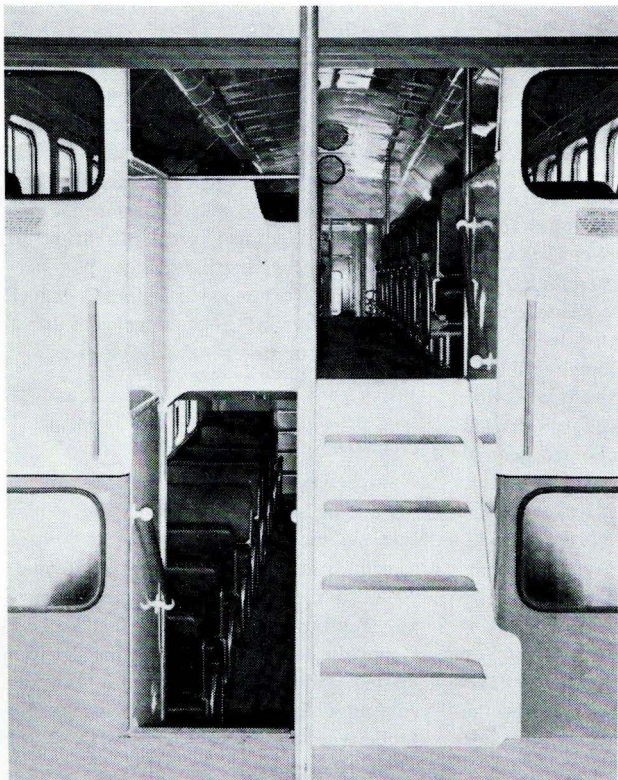
New South Wales Railways i Australien har ladet bygge ikke mindre end 120 to-etages jernbanevogne til nærtrafikken ved Sydney. Vognene er af aluminium og har en egenvægt på kun 32 ton. Der findes ialt 132 siddepladser i hver vogn, deraf de 52 på »første sal«. Det nye materiel betyder en hårdt tiltrængt modernisering, da et større antal vogne af træ herefter bliver udrangeret.

Om dagen kører dobbelt-vognene under spidsbelastning i så store tog, at de kan befordre op mod to tusinde rejsende. I vognene findes 146 ståpladser, hvorved den samlede kapacitet bliver 48 pct. større end i de normale personvogne. »Stue-etagen« ligger mellem de to boggier.

De nye vogne er forsynet med blændfrit og splint-sikkert glas. De har klima anlæg, og ind- og udstigning sker gennem to automatiske skydedøre med en åbning på 1,67 meters bredde. Fire trin fører ned til vognens underste del og fem op til den øverste. Hjulene er bl.a. affjedrede med gummi for at give en rolig kørsel, og der er gennemgang fra den ene vogn til den anden.

I 2. distrikt man har to heste
trods afstamning vel nok ej af de bedste,
lidt gangbesvær de viser til tider,
måske lidt staldkrampe, måske ej de gider?
Hjertet er muligvis rigtig godt,
men med temperaturen er det temlig småt.
Man har vist forsøgt at sætte den op,
da det ej lykkedes gav man vel op,
måske man ikke kender sygdommens art,
og spørge andre dyrlæger er vel ikke så rart.
I kroppen er varmen ganske brillant,
men vejen til mulen endnu ej den fandt.
Mon dyrlæger endnu ej hestenes åresystem kende,
eller er diagnosen for svær, fordi der af muler er tvende.
Hvad om man holdt dyrlægekongference,
vi har vel nogle med tilstrækkelig kompetence
såvel hos Frichs som hos DSB.
Mon så ikke man fik resultat at se,
for tilkalde en fremmed specialist
ville for lokale dyrlæger være lidt trist.
Med hestenes syn er det også sløjt
i frost og snevejr ser de ikke et døjt,
for også øjnene skal være tøet
og ikke med dug, is og sne bestrøet.
Når en trækkende hest ikke kan holde sig varm,
hvordan skal så kusken på bukken,
der sidder og ryster og bli'r harm.
Man må dog ikke sige, at der intet sker,
for nu er man på andre heste begyndt at operer
og har derved opnået samme resultat
som på Frich's race, måske endda knapt så probat.
I fremtiden vil altså alle racer stå lige
med hensyn til varme, har jeg hørt sige.

V. C. B. Møller.



Store kontante fordele ved at løfte i flok

Gruppelivsforsikringen er kommet til Danmark

Det kooperative forsikringselskab Folksam i Sverige har gennem 15 år stædigt arbejdet for at popularisere gruppelivsforsikringen, som måtte være den billigste form for arbejderne at sikre sig en dødsfaldsdækning.

Fra beskedne og langsomt stigende summer er i dag alle arbejdere i Sverige forsikret for 24.000 sv. kr. + et bidrag pr. barn på 7.000 sv. kr. Trods denne efter danske forhold ganske pæne forsikringssum har mange faglige organisationer allerede sikret deres medlemmer yderligere summer af varierende størrelser.

Gruppelivsforsikringen er herhjemme mødt med en aldrig før set interesse, som kun kan skyldes, at den imødekommer et letpåviseligt behov, at den er en værdig fællesopgave, egnet til løsning af organisationer og større virksomheder, og at den på sin helt eventyrlige succesbane gennem de nævnte lande har gennemgået en modningsproces, så den herhjemme straks har kunnet tilbydes i en ideel form.

Folkepensionen og tillægspensionen har begge til formål at sikre et rimeligt grundlag for tilværelsen, når evnen til at arbejde ebber ud.

Tillægspensionen blev udbygget med en enkepensionsordning, men for udbetalingen er det en betingelse, at enken er fyldt 62 år, og ATP sikrer ikke pension til efterladte mindreårige børn.

Det er baggrunden for gruppelivsforsikringen, som nu gør det muligt for en rimelig pris at dække den risiko, at en forsørger dør, før børnene kan klare sig selv, og inden den efterladte ægtefælle kan opnå pension.

Billig er gruppelivsforsikringen naturligvis i første række, fordi forsikringssummen netop kun kommer til udbetaling i tilfælde af gruppemedlemmets død inden en aftalt alder, oftest 67 år.

Medvirkende til billigheden er imidlertid også, at omkostningerne er minimale i sammenligning med den individuelle livsforsikring. Aftalerne indgås under eet for ofte meget store grupper, og der kræves i almindelighed ikke helbredsoplysninger, men blot, at gruppemedlemmet ved indtræden skal være fuldt arbejdsdygtig.

Da forsørgerpligterne normalt falder med årene, billiggøres ordningerne ikke sjældent derigennem, at dækningen grad-

vis aftrappes f.eks. fra det 55. år, for helt at bortfalde ved det 67. år, men dækningen kan fortsætte til det 70. år.

Ung og gammel betaler samme præmie

Præmien for gruppelivsforsikringen er på samme måde solidarisk som næsten alt andet inden for fagbevægelsen, det vil sige, den samme pr. medlem uanset alder og helbredstilstand. De unge må betale til de ældre og de raske til de syge.

En almindelig forekommende ordning

Der forekommer i praksis gruppelivsordninger med dækningssummer, varierende fra 5.000 til 100.000 kr. pr. gruppe-medlem, men indtil nu er prototypen en ordning, som for en ugentlig præmie af ca. 1 kr. – mindre eller mere, afhængig af den aktuelle aldersfordeling – giver en hovedforsikringssum på 12.000 kr. ved død i alderen til og med 54 år, og derefter aftrappet med 1.000 kr. pr. år – for helt at bortfalde ved folkepensionens begyndelse. Efterlader den afdøde sig børn under 17 år, udbetales udover hovedforsikringssummen 3.500 kr. pr. barn, for børn mellem 17 og 18 år udbetales 3.000 kr. pr. barn, for børn mellem 18 og 19 år 2.500 kr. pr. barn, for børn mellem 19 og 20 år 2.000 kr. pr. barn og for børn mellem 20 og 21 år 1.000 kr. pr. barn.

De almindelige forsikringsbestemmelser

Den ofte fremførte klage mod forsikringsbetingelserne, at de er behæftede med mange undtagelsesbestemmelser, kan i hvert fald ikke med rette gælde gruppelivsforsikringen, som praktisk taget er befriet for undtagelsesbestemmelser. Det er uden betydning, om et dødsfald skyldes ulykkestilfælde eller sygdom, om det indtræffer i arbejdstiden eller i fritiden, sågar er selvmord dækket uden den ellers almindelige karenstid på 2 år. Men under krigstilstand i Danmark bortfalder dækningen, og død som følge af deltagelse i krig, oprør og borgerlige uroligheder dækkes heller ikke.

Der er detaljerede bestemmelser om præmiefrigørelse under arbejdsudygtighed og om adgangen til en såkaldt fortsættelsesforsikring, hvis et medlem forlader gruppen.



Internationalt samarbejde

For Alka er det naturligvis en betydelig fordel, at Folksam, med de mange års virksomhed i gruppelivsforsikring bag sig, har givet tilsagn om at stille dets erfaring til rådighed, det vil sige, at vi stort set kan starte dér, hvortil Folksam er nået efter 15 års intensivt arbejde.

Flere forbund har gennemført gruppelivsforsikring

Den omfattende interesse i fagforebundene for gruppelivsforsikringen har ganske naturligt ført til, at LO har interesseret sig for spørgsmålet og nedsat et udvalg herom med repræsentanter fra LO, kooperationen og socialdemokratiet.

Der er dog ingen grund til at vente med ordninger, indtil udvalget har barslet. Flere forbund har allerede tegnet gruppelivsforsikring, og flere vil i løbet af den nærmeste fremtid følge efter.

Social service

Fagbevægelsen har mange opgaver, direkte eller indirekte. Indirekte ved at placere sig med sine interesser i den store samfundsmosaik, og direkte ved at medvirke til sociale goder for medlemmerne. Fagforeningsbogen giver sikkerhed. Gruppelivsforsikringens form passer, som næsten skabt til formålet, ind i fagbevægelsens virksomhed, og Alka står som fagbevægelsens forsikringselskab parat til at løse opgaven.

PERSONALIA

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

J. S. Sørensen, København Gb.
C. Blid, København Gb.
K. I. Nielsen, København Gb.
O. S. Pedersen, København Gb.
I. T. Olsen, København Gb.
S. H. A. Larsen, København Gb.
K. R. Jensen, København Gb.
J. Lehmann, København Gb.
B. C. Johansen, København Gb.
V. E. Nielsen, København Gb.
B. Madsen, København Gb.

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

Lokomotivførerne (12. lkl.):
P. Jensen, Fredericia, i Fredericia.
B. P. Dons, Fredericia, i Fredericia.
E. K. Andersen, Fredericia, i Fredericia.

Forflyttelse pr. 1/4-66.

Lokomotivfører (12. lkl.) depotforst.:
N. R. Johansen, Langå, til Århus.

Afsked.

Lokomotivfører (15. lkl.):
J. V. Jensen, Randers, er afskediget efter
ansøgning på grund af alder med pension
(31/3-66).

†

Pensioneret lokomotivfører C. V. Sørensen, Lindealle 6, Brande, født d. 19/2 1895, er afgået ved døden d. 1/1 1966.

Pensioneret lokomotivfører H. P. Petersen, V. E. Gamborgsvej 4, 3., København F., født d. 4/4 1888, er afgået ved døden d. 9/1 1966.

Pensioneret lokomotivfører G. H. Sørensen, Industrivej 1, 1., Nykøbing F., født d. 2/3 1901, er afgået ved døden d. 22/12 1965.

Pensioneret lokomotivfører M. B. Fourfeldt, Hans Schourupsgade 9, Århus, født d. 24/5 1901, er afgået ved døden d. 31/12 1965.

Byttelejlighed

Haves: I Slagelse 2 vær. + 2 kamre, moderne, fin beliggenhed, 307,00 kr. + 50,00 kr. for varme.

Ønskes: Lignende lejlighed på strækningen København-Helsingør.

Tlf. (03) 21 37 02, godsekspeditør Hansen.

PÅ SPORET

Israels statsbaner råder over 688 km sporet med 52 stationer. Man har 45 lok, 81 personvogne og 2136 godsvogne. I sidste regnskabsår androg de rejsendes antal ca. 5 mill. og godsmængden 3,38 mill. ton. 21 pct. af de samlede indtægter ligger på persontrafikken på strækningen Haifa-Tel Aviv. I fjor var der ansat 1787 personer ved jernbanerne. 68 pct. af dem er indvandret, siden Israel i 1948 blev selvstændig stat.

Et rigtigt stål-tog er kørt rundt i England i en halv snes dage for at besøge de største stålværker. I toget befandt sig en delegation fra stålindustrien i Mexico, Peru, Columbia og Venezuela. Rundreisen i England var på 3.200 km. Særtoget bestod af sovevogne, spisevogn, en vogn med bar, en salonvogn og en speciel konferencevogn.

Finske statsbaner har lagt en banelinie mellem to elve. Ved den ene i Suolahti lastes tømmer på godstog, som transporterer det 30 km til Jyväskylä. Her løfter kraner tømmeret af vognene og sætter det ud i elven til flådning. Sidste sommer transporterede banerne 15.500 vognladninger træ på denne strækning.

Besøg i TV-byen

Søndag d. 27. februar kl. 10.00 har Københavns Oplysningsudvalg aftalt besøg i de nye studier i TV-byen i Gladsaxe. Besøget, der er med damer, vil få begrænset deltagertal, vi beder interesserede tilmelde sig hos Jørn Thillemann, Gb. mdt. eller tlf. 78 90 42, senest d. 13. februar. Vi søger gennemført fælles transport fra Rådhuspladsen, nærmere om mødetid vil fremkomme ved opslag på Gb., Hgl. og Av maskindepoter, samt her i bladet d. 20. februar.

Prisen vil blive 50 øre + transport.

Udvalget.

Sjernens Studiefond

Den 18. tildeling af rentefrie studielån foretages i maj måned 1966. Lånene ydes til videregående faglig uddannelse og fuldførelse af akademiske studier.

Lånebegæringer skal indsendes inden udgangen af februar måned, og ansøgningsblanketter kan rekvireres fra fondens kontor: Det kooperative Fællesforbund, Frederiksborggade 50. Kbvn. K.

terer det 30 km til Jyväskylä. Her løfter kraner tømmeret af vognene og sætter det ud i elven til flådning. Sidste sommer transporterede banerne 15.500 vognladninger træ på denne strækning.

I Berns centrum ved Grosse Schanze har man siden 1957 arbejdet på Schweiz' mest moderne hovedbanegård. Det bliver et trafikalt center, hvor både statsbanerne, postvæsenets busser og private rutebiler samles. Man går både i højden og i dybden. I niveau går statsbanerne. Ovenpå stationen bygger man holdepladser for postbusserne, og i tre etager oven over indrettes parkering for 500 personbiler.

Under jorden og SBB's område har man anlagt en station for Solothurn-Ollikofen-Bern jernbanen.

På el-banen London-Clacton ved østkysten har British Railways indsat otte hypermoderne tog, som imødekommer publikums ønske om komfort. Der er liggestole, støjdæmpende dobbeltvinduer, særligt affjedrede boggiere, som giver rolig kørsel, buffetvogn med selvbetjening. Farten 145 km/t. Togstørrelsen seks med 10 og to med 8 vogne. Pris ca. 30 mill. kroner.

Alle tyske forbundsbaners lok skal forsynes med el-bremse sikring (indusi) og med apparatur, konstrueret af Siemens. Hidtil har mere end 2500 lok fået påmonteret dette system.

Frankrigs statsbaner har fornylig indsat nye el-lok, litra CC 40.100, beregnet til fire strømarter, i driften. Disse lok vejer 107 ton og kan præstere maksimalt 240 km/t. De kører TEE-ekspresser mellem Paris, Bruxelles og Amsterdam og kører foreløbig Paris-Bruxelles på 2 timer og 30 min., en gennemsnitsfart på 124 km/t.

Canadas statsbaner, CNR, har taget en ny vogntype i brug, specielt for forretningsfolk. Vognene er udstyret med særlige hvilekupeer, en restaurant og -badeværelser.

Amerikanske jernbaner har taget nogle kæmpemæssige godsvogne i brug. De kan transportere ikke mindre end 130 ton korn, mens en amerikansk godsvogn af gennemsnitsstørrelse laster 58,1 ton. De nye vogne koster 14.000 dollar pr. stk.

DAMERNES DAG

16

Midt i en vintertid

Som det dog kan varme én helt oppe om hjertet at konstatere, hvorledes uldstrømperne er kommet på mode. Ligegyldigt, hvor man færdes, ses uldne ben, og det er et pænt syn, når termometret er under nulpunktet.

Uldstrømper anno 1966 findes i mønstre og farver, der end ikke var drømt om, da vore bedstemødre var børn og selv måtte nørkle hoser. Moderne uldstrømper fremstilles ganske vist i så grove garner, at de kan se hjemmestrikede ud. Men tag ikke fejl! Måske er de hjemmegjorte, men i så fald efter en opskrift, det ikke blev forundt vore bedstemødre at kende.

Det eneste, der på mig virker som det kolde gys, er *hvide* uldstrømper, hvoraf jeg har mødt indtil flere indenfor en halv time på Strøget. Det er Paris, der står

bag opfindelsen, men den farve bekommer ikke de danske pigebeben så vel som de mere muntre røde, blå og grønne. Apropos farver, så hør, hvad udsalgsdillen har på samvittigheden her i huset. At alderspræsidenten på kvindesiden – absolut til sin egen forvirring og overvældethed – kommer hjem med to par højrøde overtræks-De-ved-besked, kantet med sorte blonder.

Det er et stærkt syn, men hendes hjerte banker nu af besidderglæde, når de hænger på tørresnoen. Tænk – at hun turde! Årsag: de var nedsat til det halve

Minken breder sig

Der er ikke minkpelse til alle – endnu da, men ikke så få gratialer eller lignende pengegaver er gået til at købe minkhuer til husets frue for.

Enten i den brunlige pastelmink eller den grålige safirmink. Begge dele er dyr hovedbeklædning. Prisen starter i reglen ved kr. 350 og lader sig doble op uden større besvær, men man får en både smuk, varm og holdbar hovedbeklædning for pengene.

Et skår i glæden er det imidlertid at måtte konstatere, at pelshuer er onde ved frisuren. Den bliver trykket flad. Har De haft huen på i mange timer, er håret tjenligt til en ny vandondulation. Så megen varme, men ingen lufttilførsel er nemlig mere, end selv det kraftigste hår kan tåle.

Fjernt fra Danmark – endnu

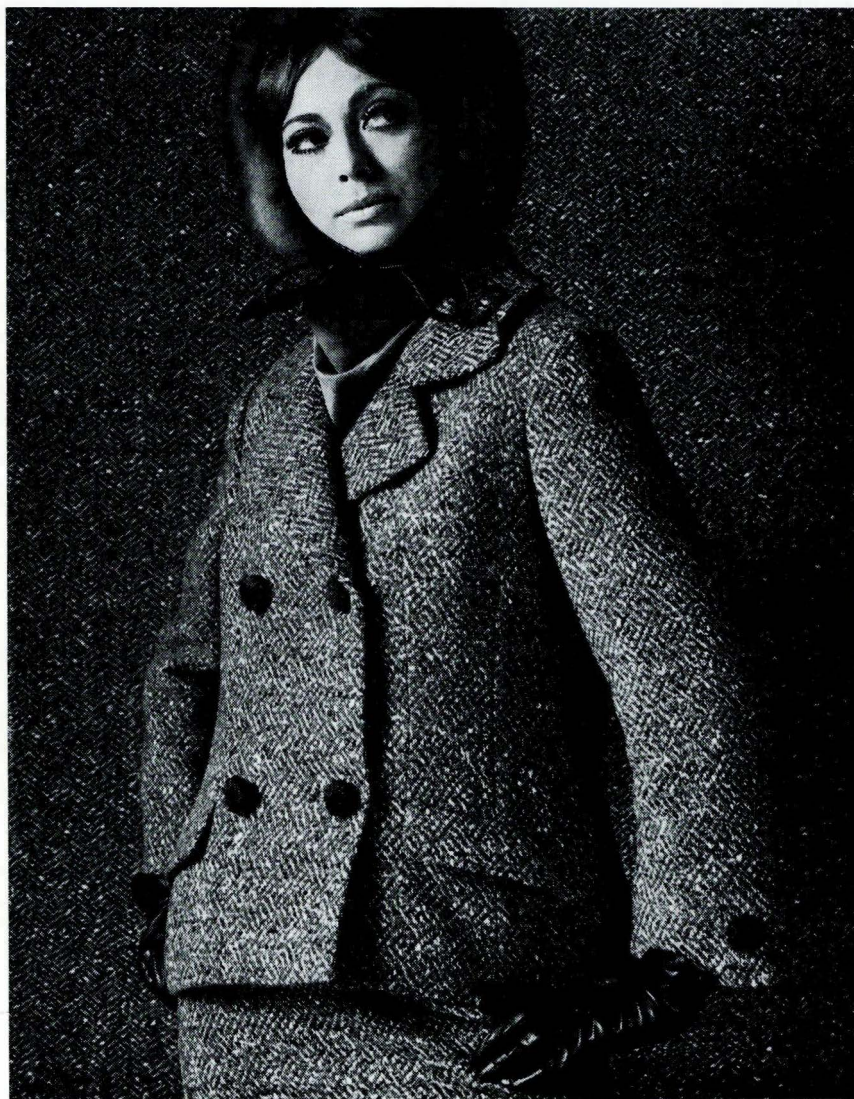
De nye moder i badedragter er forlængst blevet præsenteret i Amerika. Dér bader man som bekendt året rundt uden at skæve til kalender eller termometer. Enhver velstående familie med respekt for sig selv og sin prestige har en privat swimming-pool med lunt vand.

Dragterne har stadig huller de mest umotiverede (men takkelige) steder. Tendensen er iøvrigt flydende, således at forstå, at der ikke rigtigt er noget til at holde på plads med. Det er jo udmærket til de flade piger, men hvor mange er der egentlig af dem?

Det skøreste påfund er selvlysende badedragter. De tænkes anvendt, når man bader i måneskin.

Andet nyt fra den fjerne side af dammen er opfindelsen af en parfumeret stålwire. Ikke af den svære type, der bruges til fortøjning af skibe og skuder. Næh – her tænkes på den tynde stiver, der sidder i en bh og holder barmen på plads.

Det er hensigten at sende forskellige dufte på markedet, så kunderne har mulighed for at finde netop deres specielle yndlingsduft. Skulle nyheden nå her til lands, skal De blive holdt underrettet.



For tiden står systernerne i de parisiske modehuse på gloende pæle for at få alt klart inden opvisningerne og det er ikke stort, der siver ud om, hvad vi har i vente. I mellemtiden kan vi glæde os over den gode, kraftige tweed, her vævet i et mønster, der af ophavsmændene kaldes »gåseøje«, og syet i lange, slankende linier med possementknapper som eneste pynt. Dragten er fra det dansk-svenske konfektionsfirma Zober og koster ca. kr. 675,00.