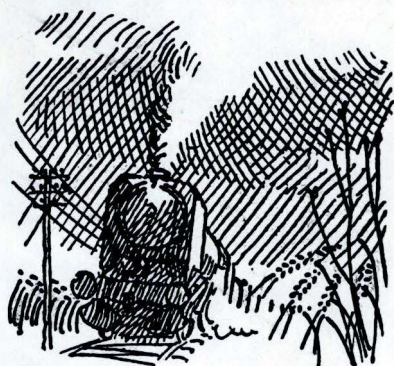


A blue-tinted photograph of railway tracks receding into the distance. The tracks are the central focus, with a large number '10' in the upper right corner. The image has a halftone or dithered texture.

10

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE

10. OKTOBER 1967 – 67. ÅRGANG

10

Indhold:

Reglementsudvalg	2
Er kryds-demokratiet tilstrækkeligt ..	3
Set udefra	5
Feriehjem i Norge	6
Automatisk hastighedskontrol og togstop	8
SR & SIR	14
Fra medlemskredsen – Medbestem- melse	15
Personalia	18
Damernes Dag	20

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.

Som omtalt i forrige nummer af DLT har statsbanernes generaldirektorat nedsat et reglementsudvalg, som har fået til opgave at lave en gennemgribende revision af signal- og sikkerhedsreglementerne. Hermed er taget initiativ til afhjælpning af et længe følt savn. Det er næppe for meget sagt, at omlægning til mere moderne signal- og sikkerhedssystemer har gjort de eksisterende reglementer vanskeligt tilgængelige eller måske mere præcist temmeligt uoverkommelige. Affødt af den bevillingsmæssige kummer er det faktiske forhold jo, at der kan være indtil 4 forskellige signalsystemer at køre efter. Og med den ordlighed, der lægges bag bestemmelserne er det selvkært, at overskueligheden savnes. Derfor har der heller ikke manglet henstillinger fra personalet om at få regelmæssige instruktionskursus etableret til at få indarbejdet den rigtige forståelse af ændringerne. Det er ikke blot vigtigt at lægge grundlag for denne forståelse, det er lige så vigtigt at sikre sig, at forståelsen er der. Det kan imidlertid ikke siges, at der har været megen imødekommenhed af henstillingerne. Udgifter er der nautrligvis forbundne med sådanne regelmæssigt tilbagevendende instruktionskursus, og det er almindelig kendt, at økonomiske midler til statsinvesteringer er underkastet stærke restriktioner i tiden – ja, har vi forresten kendt til andet ved statsbanerne, og dette parret med vor underskudssaldo foranlediger administrationen til tilbageholdenhed med udgiftsforøgende foranstaltninger. Dette er en dyd af nødvendigheden, men på den anden side findes visse ting, hvor tankebanerne må ledes ad andre spor. Det gælder specielt DSB's sikkerhedssystem. Det gælder følgelig kundens tillid til et sikkert transportmiddel. Ansvar er tungt for dem, som tilbageviser rimelige foranstaltninger for at tilgodese dette meget vigtige område. Så mon man ikke påny skal tage organisationens henvendelse op til behandling. Vi stiller os i hvert fald ikke tilfreds med det skriftlige afslag, vi har fået så sent som i dette år.

Som repræsentant for lokomotivmændene er foreningens formand, E. Greve Petersen, udpeget til reglementsudvalget, hvis øvrige medlemmer er: Formand: ac A. V. Jensen, tafd, medlemmer: ktc H. Brogaard Nielsen, tfkt, oing W. Wessel Hansen, sgdt, aing O. K. Jeppesen, mkt, seking L. B. Bertelsen, b sek 1, tinsp J. I. Sørensen, t 1, oming A. E. C. Vogel, m 2, tinsp H. Jørum, t 2, otas O. H. Jensen, Jbf, stm B. T. L. Aanæs, DJF, sekretærer: otktl I. N. Kjær, tfkt og tktl J. P. Richardt, sgdt.

Er kryds-demokratiet tilstrækkeligt?

– Vi vil altid være midt i en demokratiseringsproces. Dem, der er modstandere af denne udvikling, vil kunne hente argumenter fra Estrup. Tilhængerne vil kunne påvise, at den politiske medindflydelse ikke gav det profeterede kaos, men skabte selvstændige mennesker, skriver den socialdemokratiske folketingsmand, *Kjeld Olesen*, i denne artikel, hvor han sætter lighedstegn mellem økonomisk demokrati og økonomisk effektivitet.

Når talen falder på den private ejendomsret bliver luften ladet med hysteri og med henvisning til Grundloven slås det fast, at dette spørgsmål er uden for enhver diskussion. Ejendomsretten er uløseligt forbundet med bestemmelsesretten og dermed basta. Denne indstilling kan, mildt skrevet, vanskeliggøre en fornuftig dialog.

Den private ejendomsret er jo som begreb udsat for stadige ændringer. I dette århundrede har således lovgivningsmagten – også med tilslutning fra de borgerlige partier – beskåret den frie ret til at disponere over egen ejendom: byplaner, byggevedtægter og landbrugspligt er nogle eksempler.

»Arbejderens bog«

I praksis er det også tvivlsomt med denne bestemmelsesret. De borgere, der besidder for milliarder af kroner obligationer har ingen bestemmelsesret, der står i forhold til de penge, de repræsenterer. Der kan ligeledes sættes et spørgsmålstejn ved den bestemmelsesret, der er tillagt de mange små, anonyme aktionærer, hvis penge andre arbejder med.

Set i historisk perspektiv kan man nikke genkendende til mange af de argumenter, der fremføres, når man diskuterer den private ejendomsret som princip. De brydninger, vi skulle igennem, før vi var nået frem til det politiske demokrati, er jo tydelig parallel. At det ikke er mere end 52 år siden, kvinderne fik valgret, kan i dag forekomme fantastisk. På vore bedsteforældres tid fik mange udleveret »Arbejderens Bog«, der fortalte ham ganske tydeligt om hans pligter, hvor ædruelighed og gudelighed var nogle stykker samt afholdelse fra enhver politisk aktivitet, da man skulle overlade dette til folk med forstand på at styre lang og rige. Det lyder som en fjern fortid i dag, hvor man gennem krydset på valgdagen yder respekt for den enkeltes mening. Men er krydsdemokratiet tilstrækkeligt? Kan vi være tilfredse, før demokratiet er bredt ud i alle hverdagens afskygnin-

ger? Debatten om demokrati på arbejdspladsen viser, at mange ikke er tilfredse. En voksende diskussion om økonomisk demokrati fortæller, at også her må sættes ind.

Ikke misundelsesprincippet

Når moderne socialister diskuterer den private ejendomsret, er det ikke baseret på et misundelsesprincip, som ofte påstået. For mit eget vedkommende gør følgende sig gældende:

Vi spiller alle en aktiv rolle i det økonomiske kredsløb. Over en periode på 25 år har den gennemsnitlige forrentning af aktier været 8½ pct. Det vil sige, at aktionærene har fået syvdoblet deres formue i denne periode. Denne formuetilvækst, som bl. a. kanaliseres gennem udstedelse af friaktier, har kun været mulig gennem lønmodtagernes indsats. De har blot ingen medindflydelse, der står i forhold hertil.

Vi spiller mere end denne rolle. Den opsparring, der foretages af landets lønmodtagere, investeres i private virksomheder, men som opsparende medfølger ingen medbestemmelsesret.

Når prisen på en vare skal kalkuleres, medregnes et beløb til nyinvesteringer. Som forbrugere spiller vi altså også her en rolle, men vi har intet at skulle have sagt om disse kapitaldannelser.

Økonomisk demokrati og effektivitet

Gennem skattelovgivningen er der i tidens løb gennemført mange fornuftige ting, der skal virke som drivkraft for erhvervslivet – for eksempel afskrivningsreglerne. I princippet er det en begunstiggelse, der bevirker, at lønmodtagerne må betale så meget mere, men nogen form for indflydelse følger ikke med.

Når hertil kommer, at udviklingen har medført en tingenes afhængighed, som vi ikke drømte om for få år siden, var tidspunktet måske inde til at tage dramatikken ud af ejendomsretsdebatten. Så kan nogle af os gøre det ud fra ønsket om at skabe et økonomisk demokrati og andre kan gøre det ud fra ønsker om mere effektivitet – der vil være adskillige berøringsflader. Man kan nemlig ikke med rimelighed stille spørgsmålet op i dag, at der er tale om enten at fastholde den såkaldte private ejendomsret eller gå ind for de mange former, der fører henimod det økonomiske demokrati.

Privat + offentlig kapital

Det fantastiske kapitalbehov, vi vil komme til at møde, vil nødvendiggøre et samarbejde mellem privat og offentlig kapital. SAS er et aktuelt eksempel. I fremtiden, hvor nyinvesteringer ikke vil være betinget af nedslidte maskiner, men af nye tekniske frembringelser, vil det private erhvervsliv komme til at stå i kapitalnød, som den traditionelle markedsmekanisme ikke vil kunne klare. Da ØK for nylig overtog Plumrose, viste det to tendenser. For det første, at formerne vil blive stadig mere koncentreret. For det andet, at Plumrose – hvor veldreven virksomheden end har været – ikke kunne klare sit kapitalbehov. I løbet af få år vil landbruget stå overfor kæmpeinvesteringer i bygninger. Vi må derfor imødegå et tidspunkt, hvor det private erhvervsliv i egen interesse vil gå ind i et økonomisk samarbejde med det offentlige. Ud fra en almindelig demokratisk tankegang vil det så være naturligt, at fællesskabet får en indflydelse, der står i forhold til den investerede kapital. Tankerne om en investeringsbank som man er langt fremme med i Sverige, peger ligeledes i denne retning. Med den økonomiske koncentration og den dermed følgende magtposition, som tillægges et fåtal, rejser der sig spørgsmålet om selve erhvervslivets opbygning. Den tidligere svenske finansminister, Ernst Wiggfors, har rejst tanker, der i høj grad vil være en overvejelse værd, nemlig om erhvervsvirksomheder ikke bør ledes efter almennyttige principper, hvor såvel ansatte som forbrugere er repræsenteret i ledelsen med reel indflydelse. En mindre del af overskuddet skal gå til tidligere aktionærer, men størsteparten skal virke indenfor selve virksomheden først og fremmest til nyinvesteringer.

Fonds-dannelsernes betydning

Men tilbage til samarbejdet mellem offentlig og privat kapital. Hvordan vil man kunne klare den nød-

vendige opsparing? Her kommer først og fremmest fondsdannelser ind i billedet. Ikke uden grund ser mange hen til en fremtidig udvidet ATP-ordning i lighed med den svenske, der vil betyde opsparing i milliarder af kroner over en årrække. Det vil blive et politisk spørgsmål, hvordan en sådan fond skal administreres, men givet er det, at der her vil blive givet mulighed for fællesskabet til at påvirke investeringerne ud fra et helhedssyn og forhåbentlig opnå en medindflydelse i forhold til den udlånte kapital.

Hvorfor ikke overveje at lede dele af den private opsparing ind i nye baner? Der har tidligere været rejst tanken om, at lønmodtagerne organiserede en opsparingsordning, der gav de sædvanlige rentefordele, men som tillige gav den indflydelse på udlånes retninger, som mangler i det nuværende system. Som andre veje kan jeg nævne andelsbevægelsen og bykooperationen, hvis muligheder langt fra er udnyttede.

Vi kan ikke undvære Mads Clausen-typen

Som man vil se, gives der ingen standardopskrift på midlerne henimod det økonomiske demokrati. I dag findes kun ganske få dogmatiske tilhængere af en generel nationalisering. En nationalisering kan naturligvis blive aktuel – for eksempel når vi skal udnytte atomet som kraftkilde. Men hele tiden må det afgørende være, hvad der er mest hensigtsmæssigt, og hvad der giver en rimelig medindflydelse. Det må være lovgivningsmagts opgave at lægge rammer, der har dette for øje samtidig med, at man på en smidig måde animerer vore produktionsmuligheder. Vi skal sørge for at drage nytte af personer, der har evnen til at få tingene til at gro. Vi kan for eksempel ikke undvære en type som Mads Clausen, men vi skal også se i øjnene, at der ligger en stor ubrugt reserve af kræfter blandt landets lønmodtagere, som ikke har haft mulighed for at udfolde sig. Jeg tror ikke på teorien om, at effektivitet er forbundet med kæft-, trit- og retning-metoden.

Men jeg tror på, at vi altid vil være midt i en demokratiseringsproces, hvor opnået medindflydelse af føder krav om mere. Dem, der er modstandere af denne udvikling, vil kunne hente argumenter fra Estrup. Tilhængerne vil kunne påvise, at den politiske medindflydelse ikke gav det profetereede kaos, men skabte selvstændige mennesker.

Kjeld Olesen.



Set udefra

For nogle år siden var der en læge i en grønlandsk by, der havde bestemt sig for at holde nogle foredragsaftener om seksuallære og familieplanlægning. Tilslutningen til foredragsserien var stor, og lægen bestemte derfor, at den sidste foredragsaften skulle afsluttes med kaffemik og spørgsmål fra tilhørerne. Trods gentagne opfordringer til forsamlingen om nu at stille spørgsmål, som lægens belæringer måtte have givet anledning til, var der fuldstændig tavshed, indtil der endelig var en dame, der tog ordet og bad lægen om at oplyse, hvorfor der ikke var mere margarine i butikken.

Hændelsen er berettet af minister for Grønland, *Carl P. Jensen*, der i den fortræffelige serie af Socialpolitisk Forening's småskrifter har udgivet »Den sociale udvikling i Grønland«. Der sker meget i det nordlige Danmark i disse år. Befolkningstallet er i kraftig vækst. Befolkningen samles i de såkaldte åbentvandsbyer, der kan besejles hele året rundt. Industrialiseringen holder sit indtog. Alt dette rejser nye problemer og kræver investeringer.

For 15 år siden var den hjemmehørende befolkning i Grønland ca. 22.000, der døde henved 1.000 om året, deraf 36 procent af tuberkulose. I 1964 var befolkningstallet steget til ca. 36.000. Dødsfaldene var dalet til ca. 280, og der var nu ikke dødsfald på grund af tuberkulose. Dette sidste er da et resultat, vi kan være bekendt. En årlig befolkningstilvækst på ca. 4 procent må imidlertid i ethvert samfund skabe problemer og ikke mindst, når 40 procent af børnene fødes uden for ægteskabet.

På grund af temperatursvingninger forsvandt sælerne for nogle årtier siden fra hovedparten af den grønlandske vestkyst. Befolkningen søger derfor imod steder, hvor der dels er mulighed for fiskeri hele året, dels er fiskebanker i nærheden. Det moderne havgående helårsfiskeri kræver imidlertid industrianlæg, så fisken kan leveres grydeklar til aftagerlandet. Grønlandsudvalget af 1960 har beregnet, at oprettelsen af en moderne fiskeindustri, baseret på havgående helårsfiskeri, kræver investeringer på godt 2 milliarder kroner. Efter planerne skal denne fiskeindustri oprettes i 10-året 1966-75.

Industrialiseringen nødvendiggør et omfattende boligbyggeri med el-anlæg og vandforsyning, skoler, sygehuse m. v. Levestandarden vil blive væsentligt højnet. Men det gamle fangersamfunds fællesskabsfølelse vil gå tabt, og mange problemer vil melde sig. Det grønlandske socialvæsen må derfor rustes, så det kan hjælpe den grønlandske befolkning med de tilpas-

ningsproblemer, der selvfølgelig må komme i et samfund, der pludselig skal industrialiseres.

Minister *Carl P. Jensen* mener, at hovedlinjerne i den kommende udvikling af det grønlandske socialvæsen vil forme sig således: der må oprettes et grønlandsk arbejds- og socialdirektorat, der kan formidle socialvæsenets udbygning. Alle sociale underholds- og serviceydelser skal ydes igennem kommunernes sociale administration, d.v.s. igennem de folkevalgte socialudvalg og grønlandske socialmedhjælpere, der er under uddannelse. Udformningen af de sociale ydelser må ske i det folkevalgte grønlandske landsråd. Men selvfølgelig kan udviklingen af socialvæsenet i det nordlige Danmark ikke ske uden støtte fra det sydlige.

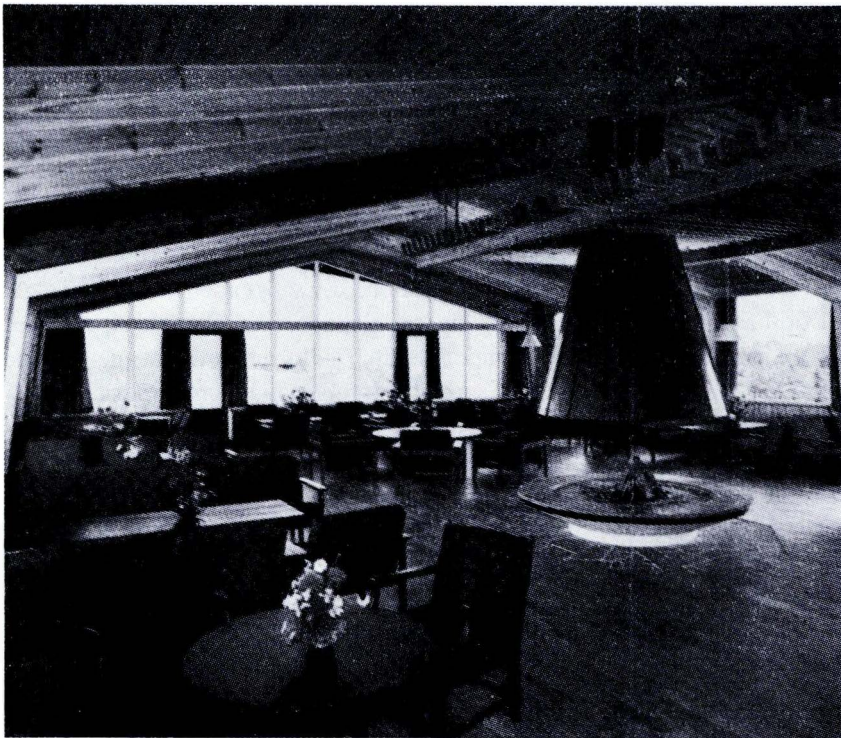
Mogens Bille.

Anciennitetsplacering

Lokomotivmedhjælperaspiranterne:

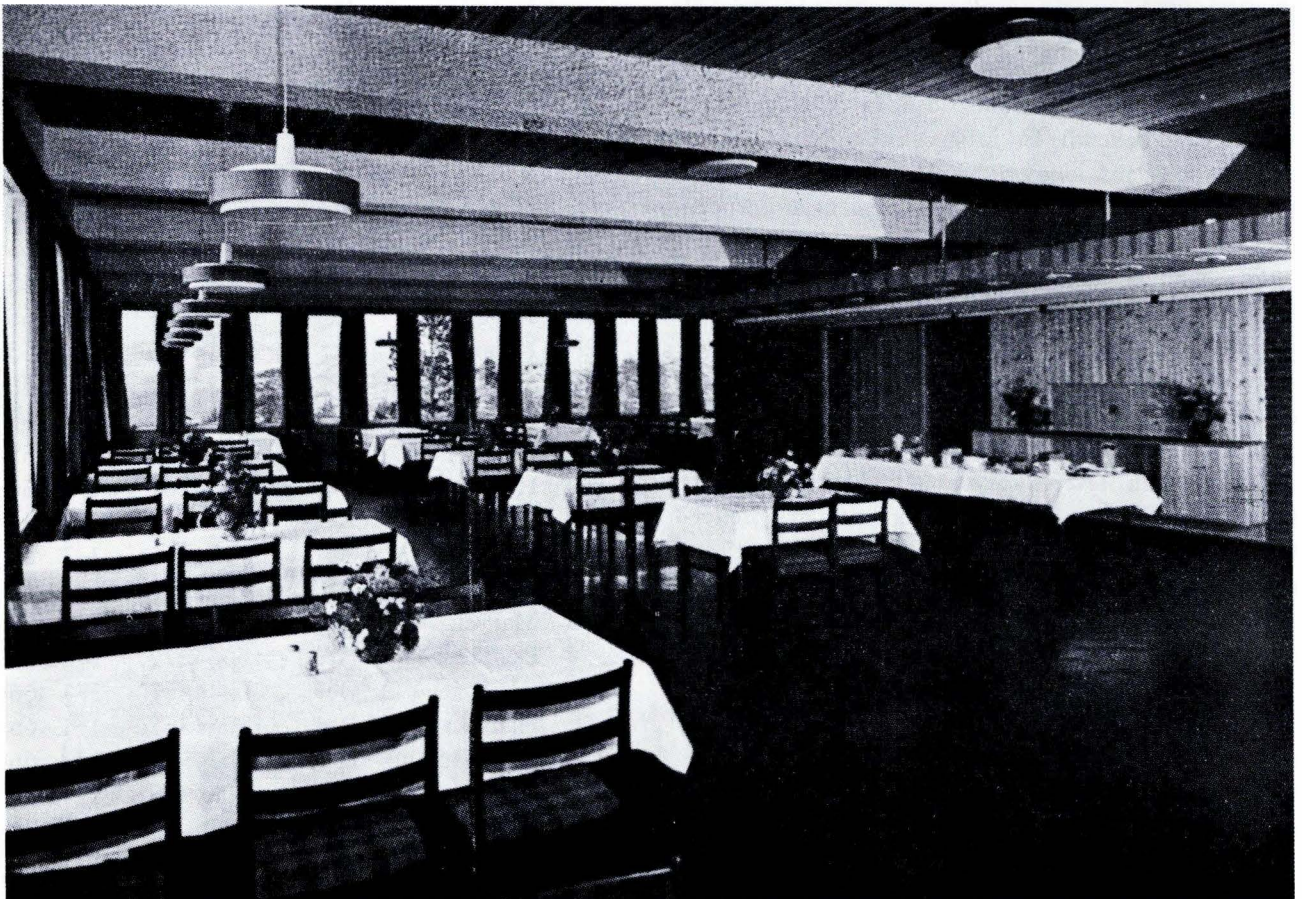
Navn	Tj. sted	Pknr.	Antaget
KB Borre,	Ar	23024079	1/11 65
SB Geisler,	Ta	11054079	1/12 65
K Pedersen,	Ar	30064179	1/12 65
VE Nielsen,	Gb	10114161	1/1 66
H Degn,	Ar	22114279	1/12 65
EH Bekker,	Fa	17044379	1/12 65
FR Mølgaard	Fa	21064279	1/12 65
OB Jørgensen,	Gb	10113961	1/1 66
EH Pedersen,	Ar	28114180	1/11 65
B Svendsen,	Kø	23024023	1/1 66
KK Christiansen,	Ar	08024279	1/12 65
FL Ovesen,	Ar	16014179	1/11 65
EJ Hellesen,	Gb	28034261	1/1 66
AR Jensen,	Ar	18124479	1/12 65
KR Jensen,	Gb	19124361	1/1 66
PO Hornbæk,	Ar	29043979	1/11 65
B Madsen,	Kø	26054461	1/1 66
J Dencker,	Ar	16064279	1/12 65
IT Olsen,	Gb	20044461	1/1 66
SE Hanssen,	Ro	18054361	1/1 66
KH Christiansen,	Kø	11034362	1/1 66
F Jørgensen,	Ar	19084279	1/11 65
JI Christiansen,	Gb	19034062	1/1 66
RL Jørgensen,	Ar	17034179	1/11 65
C Blid,	Hg	24124461	1/1 66

Feriehjem i Norge



I begyndelsen af september i år har de norske jernbaneorganisationer og NSB åbnet et stort og moderne feriehus i Rapham. Hermed er en gammel tanke ført ud i livet, idet man allerede i 1950 drøftede den i Norsk Jernbaneforbund og Norsk Lokomotivmandsforbund, ligesom Norske Statsbaners daværende generaldirektør tilsluttede sig tanken, men først i 1959 blev der nedsat et udvalg, som fik til opgave at udarbejde et forslag til opgavens løsning, og en indstilling fra dette udvalg forelå i september måned 1960.

Indstillingen gik ud på, at tanken om et fælles feriehus burde realiseres, og man gik derpå igang med at finde et sted, som var velegnet til formålet. Man erhvervede en grund i Rapham, og nu står man altså efter åbningen af feriehuset ved en officiel højtidelighed den 7. september klar til at modtage de mange feriegæster, som har lyst til at feriere i det storslåede fjeldterræn, som feriehuset er placeret i.

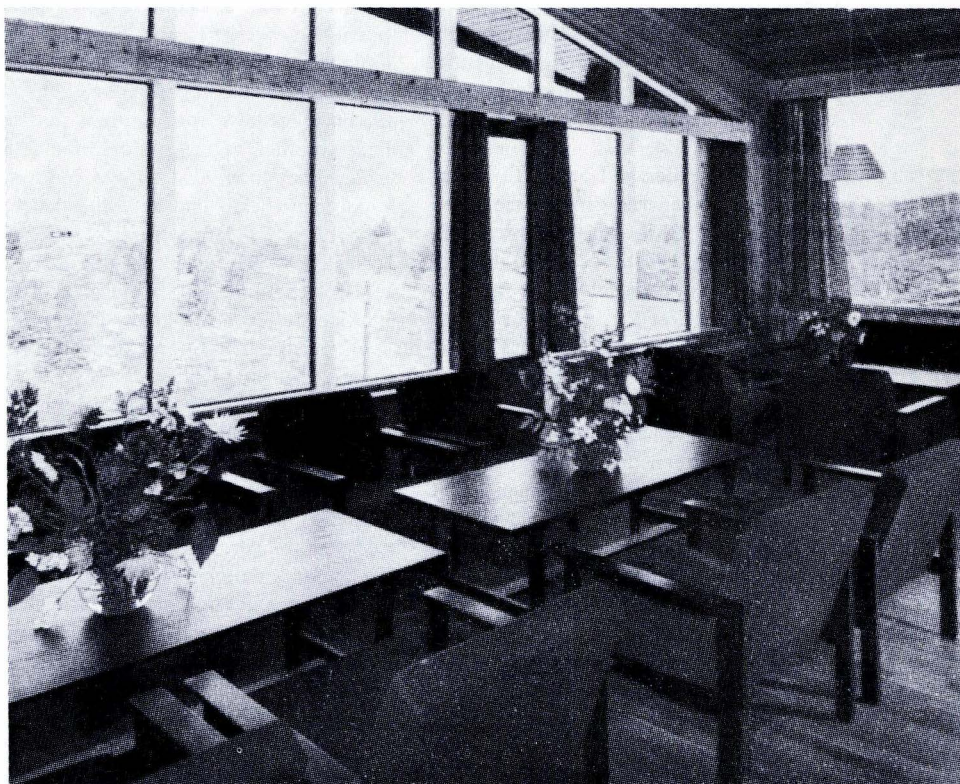




Billederne giver det tydeligt indtryk af at opholdslokaliteterne er indrettet smukt og hyggeligt.

Foretagendet er organiseret som et aktieselskab, således at de 51 pct. af aktierne er fordelt mellem Norsk Jernbaneforbund og Norsk Lokomotivmandsforbund, medens Norske Statsbaner har tegnet sig for de resterende 49 pct.

Feriehjemmets placering er den bedst tænkelige, 1 milsvej øst for stationen Otta. Dets indretning er meget smagfuld, og man kan tage op til 140 gæster. Foruden naturligvis gæsteværelserne er der en række opholdsfaciliteter, såsom bibliotek og saloner. Der er foredragssal og hobbyrum samt bowlingbane m.m. Gæsteværelserne er udstyret med bad og W. C.



Automatisk hastighedskontrol og togstop

Af overingeniør W. Wessel Hansen

At sikkerheden ved *jernbanedrift* interesserer et stort antal mennesker bliver i hvert fald konstateret hver gang, der er sket et større uheld eller en ulykke ved statsbanerne. I sådanne – heldigvis meget få tilfælde – sendes der til mange dagblade samt til statsbanerne direkte en mængde forslag, som har til formål at hindre pågældende art af ulykke. Desværre viser næsten alle disse velmente forslag kun, at den pågældende initiativtager har ukendskab enten til selve jernbanedriften eller til allerede kendte metoder til forebyggelse af ulykker.

Som jernbanemand kan man ikke undgå at undres over, at så mange gerne beskæftiger sig med problemerne vedrørende en forøgelse af jernbaners sikkerhed, medens kun ganske få synes at være interesseret i vejtrafikkens tilsvarende forhold, og dette til trods for at alene det store, daglige antal ulykker på gader og veje vel burde virke stærkt provokerende med hensyn til interessen og opfindsomheden for dette trafikområde.

Årsagen til denne tilsyneladende ulogiske holdning kan skyldes flere forhold, men en væsentlig faktor er sikkert, at den enkelte ikke er indstillet på selv at ville ofre noget videre på sikkerhedens alter, medens afholdelsen af udgifter af det offentlige pengemidler ikke virker nær så afskrækkende.

At en almen forøgelse af sikkerheden, hvad enten det vedrører jernbanedrift eller vejtrafik, koster mange penge, er kendt af alle, som har med trafikproblemer at gøre.

Imidlertid er der god grund til her at omtale, at jernbanerne gennem mere end 100 år har gjort hvert eneste større jernbaneuheld (ulykke) til genstand for tilbundsgående undersøgelser af årsagen (årsagerne), og i et flertal af tilfælde har dette ført til ændringer af anvendt materiel, af forskrifter eller uddannelse m.v.

Resultatet af jernbanernes grundighed – og åbenhed – har da også givet det resultat, at jernbanedriften overalt i verden er andre transportsystemer langt overlegen med hensyn til sikkerhed.

Denne kendsgerning medfører dog ikke, at jernbanemænd føler sig tilfredse med det bestående. Det er vel selvklaart, at indførelsen af nye driftsformer – f.eks. under forøget medvirken af automatiske apparaturer – kan kræve nye sikkerhedsregler henholdsvis supplerende sikkerhedsapparaturer, uden at dette fra starten står helt klart for de

implicerede specialister. Sker der da en ulykke, som på nogen måde – direkte eller indirekte – kan henføres til ovennævnte manglende eftertanke, chokeres næsten *alle* jernbanemænd, og forebyggende foranstaltninger påbegyndes straks overvejet og indført hurtigst muligt.

Det må imidlertid betones, at efterfølgende artikel kun har til hensigt at give en oversigt over de metoder, som kunne tages i brug for at afværge fejlagtig forbikørsel af »stop«, og det kan på forhånd fastslås, at ingen af de angivne metoder tager sigte på eller vil kunne hindre ulykker af den type, som i august d.å. fandt sted mellem Odense og Nyborg. Artiklen er i øvrigt i hovedsagen skrevet før denne ulykke indtraf.

Førerløse tog

I de mange år, hvor man gradvis har søgt at erstatte den menneskelige arbejdsydelse med tekniske apparaturer, har en række jernbanemænd også fantaseret sig til, at lokoførere med fordel skulle kunne »erstattes« med teknik.

I og for sig er der teoretisk intet til hinder for, at en kompliceret teknik kan afløse lokoføreren, og der er allerede tunnel- og forstadsbaner, hvor sådanne tekniske anlæg er i drift. Der er heller ingen tvivl om, at denne teknik i hovedsagen kan overføres (og bliver det) til almindelige jernbaner, men for at nå frem til førerløse tog kræves »kun«, at alle en lokoførers opgaver først skal studeres grundigt, naturligvis også for de tilfælde, hvor han skal udøve unormale funktioner (f.eks. under dårlige vejforhold). Efter sådanne studier ville alle normale opgaver og ekstraordinære forholdsregler kunne sættes ind på en datamaskine (efter en såkaldt programmering), og alle lokoførere kunne derefter teoretisk set »forsvinde«.

Det måtte naturligvis ikke glemmes, at der skulle være taget hensyn til bl.a. sporenes vedligeholdelse og dermed til arbejdsretøjernes samt det tilhørende personales ophold på de fuldt automatiserede strækninger. Endelig måtte den anvendte automatteknik på ingen måde svigte, så den gav forkerte og farlige kørselstilladelser, og endelig måtte teknikken i sig selv være så stabil, at der næsten aldrig blev tale om en svigtende automatfunktion. Formentlig kunne der højst tillades én fejl i gennemsnit pr. lokomotiv pr. 50 år. At den anvendte

komplexerede teknik skulle kunne fungere helt fejlfri er næppe sandsynlig.

I virkeligheden skulle der anføres meget mere om førerløse tog, men meningen har kun været at give udtryk for, at selv om elektroteknikken i dag er så stærkt udviklet, at man kan sende et »fartøj« til månen, er der ved den jordbundne masse-trafik så mange forhold at tage i betragtning, at det reelt set er lettere at fjernstyre et ubemandet månefartøj, end det er automatisk at styre et ganske almindeligt passagertog fra København til Korsør, forudsat at *nuværende* sikkerhed skal bibeholdes.

Nuværende sikkerhed

Men tilbage står spørgsmålet, om den – ved danske statsbaner – tilvejebragte sikkerhed er stor nok, set i forhold til det nuværende samfunds optagethed af de mange problemer, vor større frihed m.v. har medført? Svaret herpå afhænger naturligvis af, hvordan og af hvem den tilstedeværende sikkerhed skal bedømmes.

En undersøgelse af forholdene ved en række jernbaneadministrationer viser bl.a., at der hidtil ikke har været ensartede regler for, hvilke trafikale forhold m.v. der skal være bestemmende for afløsning eller supplerer af jernbanemænds *personlige ansvar* for den daglige trafikafvikling.

Det kan f.eks. nævnes, at det i visse lande foreskrives, at af- og tilbagemelding ikke må anvendes ved hastigheder over en vis grænse, medens det i andre lande er bestemt, at der ved denne grænse tilige skal forefindes apparaturer, som overfører de faste signalanlægs informationer til selve lokomotivets førerrum. Endelig findes der talrige lande, som ikke har bestemmelser om de nævnte forhold.

Metoder til forøgelse af sikkerheden

I det følgende gives der et overblik over de vidt forskellige metoder, der enten allerede er i brug, eller som kunne tænkes taget i anvendelse; men det er kun hensigten at beskrive nogle typiske metoder (som ofte har et antal varianter).

Tyskland indførte allerede omkring 1927 det af *Siemens* konstruerede Zugbeeinflussung-system, hvis princip er skitseret på fig. 1. Der er her kun tale om en »punktvis« *vekselvirkning* mellem togmaskiner og de faste signalanlæg. Systemet er ikke *selvoverprøvende* med hensyn til funktionssikkerhed, og det kan

derfor ikke (og tilsigter heller ikke at) yde fuld sikkerhed imod urigtig forbi kørsel af »stop«.

Systemets funktion beror på, at der på alle de togmaskiner, som skal befære strækninger med omhandlede sikkerhedsforanstaltning, er installeret generatorer, der kan afgive tre (eller flere) frekvenser: 500, 1000 og 2000 Hz. For hver af disse frekvenser findes et relæ, der kun kan stå tiltrukket, når pågældende frekvens er til stede med tilstrækkelig effekt. Som det ses, indgår frekvensrelæerne i en serie-svingningskreds, som også gennemløber en »sendemagnet« på togmaskinen. Et frekvensrelæ falder fra, når der fra sendemagneten »tappes« energi af pågældende frekvens.

Ud for hvert fremskudt signal findes der i sporet en spormagnet, hvis spole sammen med en kondensator danner en svingningskreds, som er elektrisk afstemt til resonans 1000 Hz. Spormagneten er placeret sådan, at lokomotivernes sendemagnet passerer lige henover spormagneten.

Når en sendemagnet passerer en 1000 Hz spormagnet, bliver der en elektrisk kobling mellem de to svingningskredse, hvorved der »tappes« energi fra sendemagneten, og det pågældende frekvensrelæ falder derfor fra. Imidlertid er spormagneten forbundet med det fremskudte signal på en sådan måde, at en kondensator kortsluttes, når »hovedsignalet viser køre« og der »tappes« da ikke energi fra sendemagneten. Såfremt forsignalet der-

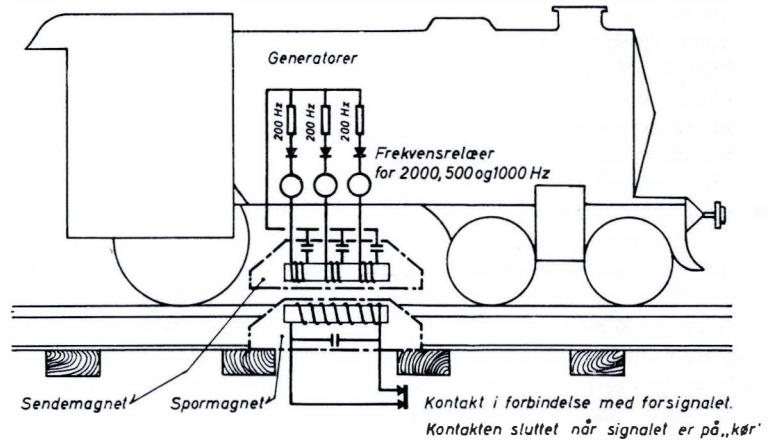


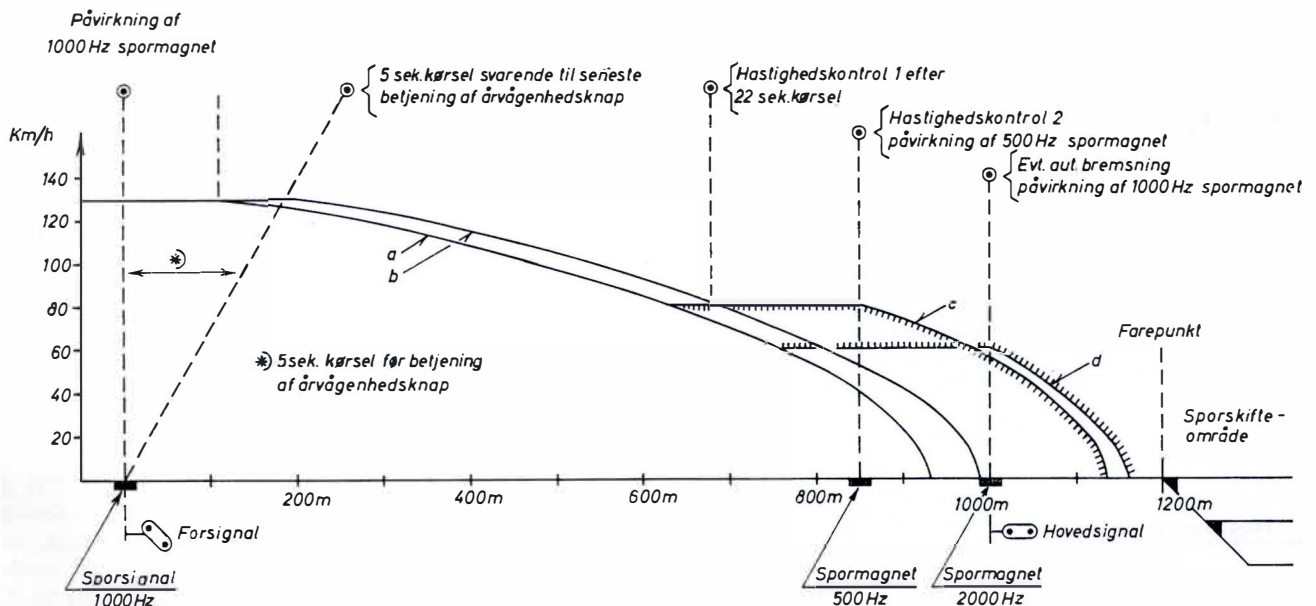
Fig. 1. Princip for det tyske punktsystem.

imod viser »kørsel forbi hovedsignalet forbudt«, falder frekvensrelæet 1000 fra, og relæet sætter derved en tidsmåler på lokomotivet i gang, hvorefter der indtræffer automatisk bremsning, dersom lokomotivføreren ikke inden 5 sek. har kvitteret, ved at han betjener en årvågenhedsknap, fig. 2.

Efter yderligere 17 sek.'s kørsel foretager lokomotivets relæudstyr m.v. en automatisk kontrol af, at hastigheden nu ikke er større end 90 km/t. Er hastigheden større, indtræffer der automatisk togbremsning.

150 m foran hovedsignalet er der yderligere placeret en spormagnet, men denne er afstemt til 500 Hz. Ved lokomotivets passage sker der her en kontrol af, om hastigheden er under 65 km/t. Er hastigheden større, indtræffer der automatisk togbremsning.

Fig. 2. Eksempel på bremsefunktioner i forbindelse med det tyske punktsystem. Bremsekurver under forskellige forhold: a: Lokomotivføreren bremser forskriftsmæssigt. b: Lokomotivføreren glemmer at benytte årvågenhedsknappen. c: Automatisk bremsning, dersom hastigheden efter 22 sek.'s kørsel er større end ca. 90 km/t. d: Automatisk bremsning, dersom lokomotivføreren kører forbi hovedsignalet.



Umiddelbart ud for hovedsignalet findes endnu en spormagnet, der er afstemt til 2000 Hz. Viser hovedsignalet »stop«, men kører toget desuagtet forbi signalet, falder frekvensrelæ 2000 fra, og der iværksættes øjeblikkelig bremsning. Er signalet derimod på »kør«, er en kondensator kortsluttet, og der sker følgende intet under togets passage.

Frekvensrelæerne kan naturligvis benyttes til styring af et miniaturesignal o.a. på togmaskinen.

Systemet tilsigter altså kun at supplere en lokoførers agtpågivenhed umiddelbart foran signaler og sporstykker med ned-sat kørehastighed.

Zugbeeinflussung er anvendt i stor udstrækning i Tyskland, først og fremmest på banestrækninger med kørehastigheder på over 100 km/t, men i de senere år er – så vidt vides – også 90 km/t strækninger udstyret med systemet.

Systemet har den fordel, at det kan udbygges til *efterhånden* at omfatte hele jernbanenettet, forudsat pågældende trækkræfter har den krævede frekvensinstallation, men der kan ikke overføres en besked til trækraften et vilkårligt sted på en banestrækning. Ved at udlægge

mange spormagneter og forbinde disse med kabler, der fører til de faste signaler eller sporisolationer, kan denne mangel begrænses noget, men dette giver andre mangler.

Schweiz har gennem adskillige år anvendt *Integra-Metrum* punktsystemet, fig. 3, der beror på, at der på togmaskinerne findes en jævnstrømskilde samt såvel en sendemagnet som en modtagermagnet. Disse kan påvirke henholdsvis påvirkes induktivt af et sæt *spormagneter*, som er anbragt ud for hvert fremskudt signal. Sendemagneten, der er placeret mellem hjulsættene, er strømførende, så længe maskinen er i drift. Modtagermagneten er placeret uden for hjulsættene, og den kan ikke påvirkes direkte af sendemagneten.

Spormagneterne er i øvrigt placeret sådan, at den magnetiske kraft fra sendemagneten overføres til spormagneten mellem sporstrengene, hvorved der i pågældende magnet induceres elektrisk energi, der føres til den uden for sporstrengene anbragte spormagnet, som derved bliver magnetisk. Der induceres føl-

gelig også energi fra den udvendige spormagnet op i køretøjets modtagermagnet, der er forbundet med et modtagerrelæ.

Ved at indføje signalafhængige kontakter i forbindelse mellem de to spormagneter kan man overføre det fremskudte signals »stop«- og »kør«-stilling til lokomotivet.

Systemet er dog noget mere kompliceret, idet der findes en permanent spormagnet, som placeres et stykke foran de førnævnte spormagneter.

Når toget passerer den permanente magnet, induceres der strøm i modtagermagneten, hvorved modtagerrelæet bringes i den stilling, som svarer til signal »stop«. Såfremt de med signalet forbundne spormagneter derefter ikke – inden nogle få sekunder – har givet sendemagneten lejlighed til at påvirke modtagermagneten i stilling svarende til »kør«, indtræffer der automatisk bremsning.

Modtagerrelæet kan også benyttes til at styre et miniaturesignal o.a. på togmaskinen.

Amerika har gennem adskillige år anvendt et af firmaerne *Union Switch and Signal Company* og *General Railway Signal Company* konstrueret *liniesystem*, fig. 4 og 5, hvor man har kombineret sikringsanlæggenes sporisolationer og overføringen af informationer til togmaskinerne.

Ved de enkelte sporisolationers udkørselsende påtrykkes skinnestregene en vekselspænding, som »hakkes« i stykker af impuls-givere, hvoraf der findes f.eks. to (eller flere): én, som giver 75 strømpulser pr. minut, og én som giver 180 impulser pr. minut.

Impuls-giverne er ved relækontakter knyttet til signallerne, således at der ad skinnestregene sendes 75 strømpulser pr. minut, når signalet i udkørselsenden viser »stop«, medens der sendes 180 impulser, når signalet viser »kør«.

Impulsstrømmen i sporstrengene, som altså sendes hen imod en togmaskine, giver anledning til dannelsen af et magnetisk vekselfelt omkring skinnestregene. Dette felt påvirker modtagermagneter, som er ophængt foran forreste hjulpar på togmaskinerne.

Den inducerede elektriske energi i modtagermagneterne anvendes til styring af impulsrelæer på lokomotiverne, og disse relæers kontakter kan da dels tænde signallys i miniaturesignaler i førerhuset,

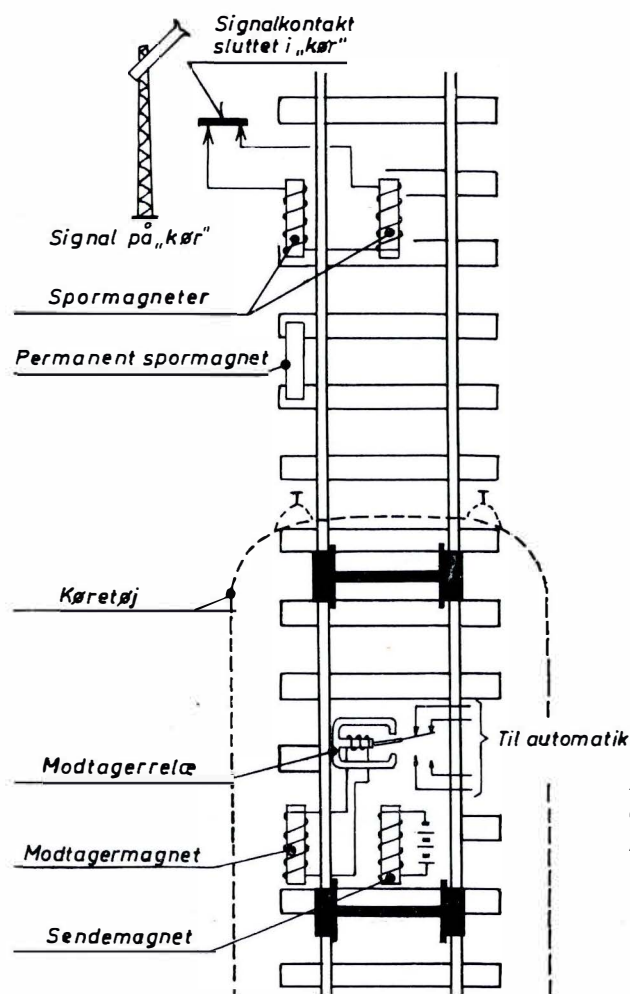


Fig. 3. Princip for det schweiziske punktsystem.

dels indvirke på bremsesystemet. Så længe impuls 180 modtages, kan lokomotivføreren fortsætte kørslen med normal hastighed, men når impuls 75 modtages, skal hastigheden nedsættes, således at toget kan standse ved det kommende hovedsignal. Modtages ingen impuls, f.eks. fordi et foran kørende tog »kortslutter« impulserne i skinnestrengene, eller fordi togmaskinen har passeret et signal på »stop«, bremses toget automatisk. Systemet har naturligvis store fordele i forhold til de foran omtalte, fordi togmaskinerne hele tiden er i kontakt med de ydre signalanlæg.

Danmark, S-banen vil blive udstyret med liniesystem, kaldet HKT (hastighedskontrol og topstop), der i nogen grad minder om det amerikanske system, men hvor der i stedet for de før nævnte langsomme impulser anvendes følgende frekvenser: 370, 430, 470, 530, 570 og 630 Hz, og således at der til hver information hører to forskellige frekvenser, som vekselvis (med en frekvens på 5 Hz) skal modtages i forreste vogn. Ved at anvende 6 frekvenser, men kræve to af disse for hver information, har man opnået at kunne give togene 15 forskellige informationer.

Disse er foreløbig tænkt anvendt således:

1. fortsæt kørslen med 100–120 km/t, uden afvigelse til anden banestrækning.
2. fortsæt kørslen med 100–120 km/t, men afvigelser til anden banestrækning.
3. fortsæt kørslen med 90 km/t.
4. fortsæt kørslen med 80 km/t.
5. fortsæt kørslen med 70 km/t.
6. fortsæt kørslen med 60 km/t.
7. fortsæt kørslen med 45 km/t.
8. fortsæt kørslen med 30 km/t.
9. Brems til 15 km/t, vandret banelogeme.
10. Brems til 15 km/t, stigende banelogeme.
11. Brems til 15 km/t, faldende banelogeme.
12. Udkobling af HKT, kørsel alene på ydre signaler.
- 13, 14 og 15 ikke endnu disponeret.

Systemet har indtil nu kun været efterprøvet i Siemens laboratorier, men i løbet af indeværende år bliver ét togsæt udstyret med anlægget, hvorefter en række praktiske forsøg, målinger af bremse-

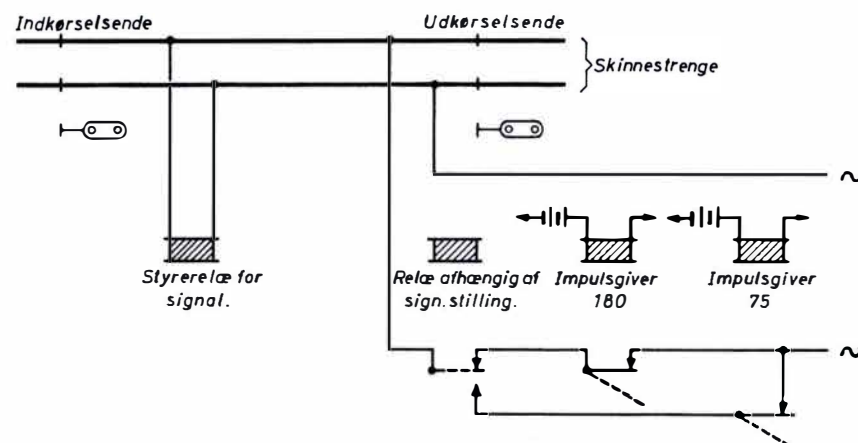


Fig. 5. Princip for sporisolation i forbindelse med det amerikanske liniesystem. Impulsstrømmen i skinnestrengene bestemmes både af signalstillingen og af impulsgiveren.

funktion m.v. skal foretages, inden statsbanerne tager stilling til systemets endelige udformning.

Europæisk enhedssystem. Allerede i 1953 optog UIC omhandlede problem på dagsordenen, og i 1957 besluttedes det, at ORE skulle undersøge mulighederne for at konstruere et fælles europæisk system.

Det viste sig imidlertid hurtigt, at mens det var let at indse det hensigtsmæssige i at få ét europæisk system, var det ikke så let at blive enige om en fælles målsætning. Hvert af de mere betydningsfulde jernbanelande kunne henvise til mindst ét hjemligt firma, som mente sig i stand til at løse problemerne ved den ønskede forøgelse af sikkerheden.

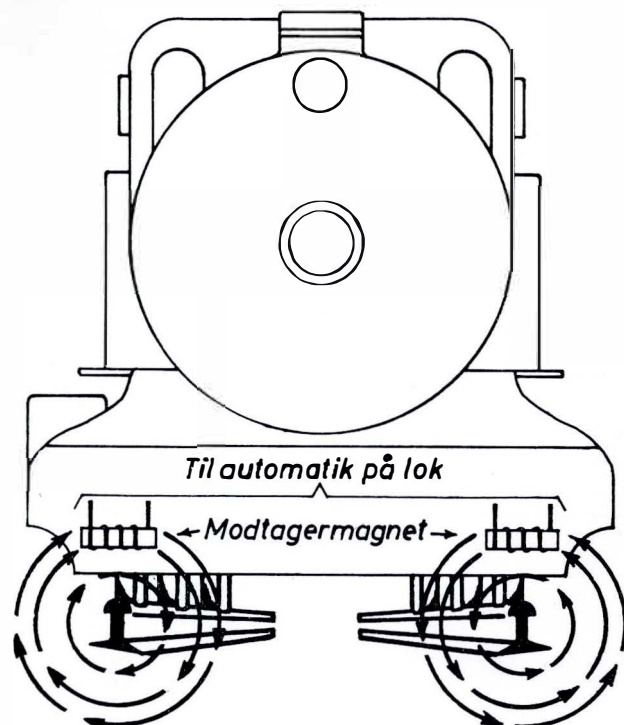


Fig. 4. Princip for anbringelse af modtagermagneter ved amerikansk liniesystem. Samme anbringelse ved dansk HKT-system. De angivne cirkler med pile viser, hvorledes magnetfelterne omkring skinnestrengene virker ind på modtagermagneterne.

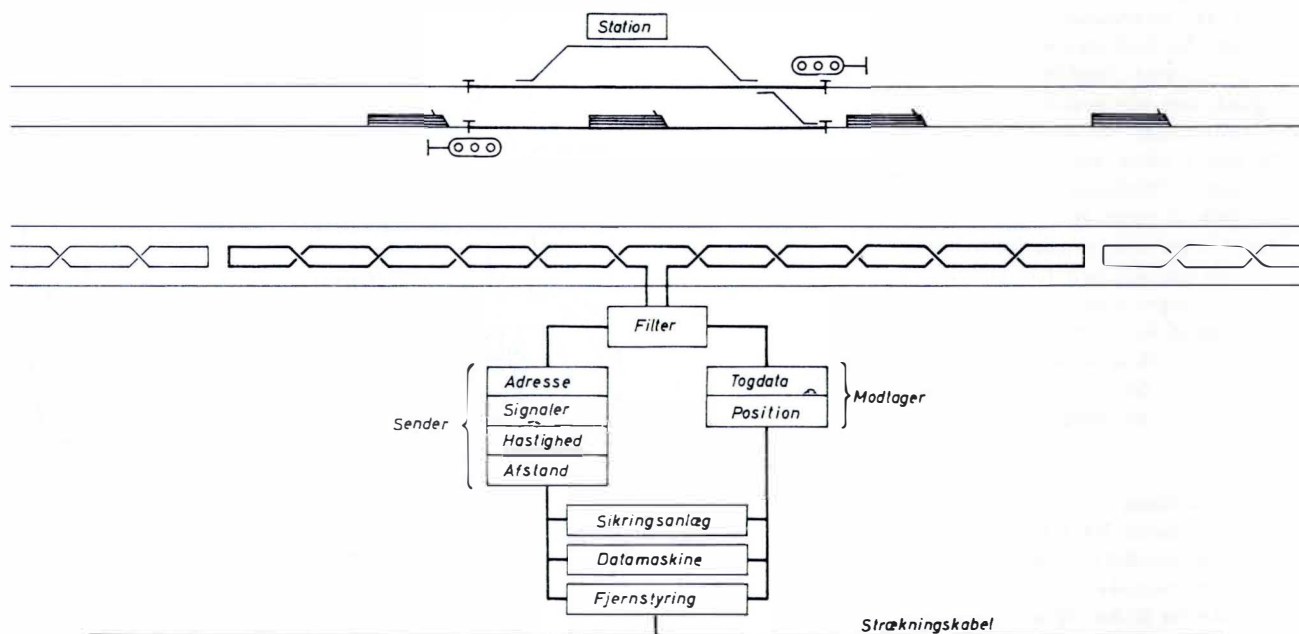


Fig. 6. Princip for tænkt europæisk linesystem med lederløjfe mellem skinnestregene. Sikkerhedsanlæggene omfatter for hver køreretning en sender og modtager tilkoblet en lederløjfe, der er krydset f.eks. for hver 100 m. Senderen styres fra sikrings-, fjernstyringsanlæg m.fl., der er i forbindelse med en datamaskine, der tillige forarbejder de fra togene modtagne informationer.

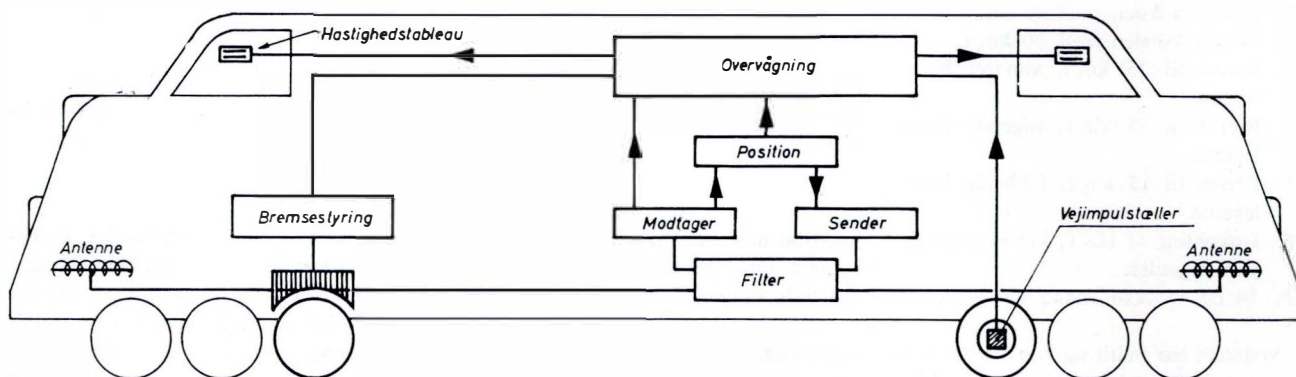


Fig. 7. Lokomotivet (svarende til fig. 6) indeholder en modtager, udstyr til måling af hastighed og tilbagelagt vej, til hastighedsovervågning og automatisk bremsning, endvidere et hastighedstableau i hvert førerrum og endelig en sender til overføring af togets data og position til strækningen.

Desværre – i hvert fald for de mindre jernbanelande – forøgedes med tiden nogle af de større jernbanelandes »appetit«, idet den nyeste elektroteknik mentes at kunne gøre det muligt at overføre informationer (herunder også tale) såvel fra som til togmaskiner (uden anvendelse af radioteknik), således at man nærmede sig indførelsen af »fjernerløse« tog.

Og på dette stadie står ORE den dag i dag; ganske vist har UIC ved et møde i Porthmouth i 1962 vedtaget, at ORE's arbejdsgruppe stadig skal søge at tilvejebringe et fælles europæisk system, men dette skal i indtil 7 etaper kunne udbygges fra det ganske enkle – svarende til f.eks. Tysklands nuværende – til hel »automatisk togkørsel«.

Men ét er at kræve, et andet er at få kravet opfyldt. Det synes foreløbig at være umuligt at opfylde Porthmouth-programmet, bl.a. fordi man hverken økonomisk eller teknisk kan finde frem til et system, hvor man med fordel kan udbygge anlæggene fra de ganske enkle informationer, som kun sikrer togkørslen, til de langt mere komplicerede, der er en forudsætning for »automatisk togkørsel«.

For imidlertid at give et indtryk af, hvorledes man i princippet kunne tænke sig det mest udviklede system, gives følgende beskrivelse, der dog til en vis grad er baseret på min egen opfattelse af problemerne.

»Automatisk togkørsel« forudsætter, at der overalt findes helt moderne relæ-sikringsanlæg og automatiske linieblok-anlæg; sidstnævnte dog med et begrænset antal eller måske slet ingen ydre signaler. Det ville i øvrigt være mere rigtigt at benævne systemet »fjernstyring og fjernkontrol af togkørsel«.

Overføringen af informationer til togmaskiner skal ske ved en isoleret ledning, fig. 6, der lægges i sporet, således at den dels danner en ledersløjfe, dels er krydset med en bestemt afstand, f.eks. hver 100 m.

I hvert lokomotivs forreste ende, fig. 7, er der foran »forreste« hjulsæt små antenner, der er orienteret sådan, at de højfrekvente strømme, som sendes ud i ledersløjfen bliver opfanget sikkert, medens evt. tilsvarende frekvenser fra andre ledersløjfer eller fra helt andre anlæg (f.eks. radio) ikke bliver opfanget.

Antennerne forudsættes endvidere at være så effektive, at der via disse fra togmaskinen kan overføres informationer

(herunder også tale) til ledersløjfen, ligeledes uden at disse informationer virker forstyrrende på andre anlæg.

Ledersløjfen sættes i elektrisk forbindelse med de forhåndenværende sikringsanlæg, overkørselsanlæg og fjernstyringsanlæg, idet alle de informationer fra disse anlæg (bl.a. ordrer), togmaskinerne har brug for, gives karakteren af et elektrisk »telegram«, d.v.s. består af karakteristiske strømpulser f.eks. i lighed med dem, der gives fra en nummerskive på et telefonapparat (dog mere komplicerede).

Antallet af informationer (og ordrer) bliver meget stort, idet hver togmaskine jo skal have nøje besked, f.eks. om strækningen fremefter er fri og hvor langt, om denne kan passeres med fuld hastighed, om togvej er indstillet til spor med fuld eller nedsat hastighed, om automatiske overkørselsanlæg fungerer o.m.a.

Ved at udnytte i og for sig kendte dataanlæg og moderne fjernstyringsteknik, vil der dog let kunne overføres det nødvendige antal informationer til togmaskinerne, men der må regnes med, at nuværende sikringsanlæg m.v. skal udvides med et ikke uvæsentligt antal meget kostbare apparaturer.

For at der overhovedet kan være tale om »automatisk togkørsel«, må der til lige være en central med et dataanlæg, som er programmeret på basis af såvel normal trafik som alle tænkelige unormaliteter i trafikforløbet, således at dataanlægget kan afgøre, om et tog skal køre forud for et andet, hvis forsinkelser opstår, om en omvejsforbindelse skal benyttes o.m.a.

Foranstående meget kortfattede beskrivelse lader vel ane, at det ikke er så simpelt at få tog til at køre »automatisk«. Alene programmeringen for unormal drift vil give – tror jeg – »uoverstigelige« vanskeligheder med hensyn til at blive enige om, hvordan togangen i de enkelte forsinkelsestilfælde skal afvikles.

Men problemerne bliver langt større med hensyn til at få automatikken til at få samme sikkerhedsgrad, som under de nuværende forhold, hvor effektive sikringsanlæg samarbejder med veltrænede lokoførere.

Lad os imidlertid forudsætte, at man bliver i stand til:

at sende enhver nødvendig information til togmaskinerne, at dataanlæggene fungerer helt rigtigt, samt

at der er en så sikkerhedsmæssig korrekt forbindelse til ledersløjfen, at hver eneste information, der sendes ud i sløjfen, altid er rigtig.

Antennen opfanger da disse »telegrammer«, men det kan ikke udelukkes, at der kan indtræde den fejl, at »fremmede anlæg« også påvirker antennen. I togmaskinen bliver det modtagne »telegram« omarbejdet til enkle relæfunktioner, der kan påvirke en togmaskines apparaturer; denne omarbejdning skal ske via en art datamaskine. Men også ved denne omarbejdning kan der optræde fejl, og følgende bør togmaskinen omsætte den resulterede relæfunktion til et nyt elektrisk telegram (højfrekvente strømme), der nu via antennen og ledersløjfen sendes »tilbage« til pågældende data- og sikringsanlæg, hvor der må foretages en sammenligning mellem det afsendte og det nu modtagne telegram. Viser det sig, at de to telegrammer er overensstemmende, kan der i sløjfen sendes et kvitteringstelegram til togmaskinen, hvorved den givne ordre el. lign. effektueres.

Til bedømmelse af togenes hastighed tælles hjulomdrejningerne, hvorefter elektroniske apparater omregner omdrejningerne til hastighed og tilbagelagt vejlængde. Men da denne form for beregning af vejlængden er behæftet med store mangler, foretages der som kontrol en tælling af, hvor mange kryds i ledersløjfen, togmaskinen har passeret.

Det er allerede fremhævet, at arbejdet i ORE ikke er så vidt, at den stillede opgave er blevet så defineret og afklaret, som det ovenfor er givet udtryk for.

Imidlertid må en automatisering – så vidt jeg kan bedømme – også kræve væsentlige ændringer i togmaskinens elektriske installationer, bl.a. ved at sikkerhedsprægede apparaters funktioner nu må udføres efter tilsvarende principper som gældende for de strømløb, der anvendes i sikringsanlæg. Desuden må der vel indføres en automatisk måling af hvert togs bremseeffektivitet bl.a. med henblik på, »hvad der er hængt på krogen«.

Det kan på forhånd betvivles, at danske statsbaner nogen sinde vil blive interesseret i (eller har råd til) at gennemføre den antydende »automatiske« drift af almindelige tog. Derimod er der gode grunde til at overveje indførelsen af anlæg, der hjælper lokoførere til at undgå skæbnesvangre fejltagelser o.lign.

SPØRGSMÅL:

På grund af sporarbejde køres der på strækningen Hc.-Ar.H. på visse tidspunkter ad venstre spor. I den anledning er La udformet på følgende måde:

Kongsvang og Århus. H.Stop. Indrangering fra indkørselssignalet for Kongsvang, forbi indkørselssignalet for Århus. H. direkte til standsningsstedet på Århus. H. station.

Spørgsmål 1.

Hvem eller hvilken instans kan i virkeligheden give tilladelse til at køre direkte forbi indkørselssignalet til Århus. H., da venstresporkørselen ikke foregår ved hjælp af venstrespor signaler?

Spørgsmål 2.

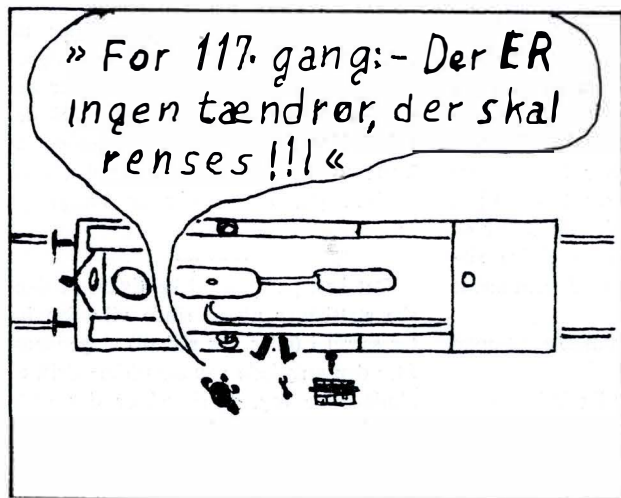
Hvis en lokomotivfører på et senere tidspunkt, af en eller anden grund, skal befare venstre spor på strækningen Hc.-Ar.H., og da han har i erindringen, at tidligere kørte man direkte forbi indkørselssignalet for højre spor til Ar.H., bliver han da straffet for, at have forbrudt sig mod SR, i det tilfælde der køres forbi signalet?

I bekræftende fald må det i La skrevne bortfalde, da det ellers kan betragtes som lokkemad for lokomotivpersonalet.

N. K. Jensen. Steff. Ar.

SVAR:

Ad spørgsmål 1: I det nævnte tilfælde er tilladelsen til at køre forbi Århus H's indkørselssignal givet af distriktschefen, som i henhold til SR § 25 hver uge udsender en oversigt (La) over blandt andet forhold vedrørende togenes fremførelse, for så vidt de medfører afvigelser fra den normale drift.



Ad spørgsmål 2: Hvis der ikke foreligger en klar ordre – f. eks. gennem La – til at passere indkørselssignalet for højre spor, skal tog ad venstre spor standse ud for signalet. I modsat fald overtræder lokomotivføreren bestemmelsen herom, jfr. SIR, side 10b-V.

Om lokomotivføreren bliver »straffet« i så fald, kan man ikke svare på generelt, idet det må afhænge af de nærmere omstændigheder i det enkelte tilfælde.

SPØRGSMÅL:

Under rangering på station X bemærker jeg et gods-tog afgå uden slutsignaler.

Da jeg ringer til kommandoposten og underretter om det skete, får jeg følgende svar: Vi er ikke forsynet med slutsignaler på stationen; men vi har underrettet den efterfølgende station om, hvor mange vogne der er i toget.

Er det rigtigt, at man kan klare sig med en sådan underretning til den følgende station?

E. C. L. Christiansen, Hgl.

SVAR:

I henhold til SIR, side 127-V, skal *alle* tog føre slutsignal, nemlig enten »almindeligt slutsignal« (signal nr. 69) eller »slutsignal for enkeltkørende lokomotiv (tom maskine) (signal nr. 70) eller »særligt slutsignal for elektrisk tog og for lyntogsmateriel« (signal nr. 71).

Den nævnte fremgangsmåde er altså *ikke* hjemlet i SIR.



Medbestemmelse —

på arbejdspladsen eller industrielt demokrati, er et krav der i dag stilles med øget styrke på arbejdspladserne, samt i den faglige presse, politikerne rører og så på sig, eftersom både socialdemokratiet og socialistisk folkeparti, har dette punkt på deres programmer.

Inden for tjenestemandskredse går man nærmest på kattepoter over for spørgsmålet, og det er uforståeligt, da det politiske flertal flere gange har udtalt, at man kunne passende begynde med statens virksomheder. Men er vi forberedt til det, har vi fået oplysning nok eller gider vi tage problemerne op?

Industrielt demokrati vedkommer den enkelte virksomhed og tilsigter, at lønmodtagerne under en eller anden form, deltager i virksomhedens ledelse, under ansvar over for samfundet. Industrielt demokrati er dermed en diametral modsætning til arbejdsgiverens nuværende hellige eneret på at lede og fordele arbejdet. Hertil kommer, at det for lønmodtageren kan indebære visse fordele, at have sikret sig en medbestemmelsesret. Det kan være menneskeligt værdifuldt, det kan skabe en baggrund for bedre trivsel, samt øget bevidsthed om eget værd. Det må være i alles interesse at en virksomhed fungerer godt og effektivt, ingen af parterne kan være interesseret i indskrænkninger eller produktionsnedgang. Effektiviteten må have en stor prioritet, ikke kun til bunden, men så sandelig helt til tops, det må her bestemt overvejes om ikke det etatsystem, der leder de offentlige virksomheder, vil være en ligeså stor hindring for industrielt demokrati, som private arbejdsgivere.

For hvad kan vi snakke med om. Skal man nøjes med den arbejdsproces man umiddelbar deltager i, det ville vel nok være det letteste, der kan tjenes en del ved en fordomsfri snak om arbejdets tilrettelæggelse ved rangerarbejde, maskinernes kørsel, tidspunkter for godstogs ankomst og afgang, så unødvendige forsinkelser og ophold undgås, vi har f. eks. her i Odense tidspunkter, hvor en masse arbejde hober sig op, så man hverken kan komme frem eller tilbage, og stille perioder hvor det er småt med arbejde, her ville en jævn strøm gøre underværker. Medens vi er ved godstogene, kunne det også være formålstjenligt at diskutere, hvorfor personale herfra — omsæt-

ningsmæssig den største st. uden for København — ikke får andel i transporten af disse store godsmængder, det er os en gåde at 2 Dc. fastholder, at det er billigere at lade personale rejse pass. hertil og køre togene herfra end at uddanne herværende folk til denne kørsel. Jeg spurgte engang en forretningsmand, om det ikke kunne betale sig for ham at lave det samme nummer, jeg skal skåne læserne for svaret, selvom flere jo nok vil mene, at det passede udmærket på mig!!

Indenfor st. rammer kan endvidere diskuteres styrevognstogs hensigtsmæssige oprangering, så man kan benytte samme stamme dagen igennem, så forsinkelser og personaleforbrug mindskes mest muligt, ved stadige omrangeringer. Nogle vil sikkert hævde, at en hel del af dette sikkert kan løses ved samarbejdsudvalg, så det bør nok slås fast, at den indflydelse, lønmodtagerne har i disse udvalg er yderst ringe, ydermere er der st. hvor man slet ikke vil have os med, muligvis efter diktat fra højere sted.

Vi har været inde på, at industrielt demokrati, kan få betydning på klima og trivsel på arbejdspladsen, og et mere effektivt produktionsforløb. Men det er også et middel til kontrol med toppen, man får større indsigt i forretningsgangen, ser tilfælde af tomgang og brug af arbejdskraft i en lønklasse, hvor det slet ikke hører hjemme, det må ligeledes kunne rettes. Der er heller ingen rimelighed i, at en bestemt personalekategori skal gå fra eksamensbord til eksamensbord for at opnå en lille forfremmelse, medens en anden kategori kan sidde på samme stol og ligefrem flyve op af rangstien.

Man kunne jo her foreslå, at et stykke op af rangstigen skulle stillingerne besættes ved demokratiske valg, eller som formanden for ministerialforeningen, Rasmus Reeh, engang har sagt — lad sølvsnorene vælge guldsnorene.

Frede Hansen

Rapportbemærkninger

I tilslutning til den i DLT nr. 7 under »Fra medlemskredsen« bragte artikel »Rapportbemærkninger« kan meddeles, at sagen har været genstand for drøftelse med distriktschefen i 1. distrikt, hvorefter en omfattende undersøgelse har været iværksat med det resultat, at sagen er afklaret tilfredsstillende.

Medlemsskab af D. J. I. F.

— Danske Jernbaners Idræts- og Fritidsforbund — kan nu ske gennem lønafkortning, idet der med generaldirektoratet er truffet aftale om, at vore medlemmer trækkes 1,00 kr. pr. måned over kode nr. 8208. Ikke-månedslønnede medlemmer kan betale over giro, 12,00 kr. årligt.

Idet vi henviser til de til alle stationer udsendte plakater med oplysning om vort forbunds arbejde, opfordrer vi også herigennem alle ved jernbanerne beskæftigede til at tage et medlemsskab af D.J.I.F. op til overvejelse. Det er en absolut sund og gavnlig sag, vi arbejder for, og vi har brug for hele etatens hjælp — i form af et medlemsskab — til gennemførelse af vort formål: At organisere idræts- og fritidsinteresserne blandt jernbanepersonalet i Danmark.

Yderligere oplysninger ved henvendelse til togfører Aage Johansen, Kbh. H., eller privat: Hvidovregade 43 B, 1., Hvidovre. Tlf. (01) 75 45 32.

D.J.I.F.s fotogruppe

indkalder herved fotografier og farvediapositiver til en ny fotovandremappe, denne gang til udveksling med 4 svenske fotoklubber under Sv.J.F.

Der indkaldes 2 bundne opgaver: En let — og en lidt sværere.

Emne: »Ungdommen af i dag«.

Størrelse: 18 × 24 cm sort/hvid.

Antal: 2 stk. ej tidligere benyttet.

Mærkes: Titel, navn adr.

Emne: »Regnvejrr i farver«.

Størrelse: 5 × 5 cm eller 7 × 7 cm.

Antal: 2 stk. ej tidligere benyttet.

Mærkes: Titel, navn adr.

Indelsesfrist: 1. november 1967.

Billederne udstilles i forbindelse med D.J.I.F.s repræsentantskabsmøde i Århus den 4.-5. nov. 1967. De går herefter videre til Malmö — Halmstad — Göteborg — Stockholm — Odense. De svenske fotos vil blive udstillet på D.S.B.s ferie hjem, Knudshoved, i forbindelse med vort eget fotomesterskab, der afholdes den 2. weekend i marts 1968.

Da der findes mange danske jernbanefolk, som har foto og smalfilm som hobby, ønsker vi gerne kontakt med disse. Interesserede bedes rette henvendelse til:

Fmd. f. foto- og smalfilmgruppen, lkf. Villy Olsen, Mdt. Od., privat: Rolf Krakesvej 50, Odense V., eller

kass. f. foto- og smalfilmgruppen, pt. J. K. Hansen, Hi., privat: Møllebakken 8, Hi.

Smider De pengene ud ad vinduet – eller hvorfor man melder sig ind i Forbrugerrådet

Det turde efterhånden være alle bekendt, at Forbrugerrådet nu er begyndt at optage personlige medlemmer – i modsætning til tidligere, hvor kun organisationer kunne tegne medlemmer.

Gennem en landsomfattende kampagne håber Forbrugerrådet at kunne få de mange forbrugerinteresserede landet over i tale og få dem som medlemmer. Meningen er naturligvis ad denne vej at få skabt en levende debat om de vigtige forbrugerproblemer og at få aktiviseret flest muligt i rådets omfattende arbejde.

Personlige medlemmer vil blive repræsenteret i selve rådet med 1 repræsentant for hver 1000 medlemmer – dog får de første 500 lov at vælge 1 repræsentant.

Det er af største betydning, at så mange som muligt benytter sig af denne demokratiske ret til at øve indflydelse på Forbrugerrådets arbejde og derigennem medvirke til yderligere demokratisering af det forbrugersamfund, vi befinder os i til daglig.

Kontingentet, 20 kr. pr. år + abonnement på Tænk, kan næppe afskrække nogen og vil i øvrigt være medvirkende til at give Forbrugerrådet en økonomisk baggrund, som det kniber for staten at give.

Ikke imod erhvervene

Forbrugerrådet bliver ofte beskyldt for at være erhvervsfjendsk, men det er selvfølgelig forkert. Rådet er ikke fjendsk overfor den del af erhvervslivet, der vil give forbrugerne klare og saglige oplysninger om varenes pris, kvalitet og egenskaber, men vi finder, at for mange lægger større vægt på at lokke og drage os til varer, der gennem usaglige reklamemetoder søges solgt til højere priser.

Forbrugerrådet mener, at forbrugerne har krav på viden, krav på klar og enkel besked om varens kvalitet og egenskaber, og det bør gøres lettere at sammenligne varerne indbyrdes.

I Tænk – forbrugernes eget blad – bringer Forbrugerrådet resultaterne af sammenlignende vareundersøgelser, og der er ikke ét nummer af Tænk, der ikke bringer udgiften til bladet hjem igen ved at fortælle, hvorledes man bedst og billigst sikrer sig en vare.

Forbrugerrådet ved, at det ofte er den, der står med de færreste penge, der

lettest bli'r offer for smarte sælgere. Derfor arbejdes der også for, at radio og TV i langt højere grad, end det hidtil har været tilfældet, vil bringe forbrugeroplysende stof. Men det afgørende her og nu er, at vi så kraftigt, som det er muligt, vil opfordre alle til at slutte op om den øgede forbrugeraktivitet, der snart sættes i gang, og at så mange som muligt vil melde sig som personlige medlemmer.

Vi ved, at mange interesserede landet over sidder inde med en sagkundskab, der kan være af stor værdi for rådets fortsatte arbejde.

Men det er jo ikke alene varer, det drejer sig om

Det drejer sig også om, at forbrugeren får den rette service på offentlige kontorer, på hospitaler, i tog og sporvogn etc. Også spørgsmålet om legepladser, børnehaver, plejehjem og hospitaler er forbrugerspørgsmål. Hvad er vigtigst: udskiftning af bilen, fjernsynet, støvsugeren – eller at løse påtrængende offentlige behov?

Disse problemer sættes sammen med meget andet under debat i Tænk, og Forbrugerrådet har den store glæde, at der aldrig mangler debatindlæg. Masser af læserbreve modtages, men vi vil gerne have endnu flere. Kun derigennem kan vi opnå et sikkert grundlag for, hvad forbrugerne finder mest væsentligt at gå i krig for.

Gennem medlemsskab i Forbrugerrådet understreges, at man ikke alene interesserer sig for lønnen, men også for, hvad denne bruges til. De to ting er to sider af samme sag, og forbrugerne vil først vinde slaget om at skabe bedre vilkår den dag, hvor alle forstår, at ingen kan være tilfreds med blot at få en højere løn. Det skal også være muligt at få reelle værdier for pengene, såvel gennem udbygning af hele den offentlige sektor som gennem øget indflydelse på erhvervslivet.

Send indmeldelsen i dag

Medlemsskab i Forbrugerrådet er en naturlig ting i forbindelse med arbejdet for at få mere for lønnen.

Adressen er:
Forbrugerrådet,
Amagerfælledvej 56,
København S.
Giro nr. 124 811



Der er skred i FORBRUGER SAGEN

Danske Husmodres Forbrugerråd
(FORBRUGERRÅDET)



er sammensat af følgende organisationer

Danske Kvinders Nationalråd	De kooperative Husmoderforeninger
Dansk Kvindeejerskab	Kvindeligt Arbejderforbund
De danske Husmoderforeninger	Arbejdernes Oplysningsforbund
De samvirkende danske Husmoderforeninger: Husboldningsudvalg	Folkeligt Oplysningsforbund
De samvirkende danske Husboldningsforeninger	Liberalis Oplysningsforbund
De samvirkende danske Landboforeningers Husboldningsudvalg	Hulligt Arbejder Forbund

* Forbrugerrådet repræsenterer husmodrene i by og på land og er en politisk organisation.

AT SIDDE HJEMME

– og blive dygtigere

Det er almindelig kendt, at man kan blive dygtigere ved at gå på aftenskole, tage på kursus etc., men ofte kniber det med at afse den fornødne tid.

Et brevscolekursus i AOF – på AOF's statskontrollerede brevscole – giver den interesserede, for hvem det kniber med at nå det hele, en mulighed for at blive dygtigere – tilmed på tidspunkter man selv bestemmer.

Mon ikke de fleste går rundt med en dårlig samvittighed over for sig selv, og mon ikke mange egentlig gerne vil lære noget mere, blive lidt dygtigere og komme til at tro lidt mere på sig selv?

Jo vist så! Men for mange gælder det, at de ikke kan afse den fornødne tid til at gå på aftenskole eller tage en uge på kursus. Blot et lille diskret blik på kalenderblokken fortæller tydeligt, at skal der også være tid til at spise og drikke samt til et fornuftigt familieliv, er der ikke den fornødne tid til at følge et kursus i aftenskolen m. m.

Og her kommer AOF's brevscole ind i billedet. Det er lige netop her værdien af en undervisning, hvor man selv tilrettelægger sin arbejdsrytme og sin arbejdstid, spiller en rolle.

En række gode tilbud:

AOF's brevscole – som jo er statskontrolleret – indbyder til en række spændende fag, både elementære og specielle faglige kurser, der henvender sig til fagbevægelsens mange medlemmer.

Lad os se lidt på tilbuddene:

Regning – 13 breve

Vi har kurser både for begyndere og viderekomne.

Dansk – 10 breve

Ligeledes kurser for begyndere og viderekomne.

Bogføring – 8 breve

Enhver foreningskasserer og såmænd også de folkevalgte revisorer bør gennemgå dette kursus. Det giver et glimrende indblik i bogholderiprincipperne.



AOF

■

BREV-

■

SKOLEN

■

Statskontrolleret

*Hvor lyset frit kan vælde ind
om mandens arbejdsbord,
der viger sløvheds trællesind,
der slettes det sidste spor
af hulens mug og skimmel,
der hvælves tankens himmel
for slægtens stolte higen
i fremtidens jubelkor.*

*Oplysningsfaklen evigt tændt
for arbejdets stærke hær,
i dagens gerning øjet vendt
mod himlen og lysets skær,
med slægtens arv i øje
på march ad lysets veje
at øge folkets styrke
er målet for al vor færd.*

Marinus Kristensen.

Focus på nationaløkonomien – 10 breve

der giver en rolig og meget forståelig orientering om et ellers vanskeligt tilgængeligt stofområde.

Arbejdsforhold – historisk og aktuelt – 8 breve

Kurset giver en grundig indføring i fagbevægelsens fortid og nutid, som enhver fagligt interesseret bør have.

Hvad vi kan samarbejde om – 10 breve

Den nye samarbejdsudvalgsaftale giver store muligheder for indflydelse. Dette kursus indfører eleven i et væld af anvisninger på, hvordan SU-aftalen bedst kan udnyttes.

Endelig er der vel grund til at interessere politiske og faglige tillidsmænd for et af vore nyeste kurser:

– men det kræver noget!

Der skal da ikke lægges skjul på, at et brevscolekursus stiller krav – også store krav – til deltagerne, men til gengæld betyder den omstændighed, at man selv vælger undervisningstidspunktet en hel del. Eleven behøver kun at modtage undervisning, når han selv vil – når han er oplagt o.s.v.

Flere og flere benytter brevscole, enten som supplement til den øvrige fritidsundervisning eller simpelthen som det eneste ene.

For den, der vil være med i denne undervisning, er det så let. Ring efter et katalog i AOF eller meld Dem til med det samme. Uanset hvilket kursus der vælges, er prisen kun kr. 55,- incl. alle materialer.

Henvendelse: AOF's brevscole, Linésgade 14, København K. Telefon (01-28) BY 8778.

NB. En række fagforbund stiller et antal fripladser til rådighed for deres medlemmer. Samtidig med at man tilmelder sig et kursus, bør man derfor søge om en sådan friplads. Når friplads bevilges, får man kursusprisen refunderet gennem sit forbund, når kurset er gennemført.

Erik Stubtoft.

PERSONALIA

Ansæt som lokomotivmedhjælper pr. 1/10-1967

Lokomotivmedhjælperaspiranterne:
F. B. Christensen, Gb i Gb.
P. M. Pedersen, Gb i Helsingør.

Forfremmet til lokomotivfører (15. lkl.) pr. 1/9-1967

Lokomotivfører (12. lkl.):
E. M. J. Skov, Kbhvns godsbg., i Kbhvns godsbg.
B. Holm, Kbhvns godsbg., i Kbhvns godsbg.
H. Flyvebjerg, Kbhvns godsbg., i Kbhvns godsbg.

Forfremmet til lokomotivfører (15. lkl.) 1/10-1967

Lokomotivfører (12. lkl.):
H. B. Sjøquist, Korsør i Korsør.
L. Fledelius, Kbhvns godsbg i Kbhvns godsbg.
O. Larsen, Århus H, i Århus H.

Forfremmet til lokomotivmester (15. lkl.) efter ansøgning pr. 1/9-1967

Lokomotivfører (12. lkl.):
F. H. Frikov, Kbhvns godsbg. i Kbhvns godsbg.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1/9-1967

Lokomotivfører (15. lkl.):
K. T. Andersen, Helsingør til Næstved.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 24-9-1967

Lokomotivmedhjælperne:
P. Krogh, Kbh. Gb. til Enghave mdt.
E. A. Andreasen, » » » »
A. A. Elk, » » » »
H. Poulsen, » » » »
E. Rasmussen, » » » »
L. T. Larsen, » » » »
I. T. M. Michaelsen, » » » »

Lokomotivfører (12. lkl.):
O. Hansen, Enghave mdt til Kbhvns. gb.

Lokomotivfører (15. lkl.):
N. H.-W. Hansen, Kbhvns. gb. til mdt.
Hg. pr. 1-10-67.

Afskediget efter ansøgning pr. 31/8-67

Lokomotivmedhjælper K. B. Thorsen, Kbhvns. godsbg.

Afsked efter ansøgning pr. 30/11-1967

Lokomotivfører (12. lkl.):
L. G. Brettschneider, Næstved, gr. alder med pension.

Dødsfald

Pens. lkf. Lauritz Peter Hansen Buch, Haderslev er afgået ved døden den 30. august 1967.

Pens. lkf. Søren Hansen Stenderup, Haderslev, er afgået ved døden den 11. september 1967.

Pens. lkf. Richard Severin Børgesen, Korsør, er afgået ved døden den 12. september 1967.

Jubilæumsforeningen

Jubilæumsforeningen 1. Distrikt afholder sin årlige festlighed i selskabslokalerne »Engholmen«, Borgbjergvej 30, 1. sal – onsdag den 11. okt. 1967 kl. 12,30.

Lister vil blive fremlagt på stuerne, og vi beder medlemmerne tegne sig flittigt og medvirke til, at det bliver en stor kammeratskabet's dag og en værdig hyldelse for årets jubilare.

Vore pensionister er selvfølgelig hjertelig velkomne og kan tegne sig hos nænnævnte.

Preben Wichmann,
Puggaardsgade 8, V.
Tlf.: 12 37 62.

Påskønnelse

Gdt. har udtalt sin bedste tak og påskønnelse over for lkf. (12. lkl.) E. E. Frederiksen, mdt. Av, i anledning af, at han d. 18. marts 1967 mellem Fuglebakken og Lersøen udviste god agtpågivenhed og hurtig reaktion.

Gdt. har udtalt sin bedste tak og påskønnelse over for lkf. (15. lkl.) H. C. Fischer, mdt Gb, i anledning af, at han den 7. juli 1967 på Kh ved god agtpågivenhed afværgede en truende faresituation.

Meddelelser, artikler m.m. til optagelse i Dansk Lokomotiv Tidende skal være redaktionen i hænde senest 14 dage før bladets udgivelse den 10. i måneden. Med hel-lig dage liggende i perioden forlænges denne tilsvarende.

Opmærksomhed frabedes

Evt. opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

F. V. Nielsen,
lokomotivfører, Århus.

Evt. opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

P. F. Mikkelsen,
lokomotivfører, Århus.

Evt. opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

O. C. Bruun,
lokomotivfører, Ålborg.

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

E. Christensen,
lokomotivfører, Padborg.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

H. T. Poulsen,
lokomotivfører, Esbjerg.

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

H. Rossen,
lokomotivfører, Korsør.

Evt. opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

R. U. Andersen,
lokomotivfører, Fredericia.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

E. A. Lindengren,
lokomotivfører, Padborg.

Evt. opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

A. R. Asboe,
lokomotivfører, Struer.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

H. A. H. Thomsen,
lokomotivfører, Århus.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

P. Hinsby,
lokomotivfører, Godsb. mdt.

UNICEF

UNICEF – FNs Børnefond

taler på alverdens børns vegne.

I UNICEF samles erfaringer, penge og kunnen fra over 100 lande – en enestående indsats, der sikrer at børnene ikke bliver glemt, når der lægges planer for fremtidens samfund.

Ethvert barn må have ret til at spise sig mæt, leve under sunde forhold og til at få en uddannelse som forberedelse til tilværelsen som voksen.

30.000 dør hver dag af sult og sygdom.

Næsten halvdelen får ingen uddannelse overhovedet, kun én ud af ti fuldender underskolen, og næsten alle må arbejde, fra de er 12 år.

Sådan arbejder UNICEF

Intet land hjælpes af UNICEF, medmindre dets regering beder derom, og regeringen påtager sig fuldt ansvar for planens gennemførelse. UNICEF hjælper kun.

Ethvert modtager-land må selv yde mindst lige så meget som UNICEF til projektets gennemførelse.

Støt UNICEF – brug UNICEF-kort (hele året)

Da børns behov over hele jorden er voksende, er økonomien et stadig problem for UNICEF.

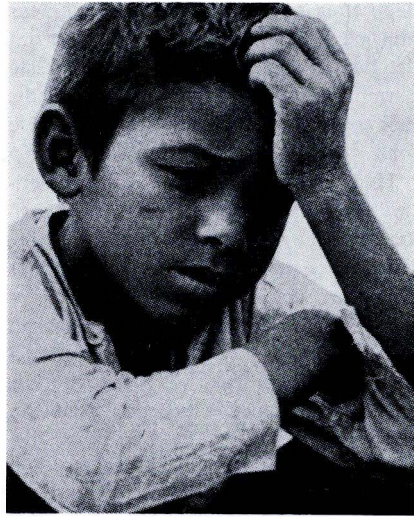
UNICEFs midler stammer fra frivillige ydelser fra regeringer, private gaver og fra salg af kort. Sidste år solgtes der omtrent 48 millioner kort i over 100 lande, og de gav UNICEF et overskud på ca. 20 millioner kroner.

Men dette er ikke nok – der vokser mere end 1 milliard børn på under 15 år op i verden i dag, og hvert andet sekund fødes der 7 til. Omkring tre fjerdedele af disse børn fødes i et samfund, hvor de mest elementære behov kun dårligt kan dækkes.

De hjælper UNICEF med at hjælpe disse millioner af mindre heldige børn, når De køber UNICEF-kort.

Lidt rækker vidt –

1 æske kort kan skaffe BCG vaccine til at beskytte 40 børn mod tuberkulose;
2 æsker kan skaffe antibiotica til at hel-



brede 10 børn for trachoma (øjensyge);
5 æsker kan skaffe fiskeyngel nok til 3 landsbyers fiskedamme, hvilket er ensbetydende med værdifulde proteiner;
40 æsker kan skaffe en cykel til en sundhedsplejerske;
eller Deres køb af kort kan måske hjælpe med til at uddanne en lærer; til indkøb af maskiner til mælkepasteurisering eller udstyr til et hospital eller til et socialt udviklingsprogram i en landsby eller et bysamfund.

Gratis rejse til UNICEF-projekter i TUNESIEN

Dansk UNICEF-Komite har af en rejseorganisation fået stillet **6 rejser for personer** til TUNESIEN til rådighed og kan derfor tilbyde enhver, der køber en æske 1967-UNICEF-kort, mulighed for en **gratis rejse til TUNESIEN** for 2 personer med en uges frit ophold i landet. Der vil blive mulighed for at besøge et eller flere UNICEF-projekter.

Med hver æske UNICEF-kort følger nærmere oplysninger.

Dette arrangement gennemføres uden at påføre UNICEF eller Dansk UNICEF Komite udgifter af nogen art.

Der er mange måder, **De kan hjælpe på:**
Køb UNICEF-kort:

De kan anvende dem ved alle lejligheder; eller

køb kort som gaver til Deres venner; fortæl Deres venner og bekendte om UNICEF-kortene eller vis dem kortbrochuren;

rekvirer kort og prøv at sælge dem for UNICEF; eller

send et bidrag, hvis De ikke har brug for kort.

UNICEF er afhængig af frivillige sælgere. Over hele verden virker skoler, foreninger og enkeltpersoner som UNICEFs reklame- og salgsorganisation.

Vil De også være med?

Kort sendes til forhandling med ret til at returnere ikke solgte kort. **Kalendere kan dog ikke returneres senere end 16. december.**

Nærmere oplysninger, plakater og brochurer kan rekvireres. Alle forespørgsler angående oplysninger om UNICEF eller kortene bedes rettet til:

DANSK UNICEF KOMITE
Billedvej 8, Frihavnen, Kbhvn. Ø.
Telefon: (01) 29 51 11

Ordrer på over 30 kr. sendes portofrit, men er De i stand til at hjælpe os med dækningen af portoudgiften, er vi glade herfor.

Vore **portoudgifter** er ved forsendelse af 1-3 æsker 3,30 kr. (pr. postopkrævn.)

4-6 æsker 1,50 kr. (brevpakke)

7-25 æsker 2,80 kr. (pakke)

25-50 æsker 4,50 kr. (pakke)

DAMERNES DAG

20

Tøj-kavalkade

Efter at have bivånet adskillige modeopvisninger i et større antal stormagasiner er øjeblikket inde til at gøre status. Trods mange variationer er der også fællestræk.

Glædeligt er det at konstatere, at man atter i forretningerne interesserer sig for de kvinder, der er hinsides fyrre – både i alder og størrelse. Og derfor vakte det umådelig forvirring, at en konferencier gang på gang understregede at »hos os bliver en kvinde aldrig mere end fyrre«, når der samtidig på podiet optrådte en mannequin, der for det første var noget over 60 (mannequin'er findes i næsten alle aldersklasser – en af de travleste i

dette efterår fejrede sin 67-års dag, mens hun gik på en opvisning) og for det andet bar en kjole, der på det smukkeste harmonerede med skikkelse og udseende, men som en fyrre-årig ikke ville falde for.

Hvad der ellers gjorde blivende indtryk var **buksenederdelen**. Den er fabrikanterne blevet skrappe til at fremstille. Hvad enten en pige går eller står, falder den i læg, der skjuler at der egentlig er tale om bukser. Til cykelbrug er de helt ideelle.

Selskabskjoler kan være mange ting. F. eks. **kasak** med tilhørende **bermuda-shorts** under. Kasakken har høje sideslidsler, der afslører hvad der ellers kun

lige anes under kasakkens søm. Det virker sjovt og dristigt – og meget anderledes.

Slaget som overstykke, bedst i Prince of Wales tern, sås en del. Det er skåret som frakke, men har ærmespalter i stedet for rigtige ærmer.

Og så kan man roligt lægge sig efter modeller med bælte og skal det være i den lidt pyntede genre, er perlebroderier værd at have i tankerne.

Sko til dans

Kniber det at finde en god let drenge-sko, der skal på til danseskolen, så spørg i forretningen, om de har sommersko gemt af vejen et eller andet sted. (For at sælge dem som udsalgssko i januar). Køb så rolig en hvid sko og farv den selv i den ønskede farve og problemet er løst.

Skal De også have en decideret vintersko til et barn, så kig først på sko med tykke rågummisåler. De er varme og bløde, medens de slidstærke hårdt presede gummisåler er ubekvemme for en barnefod og ligefrem kan forårsage ligtorne.

For at komme tilbage til det med farvningen, så påtager mange forretninger sig at sørge for indfarvning af silkesko, så de står til en bestemt kjole. Det kan ske på otte dage og koster små tyve kroner.

Nem søndagsdessert

Hvis priserne ikke er fløjet i vejret inden dette når i trykken, er det muligt at stille en citronfromage på benene for små tre kroner. Et fromagepulver koster kr. 1,85 og skal blandes med $\frac{1}{8}$ piskefløde til kr. 1.07. Det tager højst ti minutter at lave den, og der er nok til fire personer. Øtker er fabrikanten og pulveret fås desuden med ananas eller appelsinsmag. Det er en hård konkurrent til den hjemmelavede ...



Den hårdtpumpede frisure er på retur. Blødt faldende krøller kommer i stedet, i hvert fald til aftenbrug. Denne lille dejlighed har fået løftet det meste af håret op på issen, så baghovedet bliver højt. Det er en linie, der er flatterende for mange. Pandehåret skal man ikke kopiere ...