

## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 1 - 53. ÅRGANG

5. JANUAR 1953



### Indhold:

Ved årsskiftet .....	1
Nordisk nyt — Norge .....	2
Danske Statsbaners virksomhed 1951—52 .....	3
Statsbanernes nytårshilsen .....	4
De højest beliggende jernbaner .....	5
Alweg-toget .....	6
Nytårssensation! .....	8
Fra medlemskredsen .....	9
Ny personalechef .....	10
Arte .....	10
En håndsrækning, når selvangi- velsen skal udfyldes .....	11
Under DLF .....	12
Tak .....	12
Opmærksomhed frabedes .....	12
Personalialia .....	12
Medlemslisten .....	12
Kongresrepræsentanter .....	12



### Redaktører:

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

### Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.  
Telefon Hell. 7269.  
Kontortid 10—16.  
Postkonto 20541.

Frederiksberg Bogtrykkeri,  
Howitzvej 49.

## Ved årsskiftet

Det gamle års dage er opbrugte og et nyt år har taget sin begyndelse og ligger foran os, uden at vi ved, hvad det vil bringe af ondt eller godt. Årsskiftet er det almindelige tidspunkt for et øjeblikks dvælen for at kaste blikket tilbage i det svundne år og for om muligt at bedømme fremtidsudsigterne indenfor det kommende år.

Omend en fuldstændig stabilisering af priserne ikke er opnået i 1952, har stigningen i pristallet været betydelig mindre end i det foregående år, idet der er en forskel i pristalsudsvinget i de to år på 28 points.

For første gang har tjenestemændene fået en toårig overenskomst med finansministeriet. Ved forhandlingerne i foråret om det midlertidige løntillæg opnåedes der enighed om en ordning gældende for finansårene 1952/53 og 1953/54. I dette lønforlig indførtes tillige et nyt tillæg, hvorved der fandt en udbygning sted af 3 pct.s systemet og dermed en udligning af den meget omtalte nivellering. Der blev ved denne lejlighed givet lønforbedring til alle lønklasserne, og for de ugifte og samgifte skete en delvis forbedring i den uretfærdighed, der hersker i tildelingen af reguleringstillægget og det midlertidige løntillæg til disse mennesker. Det bør i denne forbindelse, hvor vi står overfor statusopgørelsen, påny pointeres, at det tilfredsstillende resultat af lønforhandlingerne må tilskrives sammenholdet indenfor centralorganisationerne og mellem centralorganisationerne.

\*

Blandt de mange store opgaver, der har påhvilet vor organisations hovedbestyrelse, er der grund til at fæstne sig ved de undersøgelser og det arbejde, der har været i gang for at opnå en mere tilfredsstillende ordning i anvendelsen af lokomotivfyrbødere til lokomotivførertjenesten, inden udnævnelse til denne stilling er opnået. Lige siden den midlertidige ordning med anvendelse af 3-dagesprøvede lokomotivfyrbødere som lokomotivførere blev indført, har målet naturligvis været snarest gørligt at vende tilbage til det normale, hvorefter ingen lokomotivfyrbøder fungerer, med mindre de har bestået den praktiske lokomotivførerprøve. Selv om der ligger en begrænsning i anvendelsen af 3-dagesprøvede, må og skal denne betragtes som en nødforanstaltning i en vanskelig overgangsperiode. Men trods en ærlig vilje fra alle sider til at vende tilbage til normale forhold på dette område, har det simpelt hen været uigennemførligt, alene fordi antallet af lokomotivfyrbødere med den nødvendige tjenestealder er for utilstrækkeligt. Et forsøg på midlertidigt at gennemføre prøven efter 2 års tjeneste har måttet opgives under hensyn til, at der i det ene distrikt ikke findes et tilstrækkeligt antal lokomotivfyrbødere på dette alderstrin. En foreløbig opstilling og beregning, hvori der er taget hensyn til en tilsvarende tilgang af aspiranter, som har fundet sted i 1952, viser til gengæld, at man næppe kan regne med en fuldstændig ændring af de bestående forhold før om ca. 5 år. Den ulykkelige standsning i antagelsen af aspiranter i krigens år vil således kunne føles endnu et stykke tid. Men kendsgerningerne kan man nu engang ikke løbe fra, og de må derfor tages til efter-



## Norge.

### Koncession til bilruter.

De norske lokomotivmænds blad Lokomotivmands-Tidende har tidligere slået til lyd for, at jernbanen først og fremmest bliver tildelt de bilruter, som naturlig og retmæssig falder ind under jernbanens trafikområde og også får tildelt bilruter, som jernbanen med fordel kan drive i forbindelse med sin egen togtrafik.

Lokomotivmands-Tidende finder i sit sidste nummer påny anledning til at gentage, at ingen i længden kan være tjent med, at jernbanen bliver nægtet denne ret, som kun vil medføre en tilbagevenden til de kaotiske forhold, som rådede i slutningen af tyverne og de nærmest følgende år, og et tilsvarende sløseri med samfundsværdier.

Desværre ser det ud til, at jernbanen fortsat skal sættes udenfor, når det gælder tildeling af koncession på bilruter, og det gør ikke forholdet bedre, at der synes at gøre sig en bestemt politisk tendens gældende for at holde jernbanen uden for alt uanset ret og rimelighed.

Det er højst forstemmende, at disse forhold fortsætter trods samfærdselsloven, og trods de politiske forhold, der i dag skulle give et begrundet håb om, at disse ting blev bedømt anderledes, end tilfældet var omkring 1930.

Eller er det således at forstå, at al indflydelse og herredømme over materien er overladt til samfundskon-sulenter, samfærdselsnævn og herredsstyrelser, således at departement og regering overhovedet ikke kommer ind i billedet. Er dette tilfældet, må det da kunne gå an at mage det sådan, at en ordnende hånd kan komme til og løse disse problemer ubundet af private og lokalpatriotiske hensyn.

Sluttelig siges: Imidlertid synes det, at der i stedet for er kommet en aversion mod statsdrift ind i billedet, som hemmer en naturlig og rigtig udvikling, og kan dette ikke stoppes på anden måde, må loven fægges til rette, så vi kommer bort fra denne evindelige tovtrækning for og imod statsdrevne bilruter.

Det er dette, som for længst skulle have været gjort.

retning, selv om det havde været ønskeligt, om vi med det gamle år kunne have sagt farvel til denne midlertidige ordning, som alle interesserede parter gerne så afskaffet.

1952 har været det ene prøveår for nyordningen, hvorefter traktorerne betjenes af lokomotivpersonalet. Et fuldstændigt billede af, hvorledes det hele har virket, er det endnu ikke muligt at fremskaffe, fordi de nye Ardelt-traktorer har lidt af en del børnesygdomme, der har medført, at de i kortere eller længere tid har måttet opholde sig på værkstedet. De mange detail-spørgsmål, som ikke umiddelbart kunne afklares under aftalen med Generaldirektoratet, men som nødvendigvis måtte vente til der var indhøstet nogle erfaringer, har således ikke kunnet belyses fuldt ud, men forhåbentlig vil det kommende år kunne skaffe os så meget materiale, at en fast ramme kan skabes også om denne tjeneste. Med den udvikling, der har fundet sted, er det til gengæld påkrævet, at der allerede nu findes en anden bestemmelse for traktorførernes anvendelse ved traktorkørsel udenfor stationsområdet. Vi vil ikke fortsat kunne holde linien i det program, der blev fastlagt, da traktorerne blev bemanded med lokomotivuddannet personale, såfremt vi ikke udskiller traktorførertjenesten fra de almindelige bestemmelser om anvendelsen af lokomotivfyrbødere med mindre end 3 års tjenestetid til lokomotivførertjeneste.

Bestræbelserne på fra administrationens side at gennemføre en rationalisering af Statsbanernes organisation og i denne forbindelse opnåelse af mærkbare besparelser på regnskaberne udgiftsside, fik lokomotivmændene stærkt at mærke, idet Generaldirektoratet var af den opfattelse, at der kunne spares lokomotivpersonale, og forfremmelserne til lokomotivførere blev standset et år, hvorved normativet for disse skulle være nedbragt med 75 mand. Fra foreningens side reageredes kraftigt overfor dette, idet man fastslog, at anvendelsen af lokomotivfyrbødere til lokomotivførertjeneste var uforholdsmæssigt stort, nemlig mere end den procentsats på 14, der ifølge reglerne skal anvendes til afløsning for orlov, sygdom og kørsel med ekstra rangermaskine. Omlægning af stykgodstransporterne fra jernbane til lastbil og et efter Statsbanernes forventning fald i godstransporterne skulle retfærdiggøre nedskæringen, men kørslen er dog siden udvidet. Tiden gav os ret, og i 1952 har vi fået lokomotivførernormativet udfyldt til de 1572, som det er fastsat til på normeringsloven.

Den nye ferieordning er endnu ikke endeligt udarbejdet, men den skal færdigbehandles i dette forår, hvorefter den skal konfirmeres på rigsdagen. Det er naturligt, at tjenestemændene ser hen til dens gennemførelse med megen spænding, og enhver håber på det retfærdige resultat, der giver alle en forlængelse af ferien.

Med 1953 går foreningen ind i sit kongresår. En ny og større arbejdsperiode ligger foran os og venter på en positiv indsats fra hver enkelt tilidsmand i hovedbestyrelsen og ude i afdelingerne. Der er — lykkeligvis — fortsat opgaver for organisationen, der skal løses, og resultaterne skal nok vise sig, når sammenholdet fra det gamle år bevares og enhver yder sit bedste i foreningens og kammeraternes tjeneste.

# Danske Statsbaners virksomhed i driftsåret

## 1. april 1951 — 31. marts 1952

Statsbanerne har udsendt sin oversigt over virksomheden i driftsåret 1951/52, og af det digre værk bringer vi i uddrag nogle af de utallige og på mange måder interessante oplysninger.

Statsbanernes regnskab for driftsåret 1951/52 viser i forhold til året før stærke stigninger både på indtægtssiden og udgiftssiden, dog mest på udgiftssiden. Over for en stigning i driftsindtægterne på 50,4 mill. kr. står en stigning i driftsudgifterne på 59,1 mill. kr. eller, når afskrivning og forrentning ikke medtages, ikke mindre end 65,2 mill. kr. Det endelige økonomiske resultat har derfor været væsentlig dårligere end året før, idet der har været et egentligt driftsunderskud på 26 mill. kr., medens regnskabet (under medregning af afskrivnings- og forrentningsudgifter på i alt ca. 35 mill. kr.) er afsluttet med et tilskud til driften på 61,0 mill. kr. mod 46,3 mill. kr. i driftsåret 1950/51.

Driftsindtægterne har været påvirket i gunstig retning af de den 1. maj og 1. juni 1951 foretagne forhøjelser af taksterne for henholdsvis gods- og personbefordringen (for Københavns bybanes vedkommende dog allerede fra 1. april), men for personbefordringens vedkommende i ugunstig retning derved, at der i driftsåret ikke var nogen periode med påsketrafik, medens der var 2 sådanne året før.

Udgiftssiden er især præget af de stærke stigninger på de to store konti: løn og brændsel. Pristallet, der i 1951 steg så kraftigt som ikke i noget andet år efter krigen, bevirkede, at udgiften til lønninger steg med 20,8 mill. kr., og for brændslets vedkommende medførte de unormalt høje kulpriser en stigning på brændselskontoen på 25,6 mill. kr. Endvidere var der betydelige prisstigninger på en række andre materialer til Statsbanernes brug. Endelig er en række vedligeholdelsesarbejder o. l. endnu påvirket af nødtvungne opsættelser af sådanne arbejder under og i de første år efter besættelsen.

Persontrafikken på banerne har på det nærmeste været af samme omfang som året før, men der har været en mindre forskydning fra rejser på billetter til rejser på abonnementskort navnlig inden for Københavns nærtrafik. I forbindelse med det sydlige udland er der foretaget 25 pct. flere rejser på billetter, og på omnibusruterne steg rejsetallet ca. 9 pct. På overfarterne har antallet af overførte automobiler været større end nogensinde. I alt er der overført 484 000 automobiler, hvilket er 70 000 flere end i fjor og næsten en fordobling i forhold til 1938—39. Heraf overførtes på Storebæltsoverfarten 301 000 og på Helsingør—Hälsingborg overfarten 131 000.

Indtægterne af person-, rejsegods- og automobilbefordringen steg med 8,1 mill. kr. til 223,6 mill. kr.

Godstrafikken har været noget større end i 1950/51. Stigningen udgør 0,45 mill. t og skyldes vognladningsgods og levende dyr, medens stykgods-

befordringen er gået tilbage. For vognladningsgodsets vedkommende falder langt den største stigning på brændsel, såvel indenlandsk som udenlandsk, men også flere andre varer som f. eks. kød og flæsk, pap og papir samt kunstgødning viser væsentlige stigninger, hvorimod bl. a. sukkerroer foderstoffer og almindelige mur- og tagsten er gået tilbage. Procentvis falder langt den største stigning på befordringen til og fra udlandet samt i transitbefordringerne gennem landet.

Indtægten af godsbefordringen er steget med over 37 mill. kr. til 167,8 mill. kr.

Statsbanernes samlede personale udgjorde i gennemsnit i driftsåret 29 968, hvoraf ca.  $\frac{1}{3}$  var løst antaget. Trods stigningen i driftspræstationerne er antallet af personale ved overledelse, drift og vedligeholdelse gået ned med 123 i årets løb, og personaletallet i forhold til arbejdspræstationerne figurerer da også lavere end i de seneste 5 år.

Medens der kun er sket ganske uvæsentlige ændringer i banenettets længde, er længden af overfarterne blevet forøget med 72 km ved oprettelsen af ruten Gedser—Grossenbrode Kai fra 15. juli 1951.

For i endnu større udstrækning at kunne udnytte de økonomiske fordele, som motordrift indebærer i forhold til dampdrift, er der i driftsåret bl. a. anskaffet 23 diesel-elektriske motorvogne og udrangeret 18 gamle damplokomotiver.

Ved ulykkestilfælde er der i driftsåret omkommet 2 af Statsbanernes ca. 100 mill. rejsende. I begge tilfælde skyldtes det egen uforsigtighed. Af personalet mistede 13 livet under udførelsen af deres gerning. Endelig blev der dræbt i alt 13 andre personer, som hverken var rejsende eller knyttet til banerne, alle ved egen uforsigtighed.

De ovenanførte tal gælder alle for det regnskabsår, der sluttede den 31. marts 1952, altså for ca. 8 måneder siden. Sommeren 1952 — for hvilken der til nu kun foreligger rent foreløbige regnskabsresultater — viser på flere punkter ændrede resultater i forhold til sommeren i fjor.

### *Tog-, lokomotiv- og vognbevægelsen.*

Antal kørte togkilometer er i forhold til det foregående år steget fra 34,9 mill., altså med 0,7 mill. eller 2,0 pct.

For dieselelektriske lokomotiver og motorvogne (ekskl. lyntog) udgjorde stigningen 1,2 mill. (+ 12,1 pct.) og for elektriske motorvogne 0,1 mill. (+ 2,8 pct.), medens damptog er gået tilbage med 0,6 mill. ( $\div$  3,3 pct) og lyntog væsentlig er uforandret. I forhold til 1938—39 har der været en stigning i antal togkilometer på 5,5 mill. eller 18,4 pct. Antallet af togkilometer i forhold til banenettets længde i de to driftsår 1938—39 og 1951—52 er henholdsvis 12 571 og 13 473.

Af de kørte 35,6 mill. togkilometer er 18,4 mill. eller 51,7 pct. kørt af damptog, 10,5 mill. eller 29,5

	I togkørsel		Rangeringskilometer	Tomkørsel og reservehold	i alt
	Forreste lokomotiv hhv. motorvogn (-togkilometer) tus.	Øvrige lokomotiver hhv. motorvogne (forspand o. l.) tus.			
Damptoglokomotiver .....	18 413	202	1 843	436	20 894
Rangerlokomotiver .....	—	—	8 671	—	8 671
Lyntog .....	2 231	2 012	—	—	4 243
Elektriske tog .....	3 502	3 736	—	—	7 238
Øvrige motortog .....	11 453	363	928	2	12 746
Ialt .....	35 599	6 313	11 442	438	53 792

pct. af dieselelektriske motorvogne, 3,5 mill. eller 9,8 pct. af elektriske tog, 2,2 mill. eller 6,3 pct. af lyntog og 1,0 mill. eller 2,7 pct. af andre motortog. Af de af rene personførende tog præsterede togkilometer blev 37,5 pct. kørt af damptog, 8,3 pct. af lyntog, 13,1 pct. af elektriske motorvogne og 41,1 pct. af andre motortog.

Ved driftsårets begyndelse omfattede køreplanen for de personførende togs vedkommende målt i samlet antal togkilometer ca. 92,7 pct. af antallet efter den sidste køreplan før krigen, dvs. køreplanen pr. 1/5 1939, når for begge driftsårs vedkommende ses bort fra elektriske tog og for driftsåret 1951—52 endvidere fra de overtagne Sydfynske Jernbaner og Slangrupbanen og fra merkørslen med internationale tog.

Sommerkøreplanen, der trådte i kraft den 20. maj 1951, bragte kørslen op på ca. 92,8 pct. af køreplanen i 1939.

Vinterkøreplanen trådte i kraft den 7. oktober 1951. Det gennemsnitlige daglige antal kørte kilometer med personførende plantog efter sommerhenholdsvis vinterkøreplanen var:

Køreplanen	Sjælland Falster	Jylland Fyn	Ialt	%
20-5-51 .....	30 962	41 909	72 871	100
Heraf				
damptog .....	13 757	16 162	29 919	41
motortog .....	6 886	22 171	29 057	40
lyntog .....	880	3 576	4 456	6
elektr. tog ...	9 439	—	9 439	13
7-10-51 .....	29 854	40 448	70 302	100
Heraf				
damptog .....	12 330	11 768	24 098	34
motortog .....	7 488	25 104	32 592	47
lyntog .....	880	3 576	4 456	6
elektr. tog ...	9 156	—	9 156	13

Af særtogkilometer (herunder også arbejdstogkilometer) blev der i alt i driftsåret kørt 2,0 mill., hvoraf 0,5 mill. af persontog og 1,5 mill. af godstog. De tilsvarende tal for det foregående år var henholdsvis 2,0, 0,6 og 1,4 mill. Særtogkørslen har udgjort 5,7 pct. af samtlige togkilometer mod 5,8 pct. året før.

Der er kørt 53,8 mill. lokomotivkilometer (mod 53,1 mill. året før), der fordeler sig således på de enkelte trækraftarter.

Antal vognakselkilometer på banerne er steget fra 890,7 mill. til 912,1 mill. eller med 2,4 pct. For persontogmateriellet har der været en nedgang på 3,0 pct., for godstogmateriellet en stigning på 8,6 pct.

På omnibusruterne er der kørt 22,5 mill. vognkilometer mod 20,3 mill. året før, en stigning på 2,2 mill. vognkilometer eller 10,5 pct.

Af pladserne i de fremførte personvogne var gennemsnitlig ca. 44 pct. udnyttet mod ca. 43 pct. året før. Udnyttelsen er stærkt varierende for de forskellige arter af tog. For lyntogenes vedkommende var den således for samtlige gennemkørte strækninger gennemsnitlig ca. 81 pct., fordelt således på de forskellige tog:

Vendsyssel .....	82 pct.
Nordjyden .....	84 »
Limfjorden .....	90 »
Nordvestjyden .....	78 »
Vesterhavet .....	75 »
Uldjyden .....	88 »
Sønderjyden .....	89 »
Englænderen .....	63 »

I de elektriske tog var udnyttelsen i gennemsnit for hele driftsåret ca. 45 pct. mod ca. 43 pct. året før. Udnyttelsen er i virkeligheden noget større, da der ved beregningen ikke er taget hensyn til rejser mellem stationer på S-banen og områder uden for denne.

## Statsbanernes nytårshilsen

Ved årsskiftet har Statsbanerne udsendt et smukt illustreret værk, »Danske Statsbaner 1952«, som en hilsen til den store kundekreds.

Man har denne gang valgt gennem velfotograferede billeder at fortælle om en af de vigtigste arbejdsfronter inden for jernbanen, nemlig sikkerhedstjenesten. Ikke mindre end 30 fotografier belyser klart dette vigtige led i moderne jernbanedrift. Det er et kig bag kulisserne for dem, der dagligt betragter jernbanerne og glæder sig over det liv, som udfolder sig, men som måske ikke fuldt ud har dannet sig en mening om, hvor mange hænder, der flittigt virker de mere skjulte steder, før toget, bilen eller færgen møder frem og transporterer dem til bestemmelsesstedet.

Nytårshæftet er ikke alene en fryd for øjet på grund af den teknisk smukke udførelse, men tillige et yderst interessant værk, der foruden fotografierne fra de forskellige tekniske afdelinger tillige har 10 helsidebilleder fra de forskellige driftsformer. Der ligger alvor bag billederne, men der er netop den gnist af mandfolk i hvert enkelt fotografi, som altid har præget jernbanen og dens udøvere, og det er derfor ikke alene en hilsen til kunderne, men også et dejligt værk for de sædvanlige »jernbanedrenge« fra 5 til 90 år.

## »De højest beliggende jernbaner«

I DLT, 20. marts 1952, årg. 52, side 43 = teknisk side 11, omtaltes verdens højeste, eller rettere sagt, potentielt højstflyvende jernbane, som findes indbygget i en kæmpeflyvemaskine, ja, i hundreder af kæmpeflyvemaskiner, af en type, der tilhører United States' Air Force.

Vi gengiver her billedet af den pågældende flyvemaskintype, som kaldes B 36. Den har 70 m vingefang, er over 49 m lang og er henimod 15 m høj, målt over højderoret. Den vejer 66 t i tom tilstand og har en normal flyvewægt på 148 t, ja, må endog overbelastes til ca. 163 t. Den drives af 6 benzinmotorer, som hver har 28 cylindre, og som hver udvikler lige ved 4000 hk. Desuden har den 4 turbine-reaktionsaggregater, væsentlig til brug under start, stigning, angreb, flugt og kamp. Disse reaktionsaggregater udvikler omtrent 2400 kg trykkraft, nogenlunde uafhængigt af hastigheden; det giver ved en hastighed af 700 km i timen ca. 6000 hk for hver. Flyvemaskinens samlede kraftinstallation er altså næsten 50 000 hk.

Maksimumshastigheden er ved flyvning uden udnyttelse af tyngdekraften en smule over 700 km i timen i gunstigste højde.

Flyvemaskinen har fløjet op til 19 000 km i et træk; og den har holdt sig 51 timer i luften.



B 36-flyvemaskinen med seks stempelmotorer, der driver propeller, og fire reaktionsaggregater.

Den kan stige til mellem 14 og 15 km højde under normale driftsmæssige forhold og med en rimelig last. I denne svimlende højde er lufttætheden ikke mere end ca. 20 pct. af lufttætheden ved jordoverfladen.

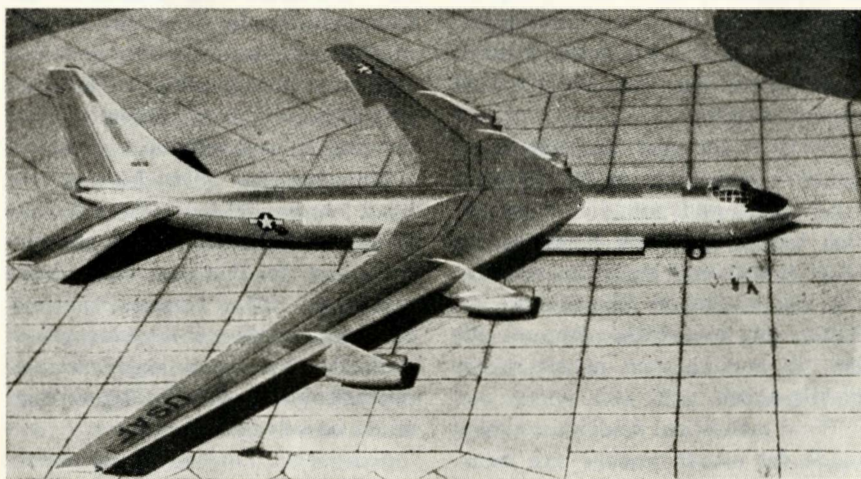
Netop derfor er den højtflyvende flyvemaskine indrettet med en trykkabine i forenden og en anden trykkabine i den bageste del af kroppen. Disse kabiner er indbyrdes forbundet via et trykrør, hvorigennem passagen lettes ved, at man bruger det som en »jernbanetunnel«, idet man kører i liggende stilling på en lille vogn.

Den flyvemaskinefabrik, der seriebygger, ja, massebygger disse kæmpeflyvemaskiner, Convair, har i indværende år færdigbygget et par

forsøgsmaskiner af en ny, meget moderniseret type, som kaldes B 60. Denne er nogenlunde magen til den beskrevne snart klassiske standardtype, B 36, så vidt kroppen angår; og den er sikkert også forsynet med indbygget jernbaneforbindelse mellem forenden og bagenden af kroppen. — Men den nye type har fået helt nyt haleparti, samt nye vinger; såvel haleror som vinger har pilformet bagudvendende forkanter af hensyn til meget store hastigheder.

Den nye type, der er vist på det sidste billede, har kun 62 m vingefang, altså væsentligt mindre end den gamle types vingefang. Længden er 62 m, altså lidt mere end længden af den gamle type. Højden, målt over højderoret, er godt 15 m, ligeledes lidt mere. — Hverken om nettovægten eller bruttovægten foreligger der oplysninger.

Den nye type har ingen stempelmotorer, kun turbine-reaktionsaggregater. Antallet af disse er blot 8. Men de er af en ganske ny konstruktionsform, der er væsentlig kraftigere end den type, hvoraf B 36 har 4 stykker; og desuden er de langt mindre brændstofkrævende. — De udvikler betydeligt over 4 t trykkraft hver, dvs. omkring 36 t tilsammen. — Dette svarer ved 900 km i timen til ca. 120 000 hk.



B 60-flyvemaskinen med otte meget kraftige reaktionsaggregater.

Den nye flyvemaskinetype er langt hurtigere end den gamle. Men der foreligger ingen officielle tal om dens flyvehastigheder. Der er dog grund til at tro, at dens tophastighed snarere er over end under 1000 km i timen.

Den nye type kan stige til større højder end den gamle. Men også herom mangler der præcise oplysninger. Man skønner dog næppe meget galt, når man sætter tophøjden til mellem 16 og 17 km. — I denne højde er lufttrykket ikke mere end 12 pct. af lufttrykket ved havoverfladen.

Den nye type kan imidlertid ikke flyve så langt som den ældre. Men den kan dog let flyve over Atlanterhavet med stor last.

I 1952 har også en konkurrerende flyvemaskinefabrik, *Boeing*, bygget et par forsøgsflyvemaskiner, som ligner den ovenfor beskrevne på mange måder.

Denne type er udviklet af en noget mindre Boeing-type, kaldet B 47, der har 6 turbine-reaktionsaggregater magen til de 4 i B 36, men derimod ingen stempelmotor, og vejende godt 80 t i fuldlastet tilstand. Dette er en meget hurtig flyvemaskine. Den har vist sig at være overordentlig god i mange henseender. Og den bliver nu seriebygget i firecifret antal.

Den forstørrede nye Boeing-forsøgsmaskine, der kaldes B 52, har 8 turbinereaktionsaggregater af nøjagtig samme type som den, der bruges i B 60. — B 52 har lidt mindre dimensioner end B 60. Vingefanget er kun lidt over 56 m. Længden er knapt 47 m og halerørshøjden er godt 16 m. — Disse tal være dog gengivet ved alle forbehold, fordi man kan finde lidt forskellige angivelser i litteratur.

Om flyvevægten foreligger der ingen oplysninger. Men B 52 vejer næppe så meget som B 60. — Den kan heller ikke flyve så langt. Men efterfølgende maskiner vil sikkert blive indrettet til brændstofpåfyldning fra andre flyvemaskiner i luften; og den vil da kunne flyve næsten ubegrænset længe og langt. — B 52 må endvidere antages at være hurtigere end B 60. Maksimumsha-

stigheden er formodentlig omkring 1100 km i timen.

Det amerikanske luftvåben har efter gennemprøvningen af begge de omtalte nye flyvemaskinetyper foretrukket den sidste og har for nylig

For omtrent 3 måneder siden bragte dagspressen stort opsatte sensationer om et nyt jernbanetog, der var finansieret af svenskeren Axel L. Wennergren, hvoraf navnet, og konstrueret i Tyskland og prøvekørt ved Køln. — Trods megen blæst og mange billeder bragte pressebeskrivelserne dog ikke synderlig klarhed over det karakteristiske og interessante ved det pågældende tog. Dette skyldtes dog nok i nogen grad, at selve konstruktionsfirmaet var tilbageholdende med konkrete og eksakte oplysninger.

Men et enkelt billede siger mere end 10 000 ord, lyder et gammelt kinesisk ordsprog. Således også her. Imellem de sparsomme nyheder dukker der mange billeder frem, som kaster et ganske andet lys over toget end de mange telegrammer fra bladkorrespondenter, der ikke synes at have kigget videre på køretøjet eller banen.

Allerførst må det fastholdes, at der ikke er tale om et tog i ordets egentligste forstand, men kun om selvkørende vogne eller vognstammer uden lokomotiver. Dette er dog kun en uvæsentlig ting. — Iøvrigt er der endnu blot et par forsøgsheder i gang; og de er kun bygget i målestokken 2 : 5 i forhold til de normale enheder, man nu er i færd med at bygge.

Dernæst må man konstatere, at der ikke er tale om nogen jernbane i dette ords sædvanlige og bogstavelige betydning. Toget kører nemlig på en betonbane i stedet for stålskinner. Og hjulene er ikke af stål, ej heller, som man måske kunne vente det, af gummi, men af en speciel plastic-masse.

Hvad man så vil finde passende at kalde det ejendommelige nye transportmiddel, må enhver selv tage

bestilt et større antal; det drejer sig vistnok mellem 50 og 100; men dette er naturligvis kun begyndelsen. — Prisen er af størrelsesordenen 100 mill. kr. pr. stk., når det militære udstyr medregnes. *cean.*

## ALWEG-TOGET

Af C. E. Andersen.

stilling til. — Navnet Alweg-toget er imidlertid blevet en halvofficiel betegnelse for vognmateriellet. Tilsvarende kunne man da også kalde kørebanen for Alweg-banen.

Karakteristisk for selve banen er det, at den består af en drager af beton, muligvis forspændt beton, der bæres af piller med 10—15 m mellemrum. Dragere tjener samtidig flere formål, at være bærende brokonstruktion, baneunderlag, kørebane, krængnings-, væltestøtnings- og sidestøtnings-skinne, strømledningsbærer m. m.

Drageren eller banen består som sagt af beton og er øjensynlig omkring ½ m bred og omkring 1½ m høj. Forneden bærer den på hver side i nogen afstand de isolerede svære jernskinner for tilførsel af elektrisk strøm. På hver side er den beklædt med to tynde stålplader eller stål-bånd, der bedre modstår slidpåvirkninger og byder på en glattere overflade. Endelig er der en lignende stålbelægning på oversiden. — Disse metalplader kunne måske synes at gøre ordet jernbane berettiget. Men de er ikke af principiel betydning.

Mange steder er banen beskrevet som en 5-skinnet bane. Dette er også noget misvisende, for så vidt som der faktisk kun er en enkelt svær betondrager, som ganske vist kan tåle påvirkninger mange steder, lige såvel som en vejkørebane kan det.

Betondragere eller banelegemet, hvad man nu vil kalde det hele, kan være anbragt umiddelbart på selve jorden, ja, for den sags skyld delvis nedgravet, men forudses normalt bygget nogle m over terrainet på en mur eller piller eller anden art bærekonstruktion og er iøvrigt selv bærende og selvafstivende.

Som regel holdes den orienteret vertikalt. Men ofte hældes den; og

den kan endda hælde meget, eventuelt mere end 45 % i forhold til vertikalen.

Kørende enheder af primitiv konstruktion hviler på to hjul i tandem; og videreudviklede konstruktioner bæres af to bogier med hjulene i tandem. — Bogierne kan drejes i forhold til vognkassen ligesom almindelige jernbanebogier; og desuden kan vognkassen svinge noget omkring længdeaksen over sadler på bogierne, hvorved disse under alle omstændigheder kan holdes orienteret som kørebanen, så de brede hjul kan trykke jævnt på hele bæreflader, og arealbelastningen på hjulene og kørebanen holdes nede under et lavt maksimum.

Bogiernes bærehjul tvinges til at holde sig orienteret således i forhold til kørebanen og tillige til at holde sig på kørebanens midte ved hjælp af en hesteskoformet konstruktion, som fra bogierne rager ned langs dragerens sider, og som for hvert bærehjul er forsynet med to par horisontalt orienterende hjul, der fra hver side trykkes ind mod dragerens side, det ene nær ved overkanten, det andet nær ved underkanten.

Derved tvinges bogierne til at følge en ganske bestemt linie og tillige til at holde sig orienteret på en nøje forudbestemt måde, i modsætning til almindelige jernbanebogier, som kører i slangekurver ind og ud mellem jernbaneskinneerne, og som svinger på forskellige måder, selv uden for sporkurverne og skinne-stødene.

Hele vognen må følge samme bane og orientering som bogierne, men kan som allerede nævnt svinge lidt omkring bogiesadlerne, når den eksempelvis udsættes for kraftig sidevind eller tvinges til at hælde i en kurve, og hastigheden er meget stor. — Da vognens og bogiernes fælles tyngdepunkt er nogenlunde i banens niveau, og da banehældningen er tilpasset de almindeligste toghastigheder på stedet under hensyn til kurveradien, behøver vognkassen ikke at krænge ret meget i forhold til dens bogier. På den anden side kan hele køretøjet krænge meget, hvor selve kørebanen har stor sidehældning. Derved opnår man at kunne

neutralisere centrifugalkræfternes virkning ved store hastigheder eller i skarpe kurver, eller rettere sagt, ved hastigheder, der er store i forhold til de forekommende banekurveradier. Skulle vognen tilfældigvis ikke have så stor hastighed på stedet eller eventuelt tvinges til at holde stille, så vil den ikke vælte eller siderutche. På den anden side kan den godt køre endnu hurtigere end bane-sidehældningen under hensyn til kurveradien foreskriver det, og vil alligevel ikke blive »afsporet«. — Selve vognkassens svingning omkring bogiesadlerne er formodentlig afpasset på sådan måde, under hensyn til tyngepunktet, at de ubehagelige hældningsvirkninger ved for store eller for små hastigheder i kurverne bliver reduceret.

Vognene er altså tvangsstyret i enhver henseende og kan ikke afspores eller slingre. De kan principielt køre meget hurtigt, endda både på lige bane og i kurver. De følger under alle forhold banen ganske præcist, i udpræget modsætning til almindelige jernbanetog, der holdes på sporet ved, at de parrede hjuls effektive diameter ændres og snart er størst i den ene side og snart er størst i den anden side. Alweg-toget kører lige ud på banen, ganske som en bil på en autostrada eller en væddeløbsbane, ja, endnu bedre. — Derfor har det principielt mulighed for at kunne køre lige så hurtigt som moderne biler på gode bilveje, ja, endnu hurtigere, og tilmed i al slags vejr. Det kan endda køre sikkert og behageligt ved meget store hastigheder og i små kurver eller en kombination af begge dele.

Da de sidestyrende hjul kan presses mod betondrageren med vilkårligt eller eventuelt variabelt, om ønskes meget stort tryk, kan man fremkalde et meget stort ekstra adhæSIONstryk, som kan udnyttes til nød-bremsning, hvilket yderligere forøger sikkerheden ved kørsel med store hastigheder. Iøvrigt byder plastic mod stål sikkert på større adhæSIONsfaktor end stål mod stål. På den anden side tåler sådanne hjul næppe ret megen ophedning.

Det nye system skaber altså nye muligheder både for hurtigt fjern-

trafik og for bytrafik ad meget kurvede ruter. Det kan i begge tilfælde, dog navnlig i det sidste, nyde godt af, at det principielt er et højbanesystem, som kan bygges væsentligt billigere end almindelige højbaner og langt billigere end tunnelbaner. Elektrificering koster ikke ret meget, og man kan endda bruge lavspændt jævnstrøm over store afstande.

På den anden side er sporskifterne meget komplicerede. Ligeledes er selve vognmateriellet temmeligt kompliceret, idet hver bogie må have 10 hjul, hvoraf ganske vist kun to er bærehjul og drivhjul.

Da systemet i bedste fald må konkurrere med et gammelt og gennemprøvet og højt udviklet trafiksystem, det klassiske jernbanesystem, som er vidt udbredt og standardiseret, og da man helst kun vil bruge et enkelt system, vil det nye system utvivlsomt få svært ved at vinde indpas og terrain. Men måske kan det finde anvendelse på steder, hvor forholdene er specielle, og hvor dets fortrin kan komme helt til sin ret, og hvor almindelige trafikpolitiske omstændigheder ikke hindrer fremkomsten af et nyt system.

Alweg-toget er fremkommet helt ved den svenske industrimagnat og storforretningsmand L. Wennergrens personlige initiativ. — Han har gennem mange år interesseret sig for hængebaner o. l., fordi han mente, at det klassiske jernbanesystem nu er nået til modenhed og ikke kan udvikles meget mere, i hvert fald ikke nok til at kunne opfylde de krav, man i fremtiden må ønske at stille det.

Da det blev aktuelt at bygge et højbanesystem i Los Angeles og i Caracas (Venezuelas hovedstad), stiftede Wennergren et studieselskab med hovedsæde i Tyskland og knyttede hertil en stab af tyske ingeniører.

Skønt enskinne-hængebanesystemet, der bl. a. har været brugt igennem mere end 50 år i Wupperthal og har vist sig tilfredsstillende og stadigvæk fuldt på højde med tiden, undersøgte man også en række andre muligheder.

Man valgte da det beskrevne system og byggede en forsøgsbane

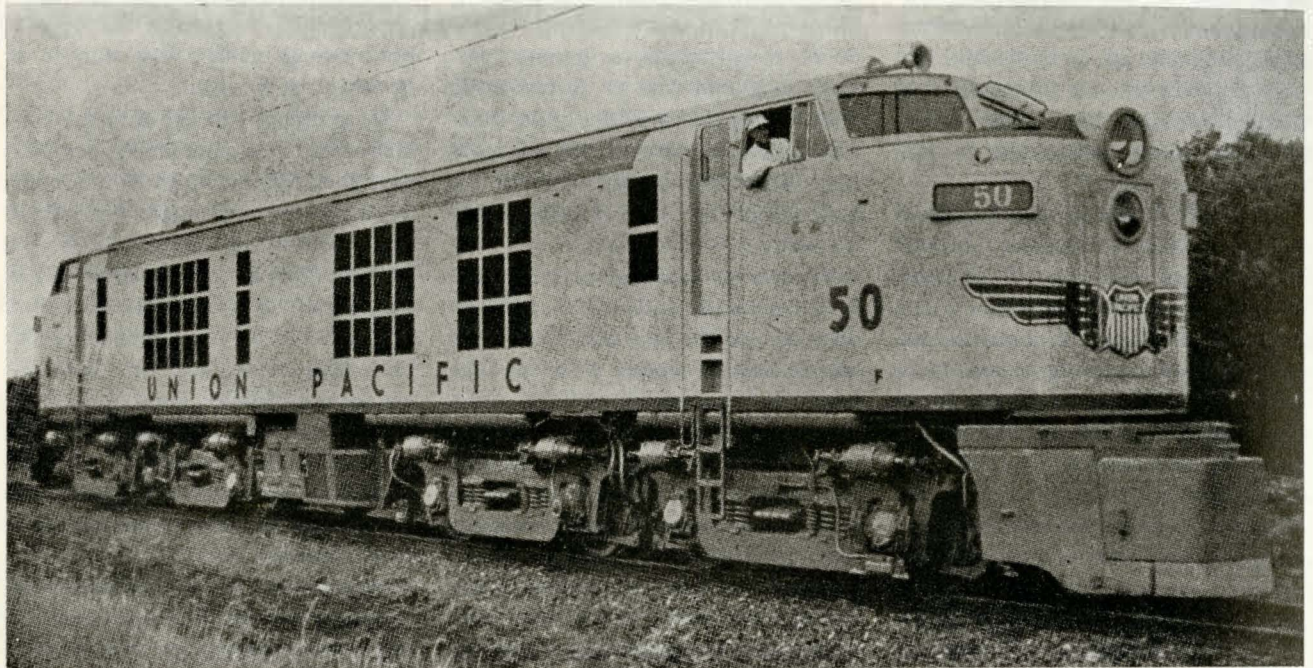
nordøst for Køl n — forøvrigt ikke langt fra Wupperthal med den berømte hængebane.

Systemet opgives til alle sider at være noget helt nyt og revolutionerende. — Men dette er dog ikke ganske korrekt. Det kan kun betegnes som en moderne udformning af et gammelt system, der er prøvet mange gange i løbet af det 19. århundrede. Forsøgsbanen ved Køl n er

ligefrem et sidestykke til en forsøgsbane, som byggedes ved Bryssel i 1897 i tilslutning til verdensudstillingen, og som brugtes i en periode både til offentlig transport og eksperimenter.

En biblioteksmand overser ikke den slags små morsomme ting. — En sammenligning mellem den gamle bane og den nye, og ikke mindst deres materiel, er forøvrigt højst in-

teressant, fordi den viser forskellige tidsaldres forskellige tanker og forskellige forsøg på at løse samme trafikale opgave på samme principielle måde, men under forskellige almindelige tekniske forudsætninger, idet der jo er 55 års tidsforskel. — Vi skal derfor omtale begge de to baner nærmere og sammenligne dem ved snarlig lejlighed.



*Union Pacific Railroads første gasturbinelokomotiv, med førerplads i begge ender.*

## Nytårssensationen!

Vi er efterhånden blevet vænnet til at betragte gasturbine-lokomotiverne som en realitet, man anser dem dog uvilkårligt mest som en kuriositet. — Et er, at de har fremtidsmuligheder; et andet er, at de endnu kun bruges til eksperimenter.

Nu synes gasturbine-lokomotiverne imidlertid at være nået deres gennembrudsår. Det store amerikanske jernbaneselskab Union Pacific Railroad, som gennem flere år har haft et forsøgslokomotiv i gang og har større erfaring angående gasturbinedrift end noget andet jernbaneselskab, måske lige bortset fra de schweiziske forbundsbaner, bestilte for 2 år siden 10 gasturbine-lokomotiver, lignende det første i hovedtrækkene, men betydeligt ændret i detaljerne. — Dette selskab har kort

før jul bestilt yderligere 15 sådanne gasturbine-lokomotiver.

Det drejer sig om meget kraftige enheder, på ca. 5000 hk., omend officielt kun på 4500 hk. De har kun førerplads i den ene ende og er indrettet til at kunne bruges parvis. Alle selskabets gasturbine-lokomotiver bruges eller skal bruges på bjergstrækningen mellem Ogden og Green River, en lang strækning med vældige stigninger, hvorover der fremføres meget tunge tog i tæt følge. Gasturbine-lokomotiverne skal øjensynligt supplere eller erstatte de mægtige 2DD2-koblede damplokomotiver, der hidtil har udført det drøje arbejde dér. — Både damplokomotiverne og gasturbine-lokomotiverne omtales i DLT den 5. september 1952, side 212 og 213 = teknisk side 56—57.

Medens de 10 første seriebyggede

gasturbine-lokomotiver, som endnu ikke alle er leveret, koster 5,4 mill. dollars, koster de 15 nye gasturbine-lokomotiver 8,6 mill. dollars, altså omkring 575 000 dollars pr .stk. Samtlige 25 nye lokomotiver koster altså 14 mill. dollars. Medregnes udgifterne til forsøgsmaskinen, og om sættes beløbet til dansk mønt, kommer man op på omkring 100 mill. kroner, som et enkelt jernbaneselskab investerer i nye gasturbine-lokomotiver.

De amerikanske jernbaneselskaber af klasse I, dvs. alle de store selskaber, havde ifølge en nylig opgørelse uekspederede ordrer på 845 diesel-lokomotiv-enheder, 19 damplokomotiver og 19 gasturbine-lokomotiver. Da de sidste alle er meget kraftige, ser man, at gasturbine-lokomotiverne nu er ved at »overflyve« damplokomotiverne i Nordamerika. *cean.*



# *fra* **MEDLEMSKREDSSEN**

## **Organisationsformen**

Foranlediget af redaktørens bemærkninger i bladet den 5. december 1952 til Aalborg lokomotivførerafdelings artikel om tanker for oplysende stof til drøftelse mellem lokomotivmænd, vil vi gerne fastholde redaktøren til et par af hans bemærkninger til artiklen.

Om foreningens organisationsform siger redaktøren, at den, i de år, den har bestået, efter vor opfattelse, kun har virket til samling og styrke. — Den udtalelse kan vi fuldt ud tilslutte os. Men det efterfølgende i afsnittet er, efter vor opfattelse, forlængst indtrådt, idet redaktøren fortsætter: »Kun den almindelige udvikling inden for driftsformene og dermed en betydelig forøgelse af antallet af den ene kategori og en øjeblikkelig klarhed over, at denne udvikling vil fortsætte, betinger en ændring i organisationsformen«.

Har den betydelige forøgelse af lokomotivførerantallet endnu ikke slået sig fast i redaktørens bevidsthed? Vi spørger: »Er der ikke siden rangermaskinens bemanning med lokomotivførere samt indførelsen af motorlokomotiver og motorvogne og deres besættelse med lokomotivførere foregået en betydelig ændring og omvurdering af driftsformerne«? At denne udvikling er en kendsgerning i statsbanedriften, og at lokomotivførerantallet er forøget med langt over 100 pct. i de sidste 20 år, må alle, der har oplevet denne udvikling, erkende, og den øjeblikkelige klarhed herom har været fastslået for mange år siden, hr. redaktør!

Ser vi på organisationsformen, vil det i denne forbindelse være rigtigst at se tilbage til den tid, da organisationen var opdelt i 3 kredse, lokomotivfører-, motorfører- og lokomotivfyrbøderkredsene. En af årsagerne til kredsens ophævelse var netop, at man inden for lokomotivfyrbøderkredsene og hovedbestyrelsen kunne se, at lokomotivførerantallet i de kommende år ville få en betydelig forøgelse og inden længe overstige lokomotivfyrbøderantallet som en ganske naturlig udvikling, og vi kan tilføje, en udvikling, som organisationens hovedbestyrelse havde lagt et betydeligt arbejde i. —

Redaktøren henviser til, at der stadig kan afholdes fællesmøder i de forskellige afdelinger, uden at der ændres ved det bestående afdelingssystem. Rigtigt anført, og vi kan tilføje, at sådan har det altid været, men siden kredsens ophævelse må een af afdelingerne selv sørge for de nødvendige anledninger til afholdelse af fællesmøder, og med den hurtige passage af lokomotivfyrbødere gennem lokomotivfyrbøderafdelingerne er det lige til, at deres bekymringer har været få. Hvis vi betragter lokomotivførerforøgelsen på de forskellige depoter landet over, må vi — når tingene betragtes fra et organisationsmæssigt standpunkt — erkende, at denne udvikling i lige så høj grad har forrykket afdelingsforholdene for lokomotivfyrbøderne, for i de sidste 10 år har der været en betydelig mangel på lokomotivfyrbødere på grundlag af deres hurtige forfremmelse til lokomotivførere, og samtidig

var der ingen tilgang. Nu kan man måske sige, at forholdene er mere stabiliserede, men dog ikke således, at man kan regne med, at en lokomotivfyrbøderafdelings ledelses tid er af en særlig lang varighed på grund af det høje lokomotivførerantal, og deres stilling som selvstændig afdeling betinger naturligvis også en selvstændig tanke og handlemåde, og det er i de fleste tilfælde ganske selvfølgeligt, at mange personlige mellemværender mellem lokomotivførere og lokomotivfyrbødere er dagens debat, men i de allerfleste tilfælde har dette ikke nogetsomhelst med organisationen DLF at gøre og skaber netop en fejlagtig opfattelse af lokomotivfyrbødernes organisatoriske afdelingsarbejde. Det fundamentale i foreningen DLF kommer først i forgrunden den dag, da lokomotivfyrbøderne overgår til lokomotivførerstilling. Mangen ung og god organisationsmand har under de forhold udadtil tilføjet sig et stød under bæltstedet, som først efter mange år går i glemmebogen, og i mange tilfælde har en sådan lovende tillidsmand tabt lysten til at genoptage sit tillidsmandsarbejde.

Hvis de unge lokomotivmænd vil se med klare organisatoriske øjne på den udvikling, der er foregået inden for DLF, og den udvikling i lokomotivmændenes gerning, som ligger foran dem samt den stilling, som de ønsker at opnå inden for DSB — lokomotivførerstillingen — da må de erkende, at det fundamentale i DLF's organisationsform absolut må være lokomotivførerstillingen. Svækker vi denne opfattelse indadtil, er det udadtil afsporede tanker og meninger, og at dette betyder en svækkelse af hele vort organisationsapparat, skulle ingen være i tvivl om. En ændring til fællesafdelingerne indeholder den største organisationsmæssige fordel for den unge lokomotivmand og hans fortsatte organisatoriske arbejde uden afbrydelse i DLF.

Som sagt mener redaktøren, at det bestående afdelingssystem på depoterne er et glimrende foretagende. Javel, hvorfor så ikke ændre forholdet i hovedbestyrelsen efter afdelingssystemet, således at lokomotivførerne og lokomotivfyrbødergrupperne hver får deres frie og selvstændige handlemåde i alle forhold samt deres selvstændige kreds- eller gruppekasse. Når vi benytter ordet gruppe, så er dette et udtryk, som er anvendt i lovudvalgets betænkning, som vi ikke kan tilslutte os, men når redaktøren mener, at gruppeinteresser er et ganske glimrende system i afdelingerne, så vil vi anbefale redaktøren at blive talsmand for samme system i Dansk Lokomotivmands Forenings hovedbestyrelse, men vi tror ikke, at dette vil falde i redaktørens smag.

P. b. v.  
C. A. Jespersen.



## Ny personalechef



Med nytårsskiftet har der i Generaldirektoratet fundet en omorganisering sted, hvorefter trafik- og personaleafdelingen, der siden 1937 har været samlet under een chef, er opdelt i to afdelinger med hver sin chef. Siden den 1. januar 1931 har personaleafdelingen ikke været selvstændig, men været henført til chefen for regnskabsafdelingen og senere chefen for trafikafdelingen.

Nyordningen hilses af personaleorganisationerne med tilfredshed. Det er selvsagt påkrævet, at der for så stor en institution som Danske Statsbaner findes en selvstændig afdeling for personalesager, og hvor chefen alene kan hellige sig disse. Både den voksende trafik og forøgelsen af personalestyrken har længe stillet så store krav til fælleschefen for de to områder, at omorganiseringen vel nok burde være gennemført noget før.

Til gengæld havde vi gerne set trafikchef N. C. D. Johnsen som den fremtidige personalechef, fordi vi hos ham altid har mødt god menneskelig forståelse i de sager, vi har haft til behandling under hans virke som personalechef. Men Johnsen har ønsket at vende tilbage til sit hidtidige domæne i trafikafdelingen, og som den nye personalechef er udpeget trafikinspektør L. Buus Pedersen, 2. Distrikt.

Personalechefen er født 25. februar 1897 og begyndte som elev i 1915. Bortset fra tre år som trafikkontrolør i Trafikkontoret har Buus Pedersen været tjenstgørende i 2. Distrikt, de sidste år som trafikinspektør.

Vi byder den nye personalechef velkommen og håber på et godt samarbejde i de sager, lokomotivmændene må få til behandling i personaleafdelingen; det være sig fællessager eller sager for enkeltpersoner.



Riddersalen:

»Vivean venter sig«.

Januar: 4.—8., 11.—15., 19.—22., 26.—29.

Nævnte data incl.

Billetspris: 7, 6, 5, 4 og 2 kr.

Fredag den 9. januar kl. 20,15. Festsalen, »Borups Højskole«.

Orkesterkoncert. — Dirigent: Kapelmester E. Eckart Hansen.

Wienerklassisk musik:

Mozart: Ouverture til op. »Il se pastore«.

Mozart: Koncert i A-dur for violin og orkester.

Solist: Tutter Givskov.

J. Haydn: Symfoni.

Billetspris: 1 kr.

Søndag den 18. og søndag den 25. januar kl. 10,00 og kl. 13,00 i »Nora Bio«. — »Med prins Peter i Centralasien«.

Interessant farvefilm med folkelivsbilleder fra Centralasien. Ledsagende foredrag ved redaktør Kai Flor.

Billetspris: 75 øre.

Søndag den 18. og søndag den 25. januar kl. 16,00 i Malmö Stadsteater:

»Nitouche«.

Malmö Stadsteater har for tiden gæstespil af Max Hansen i operetten »Nitouche«, der er blevet en stor succes. Bestillinger må ske til »Arte« senest 8 dage før og er bindende. Billetterne sælges hos »Arte« og betales i danske penge.

Billetspris: 7,75, 5,65, 3,65 og 2,50 kr.

Tirsdag den 10. februar kl. 20,00 i Odd Fellow Palæets store sal.

Orkesterkoncert.

Solist: Wandy Tworek.

Nærmere program i næste nummer af DLT. — Dog kan billetter allerede nu bestilles. Pris: 3,90, 2,90 og 1,90 kr. ialt.

Filmserierne begynder først den 17. februar. Nærmere i næste nummer af DLT.

# En håndsregning når selvangivelsen skal udfyldes

Under forudsætning af, at enhver er kendt med størrelsen af sin årsindtægts faste lønningsdele, herunder stedtillæggets, og med henvisning til ordre A. og de forskellige afsnit om løn og tillæg i foreningens lommebog, hvor også årsindtægten for aktive lokomotivmænd i 1952 findes side 71 — dog uden medregnen af indtægter af særlige ydelser, betaling for eventuelt overarbejde eller for mistede fri- eller orlovsdage — skal vi i det efterfølgende oplyse om de bevægelige lønningsdele og om forskellige beløb, der er fradragsberettigede på selvangivelsen.

## Reguleringstillæg.

Indtil 1. april bestod reguleringstillæget af 33 portioner, og fra denne dato til 1. oktober af 34 portioner\*); de sidste tre måneder af året har det været 35 portioner\*). Om størrelsen af portionerne se lommebogen 1953 side 97.

## Midlertidigt løntillæg.

Dette tillæg har indtil 31. marts 1952 været ydet som 6 reguleringstillægsportioner, der hver svarer til 3 pct. af grundløn, alderstillæg og pensionsgivende løntillæg, dog mindst til størrelsen af de ordinære portioner. Ugifte under 30 år har oppebåret  $\frac{2}{3}$  af tillæget og pensionister 70 pct. Fra 1. april 1952 er tillæget ydet således:

For gifte (jfr. tjenl. § 92, stk. 1) og ugifte over 30 år:

Pensg. lønning under 1500 kr. 79,2 pct. af pensg. løn.  
Mellem 1500—2999 kr. 1188 kr.

» 3000—4499 » 1296 »  
over 4500 » 27 pct. af pensg. løn, dog  
mindst 1458 kr.

Til de øvrige tjenestemænd udgjorde tillæget  $\frac{2}{3}$  af det foran for gifte m. v. anførte beløb.

Til pensionister er tillæget ydet med 70 pct. af det beløb, der efter foranstående regler tildeles tjenestemænd med tilsvarende lønning som beregningsgrundlag for tillæggets størrelse, idet pensionens størrelse træder i stedet for den pensg. lønningsindtægt, der lægges til grund.

## Særligt tillæg.

Fra 1. april 1952 indførtes et særligt tillæg, der fremkommer ved en omregning af 4 reguleringstillægsportioner til at være lig 3 pct. af den pågældendes pensionsgivende lønning. Tillæget ydes efter en særlig skala, hvorefter lønningerne er inddelt i grupper med 500 kr.s mellemrum (se lommebogen 1953 s. 98).

Tillæget ydes til pensionister med det fulde beløb, men det har kun betydning for pensioner, hvis grundbeløb er på over 4000 kr.

\*) Heraf er 4 portioner omregnet fra 1. april og indgået som et særligt løntillæg.

## Fradrag.

Foruden retten til fradrag af det beløb, der i det svundne kalenderår er betalt i skat, er det tilladt indtil et beløb på højst 600 kr. at fradrage udgifter til forsikringer m. m.

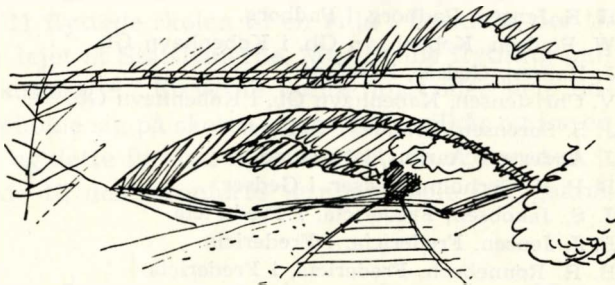
Pensionsbidraget, der udgør 5 pct. af den pensionsgivende lønning (grundløn, alderstillæg og almindeligt pensionsgivende tillæg); sygekassekontingent, der for aktive tjenestemænd indtil 1. april udgjorde 1,7 pct. af den samlede lønningsindtægt ÷ stedtillæget. Fra 1. april har bidraget været 1,6 pct. For pensionister har sygekassekontingentet været  $1\frac{1}{2}$  pct. af den pensionsgivende indtægt, altså den indtægt, der er lagt til grund for pensionens størrelse + 3 kr. pr. måned i januar, februar og marts og + 2,50 kr. pr. måned i den resterende tid af året. Tillige skal nævnes bidrag til begravelseskasse, livs- og ulykkesforsikringer og invalideforsikringer samt renter af lån, dog ikke de månedlige afdrag på disse.

Som fradagsbestemmelse er der på rigsdagen for det kommende år vedtaget en lov, hvorefter enhver lønmodtager kan fradrage et fast beløb på 400 kr., dog højst 10 pct. af indtægten. Der kræves ingen dokumentation for, hvilke udgifter de 400 kr. omfatter, men for dem, der tidligere har haft større fradrag, gælder, at hvad de 400 kr. overskrides med, skal der fremføres dokumentation for overfor skattevæsenet. Såfremt både mand og hustru arbejder for løn for fremmede, skal de begge have fradraget, og hvis et eller flere af børnene også arbejder for løn, tilkommer der ligeledes dem fradraget. De 400 kr. kan ikke fradrages i pension.

I samme forbindelse skal nævnes, at ligningslovens bestemmelser for 16 årige nu er rettet således, at de kun gælder for dem, der fylder 16 år i det pågældende skatteår, d. v. s. efter den 31. marts, hvorved de, der fylder 16 år før denne dato, har ret til både børnefradrag og børnetilskud i skatteåret 1953—54.

Det er som sædvanligt tilladt at trække halvdelen af de indtjente natpenge; men dette fradrag indgår i lønmodtagerfradraget.

For foreningskontingentet gælder den regel, at  $\frac{3}{4}$  af årets kontingent kan fradrages i særlig rubrik på selvangivelsen, hvorved undgås, at dette fradrag kommer ind under de 600 kr. der er fastsat for forsikringer m. m. Foreningskontingentet har udgjort 9 kr. for medlemmer, der har stået i foreningen i over 5 år. Medlemmer med under 5 års medlemskab har betalt henholdsvis 9 og 11 kr.





### Tak

Hjertelig tak for udvist deltagelse ved vor kære mand og fars død og begravelse.

M. Johansen og børn,  
Korsør.

### Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Med venlig hilsen  
A. C. Hansen (Varde) lokof. Gb.



#### Forfremmelse til lokomotivførere pr. 1-1-53.

##### Motorførere:

P. A. L. Jørgensen, Odense, til København Gb.

##### Lokomotivfyrbøder:

K. B. Mikkelsen, Viborg, til Nykøbing F.

#### Forflytninger efter ansøgning pr. 1-1-53.

##### Lokomotivførere:

A. F. Jensen, Horsens, til København Gb.  
J. H. N. v. d. Aa. Kühle, Padborg, til Aarhus.  
B. T. S. Kristensen, København Gb, til Horsens.  
K. Rasmussen (Holm), Nykøbing F., til Padborg.

##### Lokomotivfyrbøderne:

P. T. Christensen, Esbjerg, til København Gb.  
K. Jørgensen, København Gb, til Helsingør.  
J. Voltzmann, Gedser, til Næstved.  
T. A. Sørensen, Nyborg, til Aarhus.  
H. Christensen, Gedser, til Aarhus.  
P. C. Weber, Padborg, til Haderslev.  
R. W. Rasmussen, Fredericia, til Svendborg.  
F. Sørensen, København Gb, til Struer.

#### Ansæt som lokomotivfyrbødere pr. 1-1-53.

##### Lokomotivfyrbøderaspiranterne:

L. Dupont, Aarhus, i Fredericia.  
O. Jespersen, Aarhus, i Fredericia.  
J. H. Hansen, København Gb, i København Gb.  
N. J. Nielsen, Fredericia, i Fredericia.  
J. K. Hovgaard, Aarhus, i Nyborg.  
K. E. Jensen, Padborg, i Padborg.  
W. Poulsen, København Gb, i København Gb.  
J. Hansen, Gedser, i Gedser.  
V. Christensen, København Gb, i København Gb.  
J. S. Sørensen, Brande, i Brande.  
J. Andersen, Aarhus, i Næstved.  
B. P. H. Gerholm, Gedser, i Gedser.  
J. S. Jakobsen, Fredericia, i Fredericia.  
P. J. Jensen, Fredericia, i Fredericia.  
B. H. Rønnebech, Fredericia, i Fredericia.

### Afsked.

#### Lokomotivfører:

C. M. Sørensen, Aarhus, afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (28-2-53).

#### Dødsfald blandt pensionister.

Pens. lokomotivfører F. P. Børgesen, Schønbergsgade 13, 2., København V., død i decbr. 1952.

Pens. lokomotivfører Hans Regnar Hansen, Lyngbyes Allé 2, Esbjerg, død d. 12. decbr. 1952.

Pens. lokomotivfører H. P. Johansen, Suhrsvej 5, Korsør, død d. 2. decbr. 1952.

## MEDLEMSLISTEN

#### Optaget som ekstraordinært medlem pr. 1-1-53.

Pens. lokomotivfører E. N. C. Jørgensen, Marselis Boulevard 78, 3., Aarhus.

Pens. lokomotivfører C. M. Johansen, Brogaardsvej 17. Gentofte.

## Kongresrepræsentanter

Til den kommende kongres kan afdelingerne vælge kongresrepræsentanter således:

Afd. 1 og 2 ialt 334 medl., hver afd. vælger 8 repr.	
- 3	- 82 - - - 2 -
- 5 - 6 - 44	- - - - 2 -
- 7 - 8 - 44	- - - - 2 -
- 9 - 10 - 53	- - - - 2 -
- 11 - 12 - 43	- - - - 2 -
- 13 - 14 - 34	- - - - 1 -
- 15 - 16 - 27	- - - - 1 -
- 17 - 18 - 89	- - - - 2 -
- 19 - 20 - 120	- - - - 3 -
- 21 - 22 - 216	- - - - 5 -
- 23 - 24 - 69	- - - - 2 -
- 25 - 26 - 15	- - - - 1 -
- 27 - 28 - 24	- - - - 1 -
- 29 - 30 - 91	- - - - 2 -
- 31 - 32 - 109	- - - - 2 -
- 33 - 34 - 25	- - - - 1 -
- 35 - 36 - 75	- - - - 2 -
- 37 - 38 - 82	- - - - 2 -
- 39 - 40 - 290	- - - - 7 -
- 41 - 42 - 41	- - - - 2 -
- 43 - 44 - 37	- - - - 1 -
- 45 - 73	- - - - 2 -
- 47 - 48 - 90	- - - - 2 -
- 53 - 54 - 20	- - - - 1 -

**Du støtter Grønlandsfonden og Lokomotivmændenes Rekreativfond ved at købe Dansk Lokomotivmands Fornings billedhefte**

**»ODIN og ROESKILDE«**