



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 6 - 53. ÅRGANG

20. MARTS 1953



Indhold:

Normeringsloven 1953—54	61
Nordisk nyt — Sverige	62
Ferieloven	62
Elektroførerstillingen på normeringsloven	63
Stigningen i lønningerne 1. april 1953	63
Ferie- og Rekreatiønshjemmets 32. sæson	64
Fugleflugtlinie-togene	67
Den sjette omformerstation til S-togsdriften	68
»Vejlekassen« 80 år	69
En kunstner og håndværker ..	70
Fra medlemskredsen	70
Faneindvielse	71
Under DLF	71
Personalia	71
Nye adresser	71
»Olsen og Jensen«	71
Ansøgningsskema til Ferie- og Rekreatiønshjemmet	72



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.

Normeringsloven 1953—54

Alt imedens sindene har været stærkt optaget af rigsdagens behandling af forslag til grundlovsændringer og valglov og de i denne forbindelse forestående folkeafstemninger, har en anden lov af en mindre vidtrækkende karakter, men af betydning for tjenestemændene, været genstand for overvejelse og vurdering i folketinget. Normeringsloven for det kommende finansår er nu udarbejdet og færdigbehandlet af rigsdagen.

Ikke alle organisationernes ønsker er blevet imødekommet, og for Dansk Lokomotivmands Forening henstår der derfor også uløste problemer, når loven ikraftsættes den 1. april. Men selv om vi må beklage, at en del af vore ellers vel begrundede forslag ikke nåede at komme med på loven denne gang, vil der ske en betydelig ændring i elektroførerstillingens lønmæssige placering, idet der nu åbnes adgang for elektroførerne til oprykning i 11. lønningsklasse uden overgang til anden driftsform.

Siden denne kategori pr. 1. april 1948 blev oprykket fra 13. til 12. lønningsklasse under de særlige betingelser, at stillingen måtte betragtes som en ubetinget slutstilling for de pågældende, er der sket så væsentlige ændringer i de bestående forhold ved den elektriske drift i Københavns nærtrafik, at en forandring i den dengang trufne aftale var påkrævet.

Indenfor hovedbestyrelsen har sagen derfor gentagne gange været til behandling, ligesom der fra elektroførernes afdeling har været fremsat ønsker om en forandring af den lønmæssige placering af elektroførerstillingen eller subsidiært adgang for denne kategori til at opnå lokomotivmandens almindelige slutstilling i 11. lønningsklasse.

Det stod imidlertid hovedbestyrelsen klart, at såfremt denne sag skulle løses på en for alle elektroførere tilfredsstillende måde, var det nødvendigt at se tilbage gennem tiderne og fremdrage de problemer, som tidligere direkte eller indirekte havde bevirket de gennem årene meget forskellige retningslinier, der har været givet for besættelse af elektroførerstillingen, herunder karenstider m. v. Hovedvægten blev derfor lagt på at søge gennemført en ordning, der kunne skabe en fortsat stabilitet i tilgangen til stillingen og i bevarelsen af den fremtidige styrke af elektroførere. Det ville derfor ikke være formålstjenligt, såfremt der skulle etableres en nyordning med karenstid, der alene ville have betydning for dem, der var tilgået stillingen i de seneste år og for de fremtidige ansøgere. Mere hensigtsmæssigt var det, om et forslag, hvorefter der blev taget hensyn til den ældste stab af denne kategori, kunne gennemføres med tilslutning fra administrationen. Det principielle skulle derefter blive en opbygning af et system, hvor den gamle garde var stammen, hvortil efterfølgende årgange fik adgang. På denne måde kunne alle elektroførere få fordel af et eventuelt ændringsforslag.

Hos generaldirektøren og maskinchefen har vi mødt god forståelse i denne sag, og efter en del forhandlinger kunne et forslag fremsendes til lønningsrådet og senere rigsdagen.

Som det fremgår af forslaget, der findes her i bladet side 63, bliver den fremtidige slutstilling for elektroførere i 11. lønningsklasse. Oprykning hertil sker for 19's vedkommende allerede den

Sverige

Samarbejdsudvalgsstatus.

Af en nylig afsluttet undersøgelse af samarbejdsudvalgenes udvikling kan man slutte, at forholdene udvikler sig gunstigt.

Ved udgangen af 1952 fandtes der 124 samarbejdsudvalg indenfor Svenska Järnvägsmannaförbundets område og på 84 middelstore arbejdspladser var der desuden 328 såkaldte kontaktmænd.

For at få et overblik over udvalgenes virksomhed udsendtes der spørgeskemaer, og ad denne vej fik man klarlagt det manuelle arbejde, hvorimod det er mere svært ved denne metode at påvise i hvilken grad udvalgene har medvirket til forbedrede driftsresultater, arbejdsforhold osv.

Stort set er arbejdsgivernes information på møderne god, hvorimod en viderebringning af dette fra udvalgene endnu ikke er som det burde være, et forhold, der er besværliggjort af SJ's store område. Der er eksempelvis sektionssamarbejdsudvalg, som spænder over et meget stort geografisk område. På den anden side er der sket en betydelig tilnærmelse i kontakten mellem ledelse og personale.

I løbet af 1952 har arbejdsgiver og organisationerne i fællesskab afholdt 12 2-dages kursus for medlemmer af samarbejdsudvalg, og disse kursus har virket meget stimulerende på udvalgsarbejdet. Yderligere har der været gjort et stort stykke arbejde ude i afdelingerne og i samarbejde med disse for at udbrede kendskabet til og vække interessen for samarbejdsudvalgene.

Den almindelige mening om samarbejdsudvalgenes virksomhed varierer, men stort set er de fleste positivt indstillede og er af den opfattelse, at udviklingen går i den rigtige retning. Givetvis findes der kritik og misfornøjelse, og nogle føler sig måske svigtet, når de store resultater lader vente for længe på sig, og til denne kategori hører de, som håber på, at samarbejdsudvalgene skulle kunne få medindflydelse og måske endog beslutningsret.

(Signalen.)

1. april d. å., idet dette antal på dette tidspunkt har været 10 år i stillingen, hvilket er betingelsen for oprykningen. De øvrige nuværende elektroførere i 12. lønningsklasse vil ligeledes efter 10 års forløb i samme stilling blive placeret i den højere lønningsklasse, og de fremtidige, der placeres i 13. lønningsklasse, oprykkes efter samme betingelser, dog gælder for dem alle, at adgangen til 11. lønningsklasse ikke kan ske, før de normalt ville være avanceret til lokomotivførere, såfremt de var forblevet i lokomotivfyrbøderstillingen. De, der er i elektroførerstillingen, kan tillige overgå til almindelig lokomotivførertjeneste, såfremt de ønsker det og har fremsendt anmodning herom senest den 1. juli d. å.

De fremtidige elektroførere vil normalt ikke kunne overgå til lokomotivførerstillingen, idet sådan overgang kun vil kunne tillades, når helbredshensyn måtte gøre overgangen ubetinget påkrævet, og de nuværende kan kun overgå med højst 4 mand pr. år. Da elektroførere, udnævnt efter 1. april d. å., efter de gældende regler vil avancere direkte fra 13. til 11. lønningsklasse uden om 12. lønningsklasse, vil antallet af elektroførere i 13. lønningsklasse, bortset fra de 7 pladser, der søges på denne normeringslov, være afhængig af, hvor mange af de nuværende elektroførere, der vil søge over til lokomotivførerstillingen.

Til dette meget perspektifulde forslag hører endnu en del detailspørgsmål, som vi skal søge at få afklaret indenfor den nærmeste fremtid.

Ferieloven

Endnu foreligger der ikke nogen endelig afgørelse om tjenestemændenes fremtidige ferie. Så vidt vides har sagen været på lønningsrådets dagsorden uden dog at blive færdigbehandlet. Efter alt at dømme ønsker finansminister Torkil Kristensen ikke at følge indstillingen fra flertallet i ferieudvalget om 4 ugers ferie efter en bestemt levealder. Der er imidlertid grund til at tro, at i hvert fald Socialdemokratiets og Det Radikale Venstres repræsentanter i lønningsrådet vil stå bag tjenestemandorganisationerne. De to partiers dagblade har såvel i ledende artikler som på anden måde givet udtryk for deres sympati for forslaget af den udvidede ferie, der er et naturligt forlangende ikke mindst set på baggrund af tjenestemændenes hidtidige ferieordning. Efter denne opnåedes en forlænget ferie efter 18 års tjeneste og efter det fyldte 39. år, hvorfor et forslag, hvorefter denne ret først opnås f. eks. efter det fyldte 50. år, allerede viser tjenestemændenes forhandlingsvilje.

Et forlydende om, at finansministeren skulle anse efteråret 1953 som værende det rette tidspunkt for forhandling af ferie-spørgsmålet, fordi feriereglerne skulle have tilknytning til den to-årige lønoverenskomst mellem staten og tjenestemændene, der udløber 31. marts 1954, kan formentlig ikke være rigtig. Når der er etableret en ferieordning for arbejderne i privatindustrien for det nuværende ferieår, og det særlige udvalg, der har behandlet tjenestemændenes ferie, har afsluttet sit arbejde, må også denne sag have sin afslutning og den nye ferieordning have gyldighed for det kommende finansår.

Elektroførerstillingen på normeringsloven

Ved tjenestemandsløven af 1946 blev de motorførere, der fremfører de elektriske tog i Københavns nærtrafik, som hidtil anbragt i 13. lønningsklasse under stillingsbetegnelsen motorførere, og de pågældende havde da adgang til oprykning efter de gældende anciennitetsregler til stillingen som lokomotivfører i 11. lønningsklasse. Ved normeringslov for 1948—49 blev der for de pågældende motorførere oprettet en stilling i 12. lønningsklasse som elektroførere, idet det herved var en forudsætning, at elektroførerstillingen skulle være ubetinget slutstilling for vedkommende, der herefter ikke som hidtil kunne avancere videre til lokomotivførerstillingen.

Som følge af den stedfundne udvikling ønskes denne ordning nu ændret, og der foreslås derfor gennemført en ordning, hvorefter elektroførerne ved udnævnelsen (forfremmelse fra lokomotivfyrbøderstillingen i 14. lønningsklasse) anbringes i 13. lønningsklasse, men til gengæld efter 10 års tjeneste i stillingen — dog ikke før de ved forbliven i lokomotivfyrbøderstillingen og forfremmelse derfra efter tur kunne være avanceret til lokomotivførerstillingen i 11. lønningsklasse — oprykkes til en nyoprettet stilling som elektrofører i 11. lønningsklasse.

For de inden 1. april 1953 udnævnte elektroførere forudsættes tjeneste i 12. lønningsklasse at kunne medregnes, og for de pr. 1. april 1948 udnævnte elektroførere forudsættes endvidere tjeneste som motorfører og/eller lokomotivfører at kunne medregnes.

Der vil pr. 1. april 1953 maksimalt være 19 elektroførere, der herefter kan oprykkes i 11. lønningsklasse, medens de første derefter følgende oprykninger til elektroførerstillingen i 11. lønningsklasse tidligst kan ske med en enkelt i 1956 og maksimalt 10 i 1957.

Det er ved etableringen af den foreslåede nyordning en forudsætning, at de i tiden 1. april 1948—1. marts 1953 udnævnte elektroførere rent overgangsmæssigt efter ansøgning kan overgå til lokomotivførerstillingen, når de pågældende efter deres placering i forfremmelsesrækken kunne have opnået sådan forfremmelse, dog højst med 4 årlig, samt at de pr. 1. april 1953 og senere udnævnte elektroførere normalt ikke kan overgå til lokomotivførerstillingen, idet sådan overgang kun vil kunne tillades, når helbredshensyn måtte gøre overgangen ubetinget påkrævet.

Der skal ved elektrificeringen af strækningen Valby—Glostrup anvendes yderligere 7 elektroførere.

Der foreslås herefter følgende normering af elektroførerstillinger:

elektrofører i 11. lønningsklasse (19) (ny stilling),
elektrofører i 12. lønningsklasse (50) (nedskrivning med 23),

elektrofører i 13. lønningsklasse (11) (ny stilling),

idet dog tallene i 12. og 13. lønningsklasse under hensyn til afgang fra 12. lønningsklasse i årets løb eventuelt vil blive reguleret.

Stigningen i lønningerne 1. april 1953

Til orientering for medlemmerne skal vi bringe efterfølgende oversigt over ændringerne i lønningerne pr. 1. april 1953.

I henhold til den i foråret 1952 med finansministeren indgåede 2-årige overenskomst skal der den 1. april 1953 tillægges det midlertidige løntillæg en portion med basis i 3 procents beregningen og med laveste sats 144 kr., medens 5 almindelige reguleringstillægsportioner omregnes efter 3 procents beregning og tillægges det særlige løntillæg.

For pensionister bliver stigningen 100,80 kr., nemlig 70 pct. af 144 kr., medens det særlige løntillæg kun får virkning for pensioner over 4000 kr. i grundpension.

Samlet stigning

(midlertidigt løntillæg + særligt løntillæg).

Lønningsklasse med alderstillæg	gifte kr.	ugifte over 30 år kr.	ugifte under 30 år kr.
6. grundløn	408,30	648,30	272,20
1. alderstillæg	494,10	734,10	329,40
2. "	579,90	819,90	386,60
7. grundløn	214,50	434,50	143,00
1. alderstillæg	369,90	589,90	246,60
2. "	399,30	639,30	266,20
11. grundløn	181,50	381,50	121,00
1. alderstillæg	214,50	434,50	143,00
2. "	289,50	509,50	193,00
12. grundløn	181,50	381,50	121,00
1. alderstillæg	214,50	434,50	143,00
2. "	214,50	434,50	143,00
13. grundløn	144,00	144,00	96,00
1. alderstillæg	181,50	381,50	121,00
2. "	181,50	381,50	121,00
14. grundløn	144,00	144,00	96,00
1. alderstillæg	144,00	144,00	96,00
2. "	144,00	144,00	96,00
3. "	144,00	144,00	96,00

Honorarer.

Stigningen i det midlertidige løntillæg medfører, at tillæget til de på finansloven opførte honorarer forhøjes med 5 pct. til 80 pct. Dette får virkning for depotforstanderhonorarer, kørelærerhonorarer m. v. jfr. lommebogen 1953, side 102—103.

Funktionsvederlag.

Også for funktionsvederlagenes vedkommende sker der en ændring pr. 1. april, og vi skal i det næste nummer af bladet bringe de nye satser som rettelsesblad til side 15 i foreningens lommebog 1953.

**Ferie-
og
rekreationshjemmets
32. sæson**



Hjemmet åbnes pinselørdag den 23. maj og lukkes fredag den 4. september.

På et fornylig afholdt møde har hovedbestyrelsen efter indstilling fra feriehusudvalget besluttet at åbne Ferie- og Rekreationshjemmet lørdag den 23. maj og igen slutte sæsonen for feriegæster fredag den 4. september. Sæsonen bliver således i år på 15 uger mod det allerede forlængede tidsrum sidste år på 14 uger.

Ansøgning om ophold.

I lighed med tidligere år må vi, af hensyn til arbejdet med belægningsplanen og de mange ansøgninger, henstille, at der til anmeldelse af ophold kun anvendes den formular, der findes her i bladet side 72 og som vil blive optrykt i efterfølgende numre. Ansøgninger skal indsendes under adresse: Dansk Lokomotivmands Forening, Hellerupvej 44, Hellerup. Kuverten bedes mærket: »Feriehjemmet«. Det henstilles, at denne adressering overholdes, og at breve med ansøgninger ikke sendes til enkeltpersoner på kontoret, da man herved udsætter sig for ikke at få sin ansøgning imødekommet, fordi vedkommende, brevet er stilet til, ikke er på kontoret i det tidsrum, brevet er kommet frem.

Priser.

Pensionspriser m. m. er skønt stigninger i lønninger og forskellige forbrugsvarer i år fastsat til de samme som for 1952.

Ankomst og afrejse.

Da vi igen i år må regne med stor søgning, og da vi gerne vil imødekomme så mange som mulig, vil der almindeligvis kun kunne bevilges ophold i indtil 14 dage — ankomst- og afrejsedagen indbefattet.

Ankomst og afrejse kan ikke finde sted på søndage.

En appel til pensionister og enker.

Også i år appellerer vi til pensionister og enker om så vidt gørligt at søge ophold udenfor skolernes

ferieperiode, det betyder en stor hjælp i bestræbelserne for at yde de flest mulige et ferieophold.

Befordring til og fra hjemmet.

Af hensyn til nye medlemmer og de, der ikke tidligere har besøgt hjemmet, skal vi til orientering oplyse, at Ferie- og Rekreationshjemmet ligger ved Røsnæs ved Kalundborg fjord ca. 6 km fra Kalundborg station, hvorfra befordring kan ske med taxa, der har holdeplads på stationspladsen. Prisen herfor er ca. 8 kr. Tillige kører rutebilen helt ud til feriehjemmet fra stationspladsen.

Skriv kun til foreningens kontor.

På givne foranledning henledes opmærksomheden på, at kun foreningens kontor modtager ansøgninger om ophold. Hjemmets økonomi er således ikke i stand til at imødekomme eventuelle henvendelser. Belægningsplanen udarbejdes på kontoret, hvorfra bekræftelse på ophold m. m. udsendes, ligesom alle oplysninger, hjemmet vedrørende, fås her.

Legat til rekreativeophold.

I forbindelse med meddelelse om Ferie- og Rekreationshjemmets åbning henledes opmærksomheden på det oprettede legat, hvis formål er at yde lokomotivmænd, disses hustruer eller enker efter lokomotivmænd, som trænger til rekreation, et ophold enten helt uden betaling eller til nedsat betaling.

Kun medlemmer af Dansk Lokomotivmands Forening, hustruer til — henholdsvis enker efter medlemmer kan komme i betragtning ved uddeling af legatet.

Ansøgninger om legatet tilstilles Dansk Lokomotivmands Forenings hovedbestyrelse.

Tillidsmandskursus.

Vi gør allerede nu opmærksom på, at tillidsmandskursus afholdes fra 6.—12. september. Kursusprogrammet vil senere blive meddelt.

Fuglefluglinie-togene

Af C. E. Andersen.

I USA har man igennem flere år benyttet særlige udsigtsvogne til mange luksustog. Disse vognes midterste del har en ekstra øvre etage med glastag. Under glastaget virker den ringe »loftshøjde« ikke tryk-kende. Derfor kunne sådanne vogne måske bruges til Fugleflugliniens tog. På den anden side vil de næppe være særlig hyggelige om natten, med mindre taget og vinduerne kan dækkes til f. eks. af gardiner.

Under alle omstændigheder synes glastagtypen at åbne muligheder for brug af etagetog på strækninger, hvor profilhøjden ikke tillader brug af etagetog med egentligt tag over den øverste etage.

I slutningen af 1952 anskaffede Chicago-Milwaukee—St. Paul and Pacific Railroad en serie på 10 glastagsetagevogne, som er afvigende fra alle tidligere typer ved, at den øvre etage er ført helt igennem fra vognens forende til dens bagende. Derved har man opnået større passagerkapacitet, i det mindste i udsigtsetagen, og den nedre etage udnyttes også fuldtud på forskellige måder. Den øvre etage optages helt af passagersæder, der er anbragt ved begge sider af en midtergang, hvortil man kommer op ad en trappe i hver ende. Den nedre etages midterste parti, stykket mellem bogierne, er forsænket og har her en spisesalon. Over bogierne er der foruden sidegangen et køkken, forrådsrum, kølebokse, airconditioneringsanlæg, kompressorer, en dieselmotor, elektriske maskiner, vandbeholdere, toiletter m. m.

De nye vogne har treakslede bogier, fordi de er meget tunge. De vejer 81 t tomme og 101 t med forsyninger og passagerer. De har siddeplads til 68 passagerer i den øverste etage og 28 i den nederste. Dette antal er ikke særlig stort, når man betænker vognenes store længde; men det drejer sig jo om luksus- og fjerntrafikvogne. De bruges til »Olympian Hiawatha«-togene, der kører mellem Chicago og Seattle, samt til »Hiawatha«-togene, som kører mellem Chi-

cago og Minneapolis-St. Paul, og som er velkendt som værende nogle af verdens hurtigste, måske de allerhurtigste tog, der allerede i damp-togstiden kørte en lang delstrækning med en køreplansrejsefart af 122 km i timen.

Skulle man bygge lignende vogne til fremtidens tog mellem København og Hamburg, kunne man utvivlsomt anbringe sæderne tættere på den øverste etage og derved forøge kapaciteten. Den nederste etage måtte man indrette helt anderledes, bl. a. med forholdsvis større passagerum. Da de europæiske konstruktioner er meget lettere end de amerikanske, kunne man nøjes med toakslede bogier og kunne bl. a. derved forøge passagerumlængden. På den anden side kunne der måske være grund til at nøjes med mindre vognlængde, f. eks. DSB's standardlængde, 21,72 m, mod 25,87 m. Desuden måtte vogne til vort brug være noget lavere. De omtalte amerikanske vogne er 4,72 m høje. Fra skinneoverkanten til gulvoverfladen i den nederste etage er der 0,58 m. Herfra er der 2,06 m til gulvoverfladen i den øverste etage, hvorfra der atter er 2,08 m til tagets overflade. De frie indre højder kan antagelig gøres lige så store på vognene til europæiske baner, fordi den mindre totalhøjde kan opvejes af

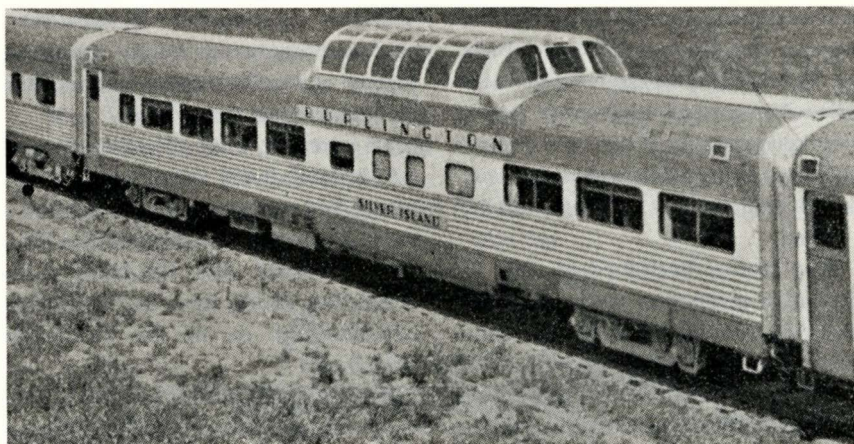
mindre gulvhøjde. De tyske og øst-rigske etagevogne har kun 0,27—0,25 m mellem vognunderkanten og skinnerne.

Et normaltog til Fuglefluglinien kan passende bestå af 5—6 etagevogne, alle med passagerafdelinger i den øvre etage, men med den nedre etage indrettet forskelligt. I den mellemste af de 5 vogne, der skal overfærges, kan man have en restaurationsafdeling samt køkken, varmeke-del, toiletter m. m. nederst. De to tilstødende vogne kan indrettes med hver en samtalesalon og iøvrigt med kupeer, der kan ændres til sovekabiner, bl. a. for kvinder med små børn. Endevognenes nedre etage kan bruges til personalerum, postrum, pakrum samt en bred gennemgang og en skranke mellem denne og pakrummet.

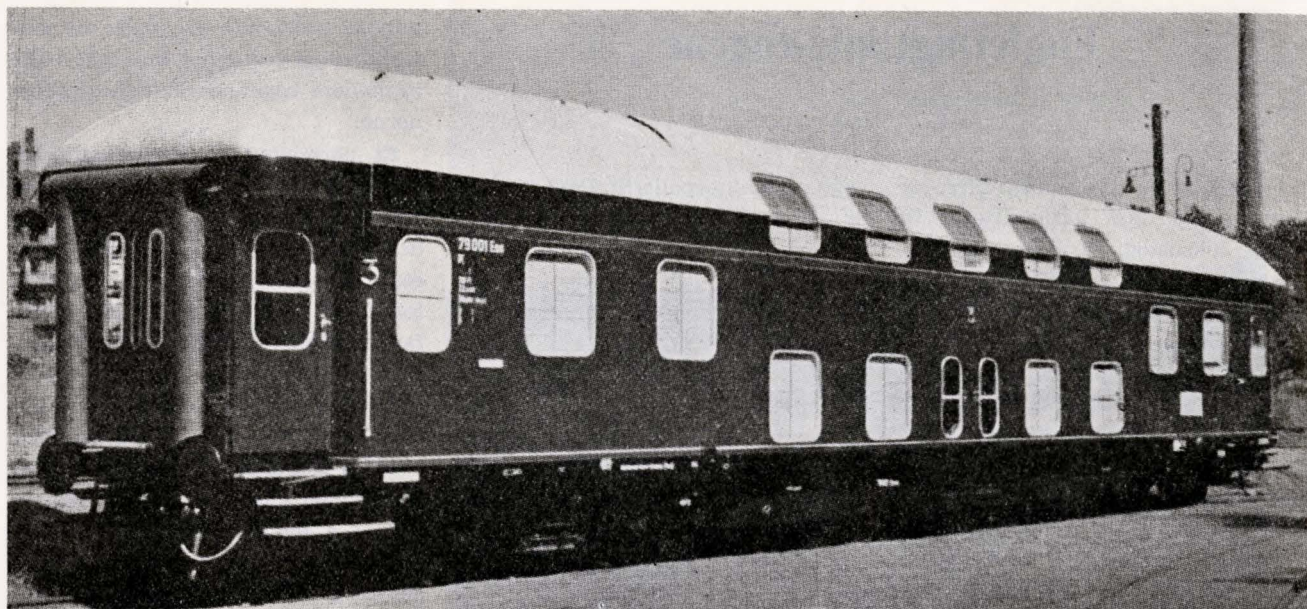
Disse vogne kan bruges til told-, pas-, penge- og billetkontrol, som da kan foregå i selve toget, enten under kørslen eller sejlturen, idet man i sidste tilfælde kan holde midtervognenes døre låsede og derved tvinge passagererne til at passere kontrolvognen.

Endevognenes brede sidegang kan eventuelt udstyres med talrige klapsæder og kan under alle omstændigheder udnyttes af de rejsende i den ikke overfærgede ekstravogn, idet de godt kan opholde sig i den omtalte gang i de par minutter, der hengår i de to færgeløb.

Et sådant tog, bestående af 5—6 vogne, kan få en betydelig passager-



Amerikansk fjerntrafikvogn med en ekstra etage i vognens halve længde. Den øverste etage er beregnet for passagerer, der vil nyde udsigten og hastigheden. Derfor har den glastag. Netop glastaget tillader en ringe højde fra gulv til tag uden, at passagererne føler sig trykket.



Moderne tysk etagevogn til fjern-eksprestog.

kapacitet, skønt det kun optager et enkelt færgespor og derfor ikke behøver at forsinkes i færgehavnene, således som helt store tog måtte blive det.

Togets luftmodstand bliver ikke særlig stor, hvorfor lejlighedsvis modvind og sidevind ikke vil påvirke dets køreplanstider synderlig meget. — Totalvægten bliver omkring 250 t, i det højeste henvend 300 t med fuldt læs. — Derfor må sådanne tog kunne fremføres ad den flade Fugleflugtlinie med meget store rejsehastigheder af de belgiske 2B1-lokomotiver.

Disse brugtes lige før krigen til fremføring af korte, omend ikke særlig lette eksprestog på strækningen mellem Bryssel Midi og Ostende. Togene standsede undervejs i Brügge, 92,5 km fra Bryssel, og gennemkørte denne strækning på 47 minutters køreplanstid i den ene retning og 46 minutter i den anden. Det svarer til henholdsvis 118,1 og 120,7 km i timen.

Med samme hastighed på den 184 km lange strækning mellem København og Rødbyhavn ville køreplanstiden blive 92 minutter. Lad os imidlertid nøjes med at sætte 100 minutter som mål. Det svarer til mellem 110 og 111 km i timen. — Det skulle vel ikke være helt urimeligt eller økonomisk uoverkommeligt at udbygge strækningen over Sjælland for

en tilladt maksimumshastighed af 120—130 km i timen, samt på det nye spor — 2. spor — over Falster og på den helt nye bane over Lolland for 140—150 km i timen. — Men sådanne hastigheder kan ovennævnte køreplanstid formentlig opnås.

Sejldistancen mellem Rødbyhavn og Puttgarten bliver knap 19 km, dvs. godt 10 sømil. Færgernes servicehastighed bliver muligvis 16—17 knob. Med lidt tidstab i færgehavnene og til vending må man vel regne med 45—50 minutters effektiv overfartstid. I færgehavnene tabes der vel mellem 5 og 10 minutter. Det giver ialt ca. 55 minutter. Lad os imidlertid nøjes med at regne med 60 minutter ialt.

Mellem Puttgarten og Hamburg vil man antagelig kunne fremføre togene endnu hurtigere end mellem København og Rødbyhavn.

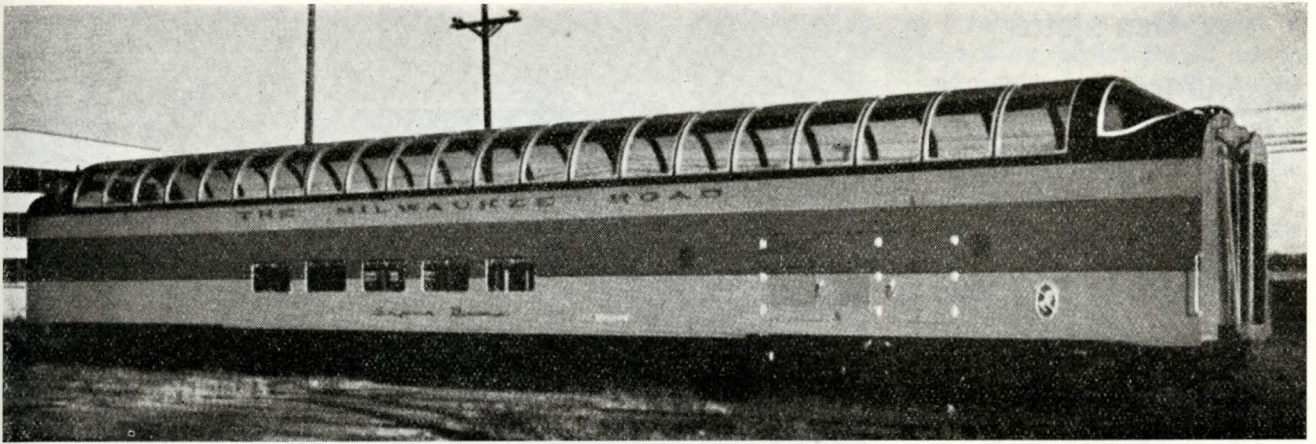
De nyanlæg, man projekterede under krigen, indtil arbejdet blev afbrudt ved englændernes bombardement af projekteringskontoret i Lübeck, hvorved alle tegninger o. l. ødelagdes, skulle have kurver, skinnehældninger m. m. for 180 km/h hastighed.

Som tidligere omtalt kan man godt tænke sig muligheden af, at tyskerne engang vil gøre brug af deres tre lokomotiver af 05-typen til at trække Fugleflugtliniens reklametog. — Disse lokomotiver brugtes før krigen til

at trække FD-togene mellem Hamburg og Berlin, en strækning på 286,8 km, der blev gennemkørt på 2 timer og 27 minutter i sommeren 1939 og tidligere kun 2 timer og 25 minutter i den ene retning og kun 2 timer og 24 minutter i modsat retning, hvilket sidste svarer til 119,5 km i timen.

FD-togene, altså dieseltogene, kørte imidlertid endnu hurtigere, idet de kun brugte fra 2 timer og 18 minutter om turen for de hurtigste forbindelser. De blev undertiden erstattet af damptog, som blev trukket af lokomotiver af 03-typen. Disse tog fik da tilskrevet 10 minutters ekstra køretid, men overholdt ikke sjældent dieseltogenes korte køretid.

Dette er højst bemærkelsesværdigt, ikke mindst fordi der her var tale om standardlokomotiver, endda lokomotiver, som var konstrueret for ret moderate hastigheder. Da det vel var i en periode, hvor man endnu kun havde få dieselvogne til rådighed, må man tro, at de pågældende 03-lokomotiver tilhørte den ældre type med kun to cylindre og uden strømliniebeklædning. I slutningen af 1930-erne gik man over til at bygge de nye 03- og 01-lokomotiver med tre cylindre og strømliniebeklædning, som var bedre egnede til hurtigkørsel. Til sidst besluttede man sig til at massebygge sidstnævnte type som den eneste standardtype til eksprestog. Både de forekommen-



Moderne amerikansk etagevogn til fjern-eksprestog.

de trecylindrede og de sandsynlige fremtidige trecylindrede tyske standard-eksprestogslokomotiver kan altså godt køre stærkt.

Om 05-lokomotiverne med 0,30 m større drivhjul, altså 2,30 m, skal det bemærkes, at de i og for sig godt kunne have forceret rejsehastigheden mellem Berlin og Hamburg ganske betydeligt. — Under en kontroleret kørsel den 26. juli 1935 opretholdt 05 over en 44 km lang strækning en gennemsnitshastighed af 195,6 km i timen, ganske vist ved en medvind på 25 km i timen. Året efter præsteredes mellem 200 og 201 km i timen.

I samme forbindelse kan det indskydes, at et af London and North Easterns 2C1-koblede strømliniemaskiner med tre cylindre og 2,13 m drivhjulsdiameter i 1937 opnåede maksimalt mellem 201 og 202 km i timen, hvilket er i det mindste europæisk dampstogsrekord.

I 1936 opnåede et af de franske Nordbaneselskabs 2C1-koblede firecylindrede compoundlokomotiver af standardtypen, bygget med P-O-banens lokomotiver som forbillede, en maksimalhastighed af 174 km i timen trods kun 1,95 m drivhjulsdiameter.

05-lokomotiverne, der er direkte konstrueret for store hastigheder, og forøvrigt også 62-lokomotiverne, Rigsbanernes 2C2- og 2C3-koblede tender-lokomotiver, der er blevet i Østzonen, kan imidlertid køre hurtigt i den daglige drift uden at overanstreges.

Med en rejsehastighed af 120 km

i timen på strækningen mellem Hamburg og Puttgarten, som ifølge de ældste projekter ville blive 147 km lang og antagelig mellem 145 og 150 km lang ifølge de foreliggende planer, skulle man kunne gøre turen på ca. 74 minutter uden standsning i Lübeck. Lad os imidlertid regne med 80 minutter.

Den samlede rejsetid mellem København og Hamburg skulle herefter blive 100 + 60 + 80 minutter, dvs. præcis 4 timer.

Måske bør man regne med lidt mindre rejsehastighed. Men rejsetiden behøver i hvert fald ikke at blive ret mange minutter over 4 timer med damplokomotivtrukne korte overfærgede tog af den beskrevne type. — Ja, måske kan man endog efterhånden reducere rejsetiden til et par minutter under de fire timer, selv uden at indføre motortog, som potentielt er hurtigere, men til gengæld har visse andre mangler.

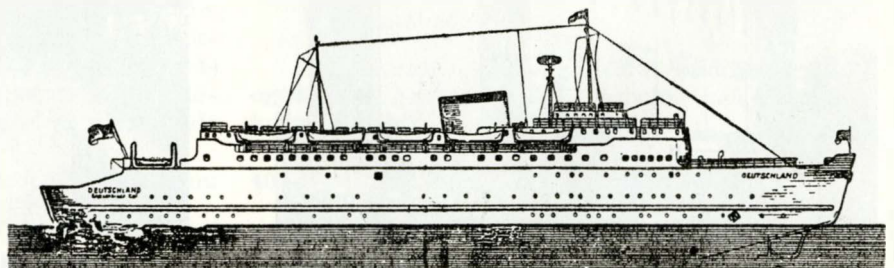
Lokomotivtrukne tog er i modsætning til motortog velegnede til den langtgående fjerntrafik.

Man kan derfor godt lade nogle af Fugleflugtliniens tog køre forbi Hamburg direkte fra Lübeck til Lüneburg og videre til Hannover, hvor de kan forenes med andre tog.

Medens der er 63,1 km fra Lübeck til Hamburg og 56,3 km fra Hamburg til Lüneburg, er der 79,1 km fra Lübeck til Lüneburg. Herfra er der 128,7 km til Hannover. — Hele strækningen fra Puttgarten til Hannover bliver følgelig mellem 290 og 295 km. Den kan formodentlig gennemføres af hurtige lokomotivtrukne tog på noget under 3 timer selv med standsninger i Lübeck og Lüneburg.

Fra Hannover er der 360,1 km til Frankfurt a. M., en strækning, der kan tilbagelægges på 4 timer af motorlyntog og formodentlig 4½ time af lokomotivtrukne tog. Den samlede rejsetid mellem København og Frankfurt a. M. bliver altså 10 timer.

Fra Hannover er der 176,4 km til Hamm og derfra 120,4 km til Köln ad korteste linie. Den første delstrækning kan gennemkøres på 1 time 19 min. med lyntog (134 km i gennemsnit) og godt 1 time 30 min. af lokomotivtrukne tog. Den sidste delstrækning kan næppe gennemkøres på under 1 time 40 min. af lokomotivtrukne tog. Det giver ialt omkring 3¼ time for turen mellem Hannover og Köln. Den samlede rejsetid mellem København og Köln bliver altså ca. 9 timer for de omtalte tog.



Skitse af den tyske Femernbælt-færg.

Den sjette omformerstation i S-togsdriften

Statsbanernes arbejde for at skaffe mulighed for indsættelse af flere — dvs. hyppigere — S-tog, først og fremmest på Holtelinien, skrider rask fremad.

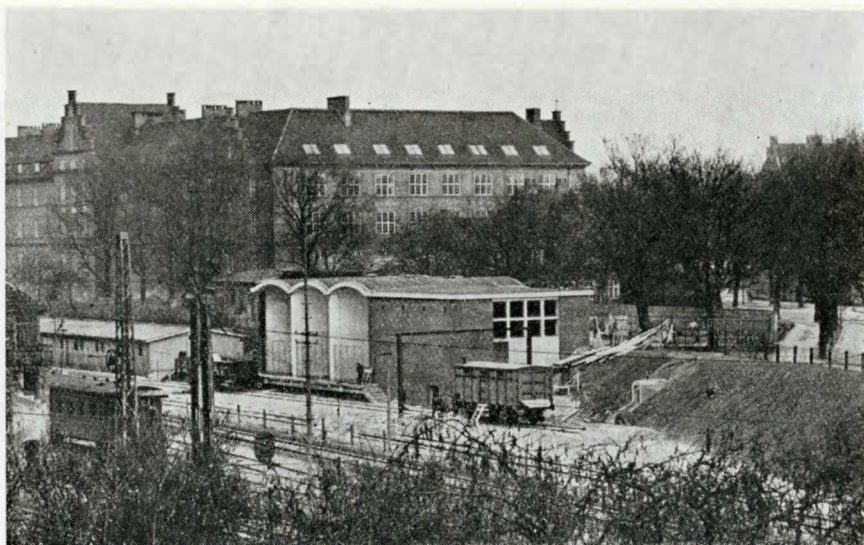
De nødvendige automatiske blok-anlæg med tilhørende afgangssignaler nærmer sig nu sin afslutning, og den nye omformerstation, der bygges lige ved Nyboderskolen på Østerport stations terræn, står også snart klar.

Den bygges langs med Øster Voldgade i forlængelse af nødhotellet, indrettes for ialt 3 enheder, bestående af hovedtransformator og ensretter med tilbehør, hvoraf dog i første udbygning kun opstilles 2.

Strømtilførslen sker fra Københavns Belysningsvæsen gennem 2 af hinanden uafhængige kabler, hver med en højspænding på 6000 volt, i modsætning til Enghave omformerstation, der har 30.000 volt og samtlige andre omformerstationer, der har 10.000 volt.

Transformatorerne bygges i friluftsudførelse, men opstilles med sidebeskyttelse og vil blive sikrede udadtil ved gitter.

Stationen leveres af Brown Boveri i Schweiz, medens fjernstyringen fra Enghave omformerstation leveres af ASEA i Sverige.



Ensretterne bliver af samme størrelse og type som allerede leverede til Skovlunde omformerstation.

Stationen skal tjene 2 formål:

- 1) Føde tunnelstrækningen på en sådan måde, at der på Enghave omformerstation frigøres 2 højspændingsceller, der skal anvendes til de to ny strækninger til Glostruplinien, idet den nuværende strøkningsinddeling på Enghave omformerstation:

Kh. sp. III (fra Av til tunnelmunden)

Kh. sp. IV (fra tunnelmunden til Av)

Kh—H1 (fra tunnelmunden til H1)

H1—Kh (fra H1 til tunnelmunden)

ændres til:

Kh—Kk (fra Av til Kk)

Kk—Kh (fra Kk til Av)

- 2) Ved, at de tidligere fødestrækninger »tunnelmunden—H1« og omvendt nu opdeles i:

Kh—Kk (fra Av til Kk)

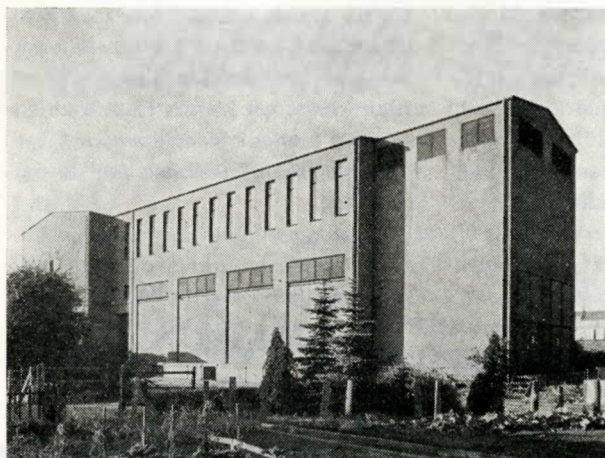
Kk—Kh (fra Kk til Av)

Kk—H1 (fra Kk til H1)

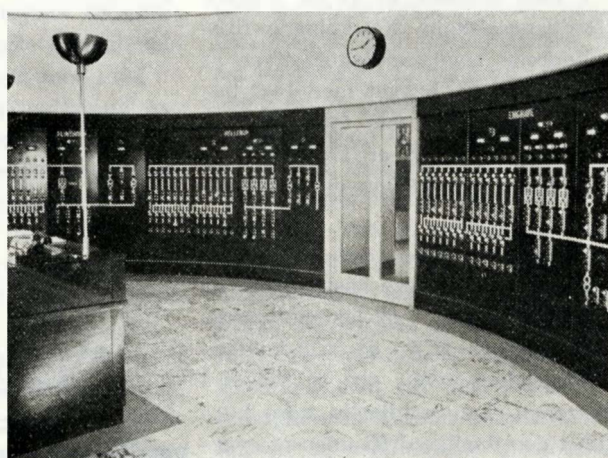
H1—Kk (fra H1 til Kk)

tillader en forøget belastning på strækningen Kh—H1 i forbindelse med udvidelse af toggangen på Holtelinien og senere indførelse af Lundtoftelinien, hvortil også den noget senere påbegyndte Jægersborg omformerstation skal give sit bidrag.

Omformerstationen ved Østerport vil i lighed med de øvrige omformerstationer i Holte, Hellerup, Flintholm og Skovlunde blive fjernstyret fra Enghave omformerstation.



Omformerstationen »Enghave«, hvorfra de 5 andre stationer fjernstyres.



Manøvretavlen i kommandorummet på Enghave omformerstation.

»Vejlekassen« 80 år

Den 1. april d. å. har Statsbanepersonalets »priv. gens. Hjælpekasse«, populært kaldet »Vejlekassen«, virket i 80 år, og den er således statsbanepersonalets ældste kooperative sammenslutning.

Lønningerne var yderligt små, og ved dødsfald måtte medansatte gang på gang træde hjælpende til gennem indsamlinger med meget forskellige resultater.

En kreds af jernbanemænd samledes derfor den 1. april 1873 i Vejle og stiftede »Statsbanernes Hjælpekasse«, hvis formål var »ved hvert medlems død at udbetale en pengesum til de efterladte«.

Begyndelsen var såre beskedent.

Det ældste havende regnskab strækker sig over tidsrummet 1. april 1877—16. december 1880, altså godt 2 ½ år. Bidragene var ialt 16714 kr., og udbetalingerne i anledning af dødsfald 16647 kr. Formuen 678 kr.

Ved udløbet af denne periode, da medlemstallet var nået til ca. 1400, overtoges formandshvervet af driftsinspektør R. T. Hansen, den senere trafikchef (»Spids«), og i henved 40 år udførte han et stort og uegennyttigt arbejde, der blev til gavn for mange småkårshjem i den situation, hvori vi alle før eller senere kommer.

»Vejlekassen« har altid »stået på egne ben«. Bortset fra et lille reservefond opsamledes ikke nogen garantikapital, der udskreves kun bidrag (20 øre pr. medlem), når kassen nærmede sig 0-punktet.

I løbet af det første tiår udbetaltes der ialt 56433 kr., medlemstallet var nået op til 3400, men nu gik det støt fremad, således at man ved 25 årsdagen i 1898 havde 8559 medlemmer og en udbetaling det sidst forløbne år på 29300 kr., et dødsfaldstal på 85, og en formue på 16453 kr. (mindre end 2 kr. pr. medlem).

Ved udløbet af året 1908 kom »Vejlekassen« som følge af forsikringsloven under forsikringsrådets kontrol.

Medlemstallet var 11017, formuen 23584 kr., men ved den forsikringstekniske undersøgelse godtgjordes det, at garantikapitalen burde være ca. 300.000 kr.

Et medlem, der havde stået i kassen i de 36 år, den havde eksisteret, havde ialt indbetalt 107 kr., knapt 3 kr. pr. år. Udbetalingen var ens for alle, 350 kr.

Forsikringsrådet forlangte et fast kontingent, og at man hurtigst muligt fik opsamlet den nødvendige garantikapital.

Efter 10 års forløb, ved udgangen af året 1918, var der 11383 medlemmer; kassen stod altså faktisk i stampe trods de betydelige personaleantagelser ved D. S. B., medens medlemmerne jo var blevet 10 år ældre og kassens forpligtelser tilsvarende forøget.

Formuen var 283.263 kr., men der manglede nu ca. 300.000 kr. i den nødvendige garantikapital.

Med udgangen af 1919 trak R. T. Hansen sig tilbage på grund af alder og sygdom; trafikinspektør Arnold Jensen valgtes til hans efterfølger.

Der blev nu sat forøget fart i opsparingen. 1. januar 1921 forhøjedes kontingentet fra 65 øre til 1 kr. månedlig (+ de 50 øre årlig i kontorholdsgodtgørelse), og ved udgangen af 1926 var målet nået, formuen var 989.693 kr., og fra begyndelsen af 1928 kunne udbetalingen forhøjes til en skala, beregnet efter indmeldelsesalderen, 600—500 kr.

Efter Arnold Jensens død i 1934 satte styrelsen sig i forbindelse med organisationerne, og fra 1. april 1938 overtog disse ledelsen af »Vejlekassen«, der da havde 13392 medlemmer, formuen var 1.975.942 kr. og hovedkasserer R. Kantsø blev formand.

Kontorholdsgodtgørelsen bortfaldt, der indførtes kontingentfrihed fra 75 års alderen, og udbetalings-satserne fastsattes med forsikringsrådets billigelse til 635—560 kr.

Siden da har »Vejlekassen« været i stærk og solid udvikling.

Kontingentfriheden er udvidet til 70 års alderen. Gang på gang er udbetalings-satserne forhøjede, sidste gang i 1952, hvorefter de er 1110—620 kr., og fortsættes udviklingen, er den dag ikke fjern, da en ny forhøjelse kan finde sted, *stadigvæk uden ændring af kontingentet*, der nu årlig ligger 40.000 kr. lavere, end hvis reglerne før 1938 vedblivende havde bestået.

»Vejlekassen« har, 1952 medregnet, haft ialt 12867 dødsfald med en udbetaling på 6.534.720 kr., i det sidste tiår har der været 2708 dødsfald med en udbetaling på 1.924.955 kr.

»Vejlekassen« har nu over 25000 medlemmer, hvis alder fordeler sig således:

Ca. 1/3 under 30 år,
over 1/2 under 40 år og
ca. 1/5 under 60 år;

den er således meget stærkt forankret i det aktive statsbanepersonale og får vedblivende så godt som alle nyantagne til medlemmer, den er derfor også i den henseende særdeles godt konsolideret.

Den stadig stigende formue er nu på godt 3 1/2 million kr., der giver en årlig rente på over 150.000 kr.

»Vejlekassen«s ydelser ligger langt over andre lignende foretagenders; dette skyldes:

- 1) de små omkostninger, som kun er en brøkdel af lignende foretagenders, ja, selv af livsforsikringsselskabernes,
- 2) det fortræffelige samarbejde med de hundreder af trofaste og virksomme tillidsmænd hele landet rundt, samt
- 3) organisationernes og fagpressens redbonne hjælpsomhed.

»Vejlekassen« er en kollegial sammenslutning og ikke nogen forretning, hvorfor *hele* udbyttet kommer medlemmerne til gode.

Eneste betingelse for optagelse er: ikke fyldt 40 år.

»Vejlekassen«s nuværende styrelse er: stationsmester P. H. Pedersen, formand, lokomotivfører E. Greve Petersen, næstformand, og pens. trafikkontrolør Mandrup Poulsen, forretningsfører.

En kunstner og håndværker



I december måned 1952 døde pensioneret lokomotivfører Frederik Børgesen, bedst kendt under navnet »Skipperen«. Et navn, der ikke alene havde sin oprindelse i Børgesens markerede og sølkkagtige ansigt, hans udprægede skipperskæg eller brøgsige stemme, men som lige så meget var tilegnet ham for hans store kærlighed til sønen og søns folk, med hvem han delte sine interesser lige med lokomotivmandsgerningen. Hans kendskab til skibstyper og -konstruktioner var således stor og dybtgående, og blandt hans hobbies var arbejdet med at finde frem til den kæntringsfri redningsbåd.

Børgesen var en alsidig og dygtig håndværker. Med legende lethed og utrolig tålmodighed fremstillede han mange, smukke og vanskelige arbejder. Af hans produktion er monogrammet på Ferie- og Rekreativshjemmets hovedbygning vel nok det, der kendes bedst af nulevende lokomotivmænd. Et andet og yderst fint stykke håndværksarbejde er »Tubalkain-kæden«, der siden 1924 har været sym-

bolet og samlingsmærket for »1. Distrikts Lokomotivføreres Jubilæumsforening«. Under et særligt ritual ved den årlige jubilæumsfest overdrages kæden til den ældste 25 års jubilar, der herefter er »bærer« af kæden til næste års jubilæumsfest. Den, der får kæden overdraget, skænker et til denne hørende skærf en sølvplade med navn, jubilæumsdato og -år.

Tubalkain-kæden er helt igennem håndværksarbejde. Hvert enkelt led — 20 ialt — samt skjoldet og figuren har Børgesen selv fremstillet. Et stålrør har været materialet til figuren. Med en kunstners nøjagtighed og færdighed er enhver detail kommet med, og som et særligt symbol for lokomotivmandens tilknytning til smedeguden støtter denne sin højre fod på en stump jernbaneskinne.

Lokomotivfører Børgesen var en stout og solid type. Han omfattede sit håndværk med stor kærlighed, og det var med inderlig glæde han erfarede og ved selvsyn så resultatet af hovedbestyrelsens beslutning om at lade monogrammet forgyldes før ferietiden begyndte i 1952, ligesom han glædede sig over den måde, hvorpå man værner om Tubalkain-kæden.

fra MEDLEMSKREDSSEN

Een eller to afdelinger!

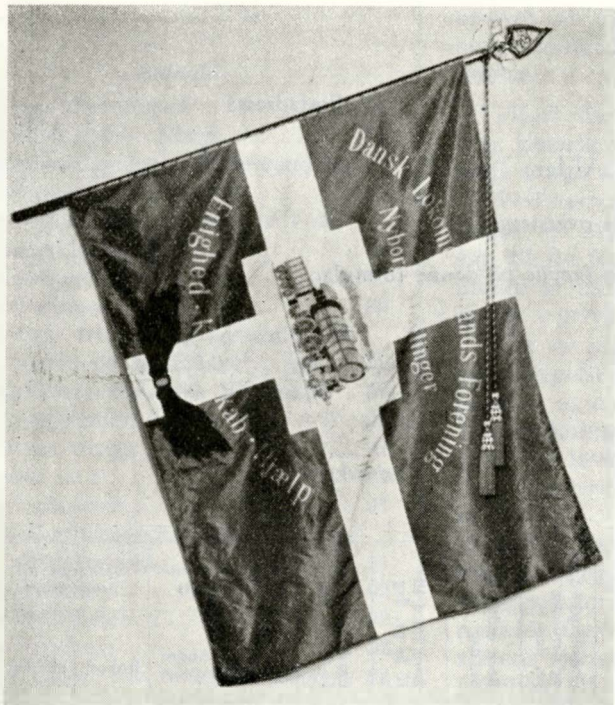
I tilslutning til det sidste indlæg fra Aalborg lokomotivførerafdeling den 20. februar 1953 angående een eller to afdelinger, skal jeg tillade mig at fremkomme med nogle bemærkninger:

Det er uden tvivl rigtigt, når Aalborg lokomotivførerafdeling skriver, at lokomotivfyrbøderne har haft gode forfremmelsesmuligheder, der bl. a. skyldes lokomotivførernes placering på rangerma-skinen, men at det skulle være forståeligt og indlysende for alle, at lokomotivfyrbøderstillingen fortsat kan blive ved at være en kort gennemgangsstilling, indser jeg ikke. Kendsgerningerne er jo da, at Statsbanerne står overfor betydelige anskaffelser af traktorer, som er og antageligt fortsat skal være betjent med lokomotivfyrbødere, hvilket skal give betydeligt mindre forfremmelsesmuligheder til lokomotivførerstillingen; endvidere sparer man betydeligt med forberedelses- og afslutningstjeneste med den stærkt stigende kørsel med motorvogne og dermed også lokomotivførere; dette i forening med, at tilgangen af lokomotivfyrbøderaspiranter er stigende, skal fremover give længere lokomotivfyrbødertid, hvilket allerede viser sig nu, hvor lokomotivfyrbødertiden er ca. $\frac{1}{3}$ længere, end hvad den var for ca. $1\frac{1}{2}$ år siden, og en lokomotivfyrbødertid på 10—15 år er vel slet ikke umulig for mange af os unge i dag, og jo længere lokomotivfyrbødertid jo flere problemer, der jo da er forskellige fra lokomotivførernes, hvilket må antages kendt af lokomotivførerafdelingen i Aalborg. Hvorfor jeg mener, at det eneste rigtige er at bibeholde det todelte afdelingssystem, der ganske givet hindrer den så meget omtalte folkestuesnak, der unægtelig ville fremkomme, hvis det nuværende todelte afdelingssystem skulles afløses af et fællesafdelingssystem.

Det undrer mig iøvrigt meget, at lokomotivførerafdelingen i Aalborg arbejder så ihærdigt for oprettelse af enhedsafdelinger. Man får jo unægteligt det indtryk, at det er det rene ildorado mellem lokomotivførere og lokomotivfyrbøder i Aalborg, hvad enighed i dette problem anbelanger, men ikke engang det synes at være tilfældet, jeg har i det mindste ikke fået denne opfattelse; det er sikkert bekendt, at formændene for lokomotivfyrbøderne landet over havde møde i Fredericia den 20. januar 1953, hvor man naturligvis berørte problemet fællesafdeling, men hvor samtlige formænd tog afstand fra tanken, og jeg tror således godt, at Aalborg lokomotivførerafdeling kan spare sig anstrengelserne for at få gennemført dette problem.

Lokfb. E. E. Christensen, Gb.

Faneindvielse



Den 19. februar indviede Nyborg afdelinger deres nye fane; denne er en tro kopi af den gamle, der har været i brug gennem 32 år. Forinden indvielsen af den nye, blev den gamle fane ført ind af afdelingernes fanebærere, medens forsamlingen sang første vers af lokomotivmændenes march. Den nye fane er en dobbelt silkedugsfane, broderet på begge sider. Fanen indviedes over foreningens motto: Enighed — Kundskab — Hjælp.

Lokomotivførernes formand, S. A. Jensen, slog det første søm i for enighed, lokomotivfyrbødernes formand, C. V. Rasmussen, det andet søm for kundskab, lokomotivfører C. Schmidt det tredje søm for hjælp. Under afsyngning af sidste vers overrakte fanen til fanebærerne med ønsket om, at disse ville værne den.

Denne mærkedag i afdelingerne blev afholdt sammen med den årlige kammeratskabsaften ved et vel-dækket bord med dans til ud på de små timer.

Afdelingsbestyrelserne takker hermed hvert enkelt medlem, der har ydet bidrag til vor nye fane.

S. A. J.



Rettelse.

I DLT nr. 5/1953 er indsneget sig en trykfejl i lokomotivfyrbøder John Østerbergs artikel under »Fra medlemskredsen«, idet der i artiklens sidste afsnits 5. linie rettelig skal stå *udemokratiske* i stedet for demokratisk.



Forfremmelse til lokomotivfører pr. 1-3-53.

Lokomotivfyrbøder:

A. V. Nielsen (Nygaard), Korsør, i Padborg.

Dødsfald.

Lokomotivfører H. V. Døssing, P. Gydesvej 34, Esbjerg (1-3-53).

Lokomotivfører Th. H. Olsen, Slotsvej 8, Korsør (6-3-53).

Dødsfald blandt pensionister.

Pens. lokomotivfører A. Pelch, Horsekildevej 4, 4., Valby (1-3-53).

NYE ADRESSER

Lokomotivfører-afdeling:

Slagelse: Kassererens navn og adresse rettes til: A. Egegaard, Vestergade 13.

Lokomotivfyrbøder-afdeling:

København Gb.: Kassererens adresse rettes til: Henrik Ibsensvej 34, 1. th., Kbhvn. V.



— Mangler damp —? — Næ, tværtimod —, manometret er nemmerlig på anden omgang.

Dansk Lokomotivmands Forening

Feriehjemmet

Modtaget
Antal
Takst
Bekræftet
Afslået
Værelse nr.
Udfyldes af kontoret

Ophold på feriehomeet ønskes:

fra den ank. kl. til den afr. kl.

Ankomst og afrejse kan ikke foregå på søndage.

.....
 Stilling Navn Postadresse
 for mig selv og børn Alder: år
 min hustru børnebørn
 (Hvad ikke ønskes overstreges)

Bemærk: Der kan kun skrives een familie på denne formular.

..... den / 19

Indsendes under adresse:

Dansk Lokomotivmands Forening,
 feriehomeet,
 Hellerupvej 44, Hellerup.

Underskrift

		Ophold pr. dag	Ophold på 3 dage og derunder pr. dag	Børn indtil 5 år pr. dag	Børn fra 5 til 10 år pr. dag	Børn fra 10 til 14 år pr. dag	1 måltid udenfor døgnets		Besøgende til pensionærer	
							Børn under 10 år	Andre	1 frokost	1 middag
1	Ordinære medlemmer, disses hustruer og børn 14-18 år	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
	Ekstraordinære ikke-tjenstgørende medlemmer, hustru og børn 14-18 år	10,00	11,00	2,00	3,00	5,00	1,50	3,00	4,00	4,00
	Enker efter medlemmer og disses børn 14-18 år									
	Ekstraordinære tjenstgørende medlemmer ...	10,00	11,00					3,00	4,00	4,00
2	Ekstraordinære tjenstgørende medlemmers hustruer og børn 14-18 år	12,00	13,00	3,00	4,00	6,00	2,00	3,50	4,00	4,00
	Andre tjenstemænd ved D. S. B., hustru og børn 14-18 år									
3	Andre voksne og børn over 14 år	14,00	15,00	4,00	5,00	7,00	2,50	4,50	4,00	4,00

Alle ovenstående priser tillægges 10% i betjeningsafgift.

p. u. v.
 E. Greve Petersen