

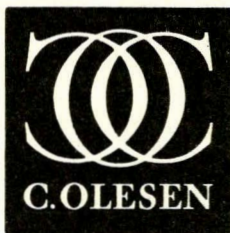
DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

NUMMER 20 · 20. OKTOBER 1956 · 56. ÅRGANG



Husk jernbaneorganisationernes egne forsikringsforeninger



AKTIESELSKABET
C. OLESEN
MANUFAKTUR EN GROS
KØBENHAVN K.

THÜRMEERS
originale Snittøj

Største private Virksomhed for Fremstilling af Bandager og kunstige Lemmer.

Nyrop & Maag A/S
KØBMAGERGADE 43. K · C. 768
FILIALER.
SØNDERALLÉ 5. AARHUS · KLAREGADE 7. ODENSE

NYROP

Importkompagniet A/S
Kalundborg

Import af

**KUL, KOKS &
BRIKETTER**

Telf. *33 (Flere Ledn.)

B O G T R Y K
L. A. Jørgensen
Rosengaarden 13
Tlf. Byen 1502
København K

LEDIG



**Diesel-elektriske
lokomotiver og motorvogne**

1854

1954

FRICHS

Elegante Kjøler og Smoking

udlejes

ELKLÆR-OLSEN & SVENDSEN

Nørrebros Runddel 140

Telefon Taga 1513

HB

forbrugernes
egen
virksomhed

HOVEDSTADENS BRUGSFORENING



AKTIESELSKABET

Accumulator-Fabriken

TELEFON LYNGBY 1645

Nyborg
JERN Telefon 76

OPTIKER

Felix Schmidts
EFTF.

Nørreport

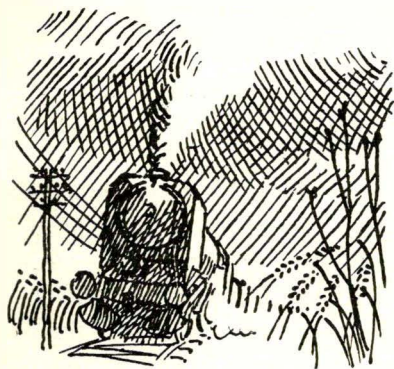
Nr. 68 mellem Nørregade og Fløjstræde
Byen 2006-2007

Statsbanernes Brille-Leverandør

DEUTA -HASTIGHEDSMAALERE

Leverandør til D S B

Repræsentant for Danmark: **P. FUNDER & SØN** · Vester Farimagsgade 19 · København V · Telf. C. 7



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 20 - 56. ÅRGANG

20. OKTOBER 1956



Indhold:

Funktionærers og tjenestemænds tilhørsforhold	283
FN-dagen	284
Traktionsudvalgets betænkning	285
Glimt fra England og Skotland	289
1600 km i timen med atomdrevne rutefly i 1976	292
Godtgørelse for dobbelt husførelse	292
Landsindsamlingen — svagføre	293
Statsbanepersonalets Sygekasse	293
Under DLF	294
Tak	294
Opmærksomhed frabedes	294
Gåse- og andespil	294
Personalia	294
Medlemslisten	294
Nye satser for funktionsvederlag	294

Forsidebilledet:

Den 24. oktober har FN eksisteret i 11 år og til venstre i billedet FN's hovedkvarter i New York, der danner sin egen silhuet i storbyens skyskraberbillede.



Redaktører:

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

Redaktion og ekspedition:

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

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Funktionærers og tjenestemænds tilhørsforhold

På grundlag af resultatet fra urafstemningen om vor kongres forslag om foreningens tilslutning til De samvirkende Fagforbund har repræsentantskabet indenfor DSF haft optagelsesbegæringen til behandling og enstemmigt besluttet at lade Dansk Lokomotivmands Forening indtræde i landsorganisationen fra 1. juli dette år. Hermed er en efterhånden noget ældre sag bragt til afslutning, og vi har grund til at glæde os over den måde, hvorpå det er sket. Ud af det samlede antal stemmesedler var de 62,8 pct. ja-stemmer mod de 36,0 pct. nej-stemmer og 1,2 pct. blanke eller ugyldige, en meget klar tilkendegivelse af lokomotivmændenes stilling over for en medvirken i fællesarbejdet for lønmodtagerne, national, som vi gør det på nordisk og international basis.

Men selv om vi nu har tilendebragt behandlingen af indmeldelsesforslaget, er vi ikke dermed nået til vejs ende i vore bestræbelser for at gøre en indsats til styrkelse af vor organisation eller for at finde midler til et videre fremskridt for den danske fagbevægelse. Tværtimod står vi vel på nuværende tidspunkt på et begyndelsesstadium med kravet til hver enkelt om at have øjnene åbne for, hvorledes det kommende bør formes. Thi det er utvivlsomt rigtigt, som der tidligere er givet udtryk for, at der også inden for dansk fagbevægelse er grund til at overveje, om ikke ændringer er påkrævet for at få bevægelsen til at harmonere endnu bedre i hele den moderne samfundsopbygning. Hermed er ikke tilkendegivet, at fagbevægelsen har slumret, alt imedens udviklingen har fundet sted, og tiden er skredet frem. Dette være sig lang fra, men det er her, som så mange andre steder, nødvendigt stadigt at kunne forny sig.

Alt for ofte gives der udtryk for en efter nogens mening væsentlig forskel i arbejdernes forhold til funktionæren og tjenestemanden. Den tilkendegives ved en klar afstandtagen fra overhovedet at ville lade samtlige tre kategorier arbejde under et fællesskab, f. eks. ved tilslutning til samme landsorganisation. En opfattelse, der ikke er mindre bemærkelsesværdig, når det tages i betragtning, at rent historisk er der ingen forskel på udgangspunktet for organisationernes opbygning eller i bevæggrundene til, at den eller hin overhovedet ønskede organisationstilslutningen. Videre fremover gennem tiderne styrkes adskillelsesideen endnu mindre for ikke at sige, at den svækkes betydeligt. Når man f. eks. kaster blikket tilbage over løn- og arbejdsvilkår for funktionærer og tjenestemænd kontra arbejderne i privatindustri, undgår det ikke den opmærksomme læser, at kommissionsarbejder i forbindelse med tjenestetidsregler og lønningsbestemmelser, altid har været bygget op på — i hvert fald siden organisationerne har haft indflydelse på kommissionerne — hvilke grundregler arbejdstiden og lønningerne har fulgt for erhvervenes arbejder. På samme måde stiller det sig, når overenskomsterne for tjenestemændene i forbindelse med det midlertidige og særlige løntillæg skal gå ind i billedet under en drøftelse af funktionærers og tjenestemænds tilhørsforhold.

FN-dagen

Hvad har FN nu udrettet i de år, der er gået, siden organisationen blev dannet den 24. oktober 1945? I hvor høj grad har FN skabt betingelser for at bevare freden?

Svaret herpå afhænger af følgende forudsætninger:

1) Kollektive sikkerhedsforanstaltninger mod væbnet aggression hvor-somhelst.

2) Fredelig bilæggelse af alle mellemfolkelige stridigheder ved for-handling, mægling og ad rettens vej.

3) Effektiv international rustningskontrol med sigte på mulig afrustning og forbud mod alle masseøde-læggelsesvåben som atom- og brint-bomber.

4) Anerkendelse af princippet om internationalt samarbejde til fremme af alle folkeslags økonomiske og sociale velfærd og til styrkelse af »respekten for menneskerettigheder og for fundamentale frihedsrettigheder for alle uden hensyn til race, køn, sprog eller religion.

Centrum for koordinering af fælles indsats. I de forløbne ti år har FN været et centrum for koordinering af dets medlemsnationers fælles indsats for disse mål.

FN er ikke en overstat. FN giver ikke love. Men organisationen stiller det maskineri til rådighed, hvormed alverdens folk gennem deres regeringer kan samarbejde indenfor en organisation af suveræne stater, nu ialt 76.

Dette samarbejde finder sted i generalforsamlingen med dens 76 medlemslande, i Sikkerhedsrådet (sammensat af repræsentanter fra 11 medlemsstater). Det økonomiske og sociale råd (18 delegerede), Formynderskabsrådet (14 delegerede), de forskellige kommissioner og komitéer og gennem et net af andre mellemfolkelige organer, der er forbundet med FN ved særlige overenskomster — og endelig FN's særorganisationer, der arbejder indenfor områderne arbejds-kår, lån til økonomisk udvikling, valutaforhold, sundhedsvæsen, landbrug, fiskeri, forstvæsen, undervisning, civilluftfart, meteorologi og kommunikationer.

FN er det eneste sted, hvor repræsentanter for 76 ande — stormagter og småstater, rige og fattige, stærke og svage lande og talsmænd for alle politiske synspunkter, samfundssystemer, kulturer og religioner — kan tale frit.

Medens årsagen til samling i en organisation omkring århundredeskiftet var ønsket om at stå sammen, hvad enten man nu tjente til sit brød under den private arbejdsgiver eller ved stat og kommune, synes der at være en tendens til for nogle af nutidens organiserede at fremkalde et skel og dermed lade de gamle tanker fare. Det at skulle stå skulder mod skulder som tidligere var det solideste våben i organisationernes kamp, synes nu at skulle svækkes uden anden beviselig årsag, end at selskabet ikke findes passende. Dette altså til trods for ensartetheden i problemerne og udnyttelsen af de fordele som indhentes af den part, der nu anses som en modpart.

Opfattelsen af, at der bør ske en opdeling i forskellige lejre, alt imedens alle andre, også når der er tale om arbejdsgivere, søger tættere og tættere til hinanden er en så absolut fejlvurdering af, hvorledes fremtiden bør forme sig for de organiserede, og en stor part af tjenestemænd og funktionærer har da også forlængst indset nødvendigheden af at være med dér, hvor deres sag tales, og hvor der i virkeligheden ydes noget for at støtte dem. En udvidelse i antallet af disse kategoriers tilslutning til landsorganisationen er der også grund til at forvente, men det er vel tillige nødvendigt, at der indenfor landsorganisationen søges iværksat et eller andet organ med henblik på, at efterhånden som antallet af funktionærer og tjenestemænd er stigende, bliver der tillige en stigning i de problemer, som hører her ind under. Og her ligger der en af de nye opgaver, landsorganisationen bør beskæftige sig med i forbindelse med de nyordninger, der kan være påkrævet.

At hovedvægten i forhandlingerne om tjenestemænd og funktionærers løn- og arbejdsvilkår ligger i De samvirkende Fagforbund er der overhovedet ingen tvivl om, og anerkendelse herfor findes der på mange områder. Som et nyt led i bestræbelserne for at orientere befolkningen om problemerne på arbejdsmarkedet oprettede Statsradiofonien for første gang i september måned to særlige udsendelser, som vil gentage sig hver måned. I udsendelserne, der hver er på 20 minutter, har Arbejdsgiverforeningen og De samvirkende Fagforbund skiftevis adgang til under titlen »Nyt fra arbejdsmarkedet« at komme til mikrofonen på samme måde som det gennem længere tid har været tilfældet for landbrugets organisationer.

I De samvirkende Fagforbunds to første udsendelser har man som talsmand benyttet redaktør, cand. polit. Holger Jensen, som på en yderst saglig måde har fremhævet problemerne. Under den sidste udsendelse i oktober var Holger Jensen stærkt inde på funktionær- og tjenestemandsoorganisationerne, og fremhævede bl. a., at disse grupper tæller 110.000 medlemmer og dermed den største sammenslutning af disse kategorier. Han pegede tillige på den stigning, der er og fortsat vil være i funktionærstillingerne og gav bl. a. udtryk for, at funktionær- og tjenestemandsbetegnelsen ikke længere er egnet til at danne skel mellem de reelle gruppedannelser, som er betinget af de forskellige arbejds- og lønvilkår.

Betragtninger som er i overensstemmelse med vor opfattelse og som burde kunne rodfæste sig også hos andre organiserede tjenestemænd og funktionærer.

Diesel- eller elektrisk drift ved DSB

Efter ca. 5 års arbejde overrakte traktionsudvalget den 17. oktober en omfattende betænkning til generaldirektør P. E. N. Skov

I april 1951 rettede generaldirektoratet (generaldirektøren) for statsbanerne en henvendelse til Akademiet for de tekniske Videnskaber med anmodning om at lade foretage en undersøgelse af, hvilke trækraftformer der for de Danske Statsbaners fjernlinier i fremtiden måtte forventes at blive de i teknisk, trafikal, økonomisk og samfundsmæssig henseende mest hensigtsmæssige, det være sig dampdrift, elektrisk drift eller dieseldrift.

I den officielle henvendelse anførtes bl. a. som motivering for, at netop Akademiet for de tekniske Videnskaber skulle foretage undersøgelsen: *Problemerne forekommer generaldirektoratet så betydelige og af så vidtspændende natur, også alment samfundsmæssigt bedømt, at man ikke ved egen foranstaltning mener sikkert at være i stand til at behandle og løse dem med tilstrækkelig hensyntagen til alle sider. Man tillader sig derfor herved at forelægge sagen for akademirådet med anmodning om at tage under overvejelse at nedsætte et udvalg under Akademiet for de tekniske Videnskaber til behandling af alle de herhen hørende spørgsmål. Man er naturligtvis herved beredt til at stille til rådighed i udvalget de i spørgsmålets forskellige tekniske og trafikale sider sagkyndige fra statsbanerne, ligesom man vil finde det naturligt, at der fra udvalget knyttes forbindelse til de enkelte udenlandske specialister inden for trækraftsområdet.*

I juni s. å. nedsatte akademirådet udvalget. Det kom til at bestå af professor, nu direktør, dr. J. L. Mansa som formand, endvidere kontorchef J. P. A. Andersen, direktør A. R. Angelo, professor, dr. P. H. Bendtsen, maskinchef C. C. Hedegaard Christensen, direktør H. P. Christensen, rektor, professor, dr. A. Engelund, banechef T. F. Engqvist, sektionsingeniør Ejner Hansen, professor, nu direktør Robert Henriksen, fhv. minister V. Kampmann, direktør E. Kauffmann, og senere tillige sek-

tionsingeniør J. Nilsson samt kontorchef P. Bjørn Olsen, da Kampmann atter blev finansminister og derfor ikke længere kunne afse tid til at deltage i udvalgets arbejde.

Dr. techn. P. Draminsky blev udvalgets sekretær og leder af det daglige arbejde.

I 1951 anmodede udvalget fhv. overingeniør ved Statens Järnväger, regeringsråd Th. Thelander om på grundlag af sine erfaringer fra de svenske jernbaneaneftrificeringer at udarbejde et projekt og en priskalkulation for elektrificering af hovedbanerne på Sjælland-Falster under anvendelse af samme strømsystem som i Sverige. I 1952 henvendte udvalget sig til Consulting Engineer P. A. Mc. Gee om på grundlag af sine erfaringer fra General Motors Electro Motive Division at foretage en kalkulation over driftsbesparelser ved fuldstændig overgang til dieseldrift på de samme banestrækninger.

Udvalget konstituerede sig snart med et særligt arbejdsudvalg omfattende J. L. Mansa, J. P. A. Andersen, P. H. Bendtsen, E. Hansen, E. Kauffmann, J. Nilsson, P. B. Olsen samt sekretæren P. Draminsky.

Plenarudvalget og arbejdsudvalget afholdte 66 møder. Desuden afholdte i den sidste periode et redaktionsudvalg, som særligt beskæftigede sig med den nøjagtige udformning af betænkningen og som bestod af Mansa, Andersen, Bendtsen og Draminsky, 52 møder.

Udvalgets undersøgelser har varet lang tid, ca. 5 år. En udenforstående vil måske finde det urimelig og unødvendig lang tid. Men blot en gennembladning af udvalgsbetænkningen afslører straks, at arbejdsresultaterne står i fuldt mål til arbejdstiden og langt mere til. De er simpelthen overvældende. Betænkningen giver endda kun de fakta, man har skønnet at være særlig vigtige og derfor har udsorteret til publicering.

Betænkningen omfatter ialt ca. 300 trykte sider. Den fremtræder i to bind, hvoraf del 1 er den egentlige

redegørelse angående udvalgets arbejde, resultaterne og konklusioner, medens del 2 er Thelanders og Mc. Gee's rapporter, der er offentliggjort in extenso.

De to bind fremtræder i lidt forskellige farver, men med samme omslagstegning. Denne repræsenterer en kunstnerisk gengivelse af en kurvetegning inde i betænkningen, visende de teoretiske køredigrammer for den mest økonomiske køremåde for et 300 ton persontog under anvendelse af henholdsvis elektrolokomotiver og diesellokomotiver.

Den egentlige udvalgsbetænkning omfatter følgende kapitler: 1) Udvalgets opgave og virksomhed, 2) De nyere traktionsmidler og deres udvikling i forskellige lande, 3) Banetekniske og trafikmæssige data for statsbanerne som grundlag for undersøgelsen, 4) De nye traktionsmidlers tekniske data ved anvendelse på statsbanenettet, 5) Rentabilitetsberegninger på grundlag af de nuværende trafikmængder og toghastigheder, 6) Rentabilitet ved forøgede toghastigheder og trafikmængder, 7) Brændselsprisernes indflydelse samt energiforsyningsmuligheder under ekstraordinære forhold, 8) Samfundsmæssige og nationaløkonomiske hensyn ved valget af traktionsform, 9) Konklusioner, 10) Tillæg samt litteraturlister, sagregister og tabeller.

Vi skal ikke på dette sted og tidspunkt prøve på at give uddrag eller blot referater af de første afsnit i det vældige værk, men vil springe direkte til slutafsnittet, til konklusionen — eller rettere sagt konklusionerne, for der er nemlig to; de skal til gengæld gengives i deres fulde ordlyd.

Udvalgsmedlemmerne har delt sig i to grupper, som har sluttet sig til hver sin konklusion.

Den ene konklusion går ud på, at man skal indføre elektrisk drift i vid udstrækning, dog under benyttelse af dieseldrift i mindre omfang, medens den anden går ud på, at man skal indføre dieseldrift generelt. De

seks af udvalgets medlemmer har taget standpunkt for til den første af de to konklusioner og de 7 har taget standpunkt for den sidste.

Skønt der således ikke er enighed om, hvilken driftsform, der principielt og praktisk set er bedst, fremgår det med sikkerhed af tabeloversigterne, at elektrodriften og diesel-driften stiller sig næsten ligeligt i økonomisk henseende. Eksempelvis viser en tabeloversigt, at driftsudgifterne for studieområdet, d. v. s. fjernbanerne på Sjælland-Falster, at dampdriften koster 24,55 mill. kr. brutto, medens elektrodriften koster 20,57 og dieseldriften 17,95 mill. kr. Dette gælder ved 1951-trafikmængder og -hastigheder. Ved større trafik og hastigheder hævder elektrodriften sig bedre. Desuden mentes der at kunne spares 7 pct. ved brug af 50 perioders strømsystemet i stedet for til $16\frac{2}{3}$ perioders-systemet, men førstnævnte system var temmelig uprøvet i praksis, da priskalkulationerne blev foretaget.

Medens de to moderne trækraftformer synes at hævde sig næsten lige godt i økonomisk henseende, hævder de sig begge væsentlig bedre end dampdriften. Dette bliver i endnu større grad tilfældet, hvis lokomotivkullene stiger i pris til langt ud over de 115 kr. pr. t, der er regnet med ved den anførte kalkulation.

En ganske anden sag er, at man ved de nuværende meget høje kulpriser ved overgang til oliefyring kan spare meget betydelige beløb. Disse besparelser kan endda opnås ved ganske små investeringer og i løbet af kort tid. Derved vil en anselig del af forskellen mellem bruttodriftsomkostninger ved brug af de nuværende damplokomotiver på den ene side og elektrolokomotiver eller diesellokomotiver på den anden side kunne indvindes, og investeringerne vil kunne indtjenes i løbet af en periode, der er kort i forhold til den periode, der i bedste fald må hengå med at indføre elektrodrift eller diesel-drift helt og holdent. Som hovedresultat er det imidlertid billigst på langt sigt at indføre den ene eller den anden af de to nyere trækraftformer.

Konklusion 1, der er tiltrådt af direktør Angelo, professor Bendtsen,

rektor Engelund, banechef Engqvist, direktør Henriksen og sektionsingeniør Nilsson lyder således:

Konklusion 1

Såvel diesel- som eldriften frembyder væsentlige økonomiske, valutamæssige og driftsmæssige fordele frem for dampdriften. Det kan derfor anbefales, at statsbanerne snarest muligt lader dampdriften afløse af de nye traktionsmidler. De hertil nødvendige kapitalinvesteringer bør gives en høj prioritet, da rentabiliteten kan forventes at blive særdeles god, foruden at jernbaneldriftens modernisering medfører mange samfundsmæssige fordele.

Skal man afveje dieseldriften og eldriften mod hinanden, er især følgende punkter af betydning.

1. Økonomien under nuværende pris- og hastighedsforhold.

Forskellen mellem de to driftsformers økonomi iberegnet forrentning og afskrivning af anlægskapitalen er gennem udvalgets undersøgelser fundet at være overordentlig ringe ved nuværende pris- og driftsforhold, og den ligger inden for den usikkerhed, hvormed kalkulationerne nødvendigvis må være behæftet som følge af jernbaneldriftens hele komplerede opbygning. I kalkulationerne er der som vedtaget af udvalget regnet med en elektricitetspris lig med den fulde produktionspris inklusive de nødvendige tillæg for forrentning, administration o. s. v. for de elværker, der kommer på tale som leverandører.

2. Dieseldriftens økonomi ved anvendelse af et begrænset antal diesellokomotiver.

Diesel-driften er særlig fordelagtig, når der ikke anskaffes flere diesellokomotiver, end at de alle kan udnyttes intensivt i lange, regulære ture for svære tog, der giver et stort årligt kilometerløb pr. lokomotiv. Derimod kan diesellokomotiverne som følge af deres høje anskaffelsespris ikke konkurrere med de forhåndenværende damplokomotiver, når det drejer sig om højtidstrafikkens spidsbelastninger, der kun giver et ringe årligt kilometerløb pr. maskine.

3. Økonomien ved forøgede toghastigheder og trafikmængder.

Ved stigende toghastigheder og trafikmængder sker der en væsentlig forbedring af eldriftens økonomi i sammenligning med diesel-driftens både med hensyn til de totale driftsudgifter og anlægskapitalens størrelse. Ifølge A-gruppens beregninger, tabel 38, betænkningen side 129, bliver diesel-driftens anlægskapital 90 pct. af eldriftens, men diesel-driftens årlige kapitaludgift (forrentning plus afskrivning) bliver 104 pct. af eldriftens som følge af, at dieselmateriellet skal afskrives over en kortere årrække end rullende materiel og faste anlæg for eldriften. I samme tabel er diesel-driftens totale driftsudgifter beregnet til 99 pct. af eldriftens, og kun en ganske ringe stigning af olieprisen vil bringe den økonomiske fordel klart over på eldriftens side.

Elektrolokomotiver med den store hestekraft, som kræves for opnåelse af store toghastigheder, er væsentlig billigere end diesellokomotiver med tilsvarende hestekraft. MY-lokomotivernes hestekraft er kun tilstrækkeligt til at give en generel forøgelse af rejsehastighederne på ca. 20 pct., medens man med de foreslåede elektrolokomotiver kan opnå gennemsnitlige hastighedsforøgelser på 45—50 pct. Vi betragter hastighedsforøgelser af sidstnævnte størrelsesorden som et nødvendigt led i jernbanernes modernisering for at forbedre banernes konkurrenceevne over for andre transportmidler, f. eks. automobiler, der nu lige så vel som danske motorveje bygges for hastigheder op til 150 km/h.

Vi forventer tillige, at der vil indtræde en stigning i banetrafikken som følge af moderniseringerne, og at denne stigning vil være større ved omstilling til eldrift end til diesel-drift, bl. a. fordi eldriften helt eliminerer støj- og røgplagen og byder på renligere rejseforhold i det hele taget. Den større trafikstigning ved eldriften end ved diesel-driften medfører en langt større forbedring af banernes samlede driftsregnskab, end hvad der fremgår af de foran opstillede driftsregnskaber for traktionsmidlerne alene.

4. De fremtidige brændselsforsyningsmuligheder.

Under hensyn til det stærkt stigende olieforbrug til transport, opvarmning, kraftproduktion, kemisk industri samt militærvæsen vil det være urealistisk at forvente en rolig udvikling af forsyningsmuligheder og priser for dette brændsel. Hertil kommer det usikkerhedsmoment, der ligger i, at $\frac{3}{4}$ af Vesteuropas olie kommer fra det politisk urolige nære Østen.

Brændselsprisernes udvikling vil utvivlsomt forbedre eldriftens økonomi i forhold til de andre traktionsformers. Brændselsudgiften udgør nemlig under nuværende prisforhold kun ca. halvdelen af elektricitetsprisen ved strømproduktion på basis af brændstoffer, og elværkerne kan til enhver tid anvende det i øjeblikket billigste brændsel. I modsætning hertil vil en stigning i olieprisen i sit fulde omfang forøge dieseldriftens energiudgifter.

Vi lægger særlig vægt på den samfundsmæssige betydning af jernbandedriftens opretholdelse i størst muligt omfang under ekstraordinære forhold, der medfører indskrænkninger eller fuldstændigt ophør af brændselsforsyningerne udefra. I denne henseende må eldriften siges at besidde større sikkerhed end dieseldriften, der helt og holdent er afhængig af en enkelt brændselsart, nemlig olie, som tilmed under en brændselskrise vil være stærkt eftertragtet til mange andre vigtige formål, hvorfor banerne ikke engang kan være sikre på i en sådan situation at få rådighed over deres egne olielagre. Elværkerne kan derimod anvende enhver art af forhåndenværende brændsel, herunder tørv og brunkul, og står for de sjællandske værkers vedkommende i meget effektiv forbindelse med hele det svenske kraftforsyningssystem og med de store ressourcer, der ligger bag dette. Hertil kommer, at elværkernes anvendelse af atomkraft må anses for at være en mulighed, der temmelig snart vil kunne realiseres, og denne nye energikilde kræver kun yders minimale tilførsler udefra.

Erfaringerne fra de to verdenskrige har vist, at en europæisk krigs-

situation umiddelbart medfører afbrydelse eller i hvert fald stærk reduktion af olietilførslerne her til landet, og at størstedelen af såvel bilerne som skibenes normale trafik da søger banerne. Det må derfor anses for urigtigt at basere hele statsbandedriften udelukkende på samme energikilde som alle landets øvrige transportmidler, såvel biltrafikken som luft- og skibsfarten, nemlig olieprodukter.

5. Traktionsforholdene i andre lande.

Alle vesteuropæiske lande med undtagelse af Danmark har større eller mindre dele af deres fjernbanelnet elektrificeret, og elektrificeringsarbejderne fortsættes, også efter at diesellokomotiver til togfremførelse er begyndt at fremkomme i Europa. Når man i mange lande tager begge traktionsformer i anvendelse samtidigt, skyldes det ønsket om hurtigst muligt at komme bort fra dampdriften.

Vi forstår, at det kan være nødvendigt at udnytte dieseldriftens nuværende — efter vor formening dog kun midlertidige — fordele, men vi mener, at det vil være meget forkert at anskaffe så mange diesellokomotiver, at hensynet til deres størst mulige udnyttelse vil hindre en snarlig påbegyndelse af baneelektrificering i Danmark og alt i alt give en ringere økonomi, end der vil kunne opnås med eldrift. Det må i en situation med oliemangel eller stærkt stigende oliepriser på verdensmarkedet anses for meget vanskeligt at sælge brugte diesellokomotiver til en tilfredsstillende pris. Ligeledes anser vi det for tvivlsomt, at man med økonomisk fordel vil kunne ombygge diesel-elektriske lokomotiver til helt elektriske lokomotiver; dette kan i det højeste blive en nødforanstaltning, men bør ikke indgå som led i en forud lagt plan.

Vi mener, at hensynet til dieseldriftens nuværende og eldriftens fremtidigt stadig stigende fordele fuldt ud lader sig forene.

Vi anbefaler, at man i nær fremtid påbegynder elektrificeringen af en særlig velegnet del af statsbanenettet, og vi foreslår, at man dertil

udvælger de i undersøgelsen betragtede hovedbaner i statsbanernes 1. distrikt, Sjælland-Falster. Tillige foreslår vi, at statsbanerne ikke anskaffer flere diesellokomotiver end svarende til, hvad der påkræves til hverdagstrafikken på hovedbanerne i 2. distrikt, idet der bibeholdes et passende antal damplokomotiver som reserver for højtidstrafikken. Indtil elektrificeringens gennemførelse vil diesellokomotiverne ligesom motorvognene kunne fordeles over begge distrikter og derved opnå en særlig god udnyttelse i de første år.

Elektrificeringen i 1. distrikt vil ifølge regeringsråd Thelanders rapport, betænkningens 2. del, side 52, kunne gennemføres på 3 à 4 år, og det ville mindst tage lige så lang tid at anskaffe alt det endnu manglende dieselmateriel, som ville være påkrævet til dampdriftens fulde afløsning af dieseldrift i begge distrikters hverdagstrafik. Hvad 1. distrikt angår, står man derfor i dag fuldkommen frit i valget af traktionsform, idet en elektrificering i 1. distrikt (sammen med indførelsen af fuld dieseldrift i 2. distrikt) vil kunne foretages på den samme tid som indførelsen af den totale dieseldrift i begge distrikter og med en forholdsvis meget ringe forøgelse af den samlede anlægskapital. Valget mellem de to traktionsformer må derfor i dette tilfælde træffes på basis af en bedømmelse af deres funktion og økonomi over en periode rækkende mindst 25 år frem i tiden (nemlig diesellokomotivernes påregneede levetid), og under henvisning til det foranstående kan der da efter vor mening ikke være nogen tvivl om, at eldriften må foretrækkes.

Som yderligere motivering for, at vi foreslår baneelektrificeringen påbegyndt i 1. distrikt, kan angives, at trafikken i 1. distrikt overvejende er persontrafik, der i højere grad end godstrafikken kan forventes at stige som følge af elektrificeringen. Endvidere er elværkernes modernisering videre fremskredet i 1. end i 2. distrikt, elektricitetsprisen er lavere, og banernes forbrug vil blive en langt mindre brøkdel af værkernes årsproduktion i 1. end i 2. distrikt.

Samtidig med at man påbegynder

forberedelserne til en elektrificering af hovedbanerne i 1. distrikt, foretages en nøjere undersøgelse af det for tiden omdiskuterede spørgsmål om valget mellem 16 $\frac{2}{3}$ -Hz- og 50-Hz-elektrificeringssystemerne. Vi tror, at man ud fra de erfaringer, der i disse år gøres med 50-Hz-systemet særlig i Frankrig, meget snart vil være i stand til at afgøre, hvilket strømsystem der bør vælges her i landet. I mellemtiden kan man blandt andet foretage detailprojekteringen af køreledningsanlæggene, idet disse kan gøres ens for begge systemer.

Vi mener, at det vil blive nødvendigt og fordelagtigt efterhånden at elektrificere samtlige hovedbaner her i landet. Når elektrificeringen er fuldført i 1. distrikt, og erfaringer fra driften foreligger, vil det blive let at fastlægge de rigtige tidspunkter for elektrificeringens indførelse og udbygning i 2. distrikt.

Konklusion 2, der er tiltrådt af kontorchef Andersen, maskinchef Hedegaard Christensen, direktør Christensen, sektionsingeniør Hansen, direktør Kauffmann, direktør Mansa, kontorchef Olsen, lyder således:

Konklusion 2

Som det fremgår af de anstillede undersøgelser, frembyder såvel diesel- som eldriften væsentlige fordele fremfor dampdriften i økonomisk, valutamæssig og driftsmæssig henseende, og disse fordele vil yderligere forøges ved stigende brændselspriser og ved sådanne forøgelse af toghastigheden, som er praktisk gennemførlige og ønskelige af hensyn til bahnernes konkurrenceevne over for andre transportmidler. Statsbanerne kan derfor opnå betydelige besparelser i deres driftsudgifter ved at gå over til anvendelse af de nyere lokomotivformer, diesel- eller elektrolokomotiver, som begge forekommer i gennemprøvede typer.

Forskellen mellem disse to systemers muligheder for at forbedre rejsehastighed og toghyppighed og for at tillade forøgede togvægte er ikke så store, at vi af disse grunde kan give det ene eller andet af systemerne afgørende fortrin.

Heller ikke forskellen mellem de

to systemers indflydelse på dansk industris beskæftigelse eller deres muligheder for at kunne opretholde trafik i tilfælde af en krig anser vi for at være afgørende, at et valg herudfra kan træffes.

Derimod vil vi lægge vægt på følgende betydende forskelle:

For det første kræver indførelse af total dieseldrift en anlægskapital, der ved nuværende toghastigheder og trafikmængder kun er ca. to trediedel af den kapital, der kræves til elektrificering af de samme strækninger. Dette forhold tages der hensyn til i de opstillede driftsregnskaber gennem forrentning og afskrivning af anlægskapitalen, men derudover anser vi dieseldriftens mindre anlægskapital for at være en betydelig fordel for denne driftsform, ikke mindst under hensyn til nutidens hastige tekniske udvikling.

For det andet opnås driftsbesparelserne ved overgang fra dampdrift langt hurtigere ved dieseldrift end ved elektrisk drift. Anlægsarbejderne til forberedelse af sidstnævnte kræver således lang tid og vil i overgangsperioden forvolde den løbende drift betydelige vanskeligheder og udgifter, bl. a. ved nedsatte toghastigheder og besvær på stationerne, ligesom besparelserne ved elektrisk drift først fremkommer, når anlæggene på en hel bane er færdige, medens besparelserne ved dieseldrift opnås efterhånden som de enkelte lokomotiver tages i brug.

For det tredje er de årlige driftsudgifter ved de nuværende prisforhold, toghastigheder og trafikmængder mindre ved dieseldrift end ved eldrift.

Disse omstændigheder taler til fordel for dieseldrift, men det må erkendes, at denne driftsform kræver tilførsel af bestemte brændselstyper, nemlig gasolie eller dieselolie, medens man ved elektrisk drift med strøm fra kraftcentraler kan anvende næsten alle former for brændsel, som f. eks. kul, brunkul, tørv, brændselolie og senere atombrændsel, når den tekniske udvikling er så vidt fremskredet, at vi herhjemme har bygget atomkraftværker.

Selvom udsigterne til, at der fortsat vil kunne leveres brændselolie

til fordelagtige priser sammenlignet med elprisen, kan bedømmes forskelligt, vil der efter vort skøn næppe indenfor det første tiår ske en afgørende ændring i dette forhold.

I denne forbindelse vil vi henvise til, at medens der i de opstillede kalkyler er forudsat en pris på 5 à 7 øre pr. kWh, måtte DSB i tiden fra april 1955 til februar 1956 for elektricitet til S-banedriften betale ca. 9 øre pr. kWh. I kalkylerne er regnet med en pris for brændselolie til diesellokomotiver på 21 øre pr. liter, og denne pris er praktisk talt den samme, som statsbanerne betaler i dag.

Set på længere sigt er det vel muligt, at en overgang til atombrændsel i elværkerne samt stigende vanskeligheder med fremskaffelse af olie kan komme til at medføre en sådan forskydning af forholdet mellem olie- og elpriser, at en elektrificering af statsbanerne til den tid bliver økonomisk fordelagtig.

Imidlertid tyder udviklingen efter vort skøn som anført ikke på en nært forestående forskydning i denne retning, og en anskaffelse af diesellokomotiver i et antal svarende til hverdagstrafikken vil medføre så store besparelser i forhold til den nuværende dampdrift, at diesellokomotiverne vil have tjent sig selv inden en eventuel elektrificering ville kunne nå at blive fuldt udbygget.

Der ville ved nu at gå over til elektrificering i øvrigt fremkomme den vanskelighed, at man først måtte træffe et valg mellem 16 $\frac{2}{3}$ -Hz- og 50-Hz-systemet, og hvis Hz-50-systemet valgtes, mellem lokomotiver med vekselstrøms- eller jævnstrømsbanemotorer, i sidstnævnte tilfælde mellem anvendelse af omformere eller ensrettere og herunder endelig mellem kviksvølv- eller germaniumensrettere. 50-Hz-systemet, som ser ud til at give et økonomisk fordelagtigere anlæg, er under stadig udvikling, og det vil efter vor anskuelse ikke være tilrådeligt at vælge mellem de to vekselstrømssystemer, før mere omfattende erfaringer foreligger i udlandet.

Alt taget i betragtning vil vi derfor anbefale en fortsat overgang fra damp- til dieseldrift for et antal lo-

komotiver, der svarer til hverdags- trafikken, som den forbedring, der med mindst mulig kapitalindsats vil medføre en betydelig besparelse for jernbanedriften og samtidig mulig- gøre en forøgelse af toghastigheden.

Samtidig med anbefaling af fortsat indførelse af dieseldrift anser vi det for ønskeligt, at Statsbanerne nøje følger den tekniske udvikling af elek- trisk banedrift i udlandet og træffer de foranstaltninger, der uden væsent- lige merudgifter kan træffes nu til forberedelse af overgang til elektrisk

drift, når forholdene måtte gøre dette ønskeligt.

Af sådanlie foranstaltninger kan nævnes:

1. Udformning af nye viadukter med hensyntagen til 24 kV kørelednin- ger.
2. Udførelse af sporsænkninger un- der bestående viadukter, når der alligevel skal foretages sporarbej- der.
3. Hensyntagen til fremtidige køre- ledningsmasters anbringelse ved

alle omlægninger af spor, der fo- retages af en eller anden grund på hovedbaner eller disses sidespor.

4. Fastlæggelse af beliggenhed af omformerstationer og sikring af de nødvendige arealer.
5. Kabellægning af svagstrømsled- ninger.
6. Løbende målinger af trafikinten- siteten til brug for fastlæggelse af omformerstationernes kapacitet.
7. Fortsat studium af 16 $\frac{2}{3}$ -Hz- og 50-Hz-systemernes udvikling.

Glimt fra England og Skotland

London er et besøg værd. Alene afviklingen af kæmpebyens persontrafik, der foregår med busser og elektriske tog under jorden, er et kapitel for sig.

Sidder man på toppen af en bus og passerer Tra- falgar Square eller Picadilly Circus i myldretiden, undrer man sig over, hvad det i grunden er for færdselsregler, der køres efter, for tilsyneladende ser det ud som et fortvivlet kaos det hele, men tra- fikken glider og glider uden megen støj.

Nu er der det at bemærke, at englænderne kører i venstre side, og det er vel hovedsagelig det, der gør, at det for os, som er vant til højrekørsel, ser håbløst ud. Som sagt høres ikke nogen nævneværdig støj; lyden af et bilhorn er sjælden, men der lig- ger i luften en dirrende, summende tone, som utvivlsomt stammer fra de mange køretøjers gum- mihjul rullende hen over asfalten.

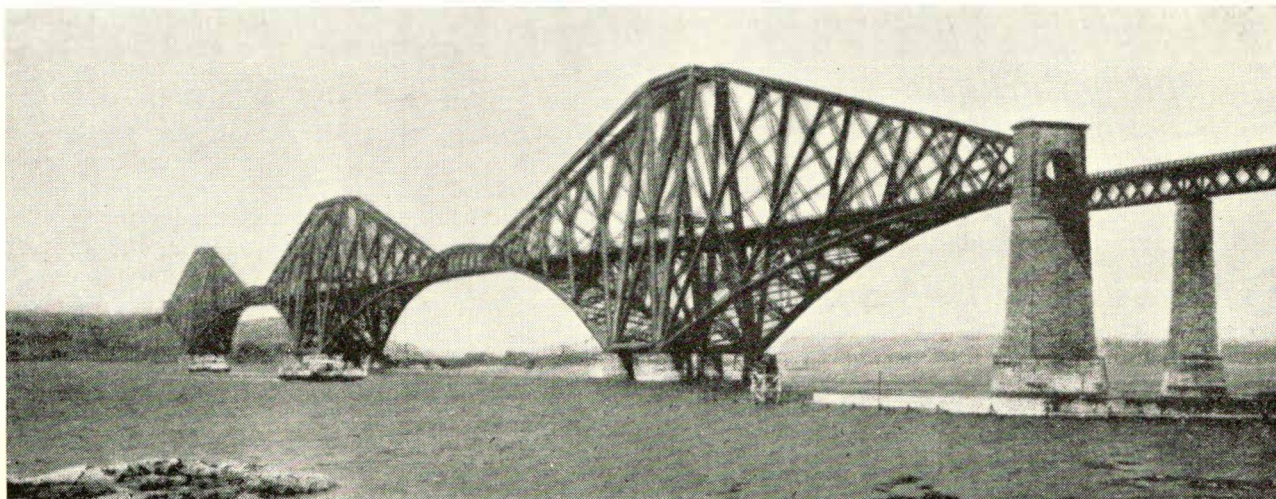
Undergrundsbanerne i London har været en kostbar historie at bygge, derom kan der ikke her- ske tvivl. Adskillige steder har man tvunget af om- stændighederne været nødt til at gå ret dybt ned, og det har naturligvis ikke gjort det billigere. På

visse af de store skiftestationer findes da også rul- lende trapper til de dybt nede liggende perroner, og der er vist adskillige, der har fået svimmelhedsfor- nemmelser, når de stod på det øverste trappetrin og skulle ned i dybet.

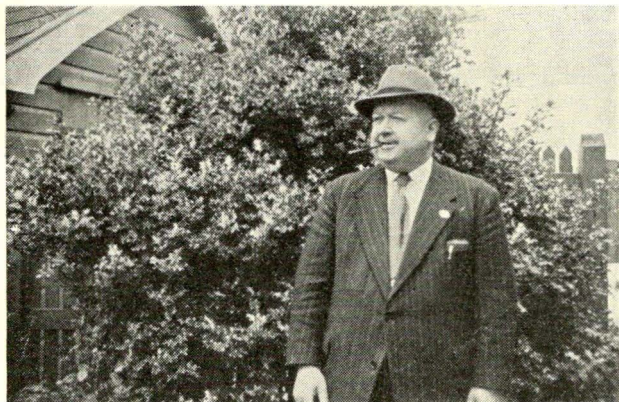
Iøvrigt er det ikke forbundet med større besvær at finde rundt i London, hvis man dertil vil benytte undergrundsbanen. På så godt som alle stationer er anbragt store situationsplaner over hele under- grundsnettet med samtlige stationer tydeligt angiv- vet, og den station, man befinder sig på, er marke- ret ved en stor rød pil. Man kan således ud fra pilen konstatere, i hvilken retning man skal køre, og hvor eventuel skiften af tog skal finde sted for at nå sit bestemmelsessted. Hertil kommer, at der på hver større station, hvor der kan forekomme op til seks perroner, findes klare og tydelige skilte, der oplyser folk om, hvilken perron der skal benyttes for tog i den og den retning.

London har dog andet at byde på end sit velor- ganiserede transportsystem.

I nærheden af Tower Hill, der ligger ud til



Forthbroen — det imponerende stykke ingeniørarbejde, der krævede 5000 mand i 7 år for dets virkeliggørelse.



Mr. Patterson, de engelske lokomotivmænds førstemand i det skotske distrikt.

Themsen, er rejst et mindesmærke for alle de sømænd fra handelsmarinen, der satte livet til i de allieredes tjeneste under den sidste store krig. 12000, og heraf flere hundrede danske sømænds navne, er hugget ind i de mure, der omkranser mindesmærket, og når man betragter monumentet, blotter man uvilkårligt hovedet i taknemlig erindring om de våbenløse mænd, der måtte ofre livet i kampen mod nazistystret.

St. Pauls Cathedral rager med sin kuppel højt op i luften og kan se, når man spadserer langs Themsens bred fra Tower Hill mod Westminster Bridge. Det er et imponerende bygningsværk, og her har mange af Englands berømte sønner fået deres sidste hvilested. Admiral Nelson, general Wellington og den fra Jyllandsslaget kendte admiral Jellicoe, for at nævne nogle af krigshistoriens navne, er begravet her sammen med — ganske naturligt — cathedralens bygmester, den navnkundige arkitekt, Sir Christopher Wren.

Parlamentet, Westminster Abbey og Buckingham Palace er karakteristiske smukke bygninger, og de omfattes af alle englændere med særlige pietetiske følelser, og det er for så vidt forståeligt, hvis man blot har en lille smule kendskab til Englands historie. Adskillige af verdenshistoriens skelsættende begivenheder har jo fundet sted i disse bygninger i årenes løb.

Er man heldig og kommer på det rigtige tidspunkt, har man lejlighed til at se vagtafløsningen på Buckingham Palace, og det er en forestilling, som siger sparto til alt, hvad der har med militær tradition at gøre. Man står i stille undren over, at de mennesker dog kan huske hele det ritual; men flot ser det ud, det må indrømmes, selv om man også siger til sig selv, at så meget skuespil skulle vel ikke være nødvendigt for at afløse en ensom skildvagt.

Et meget interessant museum »National Maritime Museum« findes et stykke vej ned ad Themsen i et kvarter, der hedder Greenwich, hvor forøvrigt også det verdenskendte meteorologiske institut af samme navn, vi så ofte hører omtalt, er beliggende.

Turen ned ad Themsen kan foregå med en af de såkaldte flodbusser, og herunder har man lejlighed til at se nogle af Londons dokker, hvor skibe af alle nationaliteter losses og lader. I museet findes skibs-

modeller, lige fra de første skibe, der sejlede på havene og op til vor tids mest moderne såvel fragtsom krigsskibe. I tilgift ser man den uniform, Nelson bar i den sidste træfning, han deltog i. Som bekendt fandt admiralen sin død under søslaget ved Trafalgar i oktober 1805.

Nelson var en søgut, der ikke var bange for at vove pelsen. Allerede inden sin død havde han mistet den ene arm og det ene øje, men af skikkelse har han ikke været af stort format at dømme efter hans sidste uniforms størrelse. Den ser ud til at være syet af en »size«, der nogenlunde passer til en af vor tids konfirmander, endda af jævn legemsbygning.

Madame Tussauds vokskabinet, der ligger i selve London, er noget højest ejendommeligt at besøge. Alle nutidens mest berømte kvinder og mænd samt alle Europas kronede hoveder findes her formet i voks og gengivet i naturlig størrelse og udseende. Det er forbløffende, som de forskellige er ramt på kornet; vores egen konge og dronning indbefattet, og det er i virkeligheden sådan, at man hvert øjeblik venter, at de blinker med øjnene og nikker god dag til de museumsbesøgende.

Edinburgh! Skotlands perle.

Fra London gik rejsen til Edinburgh med »The flying Scotsman«. Det med det flyvende imponerer nu ikke mere. Gennemsnitshastigheden er ikke større end vi er vant til herhjemme, men navnet har sin oprindelse helt tilbage fra attenhundredehalvfemsere, hvor det uden tvivl blev betragtet som stor-slået at køre fra London til Edinburgh på syv en halv time; ialt en strækning på ca. 550 km.

Forøvrigt er personvognsmateriellet i »Skotten« behageligt og komfortabelt på begge klasser, og naturligvis findes også en velindrettet spisevogn samt en barvogn i toget. Barvognen svarer i sit udstyr nogenlunde til en engelsk »Pub«, nemlig en lang disk igennem vognen, og har man lyst og råd til det, kan man få en gemytlig tur ud af det; her findes rigeligt af de stærke våde varer til købs.

Skotterne er stolte af deres hovedstad, og det er helt berettiget. Byen ligger i skønne omgivelser kranset af høje bakkedrag, hvor fårene går løse omkring og passer sig selv. Fra toppen af disse bakker har man en storslået udsigt, og man forstår godt, at det skotske landskab i det hele taget virker tiltrækkende på turister fra det øvrige Storbritannien.

Foruden sin skønne beliggenhed har Edinburgh adskillige sjældne og historiske bygninger at vise frem, og blandt disse er Edinburgh Castle den mest bemærkelsesværdige. Ret rørende findes her en lille hundekirkegård. Det er hunde, der har tilhørt forskellige regiment, som har været stationeret på slottet, og disse »mascotter« har her fået en fælles gravplads.

Ikke langt fra Edinburgh ligger Forthbroen, der går for at være et af brokonstruktøernes bedste stykke arbejde gennem tiderne. Broen er kun bygget til brug for jernbanen, og 5000 mand arbejdede i syv år både dag og nat på broens bygning.

Et af de største luftangreb tyskerne rettede mod de britiske øer under den sidste krig var rettet mod

Her har klubben for vore skotske kolleger i Edinburgh til huse.



broen, men både dette og alle de øvrige angreb, der senere blev rettet mod dette mål, mislykkedes, og broen var intakt under hele krigen.

Britiske kolleger.

Engelsk-skotske lokomotivmænd er gode at gæste. De er jævne hyggelige mennesker med et sundt og fornuftigt syn på tilværelsen og dens problemer.

Guderne må vide, hvor den opfattelse stammer fra, som råder hos adskillige herhjemme, at briterne er nogle stive, højtidelige væsener, thi den karakteristik gælder ikke for den jævne gennemsnitsenglænders vedkommende.

I øjeblikket har den engelske lokomotivmands forening de samme problemer, som vi har, nemlig ændring af trækraften fra damp til dielelektriske lokomotiver. De engelske statsbaner er i gang med et vældigt moderniseringsprogram, hvori ændringen af trækraften spiller en væsentlig rolle, og det giver ganske naturligt problemer af vidtrækkende betydning for personalet. Til nu har bærerne ladet bygge seks store dielelektriske lokomotiver hver på 3000 hk, og foreløbig skal samles erfaring, om det er denne type, der skal være fremtidens.

A. Hallworth, der er generalsekretær for lokomotivmændenes organisation og forøvrigt er kendt fra vor sidste kongres, hvor han repræsenterede ITF, gav ved en sammenkomst på hans kontor i London en redegørelse for personaleproblemer i forbindelse med moderniseringen og nævnte herunder, at organisationens opgave naturligvis var at gøre overgangen så gnidningsløs som muligt for samtlige lokomotivmænd. Nogle forhandlinger havde fundet sted og andre var berammet, men noget definitivt resultat forelå ikke endnu.

Enhver englænder og skotte med respekt for sig selv skal være medlem af en klub, og jernbanemændene danner ingen undtagelse.

I Edinburgh er jernbanemænd af alle grader medlem af en klub, som har sit eget hus, der ligger i nærheden af et maskindepot. I klubben findes foruden en restauration med rimelige priser et billardværelse, et læseværelse, hvori også findes et fjernsynsapparat, samt et temmeligt stort mødelokale

med en mindre scene, hvorfra der kan gives optræden og deslige.

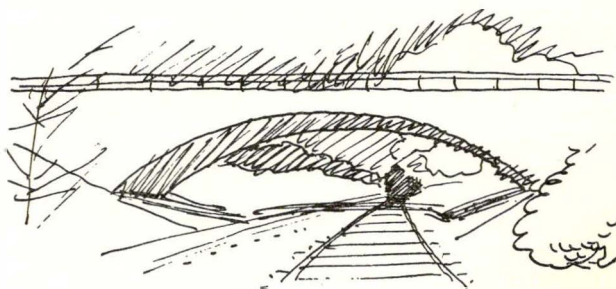
Også udendørs er der lejlighed for klubbens medlemmer til at beskæftige sig med deres forskellige fritidsinteresser, idet jernbanens ledelse har stillet en temmelig stor grund til rådighed, og her bliver spillet fodbold, cricket og kegler. Det er dog en anden form for keglespil, end vi er vant til. Spillet foregår på en græsplæne, og der findes kun en kegle eller pind, som er faststående. Spillerne gik op i spillet med en alvor og interesse, som man synes var en bedre sag værdig, men det betragtes vist som noget stort at være virkelig ekspert i denne »idræt«.

I klubhusets mødelokale blev arrangeret en lille sammenkomst med nogle af de lokale tillidsmænd fra maskindepotet i Edinburgh, og herunder blev udvekslet tanker og meninger om udviklingen indenfor jernbanerne både i Storbritannien og Danmark, og det var interessant at lytte til de skotske kollegers opfattelse af, hvorledes omskolingen af de mænd, der overgik fra damp til diesel, skulle foregå.

Mødet sluttede med, at klubbens formand bad os tage en hilsen med hjem til alle vore kolleger, og denne hilsen blev ledesaget af ønsket om, at flere danske ville tage turen over vandet for at besøge de britiske øer og lære befolkningen nærmere at kende.

Og lad mig slutte disse småglimt fra England og Skotland med at gøre klubformandens ord til mine og gentage, hvad jeg skrev til indledning: London er et besøg værd, og hertil føje, at det samme gælder hele det britiske ørige.

S. Suneson.



1600 km i timen med atomdrevne rutefly i 1976

Den internationale organisation for civil luftfart skitserer de kommende 20 års udvikling indenfor ruteflyvningen. – Antallet af passagerkilometer ventes 13-doblet fra 1955 til 1980

I 1976 vil atomkraftdrevne rutemaskiner med en hastighed på 1600 km i timen kunne foretage non-stop flyvninger over ligegyldigt hvilken afstand på jorden. Det er Den internationale organisation for civil luftfart — ICAO — der har foretaget denne beregning 20 år frem i tiden som støttemateriale for organisationens forsamling, der i juli måned fandt sted i Venezuelas hovedstad, Caracas.

ICAO-rapporten omtaler først de nye jet-rutemaskiner DC-8 og Boeing 707, der tages i brug om 3—4 år, og som vil være i stand til at flyve ca. 950 km i timen og transportere 150 passagerer indtil 6500 km uden mellemlanding.

Fly på 500 tons.

Det hedder videre, at det i øjeblikket er tvivlsomt, hvorvidt man i det kommende tiår vil være interesseret i at kunne transportere mere end 150 passagerer i ét rutefly, men der er mulighed for meget stor forøgelse af den enkelte maskines aktionsradius. De indtil nu praktiserede former for drivkraft vil imidlertid i så tilfælde være meget uøkonomiske, og det er derfor mere sandsynligt, at maskinerne til brug over de meget lange afstande vil blive drevet frem ved hjælp af atomkraft. Eftersom et sådant kraftanlæg er meget tungt, må fremtidens ruteflyvemaskiner nødvendigvis bygges større end de nu anvendte. De beregninger, man allerede nu har foretaget, viser, at en flyvemaskine, der drives ved hjælp af atomkraft, vil komme til at veje mindst 250 tons og man forudser, at der om tyve år vil findes civile transportflyvemaskiner med en maksimumsvægt på 500 tons. De vil utvivlsomt i første række blive bygget til godstransport men vil også kunne anvendes til passagerbefordring.

Lufthavnenes udbygning.

I rapporten fremhæves det, at flyvemaskinens udvikling har medført en stadig forøgelse af hastigheden under start og landing. Den længde, der er nødvendig for landingsbanerne, har efterhånden presset lufthavnenes økonomi og ofte også praktiske muligheder så meget, at man nærmer sig et punkt, hvor lufthavnsmyndighederne ikke vil kunne strække sig længere. Det anses derfor for sandsynligt, at de kommende års meget store flyvemaskiner ikke vil kræve længere eller kraftigere start- og landingsbaner end dem, der er nødvendige til de nye jetrutefly af typen DC-8 og Boeing 707. I løbet af de næste 20 år vil alle større lufthavne være ombygget til at kunne tage maskiner med en tophastighed på indtil 1600 km i timen og må desuden være indstillet på at kunne betjene flyvemaskiner med højst forskellig start- og landingshastighed og stigningsgrader.

Helikopteren har skuffet.

I denne forbindelse bemærker rapporten, at helikopteren ikke har indfriet de forventninger, man

har haft til dette luftfartøj. Helikopteren har vist sig at være meget kompliceret og kostbar i drift, og de specielle fordele, den byder på, vil man sandsynligvis billigere kunne opnå ved en forbedring af flyvemaskinetyper, der er konstrueret til at starte og lande på et meget begrænset område.

Hånd i hånd med indførelsen af atomkraftdrevne rutemaskiner vil den nærmeste fremtid opleve en vældig stigning i lufttrafikken i almindelighed. ICAO anslår, at luftfartsselskabernes samlede antal passagerkilometer i 1980 vil være 13 gange højere end i 1955 (eller en stigning fra 62.000 millioner i 1955 til 800.000 millioner i 1980). Man venter, at det samlede antal flyvekilometer i dette tidsrum vil blive firedoblet.

Godtgørelse for dobbelt husførelse

Fra 1. september d. å. er der foretaget efterfølgende ændringer i standardsatserne for dobbelt husførelse:

1. Såfremt hverken udgiften til kost eller logis er dokumenteret, og der ikke modtages (medtages) mad hjemmefra, ydes 5,25 kr. pr. dag, andrageren har opholdt sig på tjenestestedet. Af det anførte beløb anslås udgiften til logis at udgøre 1,25 kr.
2. Såfremt udgiften til logis er dokumenteret, men udgiften til kost ikke er dokumenteret, og der ikke modtages (medtages) mad hjemmefra, godtgøres udgiften til logis fuldtud, f. s. v. den er rimelig, og der ydes til kosten 4,00 kr. pr. dag, andrageren har opholdt sig på tjenestestedet.
3. I tilfælde af, at udgiften til logis er dokumenteret, men udgiften til kost ikke er dokumenteret, og at maden modtages (medtages) helt eller delvis hjemmefra, godtgøres udgiften til logis fuldtud, f. s. v. den er rimelig, og der ydes herudover til kosten:
 - a. såfremt andrageren får sin morgenmad fra hjemmet, 3,00 kr. for hver dag, han har opholdt sig på tjenestestedet,
 - b. såfremt andrageren får al sin middagsmad fra hjemmet, 2,00 kr. for hver dag, han har opholdt sig på tjenestestedet,
 - c. såfremt andrageren får al sin middags- og aftensmad fra hjemmet, 1,00 kr. for hver dag, han har opholdt sig på tjenestestedet.,
 - d. såfremt andrageren får hele sin forplejning fra hjemmet, 0,75 kr. for hver dag, han har opholdt sig på tjenestestedet,
 - e. såfremt andrageren ikke nøjagtig kan redegøre for, i hvor stor udstrækning han har fået mad fra hjemmet, 2,00 kr. for hver dag, han har opholdt sig på tjenestestedet.

Resultatet af landsindsamlingen til de svagføre

Som omtalt i sidste nummer af bladet kunne vi glæde os over det storstilede resultat af vor landsindsamling og dermed lokomotivmændenes bidrag til de svagføres sommerophold.

Nedenstående bringer vi en oversigt over beløbene fra afdelingerne og de enkeltpersoner, som har ydet et bidrag, og vi benytter lejligheden til endnu en gang at takke hver enkelt bidragyder.

Afdeling 1	kr. 1091,00
» 2	347,00
» 3	580,00
» 5	130,00
» 6	32,00
» 7	160,00
» 8	64,00
» 9	54,00
» 10	26,00
» 11	105,00
» 12	62,00
» 13	95,00
» 14	45,00
» 15	110,00
» 16	35,00
» 17	195,00
» 18	55,00
» 19	330,00
» 20	72,00
» 21	605,00
» 22	193,00
» 23	143,00
» 24	95,00
» 25	40,00
» 26	25,00
» 27	80,00
» 28	15,00
» 29	275,00
» 30	28,00
» 31	270,00
» 32	72,00
» 33	65,00
» 34	25,00
» 35	160,00
» 36	60,00
» 37	92,00
» 38	36,00
» 39	760,00
» 40	188,00
» 41	128,00
» 42	48,00
» 43	54,00
» 44	36,00
» 45	390,00
» 47	147,00
» 48	29,00
» 53	75,00
» 54	10,00
Hillerød underafdeling	10,00
Nykøbing F. »	45,00
Assens »	5,00
Fåborg »	35,00

Svendborg »	85,00
Vejle »	20,00
Kolding »	25,00
Lunderskov »	10,00
Skjern »	5,00
Thisted »	5,00
Langå »	40,00
Hobro »	10,00
Horsens »	20,00
Skanderborg »	10,00
Silkeborg »	15,00
DLF's kontor	95,00
Pens. lokf. C. M. Johansen, København »	10,00
Pens. lokf. V. E. Johansen, København »	10,00
Indsamlet ved K. T. Petersens jubilæum »	80,00
Oversk. fra indl. v. »Odin og Roeskilde« »	4,00
Pens. lokf. Chr. Willadsen, Nørresundby »	100,00
Hovedbestyrelsesmøde 11. juli	50,00
Indsamlet på feriehjemmet i sæsonen »	628,00
Indsamlet på feriehjemmet ved kursus »	100,00
Afdelingsingeniør Risbjerg Thomsen .. »	25,00
Fru Jensen	30,00
Ialt kr.	kr. 9204,00

Statsbanepersonalets Sygekasse

Fra 1. juli d. å. at regne er sygekassekontingentet for pensionister ændret i henhold til efterfølgende.

Pensionerede ansatte:
Efter følgende skala:

Når pensionen (med tillæg) pr. måned udgør:	Udgør bidraget pr. måned:
Under 700 kr.	7,50 kr.
700—799 »	9,00 »
800—899 »	10,50 »
900—999 »	12,00 »
1000—1099 »	13,50 »
1100—1299 »	15,00 »
1300—1499 »	16,50 »
1500—1699 »	18,00 »
1700 kr. og derover	20,00 »

Enker, der oppebærer enkepension:
Efter følgende skala:

Når pensionen (med tillæg) pr. måned udgør:	Udgør bidraget pr. måned:
Under 700 kr.	5,00 kr.
700—799 »	6,00 »
800—899 »	7,00 »
900—999 »	8,00 »
1000—1099 »	9,00 »
1100—1299 »	10,00 »
1300 kr. og derover	11,00 »

Enker efter ansatte og pensionerede ansatte, der ikke oppebærer pension: 6 kr. pr. måned.

Ønsker den pågældende efter at have indgået nyt ægteskab med en mand, der ikke er interesset i sygekassen, selv fortsat at være interessent, er bidraget 20 kr. pr. md.



Tak

Hjertelig tak for venlig deltagelse ved min kære mand, lokomotivfører H. O. Olsens pludselig død og begravelse. Tak for alle blomster, krans og venlige ord og for fanernes tilstedeværelse.

Minna Olsen, Randers.

Min hjerteligste tak for den store deltagelse der udvistes ved min mand, lokomotivfører S. A. Linder's død og begravelse.

En særlig tak til æresvagten og for fanernes tilstedeværelse.

Christence Linder, Fredericia.

For venlig opmærksomhed fra nær og fjern på min 80 årsdag bedes De modtage min hjerteligste tak.

Med venlig hilsen *L. M. Schmidt.*

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum den 10. november frabedes venligst.

*A. C. Jensen, lokomotivfører,
Thyge Brahesvej 31, Aalborg.*

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

O. J. Nielsen, lokomotivfører, Helgoland.

Al opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst. (Bortrejst).

L. P. Jensen, lokomotivfører, Gb.

Al opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum den 4. december frabedes venligst.

P. T. Jacobsen, lokomotivfører, Korsør.

Al opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum frabedes venligst.

F. N. Frederiksen, lokomotivfører, Gb.

Gåse- og andespil

Afdelingerne 1, 2, 3 og 45 afholder gåse- og andespil tirsdag den 30. oktober kl. 19,45 i »Folkets Hus«, Eng-havevej (karnappen, 1. sal).

Der spilles 13 spil ialt. Første spil er gratis for alle i salen. 10 gennemgående spil for 3,00 kr. samt 2 ekstra spil à 1,00 kr.

Medlemmer, pensionister og aspiranter med familie er velkomne.

Forfremmelse til lokomotivfører i 7. kl. efter ansøgning pr. 1-10-56.

Lokomotivfører (11. kl.):

- P. Guldager, Helgoland, i København, Gb.
- C. Micheelsen, Fredericia, i Fredericia. (hverv som kørelærer i dampdriften).

Ansæt til tjeneste som lyntogsafløser efter ansøgning pr. 1-10-56.

Lokomotivførerne (11. kl.):

- N. V. Ø. Jensen, Helgoland, i Helgoland.
- H. E. Møllerstrøm, Helgoland, i Helgoland.
- P. E. E. Larsen, Helgoland, i Helgoland.
- E. Hansen (Bogø), Helgoland, i Helgoland.
- T. F. Nielsen, Helgoland, i Helgoland.
- H. M. Salvad, Helgoland, i Helgoland.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 8-10-56.

Lokomotivfyrbøder:

- A. Høyer, Nyborg H, til Struer.

Nye satser for funktionsvederlag.

Fra 1. oktober d. å. ændres funktionsvederlagets størrelse som følge af reguleringstillægsportionernes forøgelse. De nye satser bringes her som rettelse til lommebogens side 15.

Funktionen, udført af	Funktionsvederlag pr. dag i de første 6 måneder.				Funktionen udført af	Funktionsvederlag pr. dag efter 6 måneders uafbrudt funktion.			
	13 lk.	11 lk.	7 lk.	6 lk.		13 lk.	11 lk.	7 lk.	6 lk.
L.f.b. grundløn 1 tillæg 2 tillæg 3 tillæg	73,973 ø.	123,288 ø.	221,918 ø.	410,959 ø.	14. lkl. gr.løn	184,110 ø.	301,249 ø.	747,551 ø.	1439,112 ø.
	58,425 »	102,740 »	201,370 »	390,411 »	1 tillæg	148,014 »	260,158 »	706,455 »	1398,016 »
	32,877 »	82,192 »	180,822 »	369,863 »	2 tillæg	101,918 »	219,058 »	665,359 »	1356,921 »
M.t.f. grundløn 1 tillæg 2 tillæg	12,929 »	61,644 »	160,274 »	349,315 »	3 tillæg	77,260 »	177,962 »	624,263 »	1315,825 »
	— »	49,315 ø.	147,945 ø.	336,986 ø.	13. lkl. gr.løn	— »	117,140 ø.	563,441 ø.	1255,003 ø.
	— »	8,219 »	106,849 »	295,890 »	1 tillæg	— »	49,315 »	462,740 »	1154,301 »
L.k.f. grundløn 1 tillæg 2 tillæg	— »	41,096 »	82,192 »	271,233 »	2 tillæg	— »	381,233 »	413,425 »	1104,986 »
	— »	98,690 ø.	287,671 ø.	— »	11. lkl. gr.løn	— »	— »	446,301 ø.	1137,863 ø.
	— »	41,096 »	230,137 »	— »	1 tillæg	— »	— »	115,068 »	773,753 »
— »	49,315 »	156,164 »	— »	2 tillæg	— »	— »	165,370 »	588,822 »	

Om de nærmere regler for beregning af funktionsvederlag se side 99

Det bedste
I CYKLER OG RADIO

V. Petersen
Jyllandsgade 22
Fredericia
Tlf. 1033

LANDBOMEJERIET

FREDERICIA

TLF. 15 58 og 15 59

FÆLLESBAGERIET A/s

Fredericia . Tlf. 602

Køb altid Brød fra Fællesbageriet

Hotel LANDSOLDATEN

FREDERICIA

altid bedst — derfor billigst

Den folkelige Forsamlingsbygning
(lige overfor Landsoldaten)

Store Bal-
og Selskabslokaler
Agnes Petersen . Fredericia . Tlf. 85

Pedersen & Nielsen

Indehaver: Louis Nielsen
Danmarksgade 6, Fredericia
Leverandør til
Brugsforeningen

Fra kvist til kælder
når maling det gælder

Neergaards bedst

Telf. 165 . Struer

Aut. installatør

Henry Bertelsen

Tlf. 691-191 . Giro 48003
Østergade 5 . Struer

Fredericia Mejeri

Anbefaler sig med
1. Kl.s Mejeriprodukter

Gothersgade 14

Thomas Hansen's Bageri

bringes i velvillig Erindring
Brødet bringes overalt i Byen
Danmarksgade, Struer, Tlf. 308

*For Synet en Vinding,
køb Brillen hos Sinding!*

★ STRUER . Tlf. 119

»LA BELLA«

Gothersgade 15
Fredericia. Tlf. 598
v. Doris Sørensen

Blomster- og Kranseforretning anbefales de ærede Medlm.

A/s Struer Kulimport

Telf. 777

P. WEILING

Struer . Tlf. 93

anbefaler alt
1 moderne
Blomsterbinderi

Ekvipér Dem i

London-Magasinet

FREDERICIA

NYBO

STRUER

- et godt Sted at handle

Frisørsalonen

Jyllandsgade 9 . Struer

anbefales
Gustav Jensen

FREDERICIA KUL- OG BRANDEHANDEL A/S

KUL- OG KOKS-IMPORT

Forhandler af Fredericia Gaskoks

IMPORT AF



BRANDELSOLIER

KULPLADS OG KONTOR:
VESTHAVNEN
TELEF. 955

»Moselunds« Rugbrød

Tlf. 309

anbefales

I Sol og Pløe
gaa eller køre *Brug*

Skotøjsbørsens Fodtøj

Struer - Telf. 109

Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger

Hovedkontor: Njalsgade 15, København

Telefon 4015

BOGTRYKKERIET

Nørrebrogade 5, Fredericia
A. Petersen . Tlf. 1014

Alle Arter Tryksager til smaa Priser
Festsange - Telegrammer

Ougaard & Jensen

Danmarksgade 21 A
Fredericia
Telefon 332

Alt i herre- og drengetøj

Farve- bøtten

Tapet . Malervarer . Rullegardiner
v. **Holger Häuser**

Danmarksgade 23 . Fredericia . Tlf. 1337

FREDERICIA KUL-KOMPAGNI A/s

Loehr og Holmelund

... vi sælger varme

Telefon
170-888
4 linier



BOSCH

DIESELUDSTYR OG AUTOTILBEHØR

— den uovertrufne Kvalitet

A/S MAGNETO . KØBENHAVN N



STAR

PILSNEREN
MED EKSPORTSMAG

BRYGGERIET STJERNEN

Tag Kager med hjem fra *Clorius*

Spec.: Fødselsdagskringler
Tlf. Kalundborg 187 Prøv mine Kræmmerhuse

Fineste Kød, Flæsk, Paalæg

Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44

Tlf. Kalundborg 161 Leverandør til Feriehjemmet

Er Lyset i Uorden

da ring til Kalundborg 520

KJÆR CHRISTENSEN . aut. Installatør

Leverandør til Feriehjemmet

A. M. JØRGENSEN

Kleinsmed. Aut. Gas- og Vandmester. Centralvarme, Bad, WC, Pumpeanlæg
Sct. Jørgensbjerg 25
Tlf. Kalundborg 71

KALUNDBORG KULKOMPAGNI

Aktieselskab

Tlf. TRETEN

M. H. Iversen

Mode- og Manufakturforretning

Kalundborg - Tlf. 82

Leverandør til Feriehjemmet

N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

Slagtermester Børge Rasmussen

Kød- og Paalægsforretning

P. Palludansvej 4, Tlf. Kalundborg 1343

Altid 1ste Kl. Varer . Hjemmelavet Paalæg

Fiskehus Nr. 1

Poul Nielsen

Tlf. Kalundborg 659

Altid friske Torske-
og Rødspættefilet'er
samt Fiskefars
Leverandør til Feriehjm.

Murermester og Cementvarefabrikant,

Chr. Schrøder

Tlf. Kalundborg 360

anbefaler sig med alt
Murerarbejde, Terrasso-
arbejde, Havefliser,
Flagstangsfødder m. m.

OTTO NIELSEN

Malermester

Tlf. Kalundborg 447

AAGE NIELSEN Slagtermester

Kød- og Paalægsforretning

Kordilgade 10, Kalundborg, Tlf. 173

Leverandør til Feriehjemmet

Spis Kalundborg Margarine

Th. Jørgensen. Telefon 90

Daglig friskkærnet. Leverandør til Feriehjemmet

Beiers TAPET & FARVER Tlf. 254

SKIBBROGADE 3, KALUNDBORG

Leverandør til Feriehjemmet.



Ja... **HOF**
har den rene
friske
Pilsnersmag...!