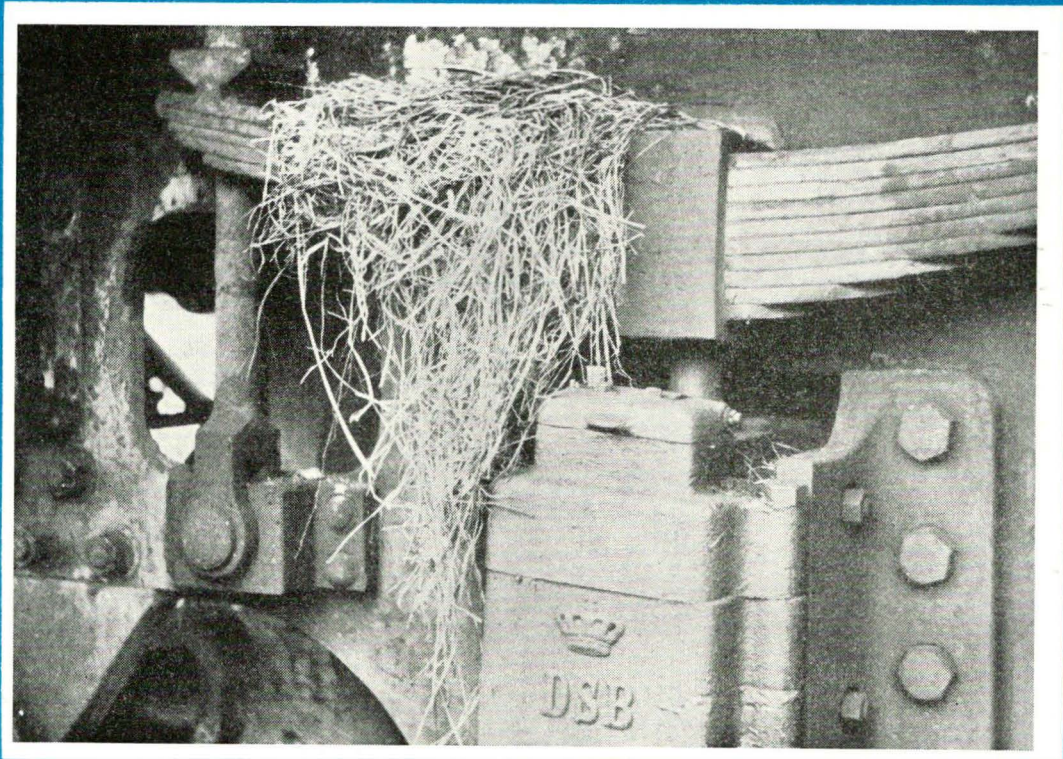


DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 22 . 20. NOVEMBER 1958 . 58. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

KØRESKOLE

Folkevogn de luxe

Folkevogn Ghia coupé

Ford Anglia - Taunus

Personlig undervisning

Eleverne afhentes

Rutinekørsel

Speciel teoriundervisning

KNUDS KØRESKOLE

Vermlandsgade 14

Telefon:

ASTA 640

J. F. SØRENSEN

TØMRERMESTER

Kalundborgvej 33 . Svinninge

TELEFON 235

MASKINSNEDKERI

TØMRER-, SNEDKER-

OG GLARMESTERARBEJDE

UDFØRES

TAGPAPDÆKNING

Arne Aa. Ryde

EJENDOMSMÆGLER

Tværgade 15

Nykøbing F.

Telefon 85 21 72

Villaer

og rentable ejendomme, sommerhuse og bungalows

anvises til køb og salg



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 22-58. ÅRGANG

20. NOVEMBER 1958



Indhold:

Atter et brud på forhandlingsretten	355
50 år i Danske Statsbaners tjeneste	356
Bag lukkede døre	357
DSB's driftsindtægter og -udgifter	358
Giv agt mærke	358
El-lokomotiv på 7500 hk	358
De sidste ti år - elektrificeringen af Østrigs jernbaner	359
Er rationalisering = smålighed ..	364
Statsbanepersonalets Sygekasse ..	365
DJT	365
Under DLF	366
Afskeds- og velkomstfest	366
Jernbanens dramatiske klub ...	366
Personalia	366
Byttelejlighed	366

Forsidebilledet:

Ikke alt ved dampdriften er som her den rene idyl.

Foto: Villy Olsen, Odense.



Redaktører:

E. Greve Petersen
(ansvarshavende)

K. B. Knudsen.

Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.

Telefon Hell. 7269.

Kontortid 10-16.

Annonce-ekspedition:

Studivestergade 49, København K.

Tlf. Central 12327 og Palæ 1142.

Giro 22289.

Kontortid kl. 8,30 til 16.

Frederiksberg Bogtrykkeri

Howitzvej 49.

Atter et brud på forhandlingsretten

Det hører vor tid til, at en organisations repræsentanter henvender sig til arbejdsgiveren, når et eller andet spørgsmål på arbejdspladsen ikke kan finde sin løsning uden ændring i bestående overenskomst. Ligesom arbejdsgiveren kommer til organisationen, når han har ændringsforslag at stille til bestående aftaler. Det er et simpelt men tillige et nødvendigt led i samarbejdet, der almindeligvis respekteres, og som vi ved nyder anerkendelse også hos statsbanernes øverste ledelse. De gnidninger, der meget let kan opstå på de enkelte tjenestesteder, bør ikke give anledning til større uoverensstemmelser; - det, der skiller parterne, må frem på forhandlingsbordet.

Ligesom styrelsens ledelse - hos hvem vi i øvrigt altid kan få en sag til behandling - betragter vi dette samarbejde som et yderst værdifuldt led i bestræbelserne for at tilpasse alle de mange detaljer ind i den daglige drift. Her kan parternes synspunkter lægges for dagen, og i de 99 af 100 tilfælde når vi frem til et resultat, der kan akcepteres af begge parter. Men betingelserne for et så udmærket system er naturligvis, at det overholdes fra begge sider, og at det f. eks. ikke tilsidesættes af en eller anden lokal repræsentant for ledelsen eller organisationen.

Når en sag har fælles interesse eller betydning for samtlige lokomotivmænd ved Danske Statsbaner eller for mere end det ene distrikt, må den behandles i generaldirektoratet under medvirken af foreningens hovedbestyrelse. Men således er det desværre ikke altid, og vi har tidligere her i bladet og overfor rette vedkommende påpeget det ganske urimelige og uholdbare i, at et enkelt distrikt træffer sine egne beslutninger - uden medvirken af organisationens repræsentanter - på tværs af tidligere truffne overenskomster mellem generaldirektoratet og organisationen. Når distriktet har truffet sin beslutning, udsendes et cirkulære, der er et diktat til personalet.

Sådanne vilkår kan ingen være tjent med at arbejde under; heller ikke distriktets ledelse, og for personalet er det en ganske urimelig fremgangsmåde, der fremkalder den ene uoverensstemmelse efter den anden mellem de mennesker, der har ansvaret på maskindepoterne, fordi der ikke tilgår dem underretning om, hvad årsagen er til cirkulærets fremkomst. Det hele står heller ikke i et rimeligt forhold til ønsket om en rationel arbejdsform. Thi kendsgerningerne er, at der ofres unødigt tid på cirkulærets udarbejdelse, fordi det senere må kasseres. Hertil kommer en tilsvarende spildt tid for de mennesker, der skal ulejliges med et arbejde, som er besværliggjort af den, der mener at kunne handle på egen hånd.

Som tidligere nævnt har disse uheldige forhold eksisteret længe, skønt der fra organisationen altid har været vist viljen til samarbejde. Men dette må formentlig ikke interessere 2. Distrikt eller også forstår man ikke betydningen heraf. Thi uanset hvor ofte vi gør opmærksom på, at der er to parter i de enkelte sager, fortsætter fremstillingen af »mig-alene-vide-cirkulærerne«. Således har distriktet den 11. november påny fremsat sine egne betragtninger uden at have fundet anledning til at høre andres mening. Dette kan måske heller ikke forlanges, enhver kan og må selvfølgelig have sin egen opfattelse, og samme rettigheder har de af distriktets folk, som

50 år i Danske Statsbaners tjeneste

Kontorchef i personalkontoret, V. P. Larsen kan den 1. december fejre 50-årsdagen for sin ansættelse ved Danske Statsbaner, og kan gennem det halve sekel se tilbage på en god karriere. Efter 7 år i bundstillingerne inden for sit tjenesteområde opnåede V. P. Larsen den 1. december 1915 assistentstillingen, hvorfra han den 1. maj 1933 udnævntes til overassistent i 1. distrikts maskintjeneste. Her blev det i væsentlig grad personaleproblemer, jubilaren kom til at beskæftige sig med. Her skulle der træffes beslutninger om antagelsen af nyt mandskab og kvalifikationerne hos ansøgere til lokomotivtjenesten skulle vurderes. Etagens interesser blev varetaget med flid og grundighed efter de gældende love og ordresamlinger. Efter ca. 6 års arbejde i driften avancerede V. P. Larsen til fuldmægtig i maskinkontoret, hvorfra han den 1. april 1942 udnævntes til ekspeditionssekretær i budgetkontoret.

Til sin nuværende stilling udnævntes kontorchef V. P. Larsen den 1. december 1945 og har således gennem mere end 25 år været tilknyttet kontorer for personalesager og haft indflydelse på de trufne afgørelser. De har naturligvis ikke altid været i overensstemmelse med organisationens opfattelse eller efter den vurdering vi har tillagt lovens bestemmelser. Til gengæld har vi altid mødt kontorchefen, som en forhandlingens mand, der altid har plads i sin ellers travle hverdag – hvortil hører hvervet som formand for Statsbanernes eksamenskommission – til at drøfte sagerne med organisationen. Med de mange års erfaringer har kontorchefen ikke alene ladet teori og praksis være afgørende for sine beslutninger, men også forståelsen af, at der er tale om menneskeskæbner i de mange sager har givet sig udtryk i de endelige afgørelser.

Lokomotivmændene takker for mange års samarbejde og ønsker hjertelig til lykke på jubilæumsdagen.

fremstiller disse cirkulærer, men cirkulæret kan ikke blive andet og mere end en oplysning om, hvorledes disse mennesker fortolker loven m. m. Det kan derimod ikke udsendes som et diktat til personalet – hvis mening om sagen ikke tilkendegives i det udsendte –! Personalet skal rette sig efter tjenestemandslovens §§ vedrørende forhandlingsret og har tillid til, at medansatte også tager hensyn til denne del af loven, vi i fællesskab er underkastet.

Men desværre giver cirkulæret af 11. november udtryk for noget helt andet. Det er i sig selv en klar tilkendegivelse af, at herefter har personalet sig at rette! Altså personalet i 2. Distrikt, der inden 18. november skulle besvare et i cirkulæret formet opslag om stillingsbesættelse, som ifølge cirkulærets tekst, er en følge af lokomotivfyrbødernes overtagelse af traktortjenesten.

Denne ændrede bemanning af trækraften får indflydelse på de tjenstlige vilkår for mere end en gruppe af lokomotivmændene, ligesom det er et spørgsmål, der vedrører begge distrikter. Lokomotivførerne, der gennem en menneskealder har udført arbejdet ved rangertjenesten, kan ikke undgå at mærke følgerne af denne nyordning. Motorførerne, som fik tildelt traktortjenesten efter overenskomst mellem generaldirektoratet og foreningen, skal underkastes andre vilkår. Hvorledes med den dem pålagte karenstid? For lokomotivfyrbødernes, som nu skal overtage traktortjenesten, må der gennemføres bestemmelser, hvori der bl. a. også tages et rimeligt hensyn til den enkeltes anciennitet. Man kan ikke blot tale om den yngre, uden at man tillige angiver en omtrentlig grænse. Hvor mange ønsker distriktet i rangerreserven? Den afløserstab for lokomotivførere, der er nødvendig under normal trafik, må distriktet kunne fastsætte ud fra de normativtal, der opgives fra distriktets side.

Dette er kun nogle enkelte punkter i denne sag, men de er så væsentlige, at de efter vor opfattelse må tages med ind i forhandlingerne. Vi er fuldt indforstået med visse vanskeligheder i en overgangsperiode, men vi har viljen til at søge dem overvundet, når der fra modparten gives os adgang hertil. En overgangsbestemmelse kræver imidlertid tilpasning efter det hidtidige og efter det, der kan opnås enighed om for det fremtidige.

Uden i øvrigt at komme ind på cirkulærets forskellige afsnit – idet vi henstiller, at det tilbagekaldes – vil vi gerne pege på cirkulærets retningslinier for beregning af emolumenter. Det er ikke os bekendt, at der i tjenestemandsloven er fastsat nogen skæringsdato pr. 1. november. Det beregningsgrundlag, der nu er meddelt personalet, har været gældende tidligere og har gyldighed også før 1. november 1958.

Vi står ganske uforstående overfor 2. distrikts fremgangsmåde, og vi forstår ikke, det tillades enkeltpersoner at tilsidesætte den almindelige forhandlingsret. I en udviklingsperiode, som den vi befinder os i og som stiller krav til den enkelte i forbindelse med den iværksatte rationalisering, opstår der meget nemt gnidningspunkter og spørgsmål, som virker generende. Dette skal vi igennem for at nå frem til det bedst mulige resultat. Det er derfor ikke nødvendigt, at der i det almindelige samarbejde fremkaldes irritationsmomenter af så skadelig karakter, som tilfældet har været gennem de senere år ved fremsendelsen af ganske overflødige og unødvendige cirkulærer.

Bag lukkede døre

Journalisterne er læserens sporhunde, som døgnet rundt snuser efter stof og viderebringer store og små nyheder, hvad enten det drejer sig om trafikulykker, forbrydelser, politiske beslutninger eller resultater fra sportsverdenen.

Få mennesker ønsker vist at undvære den daglige avis, der giver læseren et indtryk af at være godt orienteret om alle vigtige forhold inden for vort samfund, og borgere, der interesseret følger med i fælles anliggender, er jo netop forudsætningen for et sandt demokrati. Men er vort demokrati så udviklet, at der levnes den enkelte mulighed for at blive holdt ordentligt orienteret om alle de vigtigste beslutninger, der træffes?

Med største ubehag.

Kun tilsyneladende. Der findes nemlig kredse, der er interesseret i at blive så lidt omtalt som muligt, og dette til trods for at disse kredse træffer afgørelser, der mere end andre vedkommer den almindelige avislæser. Der tænkes her på de afgørelser, der træffes i bestyrelseslokaler og direktionskontorer inden for vort erhvervsliv. Det er kun med den største ubehag, at erhvervslederne inviterer offentligheden indenfor, og dette ubehag er blevet demonstreret flere gange. For eksempel ved de forhandlinger, som *Monopoltilsynet* har ført med kultrusten, efter at man var kommet undervejs med nogle højst interessante forhold inden for kulområdet. Når det i et tilfælde som dette sker, at offentligheden ser et lille glimt af erhvervslivets forhold, kan det give anledning til megen uro, når man tænker på de vidtrækkende konsekvenser af tilstandene, der afsløres.

For eksempel kan det ikke være uden interesse for avislæseren at erfare, at det, der har beskæftiget *Monopoltilsynet* i sagen med kultrusten, er, at der omkring selskabet *A/S De forenede Kulimportører Holding Company* er opbygget en gruppe af finansielt forbundne virksomheder inden for kulbranchen. Gruppen omfatter 42 importvirksomheder, og disse repræsenterer ca. en trediedel af den samlede handelsimport af fast brændsel. De førende selskaber i denne store gruppe er *A/S De forenede Kulimportører Handels Selskab* og *A/S Det danske Kulkompagni*. Disse to repræsenterer tilsammen omkring en fjerdedel af importen af fast brændsel til hovedstadsområdet, ligesom de i et stort omfang er bestemmende for andre kulimportørers prisberegning ikke alene i København, men over hele landet.

Foruroligende koncentration.

Dette var eet eksempel – et blandt de mange, for tilstandene i kulbranchen er kun en lille brik i den brogede mosaik af aftaler, bestyrelsesfællesskaber, finansielle sammenknytninger og samarbejdende kapitalgrupper, som det moderne erhvervsliv mere og mere bliver kendetegnet ved.

Det er en kendt sag, at økonomien i vort samfund er stærkt koncentreret – 2 pct. af skatteyderne ejer over 40 pct. af den samlede formue-

masse – men det er især foruroligende, at denne koncentration bliver stærkere og stærkere, og dette hænger ikke mindst sammen med, at virksomhedernes gennemsnitlige størrelse vokser.

Dette bekræftes af en erhvervstælling, man foretog i 1948. Sættes antallet af industri- og håndværksvirksomheder i 1897 til tallet 100 og antallet af beskæftigede ligeledes til 100, så var antallet af virksomheder i 1948 steget til 134, men antallet af beskæftigede til ikke mindre end 252. Inden for en gros handelen er der tale om en tilsvarende koncentration, idet 4,3 pct. af virksomhederne beskæftigede 31,5 pct. af det samlede personale og havde 52,2 pct. af den samlede omsætning.

Store dele af erhvervslivet er baseret på aktieselskaber, og undersøger man forholdene her, finder man en endnu mere udtalt koncentration. Der fandtes i 1956 her i landet 10 800 aktieselskaber med en samlet aktiekapital på 4,4 milliarder kr. De 7 pct. af samtlige selskaber, der havde mere end een million kr. i aktiekapital, disponerede over to trediedele af den samlede kapital. Mellem tre og fire hundrede af selskaberne havde en aktiekapital på mere end 2 millioner kr., men disse virksomheder – kun tre pct. – af det samlede antal selskaber – disponerede over 55 pct. af den samlede kapital.

Uden ansvar.

Det er klart, at denne uhyre koncentration giver en betydelig magt til de få mennesker, der bag lukkede døre behersker den. Samfundsmæssig er det enormt vigtige beslutninger, disse få mennesker træffer, fordi rækkevidden af afgørelserne ikke begrænser sig til fabriksporten i den pågældende virksomhed, men griber afgørende ind i hele samfundets økonomiske maskineri. På trods af dette skal disse personer ikke stå til ansvar over for befolkningen på samme måde som politikere for eksempel, hvor man på stemmesedlen enten billiger eller misbilliger den politik, der har været ført. Og borgeren er sikret mod administrationens vilkårligheder ved hjælp af ombudsmanden, som enhver kan henvende sig til, når retfærdigheden menes tilsidesat.

Dette økonomiske eneherredømme bliver som sagt mere og mere udtalt, og det vil blive et problem, som danske lønmodtagere for alvor må tage stilling til i de kommende år. Fra at være et begreb, der bliver benyttet ved højtidelige lejligheder, må det økonomiske demokrati blive en realistisk hverdagsopgave. Midlerne i denne opgave må klarlægges, men allerede nu må det erkendes, at kooperationen naturligt vil blive et af dem.

Brisen må blive til kuling.

Dansk arbejderkooperation har nu fundet tiden inde til at sætte sig større mål end en indsats på de daglige livsfornødenheder, hvor man hidtil har nået store og afgørende resultater. Med de erfaringer i ryggen, som er skabt ved det hidtidige samarbejde mellem fagbevægelse og kooperation, er det, at man udmåler de næste skridt, der er så vigtige at tage. At man inden for kooperationen har både vilje og evne til at gøre denne indsats er allerede bevist.

Viljen ved, at *Det kooperative Fællesforbund* for nylig nedsatte et udvalg af økonomer, hvis opgave er at finde ud af, på hvilke områder en kooperativ indsats er påkrævet ud fra såvel samfundsmæssige som forbrugermæssige hensyn.

Evnen til at sætte ind på nye forbrugsområder har man blandt andet vist med det nystartede selskab *Samkøb*. Efter sin tilsynkomst har de private en gros- og detailhandlere måttet tage deres prispolitik op til en revision, og de praktiske resultater kan i dag ses på de prisfald, der er sket på for eksempel fjernsyn og knallerter.

Og så er dette endda kun en beskedent brise mod den kuling af sund og frisk vind, som dansk arbejderkooperation kan blæse ind i dansk økonomi, når fagbevægelsen og kooperationen i snævert samarbejde gør sin del af indsatsen for at få demokratiseret dansk økonomi.

Statsbanernes driftsindtægter og driftsudgifter

Indtægten af personbefordringen, ca. 166,8 mill. kr., er steget med ca. 3,9 mill. kr. Indtægten af godsbefordringen, ca. 86,2 mill. kr., er steget med ca. 3,1 mill. kr., og forskellige andre indtægter, ca. 28,4 mill. kr., er faldet med ca. 1,6 mill. kr., væsentlig hidrørende fra salg af mindre partier skrot.

Alt i alt er driftsindtægterne, ca. 281,4 mill. kr., steget med ca. 5,4 mill. kr. De egentlige driftsudgifter, ca. 268,2 mill. kr., er steget med ca. 2,1 mill. kr. Der er stigning på ca. 8,3 mill. kr. vedrørende personale udgifter, forårsaget dels af den med virkning fra 1. april 1958 gennemførte lønningslov af 7. juni 1958, dels af forhøjelse af lønninger for ekstrapersonale på linie med stigningerne i privaterhvervene.

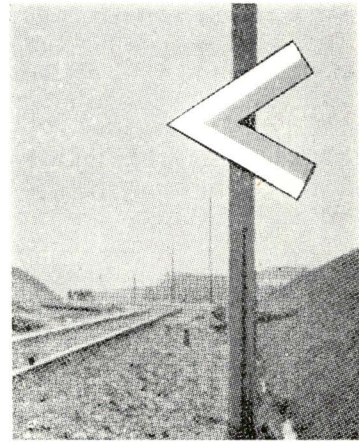
Udgiften til brændsel er faldet med ca. 8,6 mill. kr. (flere MY-lokomotiver), medens udgiften til vedligeholdelse af anlæg, rullende materiel og færger (ekskl. lønudgifter) er steget med ca. 1,8 mill. kr.

Driftsresultatet, et overskud på ca. 13,2 mill. kr., er herefter ca. 3,3 mill. kr. bedre end i fjor.

Udgiften til afskrivning og forrentning er steget med ca. 2,5 mill. kr. til ca. 37,2 mill. kr., hvorefter det endelige driftsmæssige resultat bliver et underskud på ca. 24,0 mill. kr. mod ca. 24,8 mill. kr. i april-september 1957.

	April-september 1956-57	April-september 1957-58	Afviselser
Personbefodr. . .	166.830.000	162.980.000	3.850.000
Gods- og kreaturbefodr. . .	86.150.000	83.050.000	3.100.000
Postbefodr. . .	10.440.000	10.190.000	250.000
Andre indtægter.	17.950.000	19.790.000	÷ 1.840.000
Indtægter ialt . .	281.370.000	276.010.000	5.360.000
Driftsudgifter . .	268.180.000	266.110.000	2.070.000
Driftoverskud . .	13.190.000	9.900.000	3.290.000
Afskrivning	12.300.000	10.870.000	1.430.000
Forrentning	24.890.000	23.790.000	1.100.000
Statens tilskud til driften	24.000.000	24.760.000	÷ 760.000

Giv agt mærke



I forbindelse med opstilling af signaler m. v. ved automatisk sikrede overkørsler vil der nu fremkomme et nyt giv agt mærke. Det nye signal, der er forsynet med en rød og hvid refleksbelægning, udskiftes inden 15. november d. å. og har samme betydning som det nuværende giv agt mærke (signal nr. 101 c) og vil normalt være anbragt umiddelbart til højre for sporet. De af det nye signals fremkomst fornødne ændringer i SIR vil blive foretaget i foråret 1959.

El-lokomotiv på 7500 hk

Til de meget store malmtransporter på malm-banen fra de svenske malmlejer i Nordsverige og til udskibningshavnen i Narvik i Norge vil svenskerne nu anskaffe nogle elektriske kæmpelokomotiver for at rationalisere driften, idet man på den ene side vil kunne øge togvægten med ca. 50 pct. eller fra ca. 3 200 t til 4 500 t, og på den anden side får man nedskåret behovet for lokomotivpersonale. Ved også at bygge malmvognene større kan man give afkald på de ret kostbare planer om anlæggelse af dobbeltspor på banen og udvidelse af krydsningsstationerne.

Disse kæmpelokomotiver, som bliver ca. 35½ meter lange over bufferne, kommer til at bestå af tre enheder, og totalvægten bliver omkring 260 t. Med en adhæsiionsvægt på ca. 230 t får man største akseltryk på omkring 19-20 t. De tre enheder får en motoreffekt på hver 2500 hk eller ialt 7500 hk, hvilket må være noget i retning af en verdensrekord, i hvert fald er det en ny svensk rekord. Den maksimale hastighed bliver 75 km pr. time og den største trækraft i krogen 75 t.

Det er ASEA i Sverige, der skal bygge disse lokomotiver, og bestillingen omfatter dels 7 dobbeltlokomotiver Dm og dels 3 mellemenheder, som skal indkobles som midtparti i Dm-lokomotiverne.



De sidste ti år - elektrificeringen af Østrigs jernbaner

Efter det østrigske erhvervslivs fuldstændige sammenbrud i april 1945 begyndte man efter krigen først og fremmest at skaffe lidt system i det hårdt ramte østrigske jernbanelvæsen – og allerede her viste det sig, hvor forskellig den elektriske drift var fra damplokomotiver.

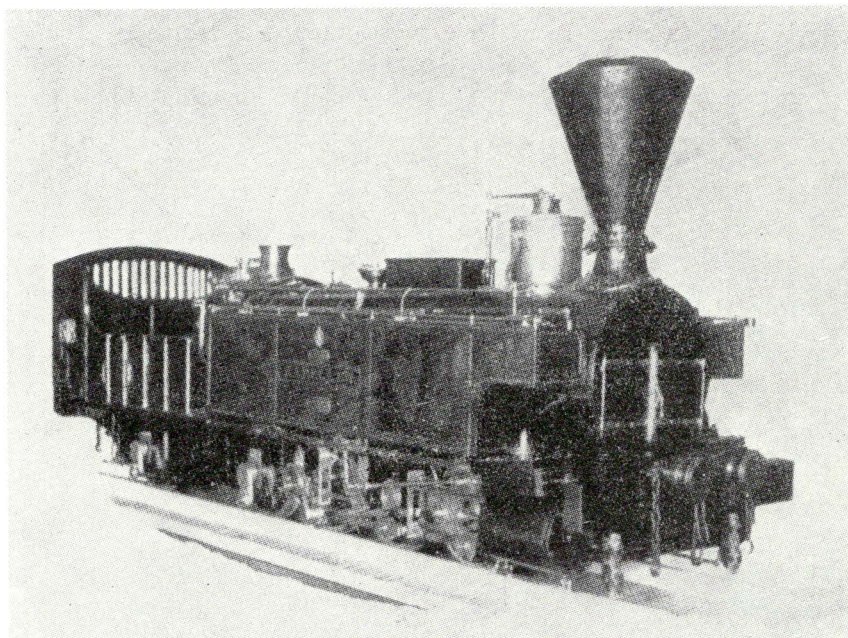
Den elektriske kraft var i alt væsentligt ganske uafhængig af import fra udlandet og var derfor ganske naturligt den del af det østrigske jernbanelvæsen, der først kom i sving. Allerede i 1946 nåede man samme kapacitet som i 1937 – det sidste førkrigsår i Østrig – på disse strækninger og snart efter nåede man op på 160 pct. i forhold til før krigen.

På de dampdrevne strækninger var man derimod stærkt hæmmet af kulmangel – det ikke alene kneb at følge med i udviklingen i forhold til det øvrige erhvervsliv, men man var ligefrem truet ved tanken om helt at måtte indstille trafikken på disse strækninger.

Denne kendsgerning var forfærdende for hele genopbygningen, idet dette trafiksammenbrud hindrede transport af eksportvarer og dermed bremsede for den import af kul, som var nødvendig. Det var på en måde en »skrue uden ende« – et evigheds-kredsløb, om De vil! – Og det var først sent og efter utallige skuffelser, man kom ud af denne onde cirkel.

Denne katastrofale udvikling tvang de østrigske statsbaners ledelse til at sætte fuld kraft på fortsættelsen af den elektrificering, man allerede inden krigen var nået så relativt langt med. Ved slutningen af krigen fandtes ca. 1000 km jernbanenet med elektrisk udrustning – det var ca. 1/6 af hele jernbanenettet. Af denne strækning var 405 km dobbelt- og 595 km eensporet. Den samlede længde af spor, der var forsynet med elektrisk køreledning, var omkring 2000 km.

Som egne energikilder til elektrisk drift rådede de østrigske statsbaner over 5 kraftstationer og 4 maskinelle udrustninger, der tilhørte fremmede



»Kappelen«, Engerth-lokomotiv til Semmering-banen.

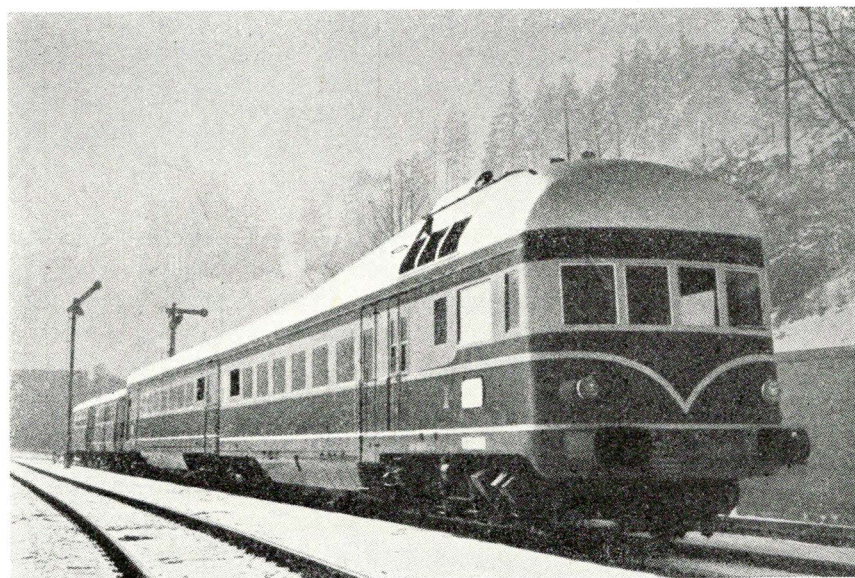
anlæg. Det vil sige man rådede over 9 energikilder. To af de sidstnævnte anlæg afgav kun strøm til lokalbaner (Mariazell-Pressburg) og stod ikke i forbindelse med de øvrige kraftværker.

De syv andre værker var forbundne og rådede tilsammen over 21 maskinsæt med en ydelse på ca. 700.000 kW. Kraftværkernes til rådighed stående maskinelle ydelser dækkede rigeligt behovet.

Det i 1945 opstillede elektrificeringsprogram omfattede alle dertil egnede strækninger – ialt ca. 2000 km.

Først på programmet stod færdiggørelsen af strækningen på Vestbanen til Wien og derefter fortsættelsen af den elektriske bane gennem Tauern-bjergene til den jugoslaviske og italienske grænse.

Et andet punkt omfattede Wien-Graz-Villach banen med tilslutning



af enkelte sidelinier. Og endelig færdiggørelsen af elektrisk drift på Wiens lokalbanenet.

Udover selve det elektriske udstyr omfattede programmet også udvidelse af anlæggene til energifrembrin-

energikilder og det forhåndenværende rullende materiel.

Man måtte også bestrebe sig på hurtigst muligt at skaffe nye kraftværker, da de eksisterende kun til nød og næppe kunne følge med be-

Kun ved en hurtig og samtidig begyndelse af byggeriet på mange forskellige steder kunne man håbe at overvinde begyndervanskelighederne, og en heldig gennemførelse var afhængig af disse forudsætninger.

Desværre var de ikke til stede!! – Det kunne ikke lade sig gøre at holde det fastsatte tempo. Mangelen på de vigtigste byggematerialer gjorde sig gældende. Det kneb med jern, træ, cement o. s. v. – og heller ikke med arbejdskraften stod det for godt til. Og efterhånden som disse vanskeligheder blev mindre, fik man nye problemer at slås med. Pengemangelen var det største.

Under disse omstændigheder måtte arbejdet koncentrereres til de allervigtigste afsnit og man måtte sætte tempoet ned ved bygningen af kraftværker og materiel.

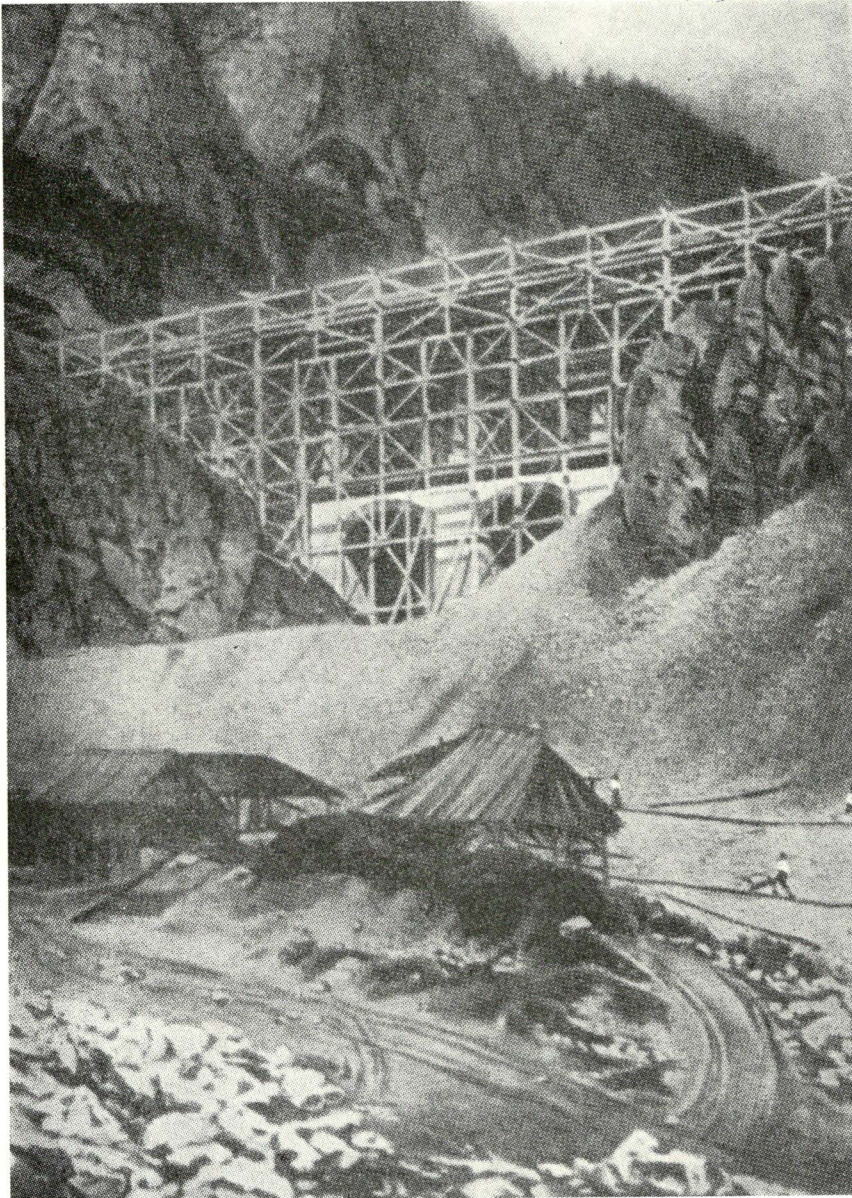
På den måde blev de fastsatte terminer for færdiggørelsen langt overskredet, men man hindrede da, at det hele gik fuldstændigt i stå.

På grund af alle disse forhold måtte man i 1954 lægge programmet om. Dengang opstillede man fra offentlig side et stortilet 10-års investeringsprogram, der blandt andre større byggeforetagender også omfattede elektrificeringen af statsbanerne.

Man gennemførte kun delvis elektrificeringen af de påbegyndte strækninger og opgav bl. a. at fuldføre arbejdet med Wiens lokaltrafik. Man gik også ud fra, at der før dette arbejde kunne fuldføres ville være nye forhold at tage i betragtning og måske endda tekniske fremskridt, der ville gøre det påtænkte projekt forældet endnu før det var færdigt.

Og efter dette nye program fuldføres så den afbrudte elektrificering.

I de første år led man især under mangelen på valsestål. Der var alt for lidt bredflangejern til de fritstående master og man kunne heller ikke klare sig med sammensvejsede gamle skinner til dette formål, da der også her var alvorlig mangel. Man forsøgte derfor at klare sig med jernbetonmaster, der allerede inden krigen havde været benyttet, men dels var deres form ikke formålstjenlig til anbringelse af armaturer og dels hindrede de med deres



To-etages bro under udførelse.

gelse og fordeling samt nyt rullende materiel.

Dette program skulle gennemføres i løbet af kun 12 år – man havde lagt førkrigsproduktionen af elektroartikler og lokomotivindustri til grund.

Arbejdet på strækningerne blev opdelt således, at alle nye elektrificeringer omgående kunne tilsluttes det eksisterende elektriske net, dog under hensyn til den mest fordelagtige udnyttelse af de forhåndenværende

hovet i vintermånederne. De kraftværker, der var projekterede og allerede var påbegyndt før krigen, stod naturligvis først for tur. Den 20. maj 1946 kom der endelig virkeligt system i arbejdet – det manifesterede sig i et spadestik som påbegyndelse af bygningen af kraftværket Attnang. Opførelsen af dette – og andre tilsvarende anlæg – var allerede påbegyndt inden krigen afslutning, men var blevet opgivet i krigen sidste år.

klodsede profiler det frie udsyn på kørselsstrækningerne.

En gunstig løsning på dette problem fik man ved anvendelse af forspændt beton til bæremaster, og i dag anvendes disse på lige fod med stål-gittermaster – kun afhængigt af, hvad der for tiden er det billigste at fremstille.

Siden krigens afslutning er følgende strækninger på det østrigske jernbanenet gået over til elektrisk drift:

I 1949: Bregenz–St. Margrethehem og Attnang–Puchheim–Linz.

I 1950: Spittal–Millstätter See–Villach.

I 1951: Linz–Amstetten med sidelinien Bischofshofen–Eben.

I 1952: Amstetten–Wien. (Og hermed fuldførtes vestbanen fra Bregenz til Wien. Den allerførste del af denne strækning blev elektrificeret i 1923 (Innsbruck–Telfs–Landeck), således, at man i næsten 30 år har været beskæftiget med dette projekt, der på grund af tidernes ugunst og især den sidste krig har været afbrudt utallige gange).

I 1953: Villach–Tarvis.

I 1954: Bregenz–Lindau.

I 1955: Wells–Passau og Villach–Rosenbach samt Vöcklabruch–Kammer–Schörfling.

De i 1956 påbegyndte arbejder er strækningen Wien–Gloggnitz og Villach–Klagenfurt–St. Veit og Villach–Feldkirchen–St. Veit. Når dette projekt er gennemført, har man endt elektrificeringen også af den såkaldte sydbane.

Elektrificeringen af stadig nye strækninger stiller naturligvis også krav om flere og større energikilder – som allerede omtalt i en tidligere artikel (Det hvide guld).

Som resultat af det siden sidste krig gennemførte elektrificeringsprogram råder de østrigske statsbaner i dag over 1640 km elektrisk strækning – det er knap $\frac{1}{3}$ af det samlede banenet. Heraf er 6 km 4-sporet, 870 km dobbelt- og 764 km enkeltsporet. Endvidere har man siden krigen bygget 159 elektriske lokomotiver og har yderligere 33 i arbejde. For at opfylde hele elektrificeringsbehovet må man regne med ca 150 elektro-lokomotiver foruden.

*Smukt er her –
men uhyre vanskeligt
at anlægge jernbaner.
(Parti fra Steiermark).*



Imidlertid fortsætter man programmet til 1963 og regner da med at have ca. 2500 km – eller over 40 pct. af jernbanenettet – elektrisk drevet.

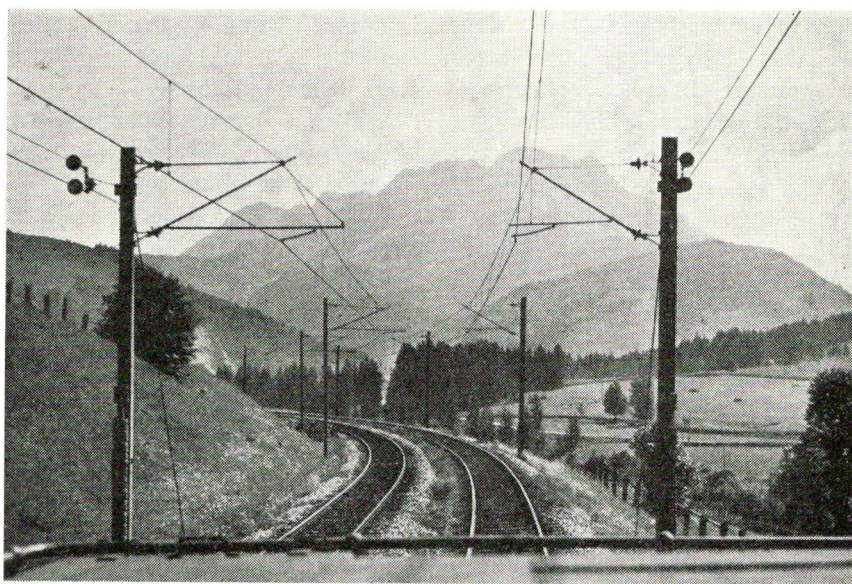
Under denne sidste del af elektrificeringen hører også strækningen over Semmering-passet, der allerede er nævnt i en tidligere artikel (dette arbejde er altså endnu ikke fuldført).

Udviklingen af jernbanetrafikken i de nærmeste år vil vise, om der bliver behov for endnu en udvidelse af den elektriske drift. Allerede nu har man nået de tilstræbte besparelser,

og når programmet om 5 år er færdigt, regner man at have en besparelse i kulforbruget på ca. 1,4 million tons årligt. Langt den overvejende del af dette kul havde man været nødt til at importere fra udlandet.

Over 80 pct. af trafikbehovet er til den tid dækket elektrisk og den resterende trafik gennemføres overvejende med dieselkraft. Til damptrafik – med udenlandske kul – bliver kun en forsvindende brøkdel af statsbanetrafikken tilovers.

På den måde vil de østrigske stats-



Udsyn fra førerrummet på en banelinie i det sydlige Tyrol.

baner være medvirkende til at skaffe landet en bedre handelsbalance og dermed også kunne imødekomme kravet fra erhvervslivet ved en bedre og billigere transport.

I relation til den højmoderne udvikling, som elektrisk jernbanedrift er et bevis på, må det være tilladt at minde om de uhyre vanskeligheder, tidligere tider havde at kæmpe imod i jernbanens første spæde begyndelse.

Netop i Østrig findes – som en grel modsætning til vore dages elektriske vidunder inden for jernbaner – et projekt, der har aftvunget den største beundring og respekt i jernbanehistoriens barndom: *Semmeringbanen*.

Verdens første virkelige bjergjernbane. – Påbegyndt for mere end 100 år siden og nu i begreb med at undergå elektrificering.

I dette spænd af tid – på denne relativt korte strækning – ser man måske bedre end andre steder jernbanens udvikling under de mest ugunstige forhold – og med opbydelse af et helt århundredes tekniske fremskridt.

I 1825 så generaldirektøren for den østrigske hær, ærkehertug Johann, at spørgsmålet om en forbindelse gennem Europa fra Hamburg i nord til Triest ved Adriaterhavet – og vel at mærke via det østrig-ungarske imperium – var påtrængende nødvendigt for en videre handelsforbindelse mellem landene.

Han følte sig stærkt knyttet til provinsen Steiermark, og da kejser Ferdinand netop havde givet bevillinger til bygninger af jernbaner efter vesteuropæisk mønster, lod han fire ingeniørofficerer undersøge mulighederne for at lægge en bane mod syd under hensyn til fald og stigninger i landskabet – og med spørgsmålet »hvordan man kommer over Semmering« i første linie. Og med det lave trin, jernbaneteknikken dengang stod på, var dette spørgsmål såre berettiget.

I de få jernbanelande i Europa var man af den bestemte opfattelse, at et lokomotiv – hvis oprindelsesland var det flade England – kun var beregnet til kørsel på næsten vandrette og lige strækninger. Bremsespørgsmålet blev iøvrigt på de ganske få stejle

strækninger, der fandtes, ordnet med håndbetjente bremseklodser i lighed med dem, man benyttede ved de hestetrukne sporveje. I de særligt farlige tilfælde spændte man wire imellem to tog, således at det nedadkørende trak det opadkørende til tops og derved mindskede faren for at rulle for hurtigt ned. Senere udvikledes denne teknik ved benyttelsen af det stationære spil, der blev drevet ved damp.

Den ene af de fire ingeniørofficerer tilbragte ikke mindre end et år med sine undersøgelser – og han gik sådanne i detaljer, at man ofte måtte minde ham om, hvad det egentlig var hans undersøgelser gik ud på.

Hans konklusion var iøvrigt den, at der kun var mulighed for at befordre hestetrukne vogne over Semmeringpasset.

En anden officer holdt på, at man skulle anvende damp som den bevægende kraft (efter spilprincippet), men dette var ærkehertugen imod og man kom ikke videre i første omgang.

Ganske uafhængig af disse bestræbelser havde en bankmand formået statsforvaltningen til at deltage i planlægningen af en anden banelinie – strækningen Wien–Gloggnitz – der blev åbnet i 1842, og han forudså en videreførelse af denne bane til Triest.

Dog endelig i 1841 lykkedes det at nå til en enighed om at gennemføre banen over Semmering som en del af den sydlige statsbane, og året efter sendte man bud efter doktor i matematik og leder af Tyrols og Vorarlbergs bygningstjeneste, Karl von Ghega, som allerede ved bygningen af den nordlige jernbane havde gjort sig fordelagtigt bemærket.

Rundt om i udlandet – bl. a. i Nord-Amerika – var man begyndt at frigøre sig fra det engelske standpunkt og eksperimenterede stadig mere og mere med at tilpasse skinnevejene terrænet og benyttede sig også af forlægninger med dristigere stigninger og kurver. Under mottoet: »Hvad der i dag er en kendsgerning (indenfor lokomotivbyggeriet) kan i morgen blive bedre og i overmorgen endnu bedre« afsluttede von Ghega sin rapport efter at have beset mere

end 30 jernbanestrækninger på sin studierejse til Nord-Amerika.

Man havde imidlertid arbejdet med fuldførelsen af banen sydvest for Semmering mellem Mürzzuschlag og Laibach (i dag Zagreb i Jugoslavien), der blev åbnet i 1846–49.

Men afbrydelsen af skinnevejen fra hovedstaden mod syd ved Semmering-passet blev mere og mere uholdbar. Den betød tab af tid og ekstraomkostninger ved transporten. Alene det første år efter banernes fuldførelse på begge sider af passet befordredes af banernes kusk og fragtmand 26.000 personer og 28.000 tons fragt. For at afhjælpe dette forhold – og kun ment rent provisorisk – påtog statsforvaltningen sig at bygge en skinnevej over Semmering, således at man med heste kunne trække banevogne over det vanskelige punkt.

Til trods for, at von Ghega havde udarbejdet et egnet forslag til denne idé, tog man afstand derfra under hensyn til de uforholdsmæssigt store udgifter, der var forbundet dermed. Og endelig var man betænkelig ved faren, der var forbundet med de skarpe kurver og stejle stigninger og fald.

Således stod sagerne i 1845.

Få jernbanelinier havde indtil da – efter von Ghega's udsagn – været underkastet mere omhyggelig undersøgelse og planlægning end netop Semmering-projektet. Det var stadig benyttelse af lokomotivkraft i forbindelse med et økonomisk bygningsarbejde, der foresvævede von Ghega. Tanken om at lægge skinner over et 980 m højt bjergpas havde ikke på noget tidspunkt virket afskrækkende på ham trods det vilde og utilgængelige landskab på den nordre side af Semmering – og han var fast overbevist om muligheden for gennemførelsen af sit projekt.

Von Ghega arbejdede altså ufortrødent videre – han beregnede stigning og fald – arbejdede med skarpe og blødere kurver – indhøstede erfaring fra Tyskland, hvor man i Fichtelgebirge netop havde lavet en kort stigende skinnevej, der blev befaret med et amerikansk lokomotiv på 25 tons. Og von Ghega udarbej-

dede flere alternativer – men stadig stødte han på skepsis fra næsten alle sider. Statsforvaltning og private kom stadig tilbage til tanken om at benytte stationært spil til at trække vognene over Semmering. Man fik endog et forslag forelagt med en stigning på ikke mindre end 25 pct. ad en fuldstændig lige rampe, som man mente måtte blive langt den billigste i forhold til den meget lange, svagt stigende skinnevej med kurver og sving, som von Ghega havde projekteret.

Men efterhånden var tiden blevet moden for en afgørelse om lokomotiv eller anden trækraft over Semmering. Men generaldirektøren for de østrigske statsbaner vægrede sig endnu ved at forelægge von Ghega's projekt for statsforvaltningen til godkendelse. Han mente, at udviklingen inden for lokomotivbyggeriet nu gik så hurtigt fremad – og at erfaringerne fra andre lande var så mange – at problemet ville nærme sig sin løsning ganske af sig selv. Og heri havde han fuldstændig ret.

Det var imidlertid staten selv, der gav stødet til en afgørelse. Man ledte efter muligheder for at mindske den dengang stigende arbejdsløshed og så i det nu stærkt omdisputerede Semmering-projekt en mulighed herfor.

Von Ghega redegjorde med overbevisende tydelighed for de grunde, der havde bevæget ham til at holde fast ved lokomotivet som trækraft over Semmering, og i dette synspunkt blev han kraftigt støttet af den kendsgerning, at man både i Tyskland og andre steder i Østrig havde udbygget et jernbanenet kun ved anvendelse af lokomotivkraft.

Der var ingen, der med vægt kunne protestere mod hans argumenter, og statsbanernes generaldirektør støttede ham så kraftigt, at man den 17. juni 1848 besluttede sig for at bygge efter von Ghega's udkast.

Indtil nu havde alt dette forarbejde hovedsageligt været et internt teknisk anliggende uden offentliggørelse, men fra den dag projektet var vedtaget og blev forelagt offentligheden begyndte en sand syndflod af protester mod dette »vanvittige og uigennemførlige foretagende«. Der blev både fra ind- og udland startet

langvarige polemikker, hvor parterne lidenskabeligt gik imod hinanden. Von Ghega blev mødt med hån, medlidenhed og direkte vrede, ja, han blev endog mistænkeliggjort som uvidende charlatan, og man nedsatte udvalg, der skulle undersøge, om ikke hans projekter var en »unødig ødslen med statsmidler på et på forhånd uigennemførligt foretagende«.

Statsforvaltningen så imidlertid – trods vrede protester fra offentligheden – ingen grund til at fravige den een gang truffne beslutning, og da von Ghega ikke nu var mindre handlekraftig, kunne man allerede få uger efter projektets vedtagelse påbegynde arbejdet på de lettest tilgængelige endestrækninger på begge sider Semmering. (Henholdsvis 7. og 28. august 1848).

Der blev bygget 16 en- og to-etagers broer i længder fra 25 til 228 m og med højder, der varierede fra 11 til 46 m. (Samlet længde 1477 m). Og man måtte bryde 15 tunneller af en samlet længde på 4533 m. Arbejdet med bygningen af selve hovedtunnellen stødte på næsten uovervindelige vanskeligheder. Von Ghega lod bygge 6 lodrette og 3 skrå arbejds-skakte fra bjergets øverste kant til tunnellens bund, og på grund af de kraftige vandforekomster i grunden måtte der opstilles pumper, der gik i døgndrift medens byggearbejdet stod på.

Tyske, tjekkiske og italienske arbejdere og håndværkere, foruden det meget store antal østrigere, overvandt næsten umenneskelige anstrengelser i deres iver og begejstrede stræben for at rejse denne fremskridtets milepæl, og man måtte til alle disse mennesker og deres pårørende bygge boliger, nødhospitaler, og endog en kirke og en skole, hvor man kunne betjene den 3-sprogede arbejder- og teknikerstab.

Netop i disse år hærgede en tyfus- og koleraepidemi denne del af Europa, og ikke mindre end 700, der var beskæftiget med byggeriet på Semmering, blev epidemiens ofre og blev begravet på en hastigt anlagt »pestkirkegård«.

Også andre ulykker havde man at kæmpe imod. Et klippestykke løsnede

sig fra bjergvæggen og tog 14 arbejdere med sig i faldet, de blev alle dræbt på stedet. Senere styrtede en tunnel sammen over en arbejdsgruppe, og efter 104 timers indespærring blev kun een reddet.

Og medens alle disse genvordigheder skulle overvindes – og blev det, havde man endnu et uløst problem at slås med. Endnu havde man ikke et trækraftigt bjerglokomotiv, der kunne overvinde Semmerings stigninger. Man udskrev en konkurrence om bygningen af et sådant lokomotiv med en præmie på 20.000 kejserlige dukater + 3 opkøbsbeløb på 10.000, 9.000 og 8.000 dukater.

Men von Ghega kunne ikke vente på udfaldet af denne konkurrence. Så snart byggeriet af skinnevejen var tilstrækkeligt fremskredet, sendte han bud efter et almindeligt lokomotiv, der normalt kørte på den sydlige statsbanestrækning, og med dette søgte han at forcere en stigning på 1 : 40. Dette forsøg mislykkedes totalt, men nogle dage senere foreslog en af baneingeniørerne ham at belaste lokomotivet med godt 50 tons – og nu kørte lokomotivet op over stigningen! Von Ghega var henrykt over dette bevis på adhæsionens betydning – og han erklærede, »at det var den lykkeligste dag i hans arbejde inden for jernbanetaten«!

De fire lokomotiver, der vandt i den udskrevne konkurrence, formåede alle at trække ca. 140 tons over Semmering med en fart af ca. 11 km i timen. Disse lokomotiver var »Bavaria«, »Seraing«, »Wiener Neustadt« og »Vindobona«. Trods deres første gode indtryk fandt man alligevel senere væsentlige mangler ved disse maskiner og man nedsatte derfor et udvalg, der skulle beskæftige sig med konstruktionen af det helt ideelle bjerglokomotiv. Dette arbejde resulterede i en patenttildeling den 11. december 1852 under navnet »Semmering-Lokomotiv: System Engerth«. Det første af disse lokomotiver, »Kappelen«, blev leveret den 7. november 1853 og det var en stor dag, da den unge kejser Franz Josef d. I lod von Ghega forklare sig anlægget ved kørsel over Semmering.

Jørgen Petersen

Er rationalisering = smålighed!

Der er her i bladet skrevet flere artikler om vor arbejdsplads eller om vore depoters udstyr og indhold.

Må følgende stå som en artikel om en tillidsmands og kollegaers genvordigheder og fornøjelser på sin arbejdsplads, det er vist det samme, der foregår på hvert depot her i 2. distrikt.

I går aftes kom jeg hjem til konen 1½ time for sent, det er jo noget, der sker ofte her i roekampagnen; jeg kunne jo nok se på hende, at hun ikke rigtig var i hopla, klokken var næsten 21, og hun sagde: »hvor bliver du dog af, nu har disse sild stået og snerret i over en time«. Det er selvfølgelig også ærgerligt, men jeg fik fat i den snart klassiske vittighed, gik hen til panden, tog en sild op i halen og sagde til den: »Hva' er den a' ligger du og snerrer ad min kone«. Det klarede jo lidt i hendes ansigt.

Men må vi ikke se lidt på disse stadige forsinkelser; vi kører her ved depotet i, hvad man kan kalde nogle godstogsture på Sydfyn, hvor der ikke er afsat tider til rangering, der er dog så megen køretid, at hvis man skal rangere et enkelt sted, kan det lade sig gøre og alligevel nå en krydsningsstation, men skal man rangere 2 eller 3 steder, så er man på den. Vi optager eller sætter vogne så at sige i hvert hul dernedad i roetiden, deraf kommer forsinkelsen. Tjenestetiden på sådanne dage beløber sig til omkring 13 timer, nogle har været oppe på 13½.

Sidste år fik vi turen skilt ad på grund af den lange tjenestetid, så vi rejste pass. den ene vej, det drejede sig om togparrene 2204-2225, men i år kan det ikke lade sig gøre, siger distriktet, da det kun drejer sig om forsinkelser, og det er jo så sandt, så sandt; men det var det jo også sidste år. Der mangler lidt logik.

Når vi har anerkendt turen, der er på 9,40 i normal tjenestetid, må vi også have en rimelig chance for at kunne fremføre togene rettidigt, men det får vi jo ikke, eftersom der ingen rangertider er på de fleste stationer, den er derfor kun anerkendt med det forbehold, at hvis vi i kampagnen får så store forsinkelser, skal turen deles.

Så er der et lyst hoved deroppe, som fandt ud af, at hvis maskinen blev klargjort og afsluttet, kunne vi ikke nå op på de 12 timer, og samtidig fik trafiksektionen ordre på at få fremskyndet toggangen. Det hjalp i 8 dage, men gik ud over persontogene, der blev indtil 15 min. forsinkede. Det var ikke holdbart i længden og går selvfølgelig ikke mere, men resultatet blev, at vore tjenester igen går over de 12 timer.

I går var den på 12,23.

Da jeg mødte i remisen kl. 5,30 stod min kollega Poul og smurte vor maskine op. Han havde rådighed i hjemmet, der var ingen rangering til ham den dag, så han var blevet jaget op kl. 4 om morgenen, ud på cyklen og køre de 6-7 km ind til re-

misem for at smøre den maskine op, så kunne han køre hjem igen og holde reserve. Remisearbejderen, der ellers plejer at klargøre, skal jo have 1,55 kr. for det, Poul skal have 1½ nattime, det er ca. 1,10 kr., så summa summarum, DSB havde tjent 45 øre. Hvor virker dette dog småligt, når ydermere han har været tjenstvillig og taget ture, der er i strid med tjenestetidsreglerne, men det var så belønningen.

Vi bliver ikke forbavset, hvis rådigheden en dag bliver kaldt ned, for at tælle hvormange - sveller - der ligger på maskindepotets område.

Førhen begyndte tjenesten til 2204 kl. 4,45, så kunne vi ikke begynde efter fridagen på den, men eksperten deroppe fandt - efter et års tid - ud af at flytte 1a fra 2204 til 2235, så var den go' nok, så begynder tjenesten kl. 5,00 og fridagen var redet, jo det er en herlig gut, det er ligefrem en fornøjelse med så skarpe hjerner.

Så har vi togparrene 2226-2235, de giver 9,33 i samlet tjeneste. Efter ankomst til Svendborg i 2226 har vi 20 min. rangering. Vi skal selv skille toget ad, da rangermaskinen dernede på visse tidspunkter er rationaliseret væk - hvis kunderne også blev det, kan de jo helt spare personalet dernede - har vi så en 15-20 vogne, og de skal bankes ud, så de står i nummerorden, det sker jo, så er 20 min. jo en kolossal tid, når vi først skal på den anden ende af toget, og vognene skal udlignes; nå, men det skal jo gå stærkt, vi skal gerne i remisen inden 18,30, for remisearbejderne er rationaliseret væk fra kl. 19,00, kommer vi senere ind, må vi også selv tage vand, lempe og rense, det må lokomotivførerne, der kører i rangertur dernede, forresten gøre hver aften. Når vi alt dette, er tjenesten slut 18,50, men på grund af førortalte omlægning af 1a til 2235, begynder tjenesten igen kl. 19,00, så vi har formidale 10 min. at spise aftensmaden i, men den kan de selvfølgelig spise, medens der køres til toget og dette pumpes op, man skal jo ikke være så »pivet«.

Forleden optog vi på en station 14 aksler og satte 4, på sedlen, vi fik, stod der, at vi havde fået 6 aksler mere, men det går man jo ikke så højt op i, men man har jo kun en almindelig borgerskoleuddannelse, der lærer man jo som bekendt ikke de højere regnearter. D-maskinen må her trække 600 t, den dag havde vi lidt over 600, stod der på sedlen.

Her på bjerget kører lokomotivførere i traktortur indtil videre; vi har de 3 ældste lokomotivfyrbødere uddannet hertil. Nu får de som bekendt ingen funktion i den stilling mere, og da vi jo går ud fra, at den ældste bør have den højeste funktion, altså på rangermaskinen, henstillede vi til distriktet om at få uddannet nogle yngre, for ikke at få nogen knas i foretagendet. Det kunne der først ikke være tale om, lokomotivfyrbødere skulle ingen funktion have, de ældste kunne køre på grisen, og så afløse i traktorturen, når det var nødvendigt, så kunne de yngre, der ingen traktoruddannelse havde, køre på grisen, og så var der ingen, der kunne opnå funktion. Den regner vi ikke for at være holdbar, distriktet vist heller ikke, da

vi nu har fået besked om, at 2 mand mere skal uddannes, men det er kommet en postgang for sent, eftersom vi i denne tid ikke kan undvære folk til uddannelse. Resultatet bliver så, at de ældste må til at spørge sig for hos makkerne, om de har rangeret den dag, da de selv var på traktoren.

Nå, vi har jo allesammen vore små svagheder, man kunne jo bare selv ha' gået lidt længere i skole, så kunne een jo måske selv være kommet ind på et kontor med en arbejdstid på ca. 7 timer, fri hver aften, nat og søndag, ja man kunne måske være blevet ekspert i rationalisering, eller man kunne være kommet i – frisørlære.

Men vi kan jo ikke – trods alt – blive robotter allesammen.

- F -

Statsbanepersonalets Sygekasse

Der udskrives herved valg til Statsbanepersonalets Sygekasse af 12 bestyrelsesmedlemmer (og suppleanter for disse).

Der skal af de bemidlede nydende interessenter vælges en gruppe på 2 og af de ubemidlede nydende interessenter en gruppe på 10 bestyrelsesmedlemmer. Valget, der gælder for 4 år fra 1. april 1959 at regne, skal finde sted i februar 1959.

Samtlige interessenter er – uden hensyn til bemidlethed – valgbare inden for begge grupper af bestyrelsesmedlemmer, men har kun valget inden for den gruppe, de for tiden tilhører.

Det fremgår af medlemskortene, hvorvidt den pågældende interessant er henført til gruppen af bemidlede nydende eller til gruppen af ubemidlede nydende interessenter.

Kandidater, der ønskes opstillet ved valg til bestyrelsen, skal anmeldes for sygekassens kontor senest 15. december d. å. Anmeldelsen skal være underskrevet af mindst 50, højst 75 interessenter og indeholde oplysning om, hvorvidt den eller de pågældende ønskes opstillet til valg af de bemidlede eller ubemidlede interessenter.

Opstillingen kan omfatte en eller flere kandidater og er kun gyldig, når de opstillede skriftligt har indvilget i opstillingen. Samtlige under eet anmeldte kandidater betragtes som hørende til en liste og opføres på denne i alfabetisk rækkefølge. Ingen kandidat kan opstilles på mere end en liste.

Det er tilladt at opføre kandidater til suppleanthverv særskilt på listerne.

De nærmere regler for valget findes som bilag i heftet »Vedtægt m. m.«, der er fordelt til samtlige interessenter.

På bestyrelsens vegne
L. Buus-Pedersen.

Danske Jernbanemænds Turistorganisation

Fra græske jernbanemænds turistorganisation har vi modtaget opfordring til at sende danske deltagere til en fællesrejse for udenlandske jernbanekolleger.

Rejsen vil fra Villach gennem Jugoslavien og i hele Grækenland foregå i en særlig sovevogn, der gennemføres direkte til de forskellige opholdsbyer og udeluk-

kende er til disposition for denne gruppe. Der medgives på hele rejsen i Grækenland en guide, som taler tysk, engelsk og fransk, så blot nogenlunde sprogkyndige skulle med udbytte kunne deltage i denne rejse.

Da antallet af pladser som følge af sovevognsbenyttelse er stærkt begrænset, tilrådes det at indtegne sig snarest.

Sidste frist for anmeldelse er 20. januar 1959.

Programmet for rejsen omfatter fuld forplejning fra ankomsten til Thessaloniki 5. maj og til afrejsen i nattoget fra Athen 17. maj.

Undervejs kan man benytte spisevogn eller selv proviantere.

Prisen for denne udmærkede rejse, hvor De får lejlighed til at se hele det antikke Grækenland og nogle af de smukkeste landskaber samt sejlads til Rhodos, bliver ca. 900 kr.

PROGRAM

for Grækenlandsrejsen fra 3. maj–20. maj 1959.

3. maj København H af. 10,00.
4. maj Villach an. 14,42, vidererejse kl. 18,05 i særlig sovevogn tilhørende græske jernbanemænds turistorganisation.
5. maj Beograd af. kl. 8,00 og tværs igennem Jugoslavien i den reserverede sovevogn Thessaloniki an. 23,10. Overnatning.
6. maj Fmd. byrundtur i autobus med guide. Besøg i de berømte byzantiske kirker med de gamle velbevarede mosaikarbejder og freskomalerier. Eftmd. fri, afrejse kl. 20,10. Middag i spisevognen. Ankomst til Larissa kl. 23,09. Overnatning.
7. maj Udflugt med autobus til Meteora med det berømte kloster, bygget på toppen af en utilgængelig klippe. Eftmd. retur til Larissa – afrejse kl. 23,00 med sovevogn til Levadia.
8. maj Ankomst tidlig morgen. Afrejse med autobus til Delfi. Besøg i museet og Apollons tempel, hvor i oldtiden fandtes det berømte orakel. Overnatning i Delfi, som er beliggende i en vidunderlig smuk dal.
9. maj Fmd. med autobus til det byzantiske kloster Ossios Loucas. Eftmd. tilbringes ved badestranden i Loutraki. Overnatning.
10. maj Afrejse med autobus til det gamle Korinth, Mykenæ, Nauplion og Epidaurus med det for sin enestående akustik berømte gamle amfiteater. Videre til Athen. Overnatning.
11. maj Dagtur med autobus. Fmd. det moderne Athen og Akropolisklippen med alle de verdensberømte tempelmuseer. Eftmd. fortsættes til Dafne med de gamle enestående mosaiker fra 800 e. Kr. Tilbage til Athen. Overnatning.
12. maj Fmd. fri, eftmd. autobusudflugt til det skønne Cap Sounion – badelejlighed. Besøg i Poseidons tempel, hvorfra man får lejlighed til at nyde en af de smukkeste solnedgange. Dinér i restaurant på bjergtoppen – retur til Athen.
13. maj Promenadetur til bjerget Lycabète, beliggende i Athens udkant. Herfra smuk udsigt over havet og til Piræus. Eftmd. indskibning i Piræus havn til øen Rhodos. Dinér og overnatning ombord.

14. maj Ankomst til Rhodos ved middagstid. Hotelindkvartering. Eftmd. besøg på øen og forevisning med kyndig guide. Overnatning.
15. maj Autobusrundtur på Rhodos til Lindos og Philerimos. Overnatning.
16. maj Afsejles kl. ca. 10 mod Piræus, forplejning og overnatning ombord.
17. maj Ankomst til Piræus kl. ca. 10. Bus til Athen. Resten af dagen fri. Afrejse kl. 20,00 med special sovevogn, dinér i spisevogn undervejs. Sidste måltid, der er inkluderet i rejsen.
18. maj Transit gennem Jugoslavien i den reserverede sovevogn.
19. maj Villach an. kl. 11,34, her skiftes til siddevogn. München an. kl. 18,24 og videre kl. ca. 23.
20. maj København H an. 19,49.

Anmeldelse bedes sendt til:

*Danske Jernbanemænds Turistorganisation,
Bernstorffsgade 18,
København V.*



Tak

Hjertelig tak for venlig deltagelse samt for æresvagten ved min mand, lokomotivfører Chr. Jacobsens jordpåkastelse.

Else M. Jacobsen, Viborg.

Jeg beder herigennem alle modtage min hjerteligste tak for den venlige deltagelse ved min kære mand og fars, pens. lokomotivfører Laurits Gregers Larsens, sygdom og begravelse.

Tak for venlige ord, blomster, kranse, samt den smukke fanevagns tilstedeværelse.

*Valborg Gregers Larsen.
Gertrud og Gunner.*

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum frabedes venligst.

*I. Høyer,
lokomotivinstruktør, Struer.*

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

*E. H. V. Hansen,
lokomotivfører, København Gb.*

Al opmærksomhed i anledning af mit 40 års jubilæum frabedes venligst.

*J. K. K. Christiansen,
lokomotivfører, København Gb.*

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

*V. Bundgaard,
lokomotivfører, Århus.*

Al opmærksomhed i anledning af mit 40 års jubilæum frabedes venligst. Er bortrejst.

*J. R. Petersen,
lokomotivfører, København Gb.*

Al opmærksomhed frabedes i anledning af mit jubilæum den 3. december 1958.

*S. T. Junker,
lokomotivfører, Vejle.*

Afskeds- og velkomstfest i København

Afdeling 1's årlige afskeds- og velkomstfest finder sted tirsdag den 2. december 1958 kl. 12,00 i »Folkets Hus«, Enghavevej 40.

Tilmelding skal ske på de fremlagte lister på opholdsstuen på Gb. eller på telf.: AS 3093 eller HI 1152, senest fredag den 28. november 1958 kl. 12,00.

*P. a. v.
G. A. Rasmussen.*

Aftenunderholdning

Jernbanens dramatiske klub af 1925 afholder aftenunderholdning og bal søndag den 30. november 1958 kl. 19,00 i »Folkets Hus«, Rømersgade 22.

Se iøvrigt plakaterne på opholdsstuerne.

Klubben optager medlemmer indenfor alle tjenestegrene ved DSB. Kontingent 2 kr. årligt.

Bestyrelsen.



Forfremmelse til elektrofører (10. lkl.) efter ansøgning pr. 1-11-58.

Lokomotivfyrbøder:

A. Gade, København Gb., i Enghave.

Afsked.

Lokomotivfører (12. lkl.):

I. M. P. Friis, Brande, er afskediget på grund af svagelighed med pension (31-1-59).

Dødsfald.

Lokomotivfører C. Jacobsen, Viborg, er afgået ved døden d. 30-10-58.

Pensioneret lokomotivfører L. G. Larsen, Odense, er afgået ved døden d. 3-11-58.

MEDLEMSLISTEN

Overgået som ekstraordinært medlem pr. 1-12-58.

Pensioneret lokomotivfører T. Jensen, Vesterskovvej 10, Nykøbing F.

Byttelejlighed

Fredericia-Odense.

2 værelses villalejlighed med centralvarme, leje 68 kr. + varme, i Fredericia, ønskes byttet med tilsvarende eller større, omkring 1. december eller senere, i Odense.

*Banehåndværkeraspirant V. Jungersen,
Fasanvej 11, Fredericia.*

NIELS ØRN . URMAGER

Markvej 39 . København F
Telefon Go 2435

✱

KØBENHAVNS URDEPOT

Import af schweizerure af bedste
fabrikater

EVENTUEL BETALING A CONTO

Fineste arbejde i reparationer
af armbåndsure

Hentes og bringes gerne

Uden Udbetaling

Som Tjenestemand kan De købe Herre-
og Damekonfektion, Kjoler, Dreng- og
Pigetøj samt Lingeri og Strikvarer paa vor
populære

10 Maaneders Familie-Konto



J. ALBERTSEN

NØRRE FARIMAGSGADE 68-70

1/5 RONDO RADIO Byens største udvalg
Stengade 24 og 28
Tlf. Helsingør 21 20 04
i FJERN SYN

H. C. ANKER

STATSEXAM. EJENDOMSMÆGLER
LÅN I FASTE EJENDOMME

*Køb og salg
af pantebreve
gennem 30 år*

RAADHUSSTRÆDE 4 B

BYEN 4762 - 4792

Meld dig

til

HJEMME-
VÆRNET

DEUTA - HASTIGHEDSMAALERE

Leverandør til DSB

Repræsentant for Danmark: **P. FUNDER & SØN** . Nørrevoldgade 68 . København K . Telefon Central 7

FREDERICIA

FREDERICIA BRUGSFORENING

3 selvbetjeningsbutikker
2 betjeningsbutikker
Bliv medlem - Indskud 2 kr.

Teater Restauranten

TLF. 2500 FREDERICIA TLF. 2500
Byens nye, elegante mødested

Fredericia Mejeri

Gothersgade 14
Anbefaler sig med
1. kl.s mejeriprodukter

»LA BELLA«

blomster- og kranseforretning
anbefales de ærede medlemmer
Gothersgade 15, Fredericia 598
v. Doris Sørensen

FREDERICIA KUL-KOMPAGNI A/s

Loehr og Holmelund

...vi sælger varme

Telefon
170-888
4 linier

FREDERICIA KUL- OG BRÆNDEHANDEL A/S

KUL- OG KOKS-IMPORT

IMPORT AF

Forhandler af Fredericia Gaskoks



BRÆNDELSOLIER

KULPLADS OG KONTOR:
VESTHAVNEN
TELEF. 933

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

Vi mødes hos
Agnes

Venlig hilsen
Agnes Petersen
tidligere »Fremad«

Telf. 85

Louis Nielsen

Danmarksgade 6, Fredericia
Gardiner & sengeudstyr
Leverandør til
Brugsforeningen

STRUER

Frisørsalonen

Jyllandsgade 9 . Struer
anbefales
Gustav Jensen

I Sol og Pløve
gaa eller køre

Brug

Skotøjsbørsens Fodtøj

Struer - Telf. 109

Thomas Hansen's Bageri

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

NYBO

STRUER

- et godt Sted at handle

Aa. V. Kristensen

Kolonial, Vin og Delikatesse
Jyllandsgade 16, Telf. 322

Fra kvist til kælder
når maling det gælder

Neergaards bedst

Telf. 165 . Struer

KALUNDBORG

Slagtermester Børge Rasmussen

Kød- og Paalægsforretning
P. Palludansvej 4, Kalundborg 1343

Altid 1 ste Kl. Varer
Hjemmelavet Paalæg

Spis

Kalundborg Margarine

Th. Jørgensen . Telf. 90

Daglig friskkærnet
Leverandør til Feriehjemmet

OTTO NIELSEN

Malermester

Tlf. Kalundborg 447

Murermester og Cementvarefabrikant CHR. SCHRØDER

anbefaler sig med alt Murerarbejde,
Terrassoarbejde, Havefliser, Flag-
stangsfødder m. m.
Tlf. Kalundborg 360

KALUNDBORG KULKOMPAGNI

Aktieselskab

Tlf. TRETEN

Raklev Brugsforening

pr. Kalundborg
Tlf. Raklev 21

Lev. til Feriehjemmet

»Køb det hos

Schau

lige i nærheden«

Karlsbjerg Mejeri

Tlf. Raklev 19

Lev. til Feriehjemmet

Kul, Koks, Briketter & Brændselolier

IMPORTKOMPAGNIET A/S

KALUNDBORG

Telf. *33 (Flere Ledn.)

Tag kager med hjem fra
CLORIUS Tlf. Kalundborg 187

Spec.: Fødselsdagskringler
Prøv mine kræmmerhuse

M. H. Iversen

Mode- og Manufakturforretning

Kalundborg - Tlf. 82

Leverandør til Feriehjemmet

Fiskehus Nr. 1

Viktor Nielsen

Tlf. Kalundborg 659

Altid friske Torske- og Rødspætte-
filet'er samt Fiskefars.

Leverandør til Feriehjemmet.

J. Kjær Christensen

aut. installatør

Kordilgade 4 . Telefon 520

Lev. til feriehjemmet

Fineste

Kød, Flæsk, Paalæg

Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44

Tlf. Kalundborg 161

Leverandør til Feriehjemmet

A. M. JØRGENSEN

Kleinsmed. Aut. Gas- og Vandmester
Centralvarme, Bad, WC, Pumpeanlæg

Sct. Jørgensbjerg 25

Tlf. Kalundborg 71

Kalundborg

Fællesbageri

H. RASMUSSEN . Gartner

Gisseløre

Tlf. Kalundborg 594

Leverandør til feriehjemmet

NYBORG

ANDERSEN & KUDSK

Fotograf og Fotohandel

Kongegade 31 - Tlf. Nyborg 1077

Aarhus Amtstidende

DE FORENEDE
KULIMPORTØRER
C. 211 HOLMENS KANAL 5 C. 211
KØBENHAVN K

AKTIESELSKABET

Accumulatør-Fabriken

TELEFON LYNGBY 1645