

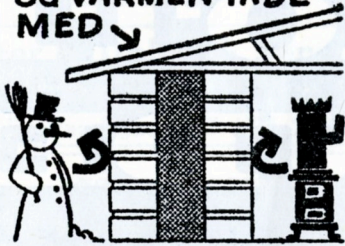
DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 2 . 20. JANUAR 1960 . 60. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

**HOLD KULDEN UDE
OG VARMEN INDE -
MED**



DAPORKA

*Effektiv
skum-isolering*

Et kvalitetsprodukt fra $\frac{1}{2}$ Dansk Asfaltfabrik

Det er i høj grad en tillidssag, og det er af afgørende betydning, at De får et materiale, hvis egenskaber garanteres af et anerkendt selskab.

Til tjeneste med alle oplysninger uden forbindelse

Autoriseret Entreprenør . Heibergsvej 54

TELEFON 58172 . AARHUS

Valdbjørns **KØRESKOLE**

Bedst . Hurtigst . Billigst

Alm. kort 15 kr. i timen
Erhvervskort 17 kr. i timen . Lastvogskort 24 kr. i timen
Omnibuskort 35 kr. i timen . Teori i moderne teorihal
1959 Folkevogn, Kaptajn, Chevrolet, Volvo

1914 Palæ 1914

Sidste år var 90 pct. af vore elever på anbefaling
Kørelærerkursus såvel sommer- som vinterhold

FREDERICIA KUL- OG BRÆNDEHANDEL $\frac{1}{2}$

KUL- OG KOKS-IMPORT

IMPORT A/S

Forhandler af Fredericia Gaskoks



BRÆNDELSOLIER

KULPLADS OG KONTOR:
VESTHAVNEN
TELEF. 955

Banegaardsrestorationen

Fru A. Konradsen . Ringkøbing

Brunbjerg Mejeri

pr. Hørve - Tlf. Hørve 51

$\frac{1}{2}$ **RONDO RADIO** *Byens største udvalg*
Stengade 24 og 28
Tlf. Helsingør 21 20 04

i FJERNSYN

Tørvemuld og tørvestrøelse

af mærkerne Pindstrup, Vildgås eller Urfugl er det bedste jordforbedringsmiddel og den bedste fjerkræstrøelse

ROPI og P. M. briketter

er det bedste og billigste brændsel til regulerende varme.

Forhandlere over hele landet

PINDSTRUP MOSEBRUG

PINDSTRUP . TELEFON 13 (4 lin.)

VAPOR DAMPGENERATORER

VAPOR anlæg er allerede installeret i samtlige MY-lokomotiver, ligesom adskillige anlæg er taget i brug af den danske industri.



AGA

$\frac{1}{2}$ **GASACCUMULATOR**
KØBENHAVN SU 9800
ÅRHUS TLF. 58300 AALBORG TLF. 36422 ODENSE TLF. 119316

Vi forhandler

**alle ESSO
produkterne**

(omgående levering fra egen tankvogn)

Dunke og tromler udlånes gratis

Fa. CHR. ROSSING

Smedegade . Slagelse . Telefon 520295



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 2 - 60. ÅRGANG

20. JANUAR 1960



Der var lang vej	19
Stigende antal rejsende	20
Tak til personalet	21
Vesttyske jernbaners elektrificering	21
Lokomotiv-kæmpe	22
Farvel til damploko - også i Frankrig	23
Fra medlemskredsen - Signalerne på Falster	24
Smuk gave	25
Den ny kursuslinie	26
Selvangivelsen	27
Jernbaneskolen	27
Frontruden	28
Stjernens studiefond	29
Under DLF	29
Personalia	29
Medlemslisten	29
Nye adresser	29
Statsbanepersonalets Sygekasse ..	29
Turistsektionen	30

Forsidebillede:

Tog 227 ved Vipperød.

Foto: T. G. B. Olsen, Kalundborg.



Redaktører:

E. Greve Petersen
(ansvarshavende)

K. B. Knudsen.

Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hell. 7269.
Kontortid 10-16.

Annonce-ekspedition:

Studiestræde 49, København K.
Tlf. Central 12327 og Palæ 1142.
Giro 22289.

Kontortid kl. 8,30 til 16.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Der var lang vej -

Som bekendt indeholder tjenestetidsbestemmelsen reglen om, at tjenestemænd med ukontrollabel arbejdstid ikke kan få vederlagt eventuel overtid. Det vil i egentligste forstand sige tjenestemænd i 15. til 30. lønningsklasse, og siden vi fik oprykning af lokomotivførere til tidligere 7. lønklasse og efter lønstigens omdrejning med Lønningsloven af 1958 til 15. lønklasse, har der været et stadigt problem med godtgørelse for overtid til disse lokomotivførere.

Foreningen anså det for lidet stemmende med virkeligheden, at der skulle være en forskelsbehandling af lokomotivpersonalet i denne henseende; thi den omstændighed, at man rykkede op i en højere lønningsklasse medførte ingen ændring i, at det fortsat var samme arbejde, som udførtes. Hvorfor skulle dette så ikke beregnes efter samme regler? Beregning og vederlag for udført overarbejde kunne ikke være afhængig af lønklasseplaceringen. Det centrale er da også spørgsmålet om at kunne kontrollere arbejdstiden eller i realiteten overarbejdet.

Foreningen måtte for sin del mene, at samme arbejde naturligt skulle medføre samme behandling i tjenestetidsberegningen, og i tillid hertil henstillede man i 1956 til generaldirektoratet, at de pågældende lokomotivførere ligestilledes med øvrige kolleger. Henvendelsen bar ikke frugt.

Generaldirektoratet fastslog nemlig på grundlag af lønklassefølgen i den daværende tjenestemandsløve, at der alene var fastsat en højeste tjenestetid for tjenestemænd i 2.-12. lønklasse, men man gav samtidig udtryk for, at der ved tjenestetildelingen skulle gives de pågældende lokomotivførere en tjeneste, der svarede til den for det øvrige lokomotivpersonale gældende praksis. Dette var for så vidt meget godt. Blot var der den hage ved afgørelsen, at opstående overtid som følge af forsinkelser m.v. ikke kunne godtgøres, hverken kontant eller ved erstatningsfrihed, eftersom der for lønklassen ikke var fastsat nogen højeste tjenestetid. Svaret var således noget og ingenting.

At de skulle gøre tjeneste, i hvert fald efter almindelig praksis, anså vi for så selvfølgeligt, at den tanke ikke strejfede os, at der kunne blive tale om tilrettelagt tjeneste ud over den normalt forekommende - snarere syntes den togart, disse lokomotivførere fremførte, at betinge en lempeligere tjeneste på grund af et enerverende pres foranlediget af kørselsfordelingernes struktur, uforholdsmæssigt stort antal nattimer, stor togbelastning og hurtige tog.

Fremdeles kunne vi ikke fatte, at reglen om fastsat højeste tjenestetid ikke også skulle gælde disse, eftersom det også er afgørende i sagen om arbejdstiden kan kontrolleres eller ikke. Og i den henseende var sagen oplagt; thi fuldstændig som for lokomotivpersonale i øvrigt kan arbejdstiden under alle forhold kontrolleres. Helt på samme måde som hidtil. Men nej, det skulle være anderledes. Og hvorfor? Dog indforstået med, at tjenestetilrettelægningsen skulle følge sædvanlige praksis, turde man ikke bringe logik til anvendelse overfor en rimelig tanke. Der måtte man sige nej af hensyn til konsekvenserne. Man frygtede andres ønske om ændringer i reglen.

Stigende antal rejsende på de europæiske baner

Trods konkurrencen fra biler og fly ser det ud til, at Europas jernbaner ikke alene holder stillingen, men at der også er stigende tendens i antallet af togrejsende. Denne meddelelse kommer fra det statistiske Donau-europæiske Institut i Wien, hvor der under en konference er fremkommet nogle tal om udviklingen på skinnevejen.

Europas jernbaner – med undtagelse af østbloklandenes – nåede i 1958 op på rekord med 2,6 milliarder togkm, deraf to trediedele med passagertrafik. Det nævnte år blev befordret 5,2 milliarder rejsende og 1,1 milliard ton gods. Østrigs Forbundsbaner havde således i 1937 kun 59,5 millioner rejsende, medens antallet i 1958 var steget til 157,4 millioner. Prisdifferensen mellem befordring med jernbane og fly har stadig stor betydning, og det samme kan siges om toggangs uafhængighed af vejrforhold samt en hurtigere afvikling af toldvæsenets kontrol på jernbanerne.

I oktober 1957 var 17 000 km hovedlinier på Europas jernbaner blevet elektrificeret, og efter planen, som blev vedtaget på den europæiske trafikministerkonference, vil der i 1961 være yderligere 3500 km bane-strækninger under el-drift. Herefter er 67 pct. af Europas samlede jernbanehovedlinier blevet elektrificeret.

Simsalabim tryllede 8.000 rejsende frem

Sveriges statsbaner lancerede fra april en særegen rundtursbillet under navnet Simsalabim. Den gav mulighed for en række billige rejser i landet, som efter billetten var inddeelt i zoner. Over 8 000 mennesker købte i løbet af sommeren Simsalabim. Rekordens med 100-års billetten til hundrede sv. kroner i anledning af banernes jubilæum er dog ikke blevet slået. Det skal der også meget til. Særbilletten til Nils Holgersen-rundturen i Sverige blev også en stor succes. Banerne har bestemt, at Simsalabim skal gentages næste forår.

Der er ingen saglig motivering for dette standpunkt; thi praksis gør en nødvendighed af ændring i reglen af hensyn til disse lokomotivførere. Hvorfor skulle de som følge af en saglig motiveret højere lønklasseplacering straffes? Den omstændighed, at udviklingen var løbet fra en passus i ordrer og bestemmelser, skulle vel ikke komme dem til skade, og den kan ikke med rimelighed fastholdes.

Naturligvis kunne foreningen ikke lade denne uretfærdighed stå hen, og derfor måtte sagen indbringes for en højere instans.

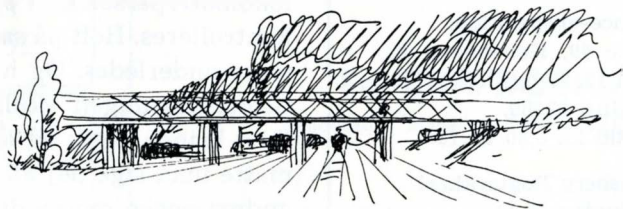
Den blev overgivet til behandling i Centralorganisation I for at kunne forelægges finansministeriet til prøvelse. Her syntes der at være fortsættelse for sagens kerne, men som vi kender det, er vejene uransagelige og forhandlingstempoet ofte langsomt. Der skal drøftes og overvejes. Hvilken betydning kan det få for styrelsesområder her og der, og når dertil kommer, at statsbanestyrelsen hårdt gik imod reglens ændring, kan man vist forstå, at vort retfærdige ønske stod i fare for at blive kvalt.

Imidlertid har vi et tjenestetidsudvalg siddende til at udarbejde forslag til nye tjenestetidsregler. CO I's formand foranledigede vor sag til behandling her, og man kom til den konklusion, at det rejste ønske ikke var »helt ved siden af«. Når man derfor ser den afgørelse, der blev truffet på grundlag af prøvesagen i forbindelse med godtgørelse for overtid på højhelligdage til lokomotivførere ved afløsning i 15. lønklasse, kan vi i god tro forvente udvalgets sanktion til godtgørelse for overtid i almindelighed – den logiske konsekvens af den trufne afgørelse.

Det hedder bl.a. i denne, at det efter finansministeriets opfattelse må anses for tvivlsomt, om de i ordreserie A indeholdte bestemmelser afgiver tilstrækkeligt grundlag for at afslå ydelse af overtidsbetaling i det omhandlede tilfælde. Under hensyn hertil og til, dels at den pågældende lokomotivfører, der er ansat i 12. lkl., kun har fungeret i 15. lkl. den enkelte dag og således ikke har oppebåret vederlag for funktion i 15. lkl., dels at overarbejdet har været kontrollabelt, dels endelig at reglerne om overarbejdsbetaling for de særlige højhelligdage er af speciel karakter, vil finansministeriet for sit vedkommende finde det rimeligt, at der i det foreliggende tilfælde ydes lokomotivføreren betaling for det af ham 2. juledag 1958 præsterede overarbejde.

Det kan tilføjes, at tjenestetidsudvalget af 1958 har givet dette standpunkt sin tilslutning bortset fra en enkelt repræsentant i udvalget.

Efter en årrækkes forløb er vi ved at være ved vejs ende, og man ser, hvor svært det er at få gennemført selv en soleklar ret. Lad os ønske, at tjenestetidsudvalget i sit arbejde med nye tjenestetidsregler vil vise forståelse for ændring af en række forslag som trænger til dette.



Tak til personalet

I anledning af nytårsskiftet har generaldirektør Skov efter god tradition benyttet lejligheden til at sende personalet en hilsen.

Det er lidt svært, når jeg ved årsskiftet skal sende en hilsen til dem, der arbejder ved statsbanerne, i få ord at sige det, jeg helst ville sige til den enkelte. Hvad der passer for den ene, kan synes overflødig for ikke at sige banalt for den anden, for vi er jo ikke allesammen ens – heldigvis. Vi er ikke uniformerede, i hvert fald ikke uden for arbejdet, og arbejdet er ikke livet, men kun et grundlag for livet, der kan forme sig så forskelligt for os. Nogle synes kun at samle på lyse og lykkelige dage – og dem er vi tilbøjelige til at misunde – andre synes fortrinsvis ramt af verdens modgang, og dem har vi medlidenhed med, mer eller mindre, alt efter forholdene, men navnlig har vi medlidenhed med os selv, så snart der er lidt, der går os imod.

Hvem er nu mest at misunde: Den med det lyse sind eller den med de lidt mørkere tanker? Ja, svaret skulle ikke være vanskeligt, men dog møder vi til tider den indstilling, at den, der altid har et smil til overs til andre og også til arbejdet, skal kanøfles, og hvorfor? Vist nok fordi vi har så svært ved at se bort fra den snævre egoisme.

Har vi da slet ikke lov til at være egoister? Jo, selvfølgelig, og navnlig har vi lov til i høj grad at pleje denne følelse, når det drejer sig om vor fælles arbejdsplads, *Danske Statsbaner*. Ved statsbanerne har vi ikke alene vort daglige udkomme, men her har vi også en interessant arbejdsplads – ikke mindst fordi det arbejde, vi her udfører, først og fremmest er til gavn for andre. Derfor kan vi med fuld ret pleje denne egoisme, og heldigvis bliver den det også. Den er blevet plejet i 1959, og den vil blive plejet i 1960.

Tak. Godt nytår!

De vesttyske jernbaners elektrificeringsprogram

Rationaliseringsforanstaltninger for at sikre rentabiliteten

Med sigte på en yderligere effektivisering af jernbanetrafikken i den tyske forbundsrepublik spiller spørgsmålet om en forcering af jernbaneelektrificering en meget væsentlig rolle og skal her påvises med konkrete fakta.

Udviklingen af den elektriske jernbanedrift i Vesttyskland i den sidste 10 års periode viser en stigning fra 1538 kilometer i 1949 til 3453 kilometer pr. 5. maj 1959. Der er blevet gennemført en sammenhængende elektrisk drift fra Ruhrområdet til Wien. Denne strækning omfatter 1110 kilometer, deraf falder 800 kilometer på de tyske forbundsbaners linienet og 310 kilometer på de østrigske jernbaners linienet. En af de vigtigste færdselsårer i Mellemeuropa, jernbaneforbindelsen øst-vest fra Wien over Passau, Regensburg til Frankfurt a.M. og Ruhrområdet er dermed blevet omlagt til elektrisk drift. Fordelene ved denne tekniske modernisering kommer blandt andet til udtryk i væsentlige forkortelser af køretiden i den internationale såvel som i den indre tyske person- og godstrafik. Maksimumshastigheden på en del TEE- og F-tog er sat op til 140 km/t. Også når det gælder godstrafikken, har man opnået befordringstider, som er de korteste, man nogensinde har opnået med hurtiggodstog. Som eksempel kan nævnes:

	I dag antal timer	Maj 1954 Antal timer
Hamburg–Frankfurt	9,36	10,43
Cuxhaven–Frankfurt	11,53	12,45
Basel–Montzen	10,11	10,46
Basel–Kalbenkirchen	10,49	11,16
Köln–Hamburg	8,20	9,50

Betydelige forbedringer i godstogsforbindelserne er også opnået i trafikken fra grænse til grænse.

Alene i året 1958 blev den elektriske drift udvidet med 536 kilometer, og elektrificeringen fortsætter med uformindsket kraft på grundlag af et af jernbaneforvaltningen udarbejdet elektrificeringsprogram, som bl.a. går ud på, at man i løbet af få år skal have 5000 kilometer jernbanelinie elektrificeret. I en omfattende udredning er det blevet påvist med tale og kendsgerninger at den elektriske drift til trods for betydelige anlægsomkostninger er væsentlig mere lønsom end dampdriften, idet selve driftsudgifterne går væsentlig ned, bortset fra en række andre fordele som den elektriske jernbanedrift indebærer.

Der blev i året 1958 investeret cirka 6880 millioner D-mark i forbundsrepublikkens samfærdselssektor (1 D-mark = ca. 1,70 danske kr.). I året 1949 til 1958 er der ialt i denne sektor blevet investeret ca. 43 700 millioner D-mark. Af disse investeringer har de vesttyske forbundsbaner (Deutsche Bundesbahn) nydt godt af 13 790 mill D-mark, medens 475 mill. D-mark er blevet investeret i private jernbaneforetagender. Til sammenligning kan anføres, at i vejbygning (ikke mindst autostradaer)

blev der i samme tidsrum investeret 12 085 mill. D-mark, altså 1705 mill. D-mark mindre end i statens jernbaner.

Det er en kendt sag, at de tyske jernbaner kører med et betragteligt underskud. I driftsåret 1957 blev forbundsbanernes finansielle stilling yderligere forværret, delvis på grund af fortsat stigning i driftsomkostninger. Blandt andet steg personaleudgifterne med ca. 400 mill. D-mark. Forskellige andre faktorer kom også med i billedet, således en ekstra belastning på 82 mill D-mark i forbindelse med, at de vesttyske forbundsbaner fra 1. januar 1957 overtog jernbanedistriktet Saarbrücke. Slutresultatet blev for året 1957 et underskud på 678,3 mill. D-mark.

Dette store underskud var baggrunden for de takstforhøjelser, som siden blev besluttet og gennemført, og hvor hovedlinierne bestod i en ny orientering i takstpolitikken med sigte på at reducere forskellen i taksterne mellem bane og bil, en udjævning som bl.a. indebærer, at lastbilerne overvejende skal tage sig af godstrafik på kortere afstande, medens jernbanen skal betjene godstrafikken over de lange.

Det vesttyske parlament og regeringen fandt imidlertid ikke at kunne indskrænke sig til disse takstpolitiske forholdsregler, man var på det rene med, at det var nødvendigt at udforme og gennemføre en meget omfattende rationaliseringsplan. Forbundsdagen (det vesttyske parlament) besluttede derfor i sit møde den 12. februar 1958 at nedsætte en undersøgelseskommission med vidtgående mandat i retning af en konstruktiv jernbanepolitik og for gennem vidtgående besparelser at mindske underskuddet samt for at forebygge, at nye byrder bliver væltet over på næringslivet og skattebetalerne. Undersøgelseskommissionen blev konstitueret den 16. juni 1958 i nærværelse af forbundsrepublikkens trafikminister og finansminister. Kommissionen begyndte sin virksomhed i september 1958 og nedsatte en række arbejdsgrupper med den opgave at foretage mangesidige undersøgelser af en sådan art, at de kan føre til konkrete resultater snarest muligt.

Jernbaneforvaltningen har på eget initiativ gennemført den række foranstaltninger med sigte på at genoprette jernbanedriftens rentabilitet.

Som eksempler kan nævnes at 11 sidelinier er blevet fuldstændig nedlagt (148 km) og på 30 sidelinier (307 km) er al personbefordring blevet standset. Det foreløbige program går ud på fuldstændig at nedlægge driften på 44 sidebaner og delstrækninger (533 km) og at standse al persontrafik på 22 sidebaner (324 km). Blandt andre effektive rationaliseringsforanstaltninger kan nævnes, at man har anskaffet 430 blinklysanlæg. Videre har man kunnet ophæve 400 jernbaneoverskæringer.

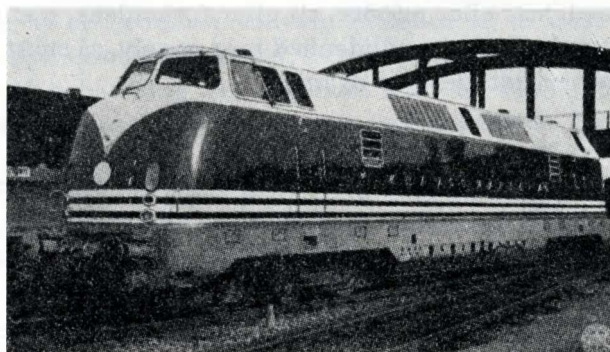
Udgiften til vedligeholdelse, fornyelse og teknisk videre udvikling af jernbaneanlæggene udgjorde i 1958 ca. 1 milliard D-mark. Man har nu ca. 12 800 km svejsede skinner, det vil sige 18 pct. af samtlige. Ved mekanisering er opnået en besparelse på ca. 70 mill. D-mark. Flere betydelige broanlæg er fuldført, således den hundrede meter lange Donaubro i Ulm med dobbeltspor, den ensporede 170 m lange

Ledabro ved Leer og den dobbeltsporede 160 meter lange Isarbro ved München syd. Videre har 800 kilometer hovedbanestrækninger og 400 motorvogne fået indretninger for induktiv togsikring som forhindrer uagtsom forbikørsel af stopsignaler. Forøvrigt drejer det sig bl.a. om et stort antal nye moderne stationsanlæg og om omfattende ombygningsarbejder ved godstrafikanlæggene i Frankfurt a.M., Trier, Kassel, Hannover, Köln-Bonnort og Nürnberg.

De tyske forbundsbaner har nylig påbegyndt gennemføringen af en ny 3 års plan i sit rationaliseringsprogram. Dette program indebærer betydelige anskaffelser af elektriske lokomotiver og diesellokomotiver, apparater for mekanisering m.v. Forvaltningen betragter elektrificeringen som et væsentligt led i arbejdet for at fremme jernbanedriftens rentabilitet.

Arvid G. Hansen.

Lokomotiv - kæmpe



Ved samarbejde mellem Tyske Forbundsbaner og lokomotivfabrikken Krauss-Maffei er først bygget et fire-akslet diesellokomotiv V. 80 på 800 hk, derefter de nye tyske V. 200-diesellokomotiver på 2200 hk, og nu er samarbejdet udvidet til at omfatte bygningen af Europas stærkeste dieselhydrauliske lokomotiv, ja, det er formentlig endda verdens stærkeste i sin art, nemlig ML på 3 000 hk.

Det har to motorer på hver 1500 hk og med hver 12 cylindre Det drejer sig om 4 takt-Maybach motorer, som er luftkølede og med hydraulisk kraftoverføring til tre banemotorer anbragt på akslerne. Som følge af, at hele lokomotivet er bygget af letmetal, har akseltrykket kunnet holdes nede på kun 17,5 ton. Gennem el-fjernstyring er det muligt at dirigere tre sådanne lokomotivers motorer fra en og samme førerplads.

ML 3000 er blevet afprøvet på nogle af de stejleste banestrækninger i Europa, således på Schwarzwaldbanen mellem Villingen og Offenburg, hvor det trak godstog på 830 ton op over den 20 grader stejle og 35 km lange rampe, men den hårdeste prøve blev lokomotivet sat på, da det kørte ad Semmering-banen i Østrig mellem Gloggnitz og Müzzzuschlag, hvor der er en stigning på ikke mindre end 25 grader og 189 m kurver, som stiller kolossale krav til maskinydelse og køreegenskaber.

ML 3000 trak her både hurtigtog og godstog på 620 ton med lethed op over den 28 km lange stejle banestrækning.

Farvel til damplokomotiver også i Frankrig

I Frankrig har trækraften fulgt de samme linier, som mange andre lande. Af hensyn til økonomi og effektivitet går man mere og mere ind for anvendelse af elektrisk drift og kørsel med svær olie.

I næsten 100 år var dampmaskinen nummer eet – ikke alene hvad jernbanedrift angik – men i hele industrien. På alle felter arbejdede man efter samme metode, når det drejede sig om trækraft. I dag råder de franske statsbaner – bortset fra de traditionelle damplokomotiver – over en række elektriske maskiner og diesellokomotiver, der er vidt forskellige, men hver især afpasset de forskellige forhold og formål. Jernbanerne må imidlertid skabe sin kraft-politik under streng hensyntagen til den nationale økonomi. På de højeste belastede hovedlinier gælder det om at nå en så stor effektivitet som muligt – og det har her – som mange andre steder – vist sig, at elektricitet er at foretrække, – en ting, der er indlysende i lande, der selv råder over store elektricitets-ressourcer. På mindre benyttede strækninger, hvor toggangen ofte afbrydes af rangering, går de franske baner efterhånden over til diesel-drift.

Det er en ganske utrolig udvikling, damplokomotivet har gennemgået i tidens løb fra »Cramp-ton« i 1850 med sine 450 hk til »242 A« i 1946 med 4 500 hk. Med opfindelsen af »Armand Integral-behandling« – en kemisk behandling af »føde-vand« – afsluttedes denne udvikling i Frankrig.

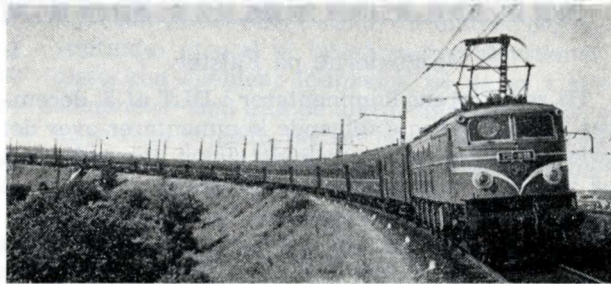
Hvad har man så imod damplokomotivet i Frankrig? – Det samme som alle andre steder – bedst udtrykt af en engelsk ingeniør med ordene »det er en umættelig kulæder«. Man skulle måske tilføje, at de sidste forbedringer ved damplokomotivet forudsatte brugen af gode kul, som med større udbytte kunne anvendes andre steder.

Dampens kongerige er under stærkt pres af elektricitet og diesel og er dømt til en sikker undergang. I Frankrig har man ikke anskaffet damplokomotiver siden 1945.

Også her beklager man overfor damplokomotivets venner denne udvikling, – de har betragtet det som eksemplet på den rene æstetiske kraft. Damplokomotivet har efterladt en dyb kærlighed hos dem, der har betjent det – og der er ingen tvivl om, at det har haft sin uvurderlige indflydelse på jernbanemandens pligtfølelse, samarbejdsvilje og disciplin.

Den elektriske trækraft, som i dette århundredes begyndelse mest anvendtes i lokaltrafikken, blev hurtigt en betydelig faktor hos jernbanerne. Dens fundamentale fordel er, at den udnytter landets egen kraft – og alene derfor er den af umådelig betydning for Frankrig.

Man overvejede, hvilke af de to strømformer man skulle vælge – både vekselstrøm og jævnstrøm blev forsøgt – og for at få gennemført et standard-system valgte man det allerede i 1920 foretrukne på 1 500 volt jævnstrøm. De opnåede resultater har senere fuldstændigt retfærdiggjort dette valg.



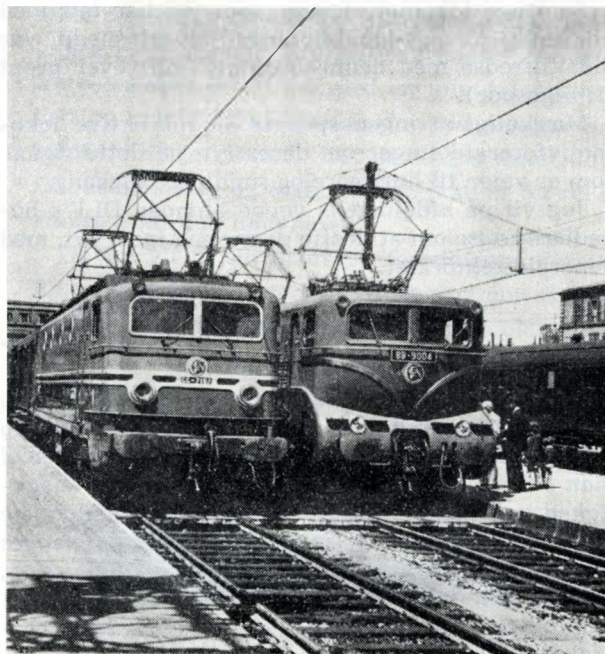
Indtil for nylig benyttede man to typer elektriske lokomotiver – det 2000 hk BB lokomotiv og det 5000 hk 2D2 lokomotiv – og erfaringerne med disse førte til konstruktionen af den 4700 hk CC maskine. Senere byggedes 4000 hk lokomotiver – rækken BB 9001 til 9004, – disse har kun fire aksler og kan trække 900 tons ved en hastighed på 140 km/t. Egenvægt 80 tons. Fra disse 9000-prototyper gik man over til 9200 BB'erne, som man har bestilt 76 stk. af. De har en kraft på 5200 hk og vejer 82 tons. Denne udvikling viser tydeligt tendensen med lettere maskiner uden krafttab, der betyder en væsentlig besparelse i byggeomkostningerne.

Disse maskiners enestående kvalitet blev bevist ved en rekord i februar 1954, hvor CC 7121 uden nogen forberedelse opnåede en fart på over 250 km/t. Et søsterlokomotiv CC 7107 kørte i 1955 »dødt løb« med en BB 9004 og opnåede en hastighed på omkring 320 km/t.

Også hvad udholdenhed angår er de enestående: Fra 1. maj til 7. december 1955 gennemkørte CC 7147 en strækning på 480 000 km svarende til en gennemsnitshastighed på godt 90 km/t døgnet rundt i 220 dage. Der findes i Frankrig adskillige maskiner af typen 2D2 (5500) som blev leveret til banerne i 1952, der har kørt mere end 4 500 000 km.

Disse tal taler deres tydelige sprog i en eventuel diskussion om damp- eller el-lokomotiv.

Jørgen Petersen.



Signalerne på Falster

Til redaktørens kommentarer i DLT af 5. december tillader jeg mig følgende kommentarer over det gule lys alene på fremskudt signal for indkørsel på vigespor eller ændret sporbenyttelse. Her er et eksempel på signalets mangler. Vi kører i Ge. i bl.a. tog 2117 og 2197. To store godstog. Vi skal køre ind i Vordingborg på spor I (30 km), altså får vi ikke nu efter det nye signalsystem (gult blinklys på fremskudte) nogen melding om hovedsignalets stilling. Hovedsignalet kan først ses 200 m fra, og om sommeren kun 100 m på grund af kurve og beplantninger. Enhver lokomotivfører, som er ude for en sådan signalgivning, spekulerer jo noget over, hvorfor det skal være så dårligt, ringere i dette tilfælde end nogensinde. Forudsætter man, at man er så dristig at køre 30 km i timen, til man ser hovedsignalet, er det tvivlsomt og risikabelt, om der kan holdes i tide med de store godstog. En anspændelse og en unødvendig fælde for lokomotivførerne. »Giv agt« kan man heller ikke fløjte, før man har set hovedsignalets stilling, og så er der ingen chance for, at signalet kan sættes. Altså evt. et unødvendigt stop. Det fremskudte signal har i dette tilfælde overhovedet ingen værdi for lokomotivføreren. Man kan selvfølgelig lægge en dyne over lokomotivføreren initiativ og ærgerrighed med rettidig fremførelse af tog, det er sådan nogle signaler medvirkende til. Ser man gult lys på afstand, kan man heller ikke lade toget drive til kørsignal kommer, da man jo ikke ved, om hovedsignalet evt. er sat til »Kør ind«. Det er en frygtelig signalgivning. Jeg kan ikke begribe, hvilken risiko der er ved, at det fremskudte signal ved indkørsel til vigespor viser et gult lys over grønt blinklys. Man tilpasser sig så vedkommende stations togevs laveste hastighed. Når signalet på automatisk blok kan bruges på omtalte måde (dog her med fast lys) må det også kunne lade sig gøre at bruge systemet her, efterhånden som dagslyssignalerne vinder frem.

Samtlige lokomotivførere, som jeg har talt med angående forsøgssignalgivningen på Masnedø, var alle tilfredse med denne ordning (gult over grønt til vigespor).

Mærkeligt at ingen spurgte de respektive lokomotivførerafdelinger om deres syn på dette signal, som er vejen til hurtigere og smidigere toggang.

Jeg vil på afdelingens vegne anmode DLF's hovedbestyrelse om at drøfte denne sag igen, evt. med generaldirektoratet.

P.a.v.

C. B. Nielsen,

lokomotivfører, Gedser.

Idet vi iøvrigt henviser til efterfølgende indlæg fra overingeniør Wessel Hansen, signalvæsenet, og tidligere kommentarer denne sag vedrørende, skal man blot tilføje med hensyn til hovedsignalets synlighed ved indkørsel til Vordingborg, at den rejste kritik af dets anbringelse omgående bør indbringes for det rette forum, den lokale signalkommission, såfremt det virkelig er så galt. Mærkeligt for øvrigt at dette forhold fremstår i forbindelse med den æn-

drede betydning af et fremskudt signal, eftersom det må have været lige så uheldigt før denne ændring gennemførtes. I fald det er tilfældet, burde man tidligere have vist initiativ her.

Hr. lokomotivfører O. E. Søltoft, Næstved

Deres håb om, at en eller anden fra generaldirektoratet skulle læse Deres indlæg, er gået i opfyldelse.

De skriver:

1) »Der skal (ved brandgult blinklys) mod godstog (som skal på krydsningsspor) bremses ned som for stop for hovedsignalet, hvilket vil medføre tidsstab.«

Ja, det er da helt rigtigt, men hvilket tidstab? Har De prøvet at danne Dem en mening om tidsstabet? Det er nemlig højst 7 sek., hvis toget køres rigtigt.

Disse 7 sek. er i overensstemmelse med de af maskinafdelingen angivne bremsekurver, jfr. fig. 4, som inkluderer lokoføreren reaktionstid.

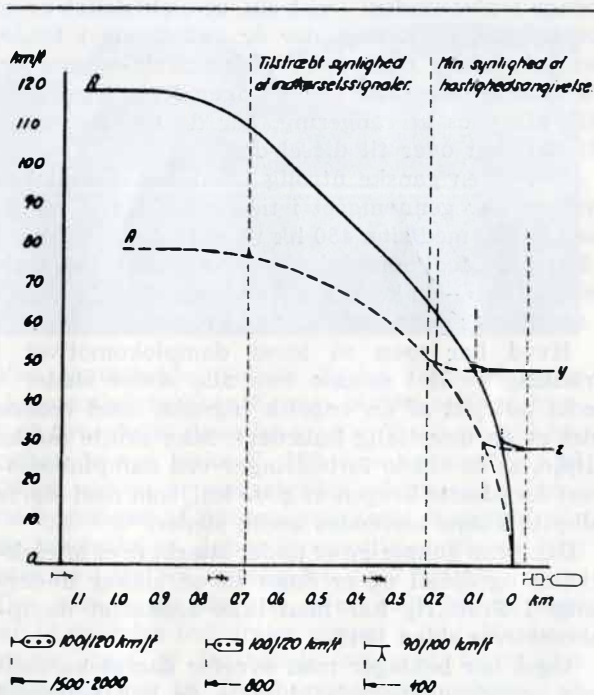


Fig. 4. Ugunstigste bremsekurver for tog med kørehastighed 120 km/t og 80 km/t. A er det sted, hvor lokomotivføreren i ugunstigste fald skal iværksætte bremsning svarende til »stop« foran indkørselssignalet. Y svarer til, at toget i stedet skal fortsætte med 50 km/t, Z svarer til, at toget i stedet skal fortsætte med 30 km/t.

Men er den tid nu alligevel rigtig? På strækningen Nykøbing F.-Gedser er der som bekendt fjernstyring, og det betyder, at hvert togs kørsel bliver registreret i Nykøbing F. Denne registrering omfatter specielt togenes kørsel mellem et fremskudt signal og tilsvarende hovedsignal, og talrige registreringer har vist, at der på intet tidspunkt har været tale om tidstab større end de beregnede. Det er jo desuden mange måneder siden, signalanlæggene toges i brug, og der er ikke på noget

tidspunkt mærket tidstab, som følge af omhandlede signalordning; tværtimod afvikles toggangen endog ualmindelig godt, og det er vel noget, man ikke kan komme uden om? Praksis er vel bedre end skrivebords teorier.

2) De skriver: »Det vil bl.a. i tåget vejr tage lang tid at komme ind på en station, og ved krydsning kan fremkomme stort tidstab for flere tog.

Hvorledes man med bibeholdelse af normal sikkerhed skal fremføre et tog i tåget vejr er vel overordentlig vanskeligt at diskutere; men skulle De have ret med hensyn til, at den nye betydning af brandgult blinklys skulle give større forsinkelse i tåget vejr end den gamle, da tror jeg, at man i visse tilfælde hidtil har kørt lidt hasarderet. Statsbanernes princip har været og vil altid være: at det er bedre at komme *sent* frem til et bestemmelsessted end *slet ikke* at komme frem. I Deres overvejelser synes De iøvrigt at glemme, at stationernes betjeningspersonale har store muligheder for at vise signal til et forkert spor, når der kun vises »Kør«; sker dette til et tog, der skulle have været taget ind på gennemkørselssporet, kan lokoføreren mange steder i dag kun se en fejlsignalisering på sporskiftelygten ved indgangssporskiftet (f.eks. Kalundborgbanen), og det må vel betragtes som utilstrækkeligt. Ved den nye betydning af brandgult blinklys vil fornøden sikkerhed opnås.

3) De skriver: »I mange tilfælde vil der, hvor man normalt krydser i vigespor på en station være fare for, at det fremskudte signals gule gule blinklys opfattes som indkørsel, men det kan også være stop.«

Ja, men man *må jo ikke* køre sådan. Enten bør De i argumenteringen holde Dem til, at der køres efter de givne bestemmelser (altså som under Deres 1), eller også kan De argumentere ud fra, at lokoførere kører anderledes, end SIR forudsætter. For mit vedkommende kan jeg sige, at jeg tror, der køres efter SIR, fordi de uheld DSB har ved toggangen (foranlediget af lokoførere) er overordentlig få

Med hensyn til »gule blink« i AM blot dette:

Nu har DSB i over 50 år haft gennemkørselssignaler, hvor der ved ét grønt lys blev tilkendegivet: stop ved næste signal (udkørselssignalet). Hvorfor skulle det så ikke være godt at benytte samme signalgivningsform på fri bane? Hvorfor skulle vi enten have bibeholdt vore udkørselssignaler, så de kun kunne vise »Kør«, eller hvorfor skulle udkørselssignaler have helt nye signalkombinationer (gult blink m.v.)?

Jeg vil iøvrigt bede Dem lægge mærke til, hvor ofte SIR kritiseres med hensyn til »at SIR er for indviklet«. Men de samme personer, som kritiserer SIR, stiller ofte forslag om nye hidtil ubenyttede signalformer; det er da en mærkelig ulogisk indstilling til problemerne.

Der er fuld overensstemmelse mellem Dansk Lokomotivmands Forening og statsbanerne om, at unødvendige signaler skal fjernes fra SIR og at nye unødvendige ikke må dukke op (altså heller ikke forsøgssignalet i Masnedø, som ikke løste noget problem).

Det er jo desværre sådan, at enhver begavet kan »opfinde« et utal af brugbare signalsystemer, men disse kan sjældent indpasses, så de er i overensstemmelse med alle de andre signaler i SIR, og det er jo ikke så godt. Iøvrigt har adskillige lokoførere tilkendegivet, at de er endog meget tilfredse med AM-signalerne, som de er; men også her gælder det: signalerne skal respekteres efter deres bestemmelse: og det betyder for AM-signalerne:

Grønt lys betyder: køр og vær parat til at standse ved næste signal; afstandsmærkerne vil vejlede med hensyn til, hvor bremsning skal indledes.

To grønne lys betyder: køр, næste signal vil vise køр med over 50 km/t.

Jeg vil gerne, om det ønskes, besøge Dem og Deres afdeling i Næstved til en eventuel mundtlig drøftelse om ovenstående eller om andre SIR-emner.

Venligst
Wessel Hansen

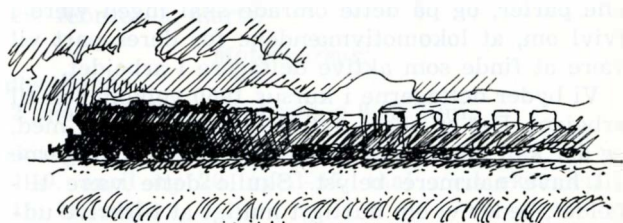
Smuk gave

»Hermed sender jeg en lille ting fra en gammel smed. Skovlen er nok lidt lang, men I forstår nok hvorfor. Sådan så den ud, da jeg begyndte. Døllen var et stykke rør, hvor der var svejst en prop i og derefter et stykke 5/8" rundjern. Et grueligt monstrum. Den nye vi senere fik til K- og D-maskinerne var anderledes håndterlig«.

Således indleder den snart 77-årige pensionerede lokomotivfører C. M. Jensen, Odense, sin nytårshilsen til foreningen og dens medlemmer En overraskende hilsen ledsaget af en smuk og særpræget opmærksomhed, som vi glæder os meget over.

Den omtalte skovl er monteret sammen med et syvtal og en krumrager på en lille platte. Altsammen håndsmedet og gennemført med en akkuratse, der nok kan fremkalde misundelse hos de noget yngre generationer. Størrelsesforholdet mellem de tre redskaber er udført med en minutig nøjagtighed og står i et harmonisk forhold til den ligeså smukt udførte platte. – Det hele er et sandt udtryk for, at håndelag og fagkundskab ikke er blevet forringet trods den høje alder.

Gaven vil få sin plads på foreningens Ferie- og Rekreatiohshjem, der i forvejen rummer så mange synlige beviser på god håndværkerånd blandt lokomotivmændene, og her kan de fleste få lejlighed til at glæde sig over den sidst tilkomne gave.





Landsoplysningsudvalget

Den nye kursuslinie

Så er spændingen udløst, og Landsoplysningsudvalget har, gennem indtegningen til kursus 1960, fået svar på spørgsmålet om, hvorledes man ude i afdelingerne modtog det nye kursusprogram med dets krav om større og mere intensivt arbejde af den enkelte kursusedtager.

Vi fik vel ikke så mange ansøgninger som ved tidligere indtegninger, men alle forhold taget i betragtning, har resultatet været tilfredsstillende. Vi står jo overfor oprettelsen af enhedsafdelinger med deraf følgende stærk reducering af tillidsmandstyrken, hvilket sikkert har fået mange, der ellers ville have været interesseret, til at stille sig afventende. Endvidere er der ikke mindst det, at vi nu går ind i noget helt nyt, hvilket sikkert også har været en medvirkende årsag. Men hvorom alt er, der blev en god tilslutning til kursus 1960, og som en særlig glædelig kendsgerning må bemærkes, at anmeldelserne til den udvidede gruppe, hvor kravet om obligatorisk deltagelse i brevscole stiller ganske særlige krav til deltagerne, har været så god som tilfældet var.

Når disse linier læses, er arbejdet i forbindelse med kursus allerede i fuld gang. Deltagerne i brevscolen har modtaget deres materiale, og rundt om i landet sidder aktive og interesserede kolleger og benytter den sidste halvdel af vinteren for en personlig dygtiggørelse, der i sidste instans vil være en borgen for fortsat fremgang og grokraft i vort organisationsarbejde. Begyndelsen er nu gjort, og ved den linie, der er lagt i kursusarbejdet fremover, vil vi blive vidne til, at dygtiggørelsen gennem selvstudium forud for kurserne bliver mere og mere almindelig, hvorved kursernes hele standard vil blive yderligere udbygget.

Landsoplysningsudvalget vil gerne gennem disse linier takke hver enkelt, der har vist interesse gennem tilmeldelse til kursus. Vi er overbevist om, at alle, der er udpeget for deltagelse, er deres ansvar bevidst, og vi ser med fuld fortrøstning imøde, at vore erfaringer kommer til at danne basis for det, AOF i fremtiden vil tilbyde andre organisationers oplysningsarbejde. Vi ser i den kendsgerning, at det blev os der kom først på dette område ikke andet end en glæde ved, at også vi kan være med til at yde en indsats. Et udvidet samarbejde alle organisationer imellem, også inden for oplysningsarbejdet, vil udenfor al tvivl være til gavn og glæde for alle parter, og på dette område skal ingen være i tvivl om, at lokomotivmændene for deres part vil være at finde som aktive deltagere i arbejdet.

Vi byder deltagerne i kursus 1960 velkommen til arbejdet. Det er noget nyt, der nu går i gang med, og der kan måske være visse spørgsmål, man gerne vil have nærmere belyst. Skulle dette være tilfældet, beder vi om hurtigst muligt at tilskrive ud-

valget, således at der ikke bliver noget afbræk i arbejdet.

Deltagerne i grupperne A og B, vil vinteren igen stå i nær kontakt med deres gruppeledere, og det er udvalgets håb, at man vil benytte sig af de muligheder, der ligger i denne kontakt. Vi må dog gøre opmærksom på, at gruppelederne i intet tilfælde vil gribe ind i undervisningen gennem brevscolen. Denne side af sagen vil blive varetaget af skolens lærer, hovedkasserer i Træindustriarbejderforbundet, Villy Nielsen, der også er medforfatter til den grundbog, deltagerne har fået tilsendt.

Der forestår mange opgaver for organisationerne at løse i det kommende tiår, men når blot vi forstår at stå sammen om problemernes løsning, og samtidig udnytter alle de muligheder for dygtiggørelse, der foreligger, vil også vi blive medvirkende til at præge fremtidens udvikling i positiv retning.

j.

Deltagerliste for kursus 1960

I det efterfølgende bringes en fortegnelse over deltagerne i kursus 1960. Deltagerne i grupperne A og B har alle gennemgået første års gruppen efter den nye lønningslov, og samtlige i disse to grupper anførte er deltagere i AOF's brevscole »Arbejdsforhold – historisk og aktuelt«.

I øvrigt er gruppeinddelingen som følger:

Gruppe A: leder S. Suneson.

- Lkf. N. P. Junker, Fa.
- » K. E. Friis, Ar.
- » N. P. Røggilds, Ab.
- » J. Thillemann, Gb.
- » H. Halbro, Ar.
- Lkfb. G. E. Nielsen, Ar
- » Simon Christensen, Gb.
- » B. K. Christensen, Kp.
- » F. D. Hansen, Ar
- » H. C. Dam, Ar.

Gruppe B: leder J. V. Christiansen.

- Lkf. E. P. R. Jensen, Kp.
- » T. G. B. Olsen, Kb.
- » S. K. Jensen, Ab.
- » K. D. Christensen, Ar.
- Etf. H. J. Schjøtt, Av.
- Lkfb. N. K. Jensen, Ar.
- » K. H. J. Bergholz, Ge.
- » Finn Christensen, Fh.
- » S. O. Steen, Gb.
- » K. Å. Nielsen (Åbyhøj), Gb.

Gruppe C: leder P. E. Poulsen.

- Lkf. H. Ørnstrøm, Pa.
- » E. N. Olesen, Fh.
- » J. R. T. Nielsen, Hgl.
- Etf. L. S. Andersen, Av.
- Lkfb. N. G. P. Andersen, Rd.
- » E. Hansen (Åby), Gb.
- Mtf. M. Jacobsen, Mariager.

Gruppe D: leder P. Busk.

- Lkf. C. V. Søgaard Hansen, Ar.
- Etf. A. Schmidt (Fenstra), Av.

Lkfb. K. Ravn, Gb.

» G. B. Østergård, Ab.

» B. S. Kristensen, Str.

Mtf. Viggo Larsen, Hg.

» K. E. Jaller, Od.

De tre sidstnævnte motorførere er Dansk lokomotivmands-Forbunds deltagere. Vi har hidtil haft to af forbundets tillidsmænd på vore kurser, men efter aftale er dette tal udvidet til tre fra dette års kursus at regne. Vi har indenfor udvalget været meget tilfredse med samarbejdet, og det glæder os, at vore kolleger fra privatbanerne har ytret deres tilfredshed på den måde, at de har anmodet om at få deres repræsentation på kursus udvidet.

j.

Selvangivelsen

I løbet af januar måned påregnes enhver at være gjort bekendt med den udbetalte løn i 1959, således at man er i stand til at beregne sin skattepligtige indkomst på selvangivelsen for det kommende skatteår. Ved opgørelsen skal man huske at medregne 100 kr. for fri uniform, medens uniformstilskud til selvbeklædere antages at dække merudgiften til uniform.

Personlige skatter, der er forfaldne og betalte inden udgangen af 1959 kan fradrages.

Udgifter til pensionsbidrag (4 pct. af bruttolønnen) og præmier til livrenter m.v. kan fradrages fuldt ud uanset udgiftens størrelse.

Herudover kan udgifter til sygekassekontingent, andre syge- og hjælpe-kasser, livsforsikringspræmier, ulykkesforsikringsbidrag, invalideforsikringspræmier m.v. fratregkes, dog højst med et samlet beløb af indtil 600 kr årligt for ikke-forsørgere og 1 000 kr. for forsørgere.

Lønmodtagerfradrag A

Til afløsning af en række fradrag (smudstillæg, skifteholdstillæg, værktøjspenge, kørselsudgifter m.v.), som hidtil havde været indrømmet lønmodtagere, indførtes for nogle år siden et generelt lønmodtagerfradrag. Dette fradrag er fastsat til 400 kr., dog højst 10 pct. af lønindtægten. Fradraget beregnes for hver person, der beskattes sammen med den skattepligtige, og som har lønindtægt for fremmede.

Har både mand og hustru arbejde for fremmede, og mandens indtægt f.eks. har været 8 000 kr. og hustruens 2 500 kr., udgør lønmodtagerfradrag A ialt 650 kr., nemlig 400 kr. for manden og 250 kr. for hustruen.

Lønmodtagerfradrag B. Særlige fradragsberettigede udgifter, såfremt disse overstiger lønmodtagerfradrag A.

Selvom – som nævnt ovenfor – lønmodtagerfradrag A skal træde i stedet for de tidligere givne fradrag for arbejdstøj, natpenge, o.s.v., kan der dog være enkelte skatteydere, der har ekstraordinært store udgifter i forbindelse med arbejdet. Såfremt disse udgifter – beregnet efter de nedenfor nævnte regler – tilsammen overstiger lønmodtagerfradrag A, kan disse udgifter fradrages, men i så fald bort-

falder lønmodtagerfradrag A. Man må altså vælge mellem lønmodtagerfradrag A og B.

Sygekassekontingent for aktive tjenestemænd (samlevende ægtefæller 1,5 pct. – enlige interessenter 1 pct. af bruttolønnen).

Pensionerede ansatte:

Når pensionen (med tillæg) pr. måned udgør	Udgør bidraget pr. måned:	
	For samlevende ægtefæller, der begge er medlemmer:	For enlige interessanter
Under 900 kr.	10,50 kr.	7,00 kr.
900 kr.– 999 kr.	12,00 kr.	8,00 kr.
1000 kr.–1099 kr.	13,50 kr.	9,00 kr.
1100 kr.–1299 kr.	15,00 kr.	10,00 kr.
1300 kr.–1499 kr.	16,50 kr.	11,00 kr.
1500 kr.–1699 kr.	18,00 kr.	12,00 kr.
1700 kr. og derover	20,00 kr.	13,00 kr.

Enker, der oppebærer enkepension:

Når pensionen (med tillæg) pr. måned udgør	Udgør bidraget pr. måned:
Under 900 kr.	7,00 kr.
900 kr.– 999 kr.	8,00 kr.
1000 kr.–1099 kr.	9,00 kr.
1100 kr.–1299 kr.	10,00 kr.
1300 kr. og derover	11,00 kr.

Natpenge kan som hidtil fradrages med det halve af det indtjente beløb, men dette indgår under lønmodtagerfradraget.

Jubilæumsgratualer indtil 1000 kr. kan fradrages i indtægten. Her må man være opmærksom på, om gratialet er tillagt den opgivne årsindtægt.

Renter af lån, men ikke afdragene, kan fradrages fuldt ud.

Foreningskontingentet fradrages i særlig rubrik på selvangivelsen, og skal altså ikke ind under lønmodtagerfradraget eller de 600 kr. for forsikringer m.v. Medlemmer med indtil 5 års medlemskab i foreningen har for året 1959 betalt 174 kr., andre 150 kr. Afdelingskontingentet fradrages efter det gældende for den enkelte afdeling.

Transport over længere afstande

Som noget nyt med hensyn til fradrag er gennemført en bestemmelse om, at man, hvis man har transportudgifter fra hjem til arbejdsplads på over 500 kr. årligt, kan fradrage, hvad der ligger ud over 400 kr. Udgifterne skal beregnes efter, hvad det koster med billigste offentlige transportmiddel.

Jernbaneskolen

1. halvår 1960

Instruktion til motoruddannelse:

København:

7.–10. marts

Århus:

29. februar–3. marts.

Motorkursus:

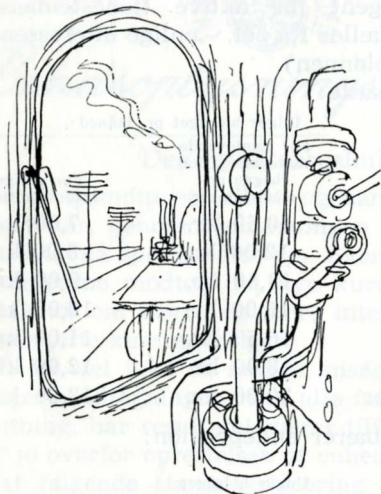
København:

2. maj–7. juni med eksamen 8.–9. juni.

Århus:

4.–9. april og 20. april–17. maj med eksamen 18.–19. maj

Frontruden



Elektrohjerner vinder indpas i jernbanerne

En række europæiske landes jernbaner går nu over til at benytte elektronanlæg til udførelse af deres regnskaber og opgørelser inden for driften. Blandt disse lande er England, Belgien, Frankrig, Holland, Sverige, Østrig, Schweiz og Vesttyskland. Danske Statsbaner påregner at kunne få sine regnskaber udført på det anlæg, staten agter at anskaffe.

I Frankrig har man i nogen tid haft et såkaldt IBM-anlæg, men nu er der bestilt et større. Tyske Forbundsbaner har også bestilt et anlæg af typen IBM. Det vil på grund af den store efterspørgsel først kunne leveres i sommeren 1961 og skal i første omgang udføre statistik og udregning af godstrafikken.

Ved anskaffelsen af den store elektroniske regnemaskine bliver et større antal sorterings- og hulkortmaskiner overflødige.

Det kan nævnes, at Tyske Forbundsbaner anvender femten millioner hulkort hver måned på 70 forskellige regnskabsområder. Hertil bruger man bl.a. 730 hulmaskiner og 165 sorteringsmaskiner, og det kræver i denne afdeling et personale på ikke mindre end 1675 mennesker. Kun en lille del af denne styrke vil være nødvendig til at betjene den automatiske regnemaskine. Hidtil er anvendt elektronrør, men efterhånden går man over til transistorer, der for det første er stærkere og for det andet kræver mindre plads.

Atomkraft i skibe

Verdens første handelsskib som skal drives med atomkraft blev søsat den 21. juni 1959ovre i Camden, New Jersey, USA. Det fik navnet »Savannah« og navngivningen blev foretaget af selve præsident Eisenhower's frue.

Skibet skal være færdigt til foråret 1960 og vil, inden det er helt færdigt, komme til at koste 40 millioner dollars. Det er tanken, at det skal prøvsesjles i 3 måneder i kystfarten uden last, derefter på ture i internationalt farvand med begrænset last og til slut med fuld last samt passagerer ombord.

»Savannah« betragtes som et stortilet forsøg med hensyn til anvendelse af atomenergien som fremdriftsmiddel i skibe, og det bliver absolut ikke noget billigt forsøg. Der kunne bygges et skib af tilsvarende størrelse, drevet med damp eller motor, til en meget billigere pris, men eksperterne hævder, at udgifterne ved driften vil blive så billige, at det rigeligt opvejer forskellen i byggeprisen.

Bygningen af skibet er sket i samarbejde mellem USA's søfartsministerium og landets atomenergikommission, og lasteevnen er 9.500 ton samt endvidere er der plads til 60 passagerer. Til at manøvrere skibet kræves en besætning på 100 mand, og efter foretagne beregninger kan det sejle 300.000 sømil på en enkelt påfyldning af det stof, hvoraf kraften fremskaffes.

Et stort spørgsmål har været faren for radioaktive stoffer, hvorved såvel mandskab som passagerer kan være udsat for fare, men herover for hævdes af de sagkyndige, at der absolut intet kan ske i så henseende, selv om eventuelt reaktoren bliver sprængt ved en kollision. Sikkerhedsforanstaltningerne er så effektive, at ingen behøver at føle sig utryk ved at være ombord.

Til arbejdet i maskinen skal påmønstres 18 mand, og disse skal gennemgå en særlig uddannelse, der varer 9 måneder, en uddannelse, der forøvrigt allerede er påbegyndt. Det siges dog, at det ikke er nødvendigt med så stor en styrke i maskinen;

cirka 10 mand skal være nok, men i første omgang påmønstres som sagt 18.

USA er ike alene om disse forsøg med atomdrevne skibe, andre lande er også med. Engelske skibsværftsledere mener, at der allerede om 8 à 10 år kun vil blive bygget skibe, der drives med atomenergi, og det vil blive en stor økonomisk fordel for rederne.

Sovjetunionen har en atomdrevet isbryder i drift, og ved franske værfter arbejdes for tiden med en reaktor, der skal være i stand til at levere kraft nok til at drive et tankskib med en lastekapacitet på 40.000 ton. Også i Japan foretages eksperimenter på dette område, og der hersker ingen tvivl om, at japanerne nok skal forstå at følge med.

Det må dog erkendes, at USA har været i forgrunden og ofret mest for at fremme udviklingen, og det er meget sandsynligt, at dette lands eksperter får ret, når de profeterer, at atomdrevne skibe vil revolutionere hele skibsfaren endda inden for et efter menneskelig beregning begrænset tidsrum.

ITF Journal.

Underjordiske S-tog på gummihjul

Siden 1956 har man brugt gummihjul til vogne i Paris' undergrundsbane, Metroen. Efter tre års forløb kan man nu fastslå, at forsøget har givet gode erfaringer. Nu vil man også indføre gummihjul i Milanos underjordiske bybane. Systemet består af to svære gummihjul, som har en metalring, der løber på en skinne anbragt mellem to cementbaner og holder hjulet på plads under kørslen. Vognens gummihjul kører altså på de to cementbaner.

I Italien har »Società di studio per la Strada Guidata« ladet bygge en særlig jernbanepersonvogn til kørsel på gummihjul. Den er 15,5 m lang, vejer 23 ton, er 2,85 m bred og tager 185 passagerer. Vægten er med fuld last 36 ton. Fordelen ved at anvende vogne på gummihjul er bedre afjedring, rolig og støjfri kørsel, og at man kan bruge lettere vogne, som betyder mindre udgift. »Gummivognen«s maksimalfart er 80 km/t.

Bryggeriet Stjernens studiefond

Når der i foråret 1960 foretages uddeling fra Bryggeriet Stjernens Studiefond, er det 12. gang, der foretages fordeling af midler fra fonden.

Fondens første uddeling fandt sted i 1949, og der er hvert år siden foretaget uddeling fra fonden, således at det samlede beløb, som er uddelt, andrager ca. 750 000 kroner.

Uddelingen i 1960 vil blive på 65-70 000 kroner.

Bryggeriet Stjernens Studiefond har til formål, fortrinsvis som rentefrie lån, at yde støtte til unge kvinder og mænd, der søger videre uddannelse af faglig karakter, eller som skal fuldføre deres akademiske studier.

Lånebegæringer til den forestående uddeling kan rekvireres fra fondens kontor, Dronning Olgas Vej 61, København F., indtil den 1. februar, og begæringerne må være tilbagesendt inden udgangen af februar måned.



Opmærksomhed frabedes

Enhver form for opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst. Bortrejst.

J. A. Jeppesen, lokomotivfører, Alborg.

Al opmærksomhed ved mit jubilæum i januar 1960 frabedes venligst.

P. C. Frost, lokomotivfører, Fredericia.

Al opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum frabedes venligst.

K. A. Spangtoft, lokomotivfører, Nyborg.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes.

A. C. Andersen, lokomotivfører, Struer.

Al opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

R. Christoffersen, lokomotivfører, Århus.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum den 25-1-60 frabedes venligst.

H. C. L. Christensen, lokomotivfører, Brande.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

E. V. Buch, lokomotivfører, Næstved.

Generalforsamling i afdeling 7, Helsingør

Generalforsamling afholdes lørdag den 30. januar kl. 19,30 i Teatercafeen.

Efter generalforsamlingen sammenkomst. Pensionister indbydes venligst.

Bestyrelsen.



Afsked

Lokomotivfører (15. lkl):

N. J. Thomsen, København Gb., er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (31-1-60).

Dødsfald.

Pensioneret lokomotivfører E. S. J. Aagaard, Skydebanegade 29, 1., København V., er afgang ved døden 28-12-1959.

Pensioneret lokomotivfører J. H. Larsen, Strindbergsvej 101 A, Valby, er afgang ved døden den 7-1-60.

MEDLEMSLISTEN

Optaget som ekstraordinært medlem pr. 1/1-60.

Fhv. lokomotivfyrbøder L. G. Thomsen, Jernbane Allé 17, 1., Vanløse.

Fhv. elektrofører S. E. Pedersen, Vesterbro 33, Værløse.

NYE ADRESSER

Åbenrå: Formand: lokomotivfører S. E. Schou, Tøndervej 123, 1.

Lokomotivførerafdeling:

Helgoland: Kassererens navn og adresse rettes til: N. V. Ø. Jensen, Lundtoftegade 86, 2.

Lokomotivfyrbøderafdeling:

Ålborg: Formandens navn og adresse rettes til: B. C. V. Kruse, Vendsysselsgade 24, 3.

Byttelejlighed Århus - København

Stor 2 vær. lejlighed m/ centralvarme, varmt vand og brusebad i Århus, leje: kr. 400,- pr. kvartal, intet indskud, ønskes byttet med 2 store eller 2½ vær. moderne lejlighed i København snarest.

Med venlig hilsen

M. Tømming, Firma Imperial,
Vermlandsgade 71, Kbhvn..

Statsbanepersonalets Sygekasse

henleder opmærksomheden på, at indtægts- og formuegrænserne for ubemidlede i folkeforsikringslovens forstand med virkning fra 1. oktober 1959 af socialministeriet er fastsat til følgende beløb.

Indtægtsgrænser

- a. København, Frederiksberg, Gentofte m.fl. kommuner 15 900 kr.
 - b. Købstæder, Marstal samt flækker og bymæssige bebyggelser på landet med over 1500 indbyggere 14 500 kr.
 - c. Det øvrige land 13 200 kr.
- For forsørgere forhøjes det anførte beløb med 1 125 kr. for hvert barn under 15 år.

Formuegrænser

55 000 kr. for forsørgere og 40 000 kr. for enligstillede.

Om en persons årsindtægt overstiger ovennævnte grænser retter sig ikke efter vedkommendes brutto indkomst, men efter den skattepligtige indkomst.

Af hensyn til, at størrelsen af statens tilskud til sygekassen er afhængig af antallet af ubemidlede medlemmer, og at mindstebidraget til sygekassen er forskelligt for ubemidlede og bemidlede interessenter, henstiller sygekassen, at de af dens medlemmer, der mener ikke fortsat at høre til den medlemsgruppe - ubemidlet henholdsvis bemidlet - hvortil de efter det på medlemskortet anførte er henført, snarest underretter sygekassen derom.

Turistsektionen

Fortegnelse over Danske Jernbanemænds Turistorganisations rejser i 1960.

Rejser i Norden

20	24/6-30/6	Nordkap-Midnatssolens land	525
21	17/7-31/7	Ungdomslejre i Lapland (alder 12-20 år)	160
22	31/7-7/8	Vandretur i Lapland (indkvartering på Läkta fjeldstue	125
23	ca. 13/8-22/8	Vandretur i Jotunheimen ...	250
24	21/8-27/8	Norges Vestlandsfjorde (Flåm, Finse og Åndalsnes)	420
25	4/9-11/9	Vandretur i Laplands efterårspragt	160

Rejser i det sydlige udland

50	5/3-24/3	Flyvetur til de kanariske øer	1600
51	12/3-28/3	Ægypten (Cairo - Louxor - Suez)	1300
52	31/3-16/4	Ophold i spanske jernbanemænds ferieby i Tarragona (Barcelona)	400
53	23/4-10/5	Grækenland, international rejse til Athen, Rhodos, Delphi m.v.	850
54	1/5-7/5	Holland, tulipanblomstringen	275
55	slutn. af maj.	International sammenkomst af jernbanefolk i Liege (Belgien)	225
56	ca. 10/6-20/6	Den romantiske vej til Würzburg, Augsburg-München..	375
57	juni	London og Irland	630
58	5/6-11/6	Schweiziske søer (Luzern, Interlaken, Montreux) ...	185
59	31/7-14/8	Bjergferie i Dienten (Østrig)	335
60	9/8-22/8	Østrig rundt (Salzburg, Wien, Grossglockner og Innsbruck)	640
61	21/8-1/9	Sydtyskland (Garmisch med festspil i Oberammergau)	400
62	31/8-17/9	Østrig og Jugoslavien (Lienz, Villach, Beograd, Sarajevo, Dubrovnik, Split, Rijeka) ..	850
63	3/9-11/9	Rhintur (Rüdesheim og Heidelberg)	375

64	4/9-17/9	Efterårstur til Paris og Rivieraen	550
65	8/9-19/9	Polen (Warczawa, Krakow, Zakopane, Berlin)	350
66	8/9-22/9	Ferie ved Ossiachersee, besøg i Salzburg og Wien	425
67	9/9-24/9	Mallorca og Barcelona	750
68	11/9-24/9	Klassisk Italien (Roma, Capri, Firenze, Venezia)	610
69	11/9-1/10	Spanien rundt (Madrid, Sevilla, Valenzia, Barcelona)	900
70	15/9-30/9	Italienske Riviera (Genova, Celle, Firenze, Venezia) ..	450
71	16/9-4/10	Italien syd for Rom (Sorrento, Reggio og Taormina) ..	700
72	17/9-7/10	Spanien og spansk Marocco	850
73	21/9-5/10	Rom og italienske Adriaterhavskyst, Venezia	450
74	17/9-8/10	Portugal (Lissabon, Porto, Coimbra, Praia da Rocha)	840
75	22/9-8/10	Ophold i spanske jernbanemænds ferieby i Tarragona (Barcelona)	400
76	30/9-20/10	Grækenland (Athen, Mykonos, Korinth, Delphi)	1025
77	11/12-30/12	Ægypten (Alexandria, Cairo, Louxor, Assanan, Suez) ..	1800

Oversigt over vinterrejser i 1960.

Norge:

Vintersportsrejser til NJT's	1	20/2-29/2	150	1/2
feriehjem Holu, pr. Al st. på Bergensbanen	2	27/2- 7/3	150	1/2
	3	5/3-14/3	150	10/2

Vintersportsrejser til Hövringen i Rondane 900 m o.h., Gudbrandsdalen pr. Sel st.	4	13/2-21/2		10/1
	5	20/2-29/2		20/1
	6	27/2- 7/3		20/1
	7	5/3-14/3		1/2

Hovedbygning

Anneks

Tillæg for enkeltværelse, hvis det kan leveres

Hundespandtur i Nordmarken i Oslos omegn. Overnatning på turisthytter.

Øvede skiløbere 12 21/2-28/2 200 31/1

Sildeeventyret. Fra Ålesund med fangstbåd til sildefeltet 13 5/2-10/2 155 10/1

Sverige:

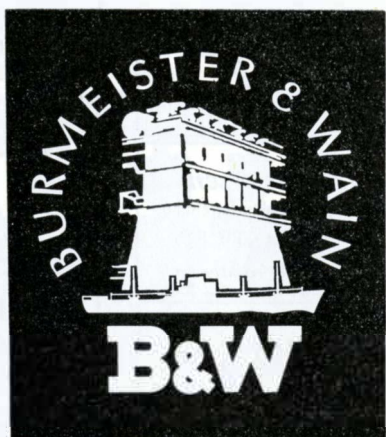
Vintersportsrejser til SJT's	8	4/3-14/3	160	1/2
feriehjem »Bjørkliden« på Narvikbanen	9	11/3-21/3	160	10/2
	10	18/3-28/3	160	10/2
	11	29/4- 9/5	160	15/3

Detaljeret program over rejserne vil foreligge i begyndelsen af december 1959 og tilsendes gerne på anmodning.

Anmeldelse bedes indsendt til:

Danske Jernbanemænds Turistorganisation,
Bernstorffsgade 18,
København V.

· LEADING IN THE MARITIME WORLD ···



**DIESELMOTOR TYPE
84-VTBF-180**

**2100 EHK
pr. cylinder
i kontinuerlig drift
under
tropiske forhold**

**d. v. s.
med 12 cylindre**

25000
EHK

BURMEISTER & WAIN

København Danmark

AARHUS

CAFE VESTER

Vestergade 69 . Tlf. 30214
Kahytten er hyggelig til små sluttede selskaber

NY VÆRT: MØLLER PEDERSEN

som anbefaler sig til såvel gamle som nye kunder



NORSGADE 1
lige over for "Biografen",
Tlf. 2 72 12.

Godt Nytaar

ønskes alle vore gamle
og nye Kunder

A. Rylunds Eftf.

Frimærkehandel
Klostergade 20 . Aarhus

AARHUS CHROM TEKNIK

KNUD THIEDE

ROSENKRANTZGADE 1 . AARHUS

Peter K. Dolby & Søn

Kunstdrejere . Signalføljer . Alt hornarbejde

Aarhus . Sjællandsgade 43 . Tlf. 28468

Aarhus Galvaniserings-Anstalt

Fabrik: Nørreport 20 - Telf.: 23 222

Varm-Galvanisering og elektrisk Galvanisering

Gælder det vask, da ring

24 382 . Ydun Vask

Våd vask . Rullevask . Færdig vask
Fagmæssig behandling til små priser

Rådfør Dem med os!

Har De set, hvor slidte Deres polstermøbler
egentlig er blevet?

Indhent hos fagmanden - uden forbindende -
tilbud på ombetrækning - fuld garanti!

LIIN BRØNDUM . Ingerslev Boulevard 20 . Telf. 2 33 19
Aarhus

Cigar - Tobak - Vine

Bauneplads 6, Aarhus, Tlf. 25563

K. A. Jensen (Ny Indehaver)

Møbler - Inventar anbefales

Laurits Thomsen

Ny Munkegade 40, Aarhus, Tlf. 26854

AKTIESELSKABET

AARHUUS PRIVATBANK

STIFTET 1871

KALUNDBORG

Slagtermester Børge Rasmussen

Kordilgade 10
Telefon 173
Privat 1243

Altid første Kl. Varer

M. H. Iversen

Mode- og Manufakturforretning
Kalundborg - Tlf. 82

Leverandør til Feriehjemmet

Fineste

Kød, Flæsk, Paalæg

Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44
Tlf. Kalundborg 161

Leverandør til Feriehjemmet

Spis mere OST,

ring saa kommer Fallesen
Tlf. Kalundborg 1029

OTTO NIELSEN

Malermester

o

Tlf. Kalundborg 447

Murermester og Cementvarefabrikant

CHR. SCHRØDER

anbefaler sig med alt Murerarbejde,
terrassoarbejde, Høveliser, Flag-
stangstødder m. m.

Tlf. Kalundborg 360

Kul, Koks, Briketter & Brændselsolier

IMPORTKOMPAGNIET A/S
KALUNDBORG

Telf. *33 (Flere Ledn.)

STRUER

Frisørsalonen

Jyllandsgade 9 . Struer

anbefales
Gustav Jensen

P. WEILING

Struer . Tlf. 93

anbefaler alt
i moderne
Blomsterbinderi

H. RASMUSSEN . Gartner

Gisseløre

Tlf. Kalundborg 594

Leverandør til feriehjemmet

»Køb det hos

Schau

lige i nærheden«

KALUNDBORG KULKOMPAGNI

Aktieselskab

Tlf. TRETEN

J. Kjær Christensen

aut. installatør

Kordilgade 4 . Telefon 520

Lev. til feriehjemmet

Fiskehus Nr. 1

Viktor Nielsen

Tlf. Kalundborg 659

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

Leverandør til Feriehjemmet.

Kalundborg

Fællesbageri

A. M. JØRGENSEN

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

Sct. Jørgensbjerg 25

Tlf. Kalundborg 71

L. A. Jørgensen, Lergravsvej 63

BOGTRYK

Telefon Asta 5002. København 5

Teater Restauranten

Tlf. 2500 FREDERICIA Tlf. 2500

Byens nye, elegante mødested

HERNING

UBBE NIELSEN

Hårpleje

Damefrisør . Special skønhedskabine

Skolegade 49 . Herning . Telf. 1843

FREDERICIA KUL-KOMPAGNI A/S

Loehr og Holmelund

... vi sælger varme

Telefon
170-888
4 linier

Sig det med Blomster

P. B. VAHL

✱
Paa saa Timer
overalt i Verden

Fr. Alle 149, Aarhus, Tlf. 25150