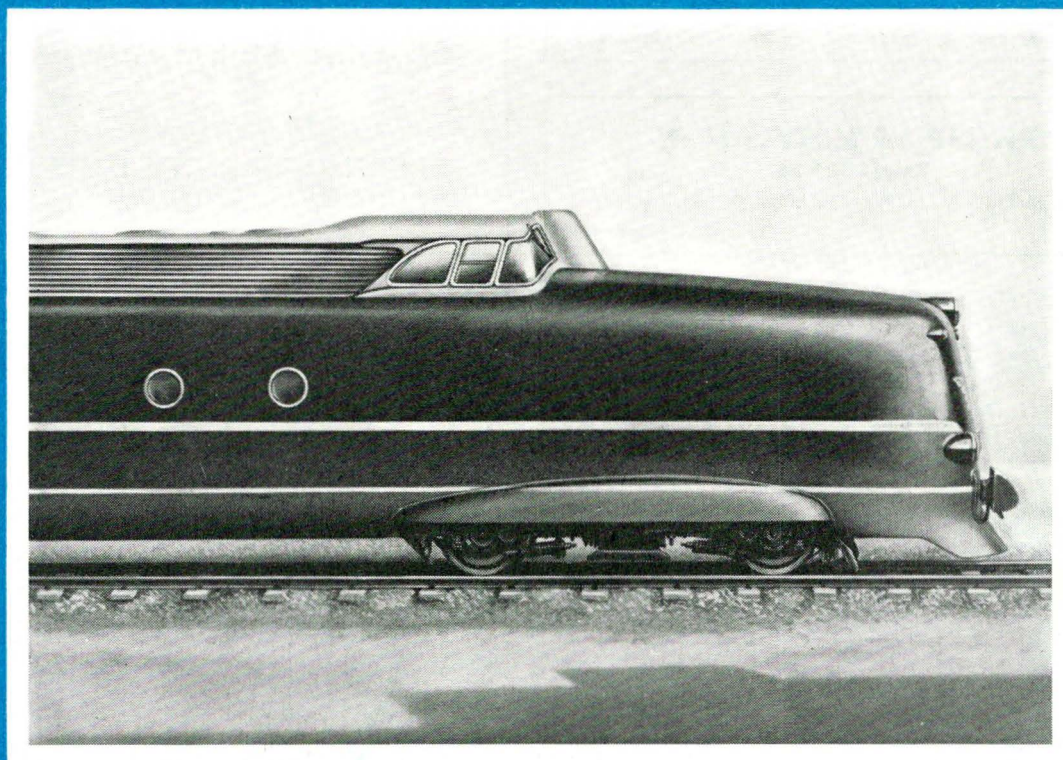


DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 13 . 5. JULI 1961 . 51. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

AALBORG HANDELSGYMNASIUM

modtager indmeldelser til skoleåret 1961-62,
der begynder 15. august.

Eetaarigt kursus til højere handelseksamen
for nysproglige studenter og realister med
handelseksamen linie C.

Studenter med klassisk sproglig eller mate-
matisk studentereksamen optages kun i for-
bindelse med en særlig adgangsprøve i eng-
elsk og tysk.

Toaarigt kursus til højere handelseksamen
for realister.

Yderligere oplysninger - herunder legat- og kollegie-
muligheder - faas ved henvendelse til

AALBORG HANDELSHØJSKOLE

Saxogade 10 - Tlf. (081) 3 5777

Tegn forsikringer i

**Statsbanepersonalets Brandforsikringsagentur
og Understøttelsesforening af 1891**

Telefon Humlebæk 713

Lav præmie - uden gensidighed - kulant erstatning

Tillidsmænd over hele landet - Alle arter forsikringer tegnes

PHILIP W. HEYMAN ^{1/2}

KONSERVES

JÆGERSBORG ALLE 19 - TELEFON ORDRUP 9566

Leverandør til feriehjemmet



- midt i Danmarks smukkeste gade
i Møgeltonder

✱

Nærmeste nabo til Schackenburg
Slot og slotspark

✱

Gode parkeringsforhold

✱

Rigt varieret spisekort - Populære priser

✱

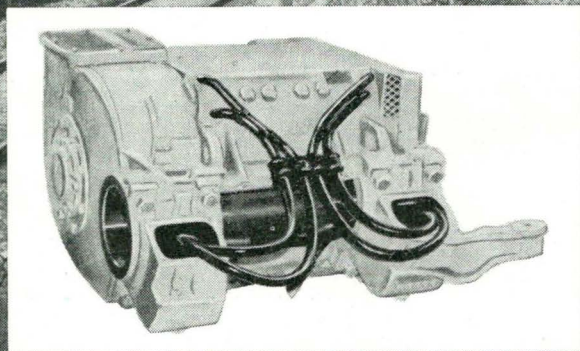
ELLEN OG BENNY DJURSKOV

BANEMOTORER TIL MOTORVOGNE OG LOKOMOTIVER



THRIGE

ODENSE
KØBENHAVN - AALBORG





DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 13 - 61. ÅRGANG

5. JULI 1961



Indhold:

I morgen er der atter en dag ..	195
Dansk Jernbane Forbunds kon- gres	196
Norsk Lokomotivmands For- bunds landsmøde	197
DSB køber nye lyntog	199
Fra medlemskredsen - Angående erstatningsfridage - Dårligere end nogensinde - Direkte spørgsmål til DSB's ledelse ..	204
Under DLF	205
Personalia	205
Særlige ydelser - Funktionsve- derlag	205
DSB regnskab	206

Forsidebillede:

Forenden af model til de nye
danske lyntog.



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.

I morgen er der atter en dag-

Der er visse træk i statsbanehverdagen, som tyder på, at overskriften har almindelig gyldighed for godstrafikken; thi så store er nogle af godstogenes forsinkelser, at de leder tanken hen på det kendte ordsprog.

Med dette oplæg sigter vi til f.eks. godstogskørslen på sydbanen fra København til Gedser og omvendt og især til sådanne tog som 2104 og 2197, idet det er os bekendt, at disse to tog er særligt udsatte for store forsinkelser, så store og så stadigt tilbagevendende, at der er al mulig grund for at beskæftige sig med spørgsmålet.

I tog 2104 er forekommet forsinkelser (der bortses fra sådanne på 15 minutter og derunder) fra 20 og til 162 minutter og i tog 2197 fra 45 til 186 minutter. Det er ganske betragtelige forsinkelser.

Hvad kan årsagen mon være?

For disse to togs vedkommende kan i hvert fald fremføres tre ting, som stærkt medvirkende til forsinkelsernes opståen. Lukning af stationer mellem Vordingborg og Næstved, togmaskinerens anvendelse som rangermaskine på stationerne og for lidt rangerpersonale.

Tog 2104 skal, når det har lidt forsinkelse, overhales af tog 100 i Vordingborg, og det medfører yderligere betydelig forsinkelse af 2104, når stationerne er lukkede som nævnt.

Rationaliseringen af driften har betinget den udstrakte anvendelse af togmaskinerne til rangeringsarbejde, men med de store diesel-lokomotiver er vi dårligt hjulpet i dette arbejde; thi lige så gode disse kan være ved togs fremførelse over strækningen, lige så dårlige er deres anvendelse til rangering, alt for tunge og uhandlige, som de da er. Når dertil kommer, at man i videst mulig udstrækning har afskaffet begrebet 3 mand til rangerarbejdet, vil enhver med et minimum af kendskab til arbejdet kunne forstå, at det tager tid at tilendebringe rangerarbejdet med manglende kontakt mellem lokomotivfører og rangerleder i de lange tog, der køres med. Endvidere foreligger det forhold ved samtidige ophold af flere godstog på bystationer, at der ikke er rangerpersonale til mere end eet togs rangerarbejde. Afventende det ene togs færdiggørelse bibringes det andet betydelig forsinkelse. Er dette rationalisering?

Disse forhold er særdeles beklagelige. De er det for lokomotivpersonalet, som får uforholdsmæssige forlængelser af tjenesten, hvor der i forvejen ikke er vist særlige hensyn til arbejdets anspændende karakter. De er det for statsbanevirksomheden, fordi det for godsforsenderne - kunderne - må være utilfredsstillende forhold. I lige så høj grad det gælder for befordring af personer, gælder det at få godset hurtigt og præcist frem.

Der må en undersøgelse iværksættes med henblik på en ændring af forholdene, og det skal ikke mangle på henstilling herfra til, at det sker omgående. Det forekommer nemlig meget ejendommeligt, at der ikke foretages noget for at ændre tingenes tilstand.

Ny formand for vore hollandske kolleger



G. J. H. Alink

Under slagordet brød – fred – frihed har det hollandske forbund Nederlandse Bond van Vervoerspersoneel holdt kongres i Utrecht med deltagelse af en lang række gæster fra samarbejdende organisationer i ind- og udland.

Forbundets problemer er mangesidede, eftersom det er sammensat af forskelligartede grupper inden for transportvæsenet, idet forbundets medlemstal på små 45.000 omfatter cirka 15.000 jernbanemænd 15.000 ved vejtrafik cirka 3.400 kanaltrafik og 9.000 ved havnetransport og cirka 2.000 i lufthavnene. Der er sket en række fremskridt i kongresperioden, og man regner med at få 45 timers arbejdsuge gennemført fra oktober 1962. For jernbanens vedkommende foregår der en stærk rationalisering, og dampkørsel er afskaffet for flere år siden. Under krigen blev de hollandske jernbaner totalt ødelagt, og disse skulle bygges op fra bunden af.

Forbundsformanden, H. J. Kanne, trak sig tilbage fra hvervet på grund af alder. Kanne er internationalt kendt, ikke mindst gennem International Transportarbejder Forbund, hvor han gennem en lang årrække har udført en aktiv indsats. Til hans efterfølger blev valgt den 51 årige lokomotivfører, G. J. H. Alink, som i mange år har været fast knyttet til forbundets hovedkontor, og vi kender ham blandt andet fra vore egne kongresser, hvor han også har deltaget.

Dansk Jernbane Forbund

I dagene fra d. 21. til d. 23. juni afholdt Dansk Jernbane Forbund sin 40. ordinære kongres i København. Kongressen indledtes med en smuk og højtidelig åbning under medvirken af blandt andre Københavns Jernbane Orkester, Ivan Leths orkester og skuespiller Svend Metling.

Forbundets forretningsfører P. Madsen fremlagde en lang og fyldig redegørelse om virksomheden i de forløbne 3 år og kom herunder blandt andet ind på de gennemførte resultater på lønningensområdet og de sidste forbedringer i forbindelse med tjenestetidskommissionens arbejde. Han tilkendegav i skarpe vendinger utilfredsheden med finansministerens standpunkttagen under forhandlingerne om overenskomsttillægget og fandt det nødvendigt, at tjenestemændene snarest tog stilling til nye forhandlingsregler.

Der var kun et ringe antal forslag til behandling, og det væsentligste var ændring af det månedlige kontingent, der efter en kort debat blev forhøjet fra 10 kr. til 14 kr.

Ikke mindre end 8 af forbundets tillidsmænd fratrådte deres stillinger i hovedbestyrelsen på grund af alder, og der skete således en betydelig ændring af den gennem mange år sammensatte hovedbestyrelse. De 8 fratrædende, hovedkasserer L. Thorup, overmatros V. E. Hansen, banebetjent N. A. Jensen, stationsmester P. H. Pedersen, overportør N. Kolding, pakhusformand A. J. Ludvigsen, pakhusmester N. M. Andersen og overportør J. K. Jensen, blev med tilslutning fra hele kongressen udnævnt til æresmedlemmer, ligesom forretningsfører P. Madsen blev genvalgt med akklamation.

Den endelige konstituering med blandt andet udnævnelse af hovedkasserer finder sted i et kommende møde i hovedbestyrelsen, der ligeledes for fremtiden skal varetage forbundets oplysningsarbejde.



Forretningsfører P. Madsen

Norsk Lokomotivmands Forbunds landsmøde

Bergen – en af Norges ældste byer med en interessant historie – var mødestedet for vore norske kollegers 55. ordinære landsmøde i dagene fra den 7.-9. juni.

Norge er et stort land og med sin ejendommelige langstrakte form, måtte nogle af de delegerede foretage en temmelig lang rejse for at nå frem til mødebyen. Fra Narvik oppe i nord tager rejsen to døgn og fra Kristianssand i syd 20 timer.

Det norske folk er musikglade og særlig befolkningen i Bergen, hvor forøvrigt den berømte komponist, Edvard Grieg, er født, hvorfor lødig musik spillet af Bergen distrikts jernbanemandsorkester dannede en smuk optakt til landsmødet.

Af de indbudte gæster fra ind- og udland kan nævnes, at norske statsbaner var repræsenteret ved generaldirektøren, H. E. Stokke, og velfærdschef, E. Kiil, og udlandet var repræsenteret ved gæster fra Sverige, Finland og Danmark.

Landsmødet blev åbnet af næstformanden, O. Anfinsen, idet formanden, M. Heggstad, er ret alvorlig syg og ikke var i stand til at være til stede. Anfinsen berørte ganske naturligt formandens sygdom i sin åbningstale, og fra forsamlingen blev givet tilslutning til at sende en hilsen til den syge, fra hvem også blev oplæst en hilsen ved mødets åbning.

Et af de problemer der blev diskuteret på mødet var spørgsmålet om enmandsbetjeningen af de store diesel-elektriske lokomotiver af typen MY, som norske statsbaner også har fået leveret fra NOHAB i Trollhättan. De har fra leveringstiden for cirka seks år siden været betjent af to mand, men norske statsbaners administration kræver, at de i lighed med de danske maskiner skal betjenes af een mand. Vore norske kolleger er betænkelige ved dette krav, og for os at se er det fuldt forståeligt. Forholdene ligger helt anderledes i Norge end i Danmark; tænk blot på kørslen over højfjeldet fra Oslo til Bergen, hvor der er meget langt mellem stationerne og ved vintertid med meget sne og dermed usigtbart vejr, er det en for stor, rent psykisk belastning at være ene mand i førerrummet.

Spørgsmålet er endnu ikke afklaret, men det er at håbe, at lokomotivpersonalets synspunkter vil blive de gældende, således at tomandsbetjeningen bliver opretholdt i visse togarter.

Et andet spørgsmål, der også blev nævnt og sagt ikke så lidt om, var støjen på MY-lokomotivet. Med de ret betydelige stigninger der findes på de norske baner, er det jo nødvendigt at lade motoren køre med sit højeste omdrejningstal, og adskillige lokomotivmænd mener, at deres høreøve har taget skade af denne stadige støj. Hovedbestyrelsen for de norske lokomotivmænds organisation har beskæftiget sig meget med spørgsmålet i perioden siden sidste landsmøde, og efter henstilling til generaldirektoratet er der nu foretaget nogle lydisolierende foranstaltninger, som skal modvirke denne plage. I henvendelsen til generaldirektoratet pegede vore norske kolleger på, at støjen forekom mindst



O. Anfinsen

generende, når der blev kørt fra førerrum I, hvorfor det blev foreslået, at maskinerne under alle forhold fremførte togene med dette rum forrest i kørselsretningen, men herom var ikke opnået enighed med administrationen.

Ved valgene til forbundets ledelse blev næstformanden, O. Anfinsen uden modkandidat valgt til formand, idet Heggstad som tidligere nævnt er syg og ikke kan genoptage arbejdet, og til ny næstformand valgtes K. Vik Andersen, fra Drammen. De tre nævnte er kendt af adskillige danske lokomotivmænd, og for Heggstads vedkommende vil vi gerne ad denne vej udtale de bedste ønsker om, at han vil genvinde sit helbred, således at vi kan få lejlighed til at hilse på ham igen og genopfriske minder fra årene, der er gået. Anfinsen og Andersen ønskede vi til lykke lige efter valget, og det er vor tro, at det gode samarbejde vi altid har haft med vore norske kammerater vil blive varetaget på bedste måde af de to, der nu har overtaget den daglige ledelse af Norsk Lokomotivmands Forbund.

Lidt om Bergen.

Førsteindtrykket av en fremmed by er viktig, fordi det gerne blir bestemmende for de følelser en kommer til at nære for den, enten det blir motvilje, likegyldighet eller forelskelse med enig troskab til følge.

Således lyder det i indledningen til et smukt skrift, Bergen kommune har ladet udarbejde om sin kære by, og ved en festlig sammenkomst fik de udenlandske gæster et eksemplar overrakt, hvori på en af de første sider fandtes en personlig hilsen fra byens borgmester eller rettere sagt »ordfører«, som de siger i Norge.

Lad os blade lidt i skriftet for at gengive noget af indholdet i forkortet form.

De fleste gamle byer i Norge blev anlagt af konger. Dette betød dog ikke, at byerne kunne anlæg-

ges efter skøn og behag; de naturlige vilkår måtte være hovedsagen, og bl.a. måtte havnen være god samt egne sig til opsamlingsplads for indenlandske eksportvarer.

Bergen blev grundlagt af Olav Kyrre i tiden omkring 1070, da en forholdsvis lang fredsperiode tog sin begyndelse efter mange års krig. Havet lå nær, og samtidig var havnen og sejladsen langs kysten beskyttet, hvilket i flere århundreder var forklaringen på, at byen var den største handelsby i norden.

Mange »gæster« kom til Bergen. Fra Irland, Grønland, Tyskland og særlig fra dette lands byer ved Østersøen. Mange af dem lejede huse eller handelsgårde, og blev borgere i byen med de hermed forbundne pligter og rettigheder, og disse »hanseater« fik en stor betydning for Bergens trivsel. I flere hundrede år var hanseaterne de dominerende, men omkring 1560 ændrede billedet sig, idet hollændere havde fundet vej til Bergen og begyndte en skrap konkurrence med det slutresultat, at hanseaternes magtstilling blev brudt for ikke senere at genopstå.

For så vidt virker det naturligt, at beliggenheden har gjort Bergen til en søfartsby, men man tager fejl, hvis man tror, at det barske sømandsliv er det mest karakteristiske islet i byen. Der findes også industri; en fjerdedel af Norges tekstilindustri findes i Bergensområdet, og skal man nævne en vare, som er særlig typisk for denne industri, så må det blive en skjorte. De fleste norske skjorter bliver fabrikeret i Bergen.

Adskillige af de nordmænd, som har gjort sig bemærket i den store verden, er født i Bergen. Vor egen berømte landsmand, Georg Brandes, skrev engang, at danskerne betragter Ludvig Holberg som dansk, medens nordmændene med stor iver hævder, at han var nordmand, men det bør fremhæves, at den mand der har grundlagt Danmarks og Norges moderne nationallitteratur, den videnskabelige som den poetiske, fødtes i rigernes mindst nationale by, i en stad der var som en europæisk, en international enklave i disse lande, Bergen. Det siges i øvrigt også, at i de fleste af Holbergs komedier findes altid en person, der kan tilbageføres til fødebyen eller dens nærmeste omegn.

Rejsen fra Oslo til Bergen med jernbanen over høifjeldet er i sig selv en oplevelse, og vel især for os der kommer fra vort lille flade land, og den almindelige opfattelse som råder, at det altid regner i Bergen er noget sludder, som bergenserne selv har morskab af at docere over for fremmede. Sandheden er i virkeligheden den, at der også er forekommet tørkeperioder, hvor det har knebet med at skaffe det nødvendige ferskvand til industri og andet brug.

Frygten for regnen skal altså ikke skræmme nogen fra at tage turen til denne interessante by og lad os slutte denne korte omtale af Bergen med en lille anekdote, som bergenserne selv kan lide at fortælle, og som siger lidt om deres sans for humor; en egenskab der altid virker tiltalende.

En turist var kommet til byen og dagen efter gik han en tur for at betragte byens seværdigheder. Regnen strømede ned, og efter et par timers for-

løb spurgte han en lille gut, der var iført oliefrakke og sydvest »sig mig min lille ven, regner det altid sådan her i Bergen«. Gutten stod og funderede lidt, men så kom det »ja, det ved jeg i grunden ikke, for jeg skal sige Dem, jeg er kun lige fyldt seks år.«

S. S.

Realistiske milliardinvesteringsopgaver i NSB.

Generaldirektør H. E. Stokes udtalelser ved Norsk Lokomotivmands Forbunds landsmøde

Statsbanene hadde det vanskelig. Vi strevet med et nedslitt materiell både under og etter krigen, og konkurans fra andre kommunikasjoner. Likevel så vi ikke gjerne reguleringer som skulle gi oss fordeler vis a vis andre kommunikasjonsmidler. Vi ønsket bare at Statsbanene skulle settes istand til å konkurrere på et rettfærdig grunnlag. Og heldigvis ser det nå ut til at vi er over kneiken, sa generaldirektør Stokke i Norges Statsbaner på Norsk Lokomotivmannsforbunds landsmøte i Bergen forleden.

Statsbanene står nå overfor investeringsoppgaver på hele 2 milliarder kroner, – et svært beløp, men planene er så realistiske at jeg tror samfunnet vil kunne tjene på det. Men planen forutsetter at samfunnet bevilger de nødvendige penger, at planen gjennomføres i takt med utviklingen og behov og i forståelse og samarbeid med de som arbeider ved jernbanen.

Generaldirektør Stokke komplimenterte norske jernbanemenn, de har ikke bare vist forståelse, de har også vært samarbeidsvillige når det gjelder rasjonaliseringsplanen m.m. Jeg tror ikke at rasjonaliseringen kunne blitt gjennomført hvis Statsbanene ikke hadde hatt et godt og forståelsesfullt personale.

Gjennom rasjonaliseringstiltak er tallet på funksjonærer ved NSB nå ca. 4500 lavere enn hva det var på det høyeste. Ytterligere reduksjoner lar seg neppe gjennomføre uten at vi får penger til de tekniske investeringer som trengs.

Samtidig og på tross av disse reduksjoner i personalet, er Statsbanene blitt istand til å ta imot økende trafikk, – det gjelder både gods og passasjerer, sa generaldirektøren, som konkluderte med å uttale at Statsbanene fortsatt skal være ryggraden i Norges samferdselsapparat, et kommunikasjonsmiddel det er trygt å reise med og hvor det ytes god service og med gode kår for dem som er knyttet til NSB. Men forutsetningen er at Statsbanene blir satt istand til å realisere sine planer – de planene som Stortinget har vedtatt, og han trodde at så ville skje.



DSB køber nye lyntog

Nye tyskbyggede lyntog som afløsere for de nuværende

Det vil endnu erindres, hvilket voldsomt fremskridt i befordringsmulighederne, der i sin tid blev opnået med DSB's røde lyntog, da de kom i gang i 1935 samtidig med Lillebæltsbroens åbning og senere i 1937, og der da med et slag blev opnået en meget væsentlig nedsættelse af rejsetiden mellem landsdelene med samtidig mulighed for at foretage rejserne uden omstigning ved færgerne.

De røde lyntog har da også i de forløbne 25 år kunnet glæde sig over popularitet blandt det rejsende publikum, og de har vist god driftssikkerhed og rentabilitet. Togenes anvendelsesområde er i dag stort set det samme som fra starten, og deres indvendige udstyr moderniseres efterhånden i forbindelse med togenes hovedreparation.

Imidlertid er der grænser for, hvilken grad af modernisering af en bestående konstruktion der kan gennemføres, og med de stigende krav til materiellet, der fremkommer fra en stor del af det rejsende publikum, har man fra DSB's side nu fundet det påkrævet at begynde at søge erstatning for de gamle lyntog i de gennemgående landsdelsforbindelser. Til sammenligning tjener i øvrigt, at tilsvarende tog i andre lande fra samme epoke som vore røde lyntog nu også alle enten forsvinder eller overgår til anden anvendelse end den oprindelige.

Opgaven var da for DSB at finde frem til driftssikre tog, hvor den i dag mest moderne teknik på området blev taget i anvendelse, hvor der inden for de givne rammer blev tilvejebragt størst mulig komfort, og hvor der blev anvendt konstruktioner, der gjorde togene egnede til overførsel med færger.

Den sidstnævnte betingelse er der grund til at omtale nærmere, idet hele konstruktionen af et lyntog, der skal anvendes i Danmark, betinges

af dets tilpasning til færgerne, dels til disses sporforhold med hensyn til sporenes længde, krumning, fritrumsprofil m.v. og dels til passagen af færgeklapperne, hvor der fremkommer stærkt varierende vinkeludslag ved de skiftende vandstandsforhold.

Da de nuværende lyntog i sin tid blev projekteret, var færgeproblemet særlig vanskeligt, idet togene skulle kunne passere de daværende dampfærgers stærkt krumme spor og køre over korte færgeklapper med meget store vinkeludslag ved ugunstig vandstand, og under de daværende forhold kunne det ikke undgås, at togenes kørselsegenskaber herved blev påvirket i uheldig retning.

I dag stiller forholdene sig bedre på dette område, idet der kan ses bort fra anvendelsen af dampfærger, og idet der i mellemtiden på hver side af Storebælt er indrettet et færgeløje med lange klapper og planlagt fortsættelse af indretningen af sådanne færgeløjer. Betydningen af problemet eksisterer imidlertid stadig, og som eksempler kan nævnes, at langt fra alle typer af drivbogier egner sig til at kunne passere selv de lange færgeklappers knækvinkler, og at særlige forholdsregler må træffes bl.a. ved overgangen mellem de enkelte lyntogsvogne og ved koblingsorganerne mellem disse.

Når der i dag skulle påbegyndes anskaffelse af nye lyntog og der måtte tages hensyn til den stærke tekniske udvikling, der er sket for dieseldrevne togs vedkommende i de allerseneste år, fandt man fra DSB's side, at der ikke var anden løsning, der kunne komme på tale, end at foretage de første anskaffelser ved indkøb fra udlandet, idet man da kunne bygge på allerede gjorte driftserfaringer og have fuld sikkerhed for, at der blev opnået både den rette indvendige komfort og en god og behagelig kørsel.

Endvidere ville der herved spares et kæmpemæssigt detaljeret projektarbejde, hvis omfang måske bedst kan forstås, når det oplyses, at der for at kunne bygge et moderne lyntog med alle dets mange enkeltheder kræves ca. 30.000 arbejdstegninger.

Spørgsmålet var da, hvilke eksisterende tog der egnede sig til formålet og med mindst mulig ændring kunne tilpasses de særlige forhold, der gælder for dansk lyntogsdrift, og det viste sig hurtigt, at de vesttyske TEE-tog (TEE = Trans - Europ - Express), der kom i drift i 1957 til anvendelse i internationale forbindelser mellem Vesttyskland og de omliggende lande, ville være særdeles velegnede.

Disse tog var fra begyndelsen konstrueret med henblik på deres eventuelle overførsel på færger, ganske vist under knap så vanskelige forhold, som der fortsat må regnes med ved Storebælt, men dog således, at en yderligere tilpasning ikke ville kræve konstruktionsændringer af en sådan art, at der ville være anledning til betænkeligheder.

Endvidere har disse tog gennem flere års intensiv drift opnået et godt renommé for deres driftssikkerhed og for deres højtudviklede komfort, der ikke står tilbage for noget andet moderne jernbanemateriel, og DSB's teknikere fandt derfor efter en nøje undersøgelse og under hensyntagen til de forbedringer, der var opnået ved Storebæltsoverfarten og yderligere ville blive opnået, at det ville være særligt fordelagtigt, hvis denne type kunne komme til anvendelse.

En yderligere fordel, der måtte tages i betragtning, var at på længere sigt, når der foruden forbindelserne mellem landsdelene også skulle ses på anvendeligheden i internationale forbindelser, var det naturligvis særligt hensigtsmæssigt, at DSB fik en togtype i brug, der var egnet til samtrafik med materiel, der var i anvendelse i vort sydlige naboland, hvor igennem hovedparten af vore internationale forbindelser jo må etableres.

Resultatet af de nævnte overvejelser og undersøgelser foreligger nu, idet DSB i juni i år har sluttet overenskomst med det vesttyske firma

M.A.N. (Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg), Werk Nürnberg, om levering af 2 komplette 8-vogns lyntog, 4 reservevogne af forskellige typer og et antal reservebogier og øvrige reservedele.

Firmaet M.A.N. er hovedleverandør, og ved leverancen medvirker desuden de vesttyske firmaer, Wegmann & Co., Kassel, og Linke-Hofmann-Busch, Saltzgitter, Watenstedt, nogenlunde i samme omfang som disse firmaer deltog i bygningen af de tyske TEE-tog, og herved, understøttet ved et nært samarbejde med de tyske forbundsbaner, har DSB sikret sig, at de nye tog i så stor udstrækning, som det er muligt, udføres med nøje anvendelse af de allerede gennemprøvede konstruktioner.

Fig. 1 viser, hvorledes de nye lyntog vil komme til at tage sig ud, som de er planlagt udført. Et 8-vogns tog vil få en længde på ca. 150 m og kunne medføre 237 rejsende (72 på 1. klasse og 165 på 2. klasse), medens togvægten med fuld last bliver ca. 275 t. Effekten til togfremførelse er 2200 hk og maksimumhastigheden 160 km/time, og der bliver altså 8 hk til rådighed for hvert t togvægt, hvilket må sammenlignes med, at de nuværende 4-togs lyntog har ca. 5 hk pr. t togvægt.

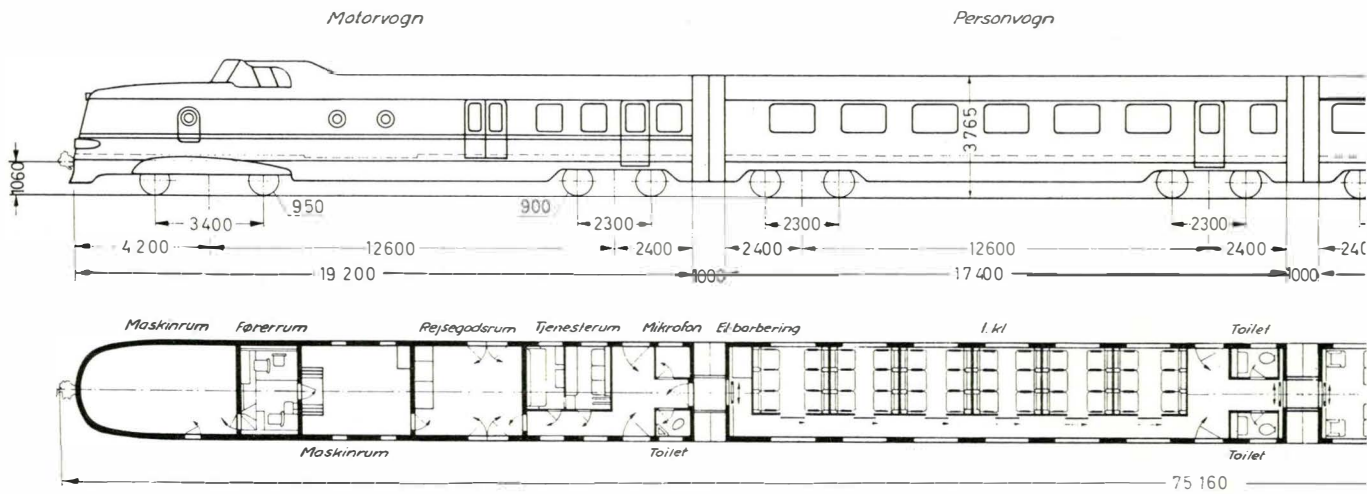


Fig. 1.

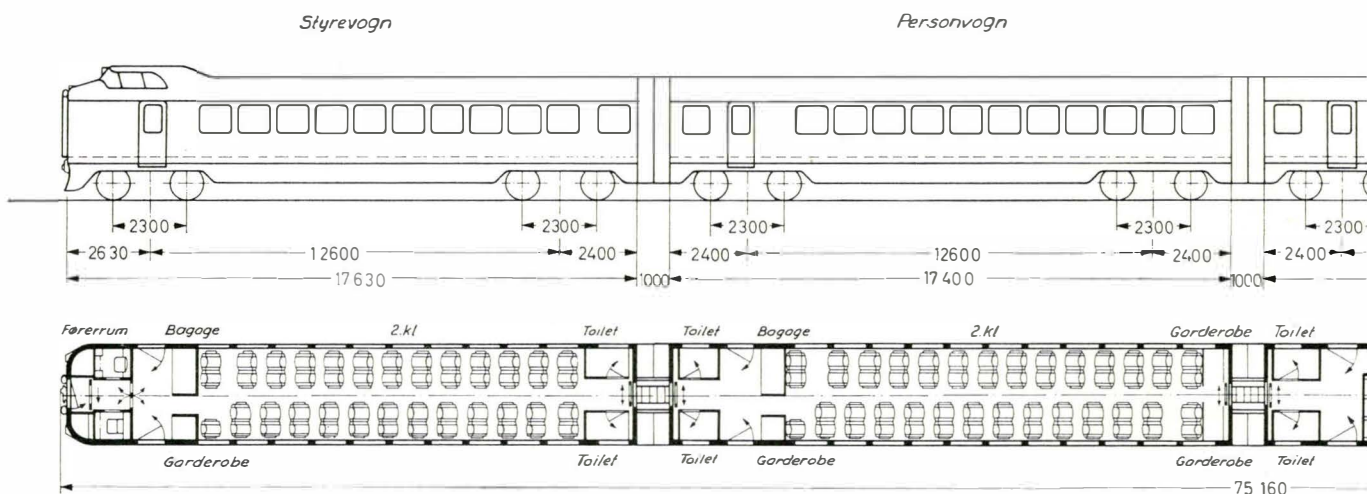


Fig. 2.

Det fremgår heraf med tydelighed, at de nye tog er hurtigtkørende, letbyggede tog med overlegen maskinkraft. Dette er bl.a. opnået ved, at drivkraften frembringes ved lette, hurtigløbende dieselmotorer, og ved, at der til kraftoverføringen anvendes hydraulisk transmission, der kan udføres betydeligt lettere end en tilsvarende elektrisk kraftoverføring. Til disse forholdsvis lette tog med så godt som konstant sammensætning egner den hydrauliske kraftoverføring sig særlig godt, fordi den her ikke udsættes for overbelastning.

Et interessant træk er, at togenes sammensætning meget let kan ændres efter eventuelt optrædende behov, idet sammenkoblingen mellem de enkelte vogne sker med anvendelse af automatiske Scharfenberg-

koblinger, der også kobler bremseluftledninger og elektriske ledninger. I driften, altså når toget har forladt sit hjemstedsdepot, skilles toget normalt mellem de to styrevogne på midten, men inden toget afsendes fra hjemstedsdepotet, kan det forholdsvis hurtigt ændres i sin sammensætning, f.eks. ved udtagelse af enkelte vogne eller ved ombytning af vogne.

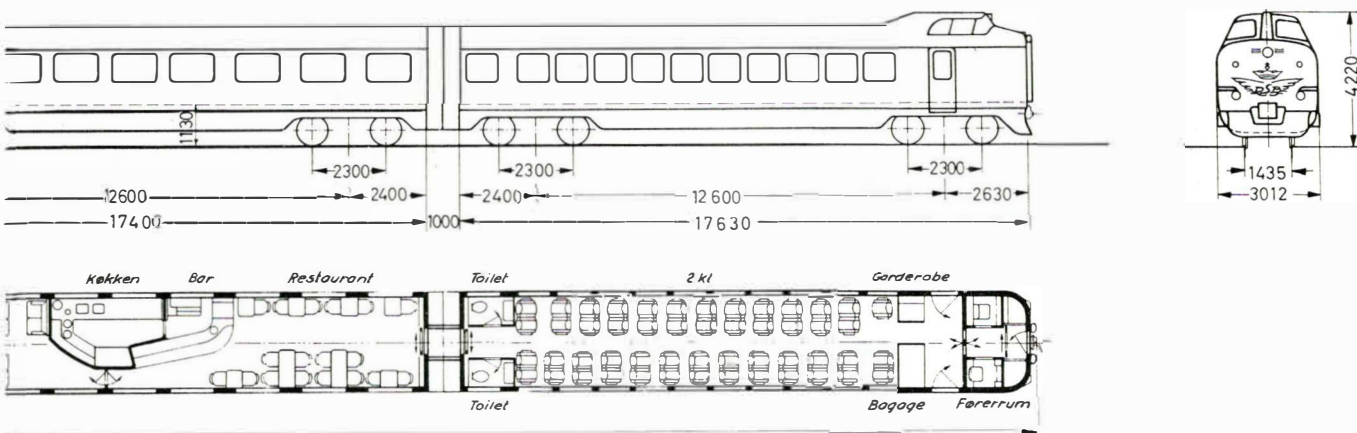
Et andet forhold, der ikke tidligere har været kendt ved DSB's rullende materiel, er indretningen af kraftforsyningen til lys, opvarmning og ventilation, der her sker fra selvstændige »kraftcentraler« i motorvognene. Disse kraftcentraler leverer elektrisk strøm til hele toget, og denne strøm udnyttes til belysning, der

sker ved lysstofrør, til opvarmning af de enkelte rum, dels ved varmluftindblæsning og dels ved elektriske varmeovne, samt til køkkenet i spisevognsafdelingen.

Ved at indrette toget på denne måde er det også blevet muligt at etablere et effektivt luftkonditioneringsanlæg, der hele året holder en passende temperatur og luftfugtighed hvilket altså vil sige, at der på varme dage foretages nedkøling af ventilationsluften. Herved har man også opnået at afskaffe al træk og indtrængen af støv ved vinduerne samt kun at få tilført ren filtreret luft, men ganske vist har man måttet tage med i købet, at vinduerne ikke kan åbnes for udveksling af bagage og afskedstagen ved perron.

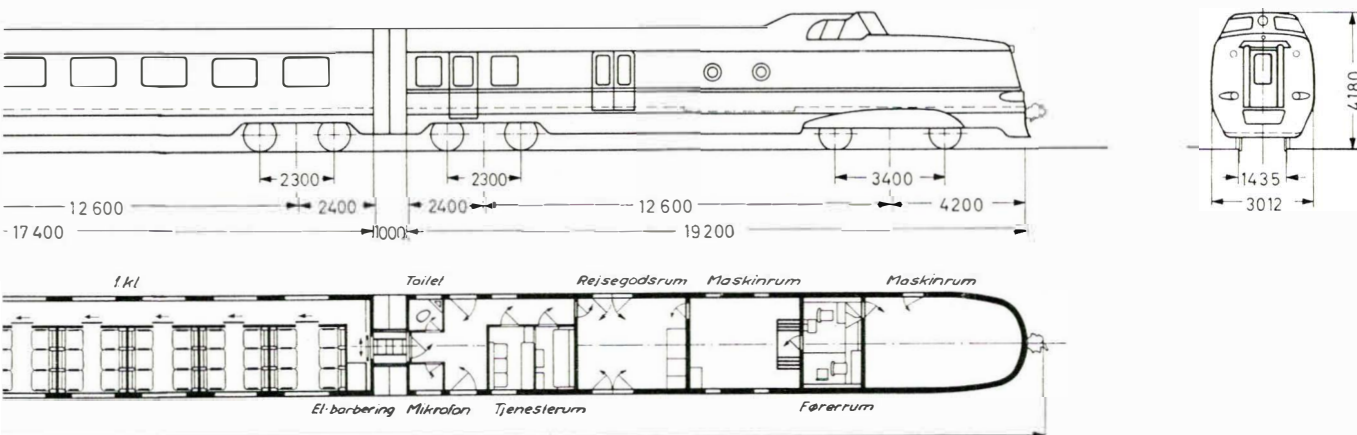
Restaurant-vogn

Styrevogn



Personvogn

Motorvogn



Svarende til den høje hastighed er toget udrustet med en meget effektiv bremse, idet tryklufsbremsen er en automatisk skivebremse med tilhørende automatisk udstyr til at forhindre blokering af hjulene ved bremsning. På hver vogn er der yderligere monteret magnetskinnebremser, der træder i funktion ved farebremsning. Vognenes trykluftudstyr anvendes til at lette betjeningen af gavldørene mellem vognene, idet disse åbnes ad elektropneumatisk vej ved et let tryk på dørhåndtaget og igen lukkes automatisk efter en vis tid.

Som det fremgår af skitsen, har hver vogn to toakslede bogier, og der bliver altså ikke tale om at anvende de tidligere prøvede specielle konstruktioner med fællesbogier mellem vognenderne, som før i tiden er blevet anvendt, og som det bl.a. i sin tid var nødvendigt at anvende på de nuværende lyntog, eller med enkeltakslers, som visse steder er prøvet i de senere år. Disse konstruktioner har gennemgående vist sig at give mindre gode løbeegenskaber, og da de tyske TEE-tog blev bygget, vendte man tilbage til den sædvanlige konstruktion for personvogne. Bogierne til de danske tog vil blive leveret i samme udførelse som til de tyske TEE-tog, blot afpasset efter vognvægtene. Drivbogierne udføres af M.A.N. og alle øvrige bogier af Wegmann & Co. i dette firmas særlige konstruktion. Med fuld last på toget får drivbogierne akseltryk på 17,1 t og de øvrige bogier akseltryk på mellem 7,2 t og 8,8 t.

Hvad det indvendige udstyr angår, kan generelt siges, at det i sin helhed afstemmes i materiale- og farvevalg, sådan som vi nu ønsker det, og at detaldele som læselamper, askebægre o.l. vil blive anvendt i de nyeste udførelser, hvori de er kommet til anvendelse ved DSB.

Også togets udvendige formgivning bringes i overensstemmelse med dansk jernbanemateriel, og toget males med samme farver som de oprindelige danske lyntog.

Om togets enkelte vogne kan kort siges følgende:

De to motorvogne, een i hver ende, er fuldstændig ens og rummer foruden drivanlægget, der befinder sig i

maskinrummet helt ude i den yderste ende, et særligt maskinrum til »kraftcentralen«, der leverer strøm til lys og varme m.v., et pakrum samt tjenesterum for togpersonale og spisevognspersonale. I spisevognspersonalets rum er tillige plads til opbevaring af forskellige forråd, og i togpersonalets rum findes mikrofonanlæg til et højttalersystem, hvorigennem der kan gives meddelelser til alle togets vogne for underretning af de rejsende. Der findes endvidere ligesom i de tyske tog grundinstallation til et radiosamtaleanlæg og en kabine hertil med henblik på evt. senere installation af et sådant anlæg. Førerrummet er indrettet højtliggende mellem de to maskinrum. I selve motorvognen er der i øvrigt ingen passagerafdeling, så der er ingen af togets rejsende, der generes af støj og rystelser fra maskinanlægget.

Til togets fremdrivning findes i hver motorvogn en 1100 hk Maybach-dieselmotor af type MD 650 med maksimalt omdrejningstal 1500 omdr./min., hvis kraftoverføring til drivakslerne består af et hydraulisk gear af Voith's fabrikat med indbygget vendegear, forbundet med kardanakslers og Maybach-akseldrev. Kraftcentralen i hver motorvogn har en trykladet M.W.M. dieselmotor på 296 hk og en vekselstrømsgenerator.

Forsidebilledet er en model af motorvognens forende, som den vil komme til at se ud i de nye danske tog, og det vil bemærkes, at såvel anbringelse af projektør- og signallamper som selve formen af frontpartiet er bragt i overensstemmelse med dansk jernbanemateriel.

Styrevognene i midten af 8-vogns toget er de vogne, der fremviser størst ændring i forhold til, hvad der kendes fra de tyske TEE-tog, men disse ændringer er nødvendige ikke alene af hensyn til togets overførsel på færger, hvor 8-vogns toget er for langt til at kunne rummes på et enkelt færgespor og derfor har måttet indrettes til at deles i to halvtog, der hver for sig skal kunne fremføres selvstændigt i begge kørselsretninger; men også af hensyn til, at toget skal kunne deles vest for Storebælt.

Overgangen mellem de to styrevogne har derfor måttet indrettes, så

at toget hurtigt og uden nogetsomhelst besvær kan skilles i sine to halvdele, og som det vil ses af skitsen i fig. 1 samt af modelfotoet i fig. 3, beskyttes overgangen af en gummivulst- »harmonika« af samme type som anvendes på nye danske personvogne af litra BL. Adskillelse og samling sker endda endnu hurtigere end mellem to personvogne med gummivulst, idet selve koblingen er en automatisk Scharfenberg-kobling indbefattende kobling af elektriske ledninger og bremse-luftledninger.

Som det vil ses af fig. 1, er de øvrige overgange mellem vognene i toget, der jo som nævnt normalt ikke skal adskilles i driften, af en anden type, hvor der yderst sidder en gummibælg, der slutter sig til togets ydre form, og indvendig en yderligere beskyttelsesbælg.

Styrevognen får et førerrum, der har samme udstyr som motorvognens førerrum og er anbragt højtliggende over gennemgangen, ad hvilken der er forbindelse mellem de to styrevogne, når de to halvtog er sammenkoblet. Der vil blive truffet særlige foranstaltninger, så at den nødvendige omstilling, der skal foretages, når toget skal adskilles, og førerrummet skal tages i brug, og vice versa, kan ske let og hurtigt. Endvidere træffes der særlige foranstaltninger til at sikre mod træk fra døren i frontruden, når et halvtog fremføres med styrevognen forrest.

I øvrigt er styrevognen udstyret som en 2. klasses personvogn med stole med indstillelig ryg som i DSB's BL-vogne. Der bliver indrettet plads til garderobe og bagage og bliver anvendt moderne plastikmaterialer i passende farver til gulv- og vægbeklædninger.

Som allerede nævnt anvendes de tyske TEE-tog til internationale forbindelser over landegrænserne, og som følge deraf er de indrettet til kun at føre 1. klasse og har et meget stort køkken og en stor restaurationsafdeling. DSB's nye lyntog får både 1. klasse og 2. klasse., svarende til den normale praksis for vore lyntog, og med de kortere afstande her i landet og muligheden for de rejsende for at benytte færgernes restaurationsafdelinger, bliver der ikke anledning til at

indrette spisebekvemmeligheder af så stort omfang som i de tyske tog.

Køkken- og restaurationsvognen kommer derfor, hvad det indvendige udstyr angår, til at adskille sig stærkt fra det tilsvarende tyske materiel, men vil på den anden side blive indrettet med betydeligt bedre pladsforhold end i de nuværende danske lyntog. Som det vil ses af fig. 1, bliver der 18 pladser i restaurationsafdelingen. Køkkenet indrettes til servering i lignende omfang som i de nuværende danske lyntog, og mellem køkkenet og restaurationsafdelingen bliver der en bardisk, hvorfra de rejsende også kan betjenes. I den ene ende af vognen bliver der passagerafdeling til 20 rejsende på 2. klasse.

Af det nye togs vogntyper mangler der endnu omtale af de to 1. classes sidegangsvogne, een i hvert halvtog, og 2. classes storrumsvognen, der indgår i det ene halvtog på den plads, der optages af køkken- og restaurationsvognen i det andet.

Om disse vogne kan oplyses, at 1. classes vognene svarer nøje til tilsvarende vogne i det tyske TEE-tog og får 36 pladser ligesom disse, men udføres med anden væg- og gulvbelægning m.v. Der etableres et lille rum med spejl og stikkontakt til elektrisk barbermaskine. Storrumsvognen har 2. klasse og indrettes ligesom styrevognen. Den får 51 pladser mod styrevognens 47 pladser.

Vi har i dag 8 lyntog, men har altså foreløbig kun bestilt 2 nye. At vi ikke straks er gået videre skyldes, at vi gerne først vil se, om vore rejsende er enige med os i, at de tog, vi har bestilt, er de rigtige. Men når vi kun får 2 nye lyntog, kan vi selvsagt ikke gøre alle de nuværende lyntogsegne delagtige i dem. Vi regner med at indsætte dem på de lange strækninger mellem København og Nordjylland, altså nærmest svarende til de nuværende lyntog »Nordjyden« og »Vendsyssel«, men således, at også Nordvestjylland, der nu dækkes af

lyntogene »Nordvestjyden« og »Limfjorden«, får gavn af dem. Vi regner nemlig med at skille og samle togene i Langå. Det bliver altså kun mellem Langå og København, at der vil blive kørt med 8-vogns-tog. Mellem Langå og Frederikshavn og mellem Langå og Struer vil der blive kørt med 4-vogns-tog, der begge i den ene ende får en motorvogn, i den anden ende en styrevogn.

Med en sådan togfremføringsmåde opnår vi ikke at skulle køre med fuld togstørrelse på yderstrækningerne, hvor benyttelsen i følge sagens natur er mindre, og de rejsende fra og til Viborg, Skive og Struer får en hurtigere rejse, fordi de ligesom de rejsende fra Århus og Randers og nord herfor undgår standsninger mellem Århus og Storebælt.

De lyntog, der betjener Vejle, Horsens og Skanderborg, og som i dag kører til og fra Struer, skulle heretter kunne nøjes med at køre mellem København og Århus.

Hvor meget rejsetiden vil kunne afkortes ved indsættelse af de nye lyntog, kan ikke siges på nuværende tidspunkt. Foreløbig vil maksimalhastigheden på 160 km i timen ikke kunne udnyttes, men med den større maskinkraft bliver det muligt at bringe togene hurtigt op på de tilladte hastigheder og holde hastigheden også på stigninger, så togene derved kommer hurtigere frem.

I overenskomsten er leveringstiden for de komplette tog fastsat til 24 måneder for det første 8-vogns togs vedkommende, 26 måneder for det andet 8-vogns tog og 27 måneder for reservevognene; men da denne leveringstid er bestemt af leveringstiden for visse maskinaggregater, hvis levering vil blive søgt fremskyndet, er der mulighed for, at de anførte leveringstider kan forkortes.

I løbet af 1963 vil de nye lyntog altså komme igang på danske strækninger.

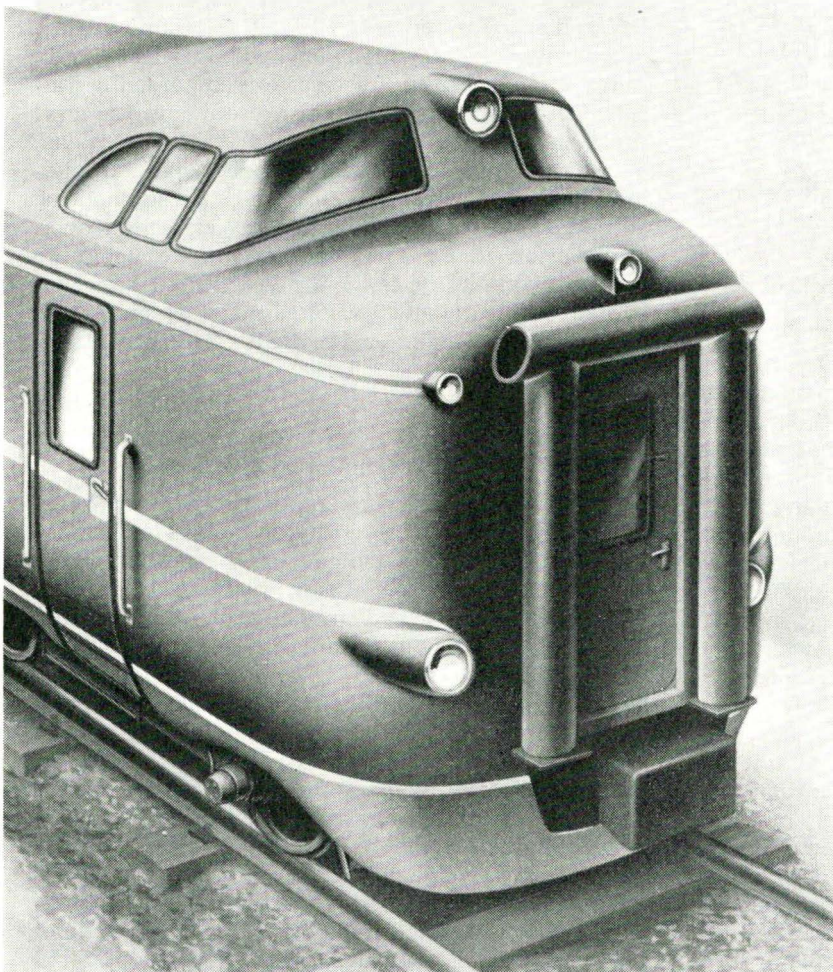


Fig. 3. Overgang med gummivalset- »harmonika«.

Spørgsmål angående erstatningsfridage!

I ordre A, side 85-XI 10. afsnit fra oven står følgende:

Må en fridag på grund af indtrufne, uforudsete omstændigheder inddrages, erstattes den snarest med en anden fridag med tillæg af yderligere fritid svarende til $33\frac{1}{3}$ pct. af den på den mistede fridag præsterede tjeneste afrundet opad til hele timer.

Her er spørgsmålet:

Hvis den inddragne fridag har en længde af 48 timer, og man på den inddragne fridag får en tjeneste på 9 timer, skal erstatningsfridagen så have en længde af $48 + 3$ timer ($33\frac{1}{3}$ pct. af 9 timer) eller er det nok, den er på $40 + 3$ timer?

Lkfb. G. B. Østergaard, Ab.

En erstatningsfridag på 40 timer + $33\frac{1}{3}$ pct. af det på den mistede fridag præsterede antal tjenestetimer er i overensstemmelse med de fastlagte regler.

Dårligere end nogensinde

I godt en måned har personalet efter bedste evne og med den bedste vilje søgt at følge administrationen i dennes udformning af sommerens kørselsfordelinger. Det var ventet, at de nye tjenestetidsregler ville have skabt lidt mere hjemmeliv for lokomotivmændene, end tilfældet har været tidligere. Dette viser sig nu ikke at være blevet resultatet, man kunne snarere sige tværtimod. Som så ofte før er vi også denne gang blevet grundigt skuffet. Ingen havde ventet, at personalets i forvejen knapt tilmålte hjemmeliv skulle sættes over styr i en grad som det sker nu. Man kan med et mildt ord betegne sommerens kørselsfordelinger som en stor misforståelse af de nye tjenestetidsregler. Dette gælder i høj grad for personalet i tur, men måske i højere grad for personalet uden for tur.

Hvad er da årsag til dette, vil man spørge. Svaret er nærliggende: personalemangel. Men hvorfor kan det nu gå til? Jo, de øverste embedsmænd var fra vore distrikter blevet underrettet om, at der var så meget personale, at det var nødvendigt at sende en del i værkstederne, og dette gjorde man uden tanke for fremtiden. Det store overskud man dengang påviste er idag pludselig og uventet (!) svundet ind til et antageligt underskud, til skade for banerne og dets personale, men frem for alt til ubodelig skade for vore kunder. De venter naturligt nok, at indgåede aftaler om bl.a. godsbefordring overholdes.

Med hensyn til banerne må vi jo indrømme, at de er blevet moderniseret på trækraftens område, til stor glæde for lokomotivmændene, men man må jo gøre sig klart, at der også skal tid til at uddanne personale i det nye, og her ligger den egentlige årsag til den store personalemangel, kædet sammen med stigende afgang, enten på grund af alder eller, som nu, hyppigere på grund af svagelighed, det være sig svagt hjerte eller for højt blodtryk – et fænomen der ud i fremtiden uden al tvivl vil optræde oftere, end det har været tilfældet tidligere.

Vi har her på Godsbanegården ofte peget på uddannelsesproblemet igennem de sidste par år, men vore henstillinger har ikke båret frugt før det sidste halve år, hvor der så til gengæld har været en sådan fart i uddannelsen, at den er nærved at tage pusten fra såvel personalet, depotets leder, tjenestefordeler og øvrige lokomotivmestre. Men ak, for sent; det kunne ikke nåes, og i lang tid fremover vil vi være bagefter. Dog skal det siges at vore ingeniører, og vel særlig een af dem, har gjort en indsats, der må betegnes som værende ud over, hvad man med rimelighed kan forlange.

Medlemmerne har ofret fritid, såvel ude på depoterne som hjemme, kørelærerne har ydet en kæmpeindsats, og alt sammen har banerne indtil nu fået ganske gratis. Så kom ikke og sig at den sidste idealist er død, vi har en hel del tilbage endnu, men hvor længe? Uddannelsen til My – Mx – Mt – Mh gøres nu engang ikke færdig på et halvt års tid, i særdeleshed ikke når det hele skal gøres færdigt på een gang. Det er jo ikke nok, at man har lige det antal, der skal bruges, der må også findes reserver, der kan træde ind for syge, og for dem der skal have ferie og fridage.

Man må også fra ledelsens side huske på, at der findes en vis naturlig grænse, udover hvilken det ikke vil være klogt, af hensyn til banernes sikkerhed og den regelmæssige drift at købe medlemmernes fritid, fordi der ikke findes tilstrækkeligt og kvalificeret personale. Det skulle jo nødig komme dertil at tog og ekstra rangerkraft aflyses, hvad man er lige ved at være nødsaget til idag. Det rammer ikke lokomotivpersonalet, men derimod banernes kunder, som vi i flere tilfælde har skaffet ved personlig indsats. Det kan i hvert fald ikke være meningen, at vi skal henvise disse kunder til de private vognmænd.

Det kan under alle omstændigheder siges, at lokomotivmændene altid har stillet sig til rådighed, og gerne gør det fortsat, men man må være klar over, at der er en grænse for, hvad det enkelte menneske kan overkomme, og det må henstilles til banernes øverste ledelse at der nu gøres noget alvorligt ved personalespørgsmålet, inden DSB's renommé tager varig skade.

Poul Busk.

Direkte spørgsmål til DSB' ledelse

Fra aspiranttiden er lokomotivmændene opdraget til at regne minutter som alfa og omega for jernbaneliften. Det ligger i blodet at togene skal være fremme på stationerne til den i planen fastsatte tid. Det har altid været med en særlig følelse af tilfredshed når dagens arbejde kunne sluttes til tiden – altså med rettidig toggang.

Nu afvikles godstrafikken efter planer som man i forvejen må kunne indse ikke kan holde, altså det vi efterhånden kalder for de sædvanlige forsinkelser. Det gælder navnlig sydbanen og temaet er overalt det samme – intet personale til at ekspedere togene og vi kan altså ikke mere betjene statsbanernes kunder på bedste måde.

Det har altid været en glæde at se frem til fridagen, som vi lokomotivmænd aldrig har forbundet med penge, eller som salgsobjekt om man vil, dertil

har vi følt friheden for både nødvendig og også vel-
fortjent. Vi er ikke ene om at føle friheden som noget
dyrebart, noget som familien simpelthen har krav
på. Vi kan se det af de sidste års overenskomstfor-
handlinger hvor mere fritid har været øverst på
ønskesedlen, og vi hilser med glæde at det lykkedes
for privaterhvervet at få disse goder imødekommet.
Ved den nye tjenestetidsrevision havde vi håbet at
også vi skulle få andel i de goder samfundet havde
at byde på, men sagen er en ganske anden. For DSB
er situationen simpelthen katastrofal i henseende
til personale – for lokomotivmændene så komplet
håbløs at selv ældre, erfarne lokomotivmestre gri-
ber sig fortvivlet til hovedet, med den største lyst
til at smide det hele fra sig. Den daglige devise om
personalet er – kan ikke skaffes – kan ikke skaffes.
Altså vi kan stadig ikke betjene statsbanernes kun-
der på tilfredsstillende måde. Man har simpelthen
kørt skuden i sæk med den førte personalepolitik
således at det hele snart er kaos. Man ser nu ledel-
sen i den mærkelige situation tigge og bede andre
om at udføre vort arbejde, mest med negativt resul-
tat. På den måde personalet bliver behandlet er
lysten til at hjælpe meget lille. For lokomotivper-
sonalets vedkommende breder det sig mere og mere
– hvad i alverden skal vi pukke på for at vinde
tid og dermed holde vort førnævnte lærdom højt,
når det hele er komplet håbløst.

Findes der virkelig en eneste i ledelsen, der tror
på at man fortsat kan byde os disse vilkår at arbejde
under?

Er man da fuldstændig hemningsløs i henseende
til de krav man finder på for at få trafikken afviklet
under vilkår som vi ingen skyld har i? Vi har set
nok af løftede pegefingre gennem årene, men nu
må det være vor tur til at løfte fingeren og sige:
vore fridage og vor ferie vil vi have, og vi forlanger
tjenestetidsreglerne anvendt efter det formål de har,
nemlig at virke beskyttende for personalet. Vi for-
langer indgåede aftaler overholdt og vi må fastholde
at vi udfører tjeneste af særlig karakter og at der
tages behørigt hensyn hertil.

G. A. Rasmussen.



Tak

Må jeg herigennem sende en hjertelig tak til alle ud-
over landet, der har glædet mig med hilsener og op-
mærksomhed under mit hospitalsophold som følge af
ulykken ved Hedehusene. Det har været mig til stor
opmuntring i en vanskelig periode.

C. A. Müller,
lokomotivfører,
Helgoland.

Opmærksomhed frabedes

Evt. opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes ven-
ligst.

Jellingsø, lokomotivfører, Helsingør.



Afsked

Lokomotivfyrbøder:

H. M. Antonsen, Struer, er afskediget efter ansøgning
(24-5-61).

Byttelejlighed

To værelser og to kamre 94,00 kr. mdl. i Nyborg,
byttes med lignende lejlighed på Amager-Kastrup.

Henvendelse Rønnow, Castor Alle 15, Kastrup.

Regulering af de særlige ydelser

Time- og dagpenge.

Satserne forbliver uændrede.

De 25 dage for fulde dagpenge ændres til 28 dage.
De nugældende 2,50 kr., jfr. tjml. § 98, stk. 10, æn-
dres til 3,00 kr.

Overarbejdsbetaling.

Lkl.	Nuv. sats 31-3-61	Ny sats 1-4-61
2.	7,08 kr.	8,12 kr.
3.	8,09 »	9,27 »
4.	7,60 »	8,72 »
5.	8,19 »	9,40 »
6.	8,44 »	9,68 »
7.	8,95 »	10,26 »
8.	8,75 »	10,04 »
9.	8,75 »	10,04 »
10.	9,63 »	11,05 »
11.	9,03 »	10,36 »
12.	10,15 »	11,64 »
13.	9,59 »	11,00 »
14.	10,53 »	12,07 »
15.	11,23 »	12,88 »

Mistede fridage.

Betalingen for en mistet fridag fastsættes til 8
gange timebetalingen for overarbejde, således at der
sker en afrunding af beløbet til hele kroner.

Lkl.	Nuv. sats 31-3-61	Ny sats 1-4-61
2.	56,64 kr.	64,00 kr.
3.	64,72 »	74,00 »
4.	60,80 »	69,00 »
5.	65,52 »	75,00 »
6.	67,52 »	77,00 »
7.	71,60 »	82,00 »
8.	70,00 »	80,00 »
9.	70,00 »	80,00 »
10.	77,04 »	88,00 »
11.	72,24 »	82,00 »
12.	81,20 »	93,00 »
13.	76,72 »	88,00 »
14.	89,24 »	96,00 »
15.	89,84 »	103,00 »

Natpenge.

Den nugældende sats på 1,21 kr. pr. time forhøjes til 1,40 kr. pr. time, og satsen på 60 øre pr. time forhøjes til 70 øre pr. time.

Betaling for tjeneste på søn- og helligdage.

De nugældende 95 øre pr. time forhøjes til 1,10 kr. og de gældende 60 øre til 70 øre pr. time.

Vederlag for delt tjeneste.

Den nugældende sats på 1,50 kr. bibeholdes. Vederlag for delt tjeneste, der strækker sig over mere end 12 timer.

Den gældende betaling pr. time er 60 øre, der forhøjes til 70 øre pr. time.

Overarbejdsbetalingen og erstatningen for mistede fridage har gyldighed fra 1/4 1961. De øvrige ændrede satser træder i kraft fra 1/7 1961.

Rettelsesblad til lommebogen side 15

Funktion udført af	Funktion udført i				
	10. IKL	12. IKL	15. IKL	18. IKL	21. IKL
7. IKL. grundløn	309.041 ø.	453.699 ø.	812.055 ø.	1.772.055 ø.	2.472.329 ø.
7. « 1. tillæg	210.411 ø.	355.068 ø.	713.425 ø.	1.673.425 ø.	2.373.699 ø.
7. « 2. «	98.630 ø.	243.288 ø.	601.644 ø.	1.561.644 ø.	2.261.918 ø.
7. « 3. «	111.781 ø.	144.658 ø.	503.014 ø.	1.463.014 ø.	2.163.288 ø.
7. « 4. «	98.630 ø.	98.630 ø.	391.233 ø.	1.351.233 ø.	2.051.507 ø.
7. « 5. «	177.534 ø.	98.630 ø.	292.603 ø.	1.252.603 ø.	1.052.877 ø.
12. « grundløn	—	—	358.356 ø.	1.318.356 ø.	2.018.630 ø.
12. « 1. tillæg	—	—	193.973 ø.	1.153.973 ø.	1.854.247 ø.
12. « 2. «	—	—	164.384 ø.	976.438 ø.	1.676.712 ø.
12. « 3. «	—	—	164.384 ø.	680.548 ø.	1.380.822 ø.
12. « 4. «	—	—	292.603 ø.	503.014 ø.	1.203.288 ø.
15. « grundløn	—	—	—	960.000 ø.	1.660.274 ø.
15. « 1. tillæg	—	—	—	519.452 ø.	1.219.726 ø.
15. « 2. «	—	—	—	295.890 ø.	910.685 ø.
15. « 3. «	—	—	—	440.548 ø.	601.644 ø.

Funktionsvederlag pr. dag:

DSB regnskab

Driftsindtægterne:

Personbefordringen: ca. 338,6 mill. kr. er steget med ca. 24,4 mill. kr.

Godsbefordringen: ca. 219,0 mill. kr. er steget med ca. 7,2 mill. kr.

Andre indtægter: ca. 79,1 mill. kr. er steget med ca. 12,5 mill. kr.

Ialt er indtægterne således steget med ca. 44,1 mill. kr., men det må i denne forbindelse erindres, at der pr. 1/7 og 1/8 1959 blev gennemført takstforhøjelser, og at der er faldet påske to gange i løbet af finansåret.

Af stigningen i «Andre indtægter» hidrører en del (ca. 3 mill. kr.) fra ændret bogføringsteknik, idet nogle indtægter under statsbanernes tidligere regnskabssystem blev bogført som udgiftsreduktioner. Desuden har der været nogen forskydning i afregningstidspunkter i forbindelse med udenlandske baner.

Driftsomkostningerne, der var budgetteret til 617,3 mill. kr., blev ca. 607,7 mill. kr. I forhold til forrige år er dette en stigning på ca. 15,9 mill. kr., men da der på grund af overgang til nyt regnskabssystem blev bogført 2 års ferieløn i 1959/60, er den virkelige stigning ca. 7,1 mill. kr. større.

Af udgiftsstigningen falder ca. 12,7 mill. kr. på forøgede lønninger, ca. 3,3 mill. kr. på istandsættelse af Limfjordsbroen efter påsejling (højesteretsdom af 1/11 1960) og ca. 3 mill. kr. på ændret bogføringsteknik. At de øvrige driftsomkostninger således kun viser en stigning på ca. 4 mill. kr. skyldes for en stor del fortsat rationalisering.

Det endelige driftsresultat viser et overskud på ca. 29,0 mill. kr.

Forrentning og afskrivning steg med ca. 9,1 mill. kr. til ca. 91,7 mill. kr., og statens tilskud har således været ca. 62,7 mill. kr. mod ca. 81,9 mill. kr. forrige år.

	April-Marts		
	1960/61	1959/60	Afvigelser
Driftsindt.	636.674.000	592.550.000	44.124.000
Driftsomkst.	607.703.000	591.851.000	15.852.000
Driftsoversk.	28.971.000	699.000	28.272.000
Afskrivning	29.816.000	26.324.000	3.492.000
Forrentning	61.851.000	56.228.000	5.623.000
Statens tilskud			
til driften	62.696.000	81.853.000	÷19.157.000

Statsbanepersonalets Sygekasse

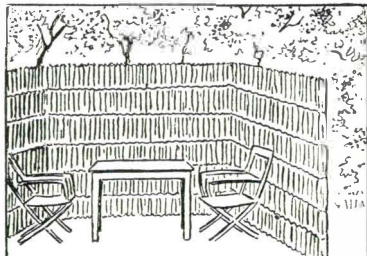
Ved statsbanepersonalets sygekasse vil foruden de hidtidige øjen- og ørelæger fra henholdsvis 1. juli og ca. 1. juli d.å. øjenlæge Frank Eisum, Århus, og ørelæge Erik Christiansen, Thisted, praktisere for sygekassen. Øjenlæge Frank Eisum vil afholde konsultation Aboulvarden 70 kl. 11-14,30, lørdag kun efter aftale.

Ørelæge Erik Christiansen vil ligesom ørelæge P. Bertelsen, med hvem han indgår kompagniskab - afhold konsultation Vestergade 19, konsultationstid 13-15 undtagen lørdag.

NYD SOMMEREN I LÆ

Køb halmmaatter
Velegnet og billigt ma-
teriale standardmaal
125x190 cm
Faas hos frøhdi., isen-
kram- og trælastforret-
ning m. fl.

Måttefabriken Solhøj
Hårdrup, Fyn, tlf. (09)
Fjellerup 32



Ligeså **UUNDVÆRLIG**
jernbanen er for trafikken er



Statsanstalten for Livsforsikring

Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V

SØNDERBORG

Tager De på ferie eller overnatter i Sønderborg?
har vi hyggelige, moderne værelser med rindende vand

ARNKILSHUS

v/ M. V. Helmich,
Arnkilsgade 13 - Sønderborg
Telefon 22336

ARENDT THIESEN

Isolator
Finsensgade 5 . Sønderborg . Telf. 24831

Alt isoleringsarbejde udføres
Tilbud gives uden forbindende

Skandinavisk KAFFE

Sønderborg

K. P. Maletzki

Bageri - Conditori - Cafe

Bestilling modtages paa alt bagværk
Dybbølsgade 17 . Sønderborg . Tlf. 21804

Harry Hemmingsen

Tapetserer-Sadelmageri-Autopolstring
St. Raadhusgade 13, Sønderborg, tlf. 22576

HERNING

N. C. JENSENS EFTF.

Jes Øst-Jacobsen
URMAGER OG GULDSMED
Telefon 507 HERNING

Stort udvalg i ure, guld og sølv . Reparationer udføres

ESSO Service Station

Johs. Nøhr
FONNESBECHSGADE 16
Herning . Telefon 407

AARHUS

Møbler - Inventar anbefales

Laurits Thomsen

Ny Munkegade 40, Aarhus, Tlf. 26854

A/s COORDINA

Hotel »Kragelund«

Højbjerg

Telefon Aarhus 7 09 00

»Spirella«

Fruerne anbefales vor individuelle måltagning
til korset, hofteholder og busteholder hos
»Spirella« korsetiere

Fru C. Frederiksen - Michalsensgade 4, 1ste
Aarhus - Telefon 2 40 16

Lindt-æsker og plader
Sveitsiske æsker og plader
CHOKOLADEFORRETNINGEN
Trøjborgvej 2
v/ S. E. SØRENSEN
Telefon Aarhus 6 88 36

Reserveret

J. E. W.

Ekklusive kaffeblandinger
direkte fra importør
KAFFEN
- bedre end De er vant til er fra
KAFFEHUSET
v. Rutebilstationen . Hj. af Fredensg.
og Sdr. Alle . Telefon 2 25 47

SANGE
Forfattes og duplikeres
Maskinskrivning udføres
Blade . Kortevarer . Lommeromaner
CHARLOTTEHØJ KIOSK
Tamperevej 1 - Tlf. 6 93 53

Aarhus »ARTOL« Renseri

Clemensstræde 7
Tlf. 3 00 30

De ringer -
Vi bringer -
kvalitet hos den frie Købmand
SV. AA. MORTENSEN
Købmand
Schlepppegrellsgade 12 . Aarhus
Tlf. 2 64 60

Scooter-Service

1. kl.s reparationer udføres
med specialistens garanti
Fr. Alle 50 . Aarhus . Tlf. 31071
Vespa udlejning

HVILEHJEM
Ældre mennesker kan få ophold
under venlige og betryggende
forhold
Det Hvide Bånd's Hvilehjem, Risskov
v/ bestyrerinde
Fru Magda Thomsen
Telefon Aarhus 7 88 97

Her er Deres maler

Elo Dan Olsson
Malermester
E. Warmingsvej 37
Århus - Tlf. 2 49 62

Anker Kristensen

Vulkanisering
Nyt autogummi
Vester Alle 25 . Tlf. 2 73 96
Privat » 7 11 93

SVENDBORG

A. F. Andersen

Frøhandel
Møllergade 69 - Svendborg
Telefon 941

UNGE HJEMS HØJSKOLE

Skaade pr. Højbjerg, 7 km sydf. Århus
Et vidunderligt højskoleop-
hold på Danmarks mest mo-
derne højskole med levende
undervisning for vor tids
unge. Kursus beg. novbr.
og jan. Program sendes. Un-
derstøttelse kan søges.

1/2 Struer Kulimport

Tlf. 777



- i det lange løb vil De synes bedst om

ALBANI PILSNER

AARHUS



Viby Blomster

Kongevej 20
Tlf. Viby 4 39 08

Buketter
Kranse
Dekorationer
leveres
overalt

D. S. B.

kører altid i
Haandværkerforeningens
Restaurant og Selskabslokaler
Aarhus Tlf. 2 02 33

S. Bendtsen & Co.s Eftf.

Skræderi og konfektion
Skræderforretning
Rymsgade 27. Aarhus
Uniformer af enhver art leveres
Telefon Aarhus 23720
Leverandør til DSB



Borggade 10 - Aarhus - Telefon 21144

Specialværksted for engelske og tyske fjernsyn

Særlig udstyr for hjemme service

Kør med

HASLE TAXA

Telf. Aarhus 56544

Varme - Kulde - Lyd - Isolering

OLAF BAHN Telefon 35652
Isoleringsforretning - Aarhus

Lær at køre hos Rye Petersen

Taurus 17 M - VW - Vauxhall Cresta
Rye Petersen, Wærumsgade 22, tlf. 3 01 92
Aftal venligst tid for prøvetur!

Timer De vil glæde Dem til!

Alt taler for
Vespa



Alle taler for
Vespa

v. E. Skaaning · Studsgade 31 · Telf. 2 21 48

Frugt- og Grøntforretningen

Marstrandsgade 14
Aarhus - Telefon 24773

NIMBUS BUDENE

Frode Nielsen

Såvel stort som småt - biler og motorcykler
vogne indtil 2½ tons

Samsøgade 4

Telf. 2 33 88

KALUNDBORG

N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering
Tlf. Kalundborg 280

VARE-MESSEN
BUUR-NUDSEN

Sengeudstyr, Gardiner, Hvidevarer
Kalundborg - Tlf. 426

Kalundborg

Fællesbageri

Fa. **KJÆR**

CHRISTENSEN

Rubjerg Alle 7 · Telefon 503 og 520 · Lev. til feriehjemmet

Beiers TAPET & FARVER

SKIBBROGADE 3, KALUNDBORG
Tlf. 254

Leverandør til feriehjemmet

Spis mere OST,

ring så kommer Fallesen
Leverandør til feriehjemmet

Tlf. Kalundborg 1029

NYBORG

Nyborg Liggistomagasin

K. Jacobsen. Snedkermester
Besørger alt vedr. Begravelse
el. Ligbrænding. Grdl. 1897.
v/ Slottet · Tlf. 171

**NYBORG DAMPVASKERI
OG TRI-RENSERI**

Kemisk Tøjrensning
Telefon 54

1/2 C. F. Schalburg

VINGAARDEN I NYBORG
Grundlagt 7. juni 1817

N. URBAN SØRENSEN

SLAGTER
Altid 1. Kl. Varer
NYBORG - TLF. 111, 2 LIN.

**Centralværkstedernes
Marketenderi**

Da Marketenderierne i Centralværkstedet og Remiserne drives af Fællesorganisation D. S. B. og Dansk Lokomotivmandsforening, anbefaler vi Benyttelsen af disse.
Driftsudvalget.

NØRREGADES KIOSK

Nørregade 9. (Alfred Johansen) Tlf. 261

Alt i

Dag- og Ugeblade, Tobak og Spiritus

C. Knackstredt Tlf. Nyborg 550

Spec.: Kranse, Buketter, Planter og Potte-Kultur. Direkte salg fra Drivhus. Ingen Butiksleje - derfor billigste Priser.

Windsor Nørregade 20

Telf. 18 11

Herre- og Drengeskjering

FREDERICIA

BOGTRYKKERIET

Nørrebrogade 5, Fredericia

A. Petersen · Tlf. 1014

Alle arter tryksager til små priser
Festsange - Telegrammer

Tøjhuset

Herre- og Drengeskjering

Gothersgade 2 · Fredericia

Tlf. 1095

Fionette

Kjeldsens Køreskole

m/ Volvo Amazone

Tausvej 98 - Aabyhøj

Telefon 5 52 26