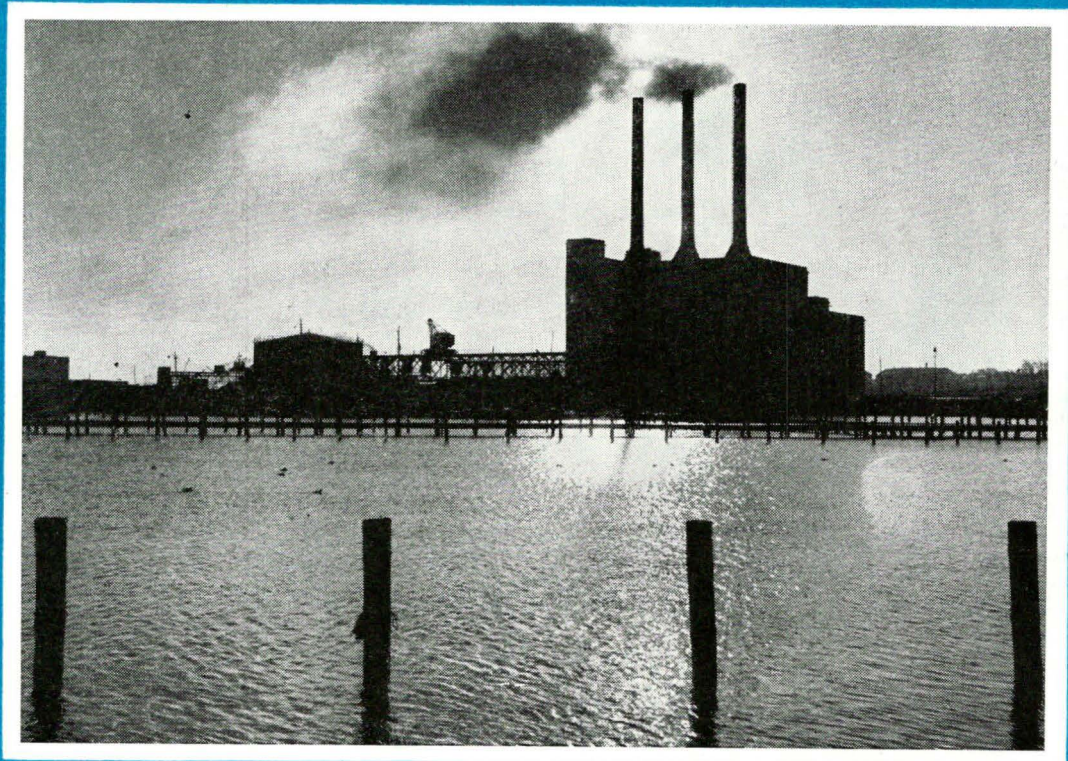
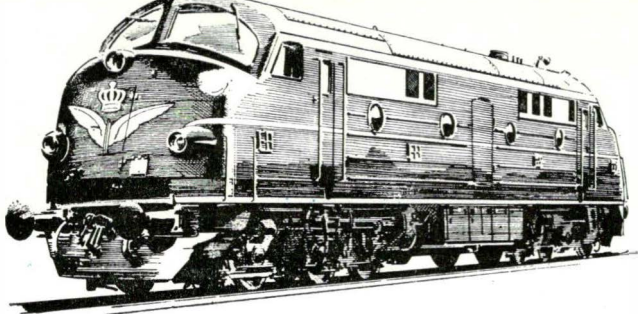


DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 7 . 5. APRIL 1961 . 61. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

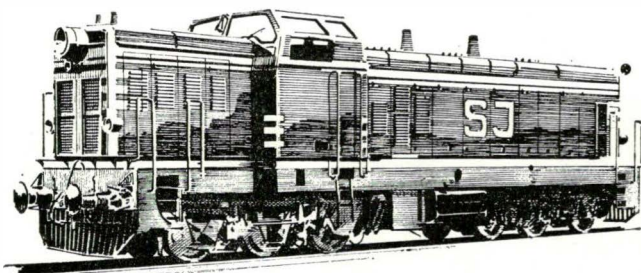
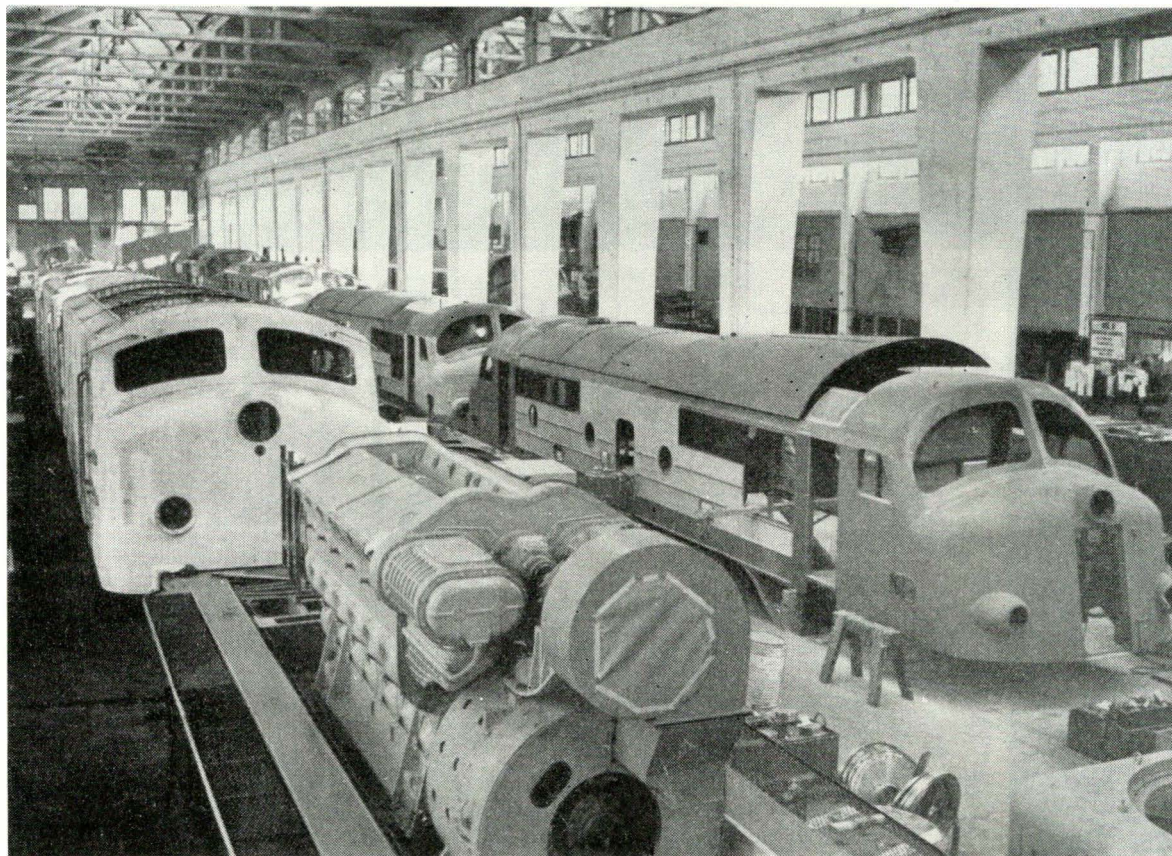


Diesel-el-lokomotiv type Mx (1425 hk)

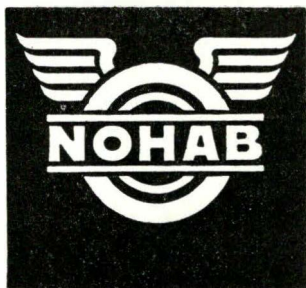
100 nye lokomotiver fra NOHAB

De nye NOHAB-GM lokomotiver af typen Mx er nu ved at blive leveret fra Trollhättan til DSB. Det er en serie på 45, som kompletterer den skattede My-serie.

De svenske SJ skal nu også have NOHAB-GM diesel-el-lokomotiver. Det er en serie på 50 lokomotiver af en modificeret version af de allerede leverede prøve-lokomotiver, litt. T4. Billedet viser en del af NOHAB's montagehal, der nogle svenske el-lokomotiver (litt. Ra) også er under montage. I samarbejde med ASEA skal NOHAB levere 8 sådanne rapid-lokomotiver — max. hastighed 150 km i timen.

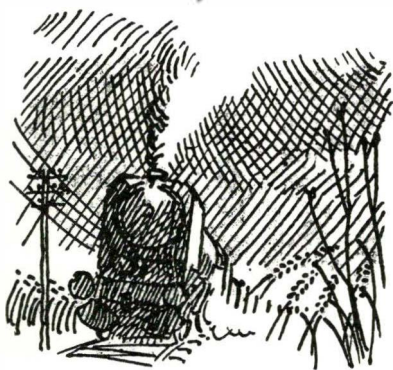


Diesel-el-lokomotiv litt. T4 (1425 hk)



NYDQVIST & HOLM AB
TROLLHÄTTAN

Telefon 180 00 Telex 5284 Telegram NOHAB



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 5 - 61. ÅRGANG

7. APRIL 1961



Indhold:

Begge distrikter bør følge samme fremgangsmåde ved uddannelse, udpegning og udnævnelse	99
Et kig ind i fremtiden	101
Reallønnen fordoblet i Sverige	102
1. distrikts samarbejdsudvalg	103
M/F »Knudshoved«	104
Et ungarsk rangerlokomotiv	105
Frontruden	106
Jordens energiforråd	108
Under DLF	109
Personalialia	109
Ansøgningsskema til ferie hjemmet	110

Forsidebillede:

*Svanemølleværket i København,
i den nedadgående sols stråler.*



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.

Begge distrikter bør følge samme fremgangsmåde ved uddannelse, udpegning og udnævnelse

Lokomotivmændenes medvirken til en lempelig og hurtig overgang fra dampdrift til ren dieseldrift er indlysende og i stor udstrækning anerkendt i de kredse, der har forestået omlægningen til ny driftsform. Udvidet uddannelse med tilhørende indøvelseskørsel på de nye lokomotiver har stillet ikke ubetydelige krav til den enkelte lokomotivmand. Det har ikke alene været i tjenestetiden, men også i fritiden har det nye måtte indstuderes, for at statsbanerne kunne følge linien op og på den forholdsvis korte tid gennemføre det ændrede program. Det kan vist uden overdrivelse tillige fastslås, at selvom der har været mangt og meget at tage vare på, er vi nået frem til den nuværende position, uden at personalet har givet væsentlig udtryk for de ubehageligheder og besværligheder, som er fulgt i kølevandet af det nye.

*

Det står naturligvis enhver lokomotivmand klart, at skal der opnås noget tilfredsstillende for den etat, han tjener, må der ydes noget, og selvom det både kan gå ud over de tjenstlige forhold og i mange tilfælde også forrykke forholdet til hjemmelivet, så må dette ofre bringes i en tid, hvor presset udefra kræver en modernisering af hans arbejdsplads.

Denne overgangstid, som nu har stået på i cirka 7 år, og som vi efterhånden forhåbentlig snart kan se en afslutning på, har i et ikke ringe omfang betinget uensartede fremgangsmåde i de to distrikter, blandt andet ved udpegning og uddannelse til litra MY og MX. Det har der været fremsat bebrejdelser over, og der er vel faldet en del bitre ord nu og da, når emnet har været fremme til debat, lokomotivmændene imellem. Men det at skulle tilpasse det nye i takt med afviklingen af det gamle stiller nu en gang særlige betingelser som til gengæld ikke ensidigt må opfattes som hensyntagen alene til administrationen eller etaten. Selvom det vel nok altfor ofte betragtes som givet, at det alene er arbejdsgiveren, der skal beskyttes, så har tilfældet nu været i forbindelse med denne sag, at de trufne beslutninger også bygger på hensynet til personalet og deres familier.

*

Det, der vel nok har været det mest fremherskende i debatten om udpegning og udnævnelse til lokomotivfører ved de nævnte driftsformer, har været tvivlen om rigtigheden i udpegningsprincippet, som bortset fra de første få pladser overgik til en lokal udpegning ved distrikternes maskintjenesters foranledning til udpegning efter ansøgerlister fremkommet ved opslag med et års gyldighed. Der kunne på denne måde opstå en del tvivl hos de interesserede, og denne blev naturligvis ikke mindre, når

Alpebane til 264 milliarder lire skal gennemføres

Et projekt, man planlagde i 1947, ser nu ud til at blive realiseret

Som før omtalt har jernbaneledelsen i Tyskland, Østrig og Italien fået forelagt et projekt, der vil blive det største i sin art i Europa, og som drejer sig om en direkte alpebane fra München, gennem Østrig til Venezia. Allerede i 1947 blev denne plan udkastet, men først nu efter mange års beregninger og projekteringer har man kunnet opstille et endeligt overslag. Dette er tilstillet de pågældende landes trafikministerier, og der skal være stor mulighed for, at man nu søger at skabe det økonomiske grundlag for at realisere projektet.

Der foreligger nu yderligere oplysninger om alpebanen. Den vil så vidt muligt blive ført i lige linje for at tillade en fart på 160-180 km/t. Banens længde bliver 326 km, og den føres over Tegernsee, Jenbach, Mayrhofen, Bruneck og Agordo. Jernbanen føres gennem tre tunneler i alperne, deraf de to på italiensk side. Hovedtunnelen vil blive 43 km lang og dermed verdens største tunnel.

Den tyske del af alpebanen får en længde af 61 km, byggeudgiften her er anslået til 30 milliarder lire, banens østrigske del er på 65 km og vil koste 67 milliarder lire, mens sidste del af strækningen på italiensk side - 200 km - er anslået til at koste 167 milliarder lire.

Afstanden mellem München og Venezia over Brenner er 567 km, men den vil blive formindsket med 43 pct. ved at lægge alpebanen over den østrigsk-italienske grænseby Bruneck. Herved vil man også i tid spare 79 pct. Samme gevinst vil togene til og fra Milano, Genova og Syditalien få ved alpebanen, hvis betydning for den samlede trafik mellem Mitteleuropa og Italien er indlysende.

Trafikeksperteserne i de tre lande er alle positivt indstillet for planen om den nye bane. Det skal blive interessant at se, hvornår og hvordan man vil kunne klare det vældige økonomiske problem.

Uddannelsen ikke altid fulgte samme retningslinje som den, der var lagt til grund for udpegningen.

*

Med opslaget af 25. december 1960 skulle vi imidlertid efter aftale med generaldirektoratet været kommet ind i en for begge distrikter mere regelmæssig og ensartet behandlingsform og dermed samtidig kommet bort fra forskelsbehandlingen af personalet. Grundlaget herfor må i første omgang søges i, at det nu er muligt at holde uddannelsen nogenlunde i trit med leveringen af lokomotiverne og måske nok også et bedre overblik over, hvor de enkelte stationeringer er ønskelige. Udpegning af lokal karakter med efterfølgende indkaldelse til kursus skulle heretter kun være nødvendigt, når det fra distriktet må være ønskeligt at oprette et afløserhold ved de maskindepoter, hvor et sådant ikke allerede er tilvejebragt. Uddannelsen kan til gengæld nu ske efter bundanciennitet og uden hensyntagen til distrikters eller sektioners stilling til lokomotivmandens adkomst til den nye driftsform. Først ved stillingsbesættelser træffes der afgørelse herom, og det vil ske på baggrund af den eksisterende ansøgerliste.

*

Således lyder aftalen med generaldirektoratet, og vi skal derfor fuldt ud erklære os enige med de af vore tillidsmænd, som ikke rigtig kan forstå, at 2. distrikt alligevel fraviger denne overenskomst og fortsat anvender deres eget udpegningsprincip, og blandt andet lægger vægt på, at for at komme til uddannelse på MY- og MX-kursus, skal den pågældende have et af distriktet fastsat antal tjenestedage ved den tidligere motordrift.

Vi synes heller ikke, denne stillingtagen fra distriktet harmonerer med hele det grundlag, der danner udgangspunktet for lokomotivpersonalets hidtidige uddannelsesregler, og det står i adskillige tilfælde i skarp modsætning til aftalen om turvalgsregler og de tjenstlige vilkår distrikterne nu en gang kan byde lokomotivmændene ved de enkelte depoter. Vi kan være enige i, at vore medlemmer skal udvise interesse for de moderne inden for deres fag, men må til gengæld også forlange, at der tages hensyn til, hvorledes opbygningen har været af hele uddannelsesprogrammet og de tjenstlige vilkår, personalet har måttet underkaste sig alt efter, hvorledes indpasningen igennem årene har fundet sted i overensstemmelse med udviklingen inden for Danske Statsbaner.

*

Vi har efter bedste overbevisning søgt at efterkomme de mange forskellige og uensartede detaljer, det nye program har stillet krav om, og vi har med vore medlemmers bistand søgt at overvinde de besværligheder, overgangsperioden har medført, og vi mener at være i overensstemmelse med generaldirektoratet, når vi nu søger gennemført ensartethed ved de nye pladsers behandling og besættelse, hvorfor det er uheldigt, at der stadig søges opretholdt afvigelser i dette naturlige krav og selvfølgelig princip.

Elektronindustrien revolutionerer vor tilværelse

Et kig ind i fremtiden

Datostempling af indgående opfindelser må minutstemples

På samme måde som elektriciteten i løbet af den sidste menneskealder, især de sidste ti år, har vendt op og ned på mange områder, vil dens nyeste gren – elektroteknikken – i løbet af de nærmeste 10-20 år og især på lidt længere sigt ændre vort arbejde, vort forbrug og vore brugsgenstande. Et amerikansk firma i denne brance forudsiger om sin produktion: om måske bare ti år vil over 70 pct. af de artikler, vi fremstiller, være varer, der i dag endnu slet ikke er i produktion, og over 20 pct. vil være ting, vi i dag slet ikke kender noget til – ikke engang i fantasien.

Hvis man ser 50 år tilbage i tiden, vil man være tilbøjelig til at give firmaet ret. Det er næsten umuligt at overse alle de ting og materialer, som i dette tidsrum er dukket op, og som nu udgør næsten uundværlige bestanddele af vor tilværelse. Med stadig kortere mellemrum gøres nye revolutionerende opfindelser. I de store laboratorier verden over arbejder en stab af højt uddannede forskere, kemikere og teknikere på at løse de opgaver, der stadig er uløste eller blot er latente, d.v.s. ligger skjult i den fremtidige udvikling. Det er brydsomt tålmodighedsarbejde, men også en spændende beskæftigelse, thi undertiden finder man undervejs stoffer eller ting, som man slet ikke har ventet, og som i reglen indebærer de største konsekvenser. Opfindelserne følger nu i så hastigt tempo efter hverandre, at patentvæsenet i de forskellige lande ikke længere kan nøjes med at datostemple de indgående opfindelser, men må minutstemple dem for at sikre de først indleverede opfindelser de dertil knyttede førstehåndsrettigheder.

Det evnetyrlige elektron-køkken.

Her skal vi kort omtale fremskridt, der allerede er sket, men som endnu ikke er trængt helt igennem. Der er først mikrobølgeovnen. Den ligner udvendig ganske den bageovn, vi allesammen kender, men med det ydre hører også ligheden op. Inde i ovnrummet findes et apparat (en magnetron), der sender elektromagnetiske bølger ud, når ovnen tændes. Disse bølger vil, når de passerer gennem f.eks. de fødevarer, der er anbragt i ovnen, afgive deres energi i form af varme. Maden bliver derved opvarmet (stegt, kogt eller bagt) på utrolig kort tid. Men fadet, som maden står på, bliver ikke varm, for det er fremstillet af et isolationsmateriale, der ikke påvirkes af de elektroniske mikrobølger.

Vi kan forestille os, at husmoderen fra sin fryseboks henter en dybfrosset, færdiglavet middagsret. Køle- eller fryseboksen har hverken kompressor eller absorptions-element, som de »gammeldags« køleskabe har, men nogle plader af et specielt halvleder materiale, der afkøles når der lukkes op for den elektriske strøm. På den pakke, som den fær-

diglavede, men frosne middagsret er indpakket i, er der trykt en program-formel, der automatisk styrer ovnen og giver den »besked« om, hvor længe og hvor mange grader maden skal opvarmes.

Efter den dejlige middag stiller vi alt det snavsede porcelæn, glas, knive og gafler ned i elektronik-opvaske-maskinen, der ved hjælp af ultralyd, d.v.s. mekaniske svingninger, der er hurtigere end de lydsvingninger, som det menneskelige øre kan opfatte, »ryster« alt snavsset af og afleverer servicet rent og blankt.

Fjernsyns-telefonen.

Vi tager telefonen, vælger nummeret ved hjælp af trykknapper, og i samme øjeblik, vi får forbindelsen, ser vi den, vi taler med, på en telefon-apparat-fjernsyns-skærm. (Et svensk telefonselskab har allerede nu på deres højtaltende telefoner afsat plads til en fjernsyns-skærm, så de talende kan se hinanden – når telefon-fjernsynet kommer). Vi vil tale med flyveselskabet og bestille plads i maskinen til Paris på næste torsdag kl. 13.38 Vi ser, at den, vi taler med, trykker på en række knapper for at lade spørgsmålet gå videre til elektroncentralen på hovedkontoret. Efter forløbet af et øjeblik har vi svaret.

Elektroteknikken hindrer bilulykker.

Vi fortsætter vort tanke-eksperiment. Vi vil køre en aftentur til vor familie på landet. Det er blevet mørkt, men vi kører lige sikkert til trods for mørket. For bilen, vi kører i, er selvstyrende. I vejbanerne er der nedlagt metalstrimler, der tilbagekaster radarstrålerne fra de to radarantenner, vi har – een på hver side af vognen. Kommer bilen en smule for langt til højre for metalstrimlen, vil det vare brøkdele af et sekund længere for radarstrålen at nå til den højre antenne. Derved sættes en selvstyrende motor i gang, og den bringer øjeblikkelig bilen ind i den rette bane igen. Men da det jo kan være sløvende at sidde i en bil, der er selvstyrende, må vi – for ikke at køre ind i en bil foran os – sætte afstandsmåleren i gang. Denne er indbygget i forlygterne og virker på den måde, at en grøn lampe på instrumentbrættet lyser, når afstanden er trafikssikker, d.v.s. at man med den hastighed, man kører med, kan nå at bremse. Kommer man nærmere, begynder lampen at blinke rødt. Men en elektronisk automatik sørger for, at en kombination af signaler altid vil afpasse faresignalet indtræden efter bilens hastighed. På den sidste nye model påvirker radarsignalet ikke mere de gammel-dags lyssignaler på instrumentbrættet, men står i direkte forbindelse med speederen og bremsen, så det er ikke alene selve styringen, men også farten, der er elektronisk styret.

Regnmaskinen skaffer regn.

Har det været for tørt i de sidste døgn, og vil vi gerne have en byge regn i nattens løb, indstiller man uret på regnmaskinen således, at de koncentrerede stråler af ultralyd vil blive sendt op i atmosfæren på det nøjagtige klokkeslet. Strålerne vil da »ryste vanddampene sammen«, så de falder ned som regndråber.

»Fagre nye verden«.

Det er blot en enkelt side af den fremtidige udvikling, vi her har prøvet at løfte sløret for, men udviklingen skrider stadig hastigere frem også på andre områder. Hvis menneskeheden også kan mestre de politiske forhold, kan vi love vore efterkommere og de unge af i dag en lykkeligere udgave af »fagre nye verden«.

Reallønnen fordoblet i Sverige siden 1939

Vedrører betydningsfulde problemer, men de er meget vanskelige at måle

Nogle metalarbejdere i Sverige har diskuteret, om deres realløn var steget siden 1939 og i så fald hvor meget. De kunne ikke komme til noget bestemt resultat, bl.a., fordi de ikke var enige om, hvad realløn faktisk var. De besluttede derfor at spørge den økonomiske medarbejder ved deres fagblad *Hans Hagnell*, som gav følgende svar, der i hvert fald viste, at deres usikkerhed var meget berettiget:

Realløn er den mængde varer, tjenester og fritid, som man kan købe for sine penge.

Nominallønnen er lønnen, udtrykt i kroner og øre.

Den gennemsnitlige timefortjeneste i industrien var i 1939 (i Sverige) efter beregninger specielle for voksne mænd sv. kr. 1.34 og for kvinder 0,84.

De tilsvarende beløb var for 1959 for mænd sv. kr. 5.93 og for kvinder sv. kr. 4.08. Det betyder, at lønnen for mænd er 4,4 gange højere og for kvinder 4,9 gange højere nu end for 20 år siden.

Siden 1939 er priserne steget, men hertil kommer en anden vigtig ting, nemlig at forbruget ikke længere sigter på de samme varer. Mel og kartofler viser tilbagegang, men grøntsager og frugt viser opgang. Forbruget af billigere varer er gået tilbage, men af dyrere varer gået frem. I stedet for cykle bruges nu knallert, scooter eller måske bil. Når fastsættelsen af leveomkostningerne skal gælde for to tidspunkter, som ligger så langt fra hverandre, at hele tilværelsen er ændret i periodens løb, bliver beregningerne meget vanskelige og upålidelige. Nye vaner og nye varer bevirkede, at myndighederne (Socialstyrelsen) måtte medtage priser for et helt nyt sortiment af varer ved en ændring af beregningsgrundlaget i 1949. De hidtidige prisberegninger baseredes på priserne i 1935 og på den sammensætning, som forbruget havde dengang. De varer, som man i 1935 kunne købe for 100 kr., var i 1939 steget i pris og kostede 166 kr. Hvis beregningen føres videre fra 1939 til 1949, var stigningen yderligere 52 kr. Og ved en ny beregning 10 år senere, viste varerne en tilsvarende stigning, nemlig på 53 kr. i forhold til 1949, men det var nu helt andre varer. Prisberegningerne for varer i 1939, 1949 og 1959 gjaldt altså et forskelligt vareudvalg.

Hvis man nu sammenligner beregningerne for de to nævnte perioder, hvad får man så? En køn pære-

vælling! Og hvis man absolut vil drage en sammenligning, siger tallene, at det, man i 1939 kunne købe for 100 kr., kostede i 1959 233 kr. – hvis man købte andre varer. I grove træk kan man sammenligne på følgende måde:

1939-1959: Lønningerne er henholdsvis 4,4 og 4,9 gange højere, leveomkostningerne 2,3 gange højere.

Resultat: I løbet af 20 år er reallønnen omtrent fordoblet (1,9 gange for mænd og 2,1 gange for kvinder).

Sådanne beregninger er altså omtrentlige, og tallene er meget usikre. Foruden de forhold, der hidtil er omtalt, kommer en hel del andre:

Reallønnen *pr. time* er ændret på en anden måde end reallønnen *pr. år*. Antallet af arbejdstimer er mindre. For blot en generation siden var arbejdstiden ca. 3000 timer pr. år. Nu er den ca. 2000 timer pr. år. 1000 arbejdstimer er altså forvandlet til fritid. Hvor meget er den forøgede fritid reelt værd? Hvis vi beregner reallønnen for 2000 timer pr. år til kr. 5.93 pr. time og hertil lægger 1000 fritimer til ligeledes kr. 5.93 pr. time, får vi et beløb på kr. 5 930! Fritiden er altså 6000 kr. værd.

Hertil kommer den længere og bedre uddannelse. Ungdommen får nu en bedre og mere langvarig uddannelse end tidligere. Dette er en reel stigning i standarden, men det betyder samtidig et færre antal arbejdstimer i deres livsløb. – Hvorledes skal vi desuden måle de store forandringer, som er sket på andre områder i tiden siden 1939. De syge og de gamle hjælpes bedre nu. De kan købe flere varer og ting end dengang.

Den syge og den raske, den aktive og den inaktive person er det samme menneske, blot set i forskellige perioder af sit livsløb. Folkepensionisterne fik i Sverige i 1939 et beløb på 165 mill. kr til deling, men i 1959 var dette beløb ca. 15 gange stort, – altså langt mere end stigningen i priser eller i realløn. Også denne forbedring må medregnes, hvis man vil vurdere reallønnen.

Spørgsmålet om reallønnens ændring i tidsrummet 1939-1959 vedrører betydningsfulde problemer, men de er meget vanskelige at måle.

Europas handelsblokke og Afrika

De vesteuropæiske økonomiske integreringsbe- stræbelsers indflydelse på de afrikanske landes økonomi har været genstand for drøftelse på et møde, der blev holdt i Ætiopiens hovedstad Addis Abeba.

Den rapport, der lå til grund for mødets diskus- sion, fastslår, at hvad de afrikanske handelsvarer angår vil Rom-traktatens toldbestemmelser næppe få større indvirkning på detailpriser og forbrug indenfor De Seks's område, mens de derimod sand- synligvis vil få virkning på interne afrikanske han- dels- og produktionsforhold med hensyn til visse eksportartikler som kaffe, kakvegatabilske olier, bananer og tropiske træsorter, idet de afrikanske stater, som har en fast handelsforbindelse med Rom-traktatens stater, kan forventes at øge deres eksport af disse varer på bekostning af de øvrige stater i Afrika og i andre verdensdele. I septetmber 1960, var 24 afrikanske lande associerede medlem- mer af EEC.

I rapporten understreges det, at EEC og EFTA på langt sigt vil få indflydelse på Afrikas industriali- sering ved, at de sandsynligvis vil påvirke både den nuværende og den fremtidige produktion af bear- bejdende råvarer og færdigvarer samt handelen med disse. Medens de lande, der er associeret EEC vil være forholdsvis gunstigt stillet, takket være at deres halvfabrikata importeres toldfrit til De Seks' marked, vil de ikke-associerede lande ikke kunne drage fordel af særlige toldlettelser fra nogen af de to europæiske handelsblokke.

Imidlertid er fremtidsudsigterne for eksporten af færdigvarer fra de pågældende EEC-associerede lande til Europa begrænsede og fjerne. Det ville derfor være mest nærliggende for disse lande at producere industrivarer til hjemmemarkedet. Her- ved kan dog de lande, der er associerede medlem- mer af EEC, løbe den risiko, at visse sider af dette samarbejde kan blive til gene for dem, især hvis de vælger fordelene ved toldlettelser fremfor for- delene ved den industrielle udvikling på langt sigt.

Congos næringsliv

Republikken Congos økonomiske vanskeligheder er ikke blot en følge af de politiske komplikationer siden selvstændighedserklæringen den 1. juli, frem- går det af en artikel i en ny F.N.-publikation, den økonomiske Afrika-kommissions »Economic Bulle- tin for Africa«. Allerede tidligere viste næringslivet i landet tydelige tegn på nedadgående konjunkturer og produktionen lå langt under, hvad de fra natu- rens hånd gode forudsætninger skulle have mulig- gjort. Arbejdsløshed, en abnorm lav valutareserve, en tom statskasse og almindelig nervøsitet prægede situationen.

Indtil 1960 var Congo i økonomisk henseende nærmest blevet drevet som et stort privatforeta- gende med hovedkontor i Bruxelles, understreger artiklens forfatter, dog med forholdsvis ringe ind-

blanding fra den belgiske regerings side. I måne- derne umiddelbart før og efter selvstændighedser- klæringen blev der ikke truffet nogen beslutning for at gennemføre de forandringer, den forværrede økonomiske og finansielle situation gjorde uom- gængelig nødvendig. Artiklen understreger især, at man negligerede behovet for at lade den gamle bank afløse af en ny centralbank og for gennem- førelse af valutabestemmelser.

Artiklen gennemgår debet og kredit i det congo- lesiske produktionsapparat, da landet blev selv- stændigt. Blandt aktiverne noteres den højt udvik- lede mineindustri og visse sektorer indenfor andre industrier og landbruget, betydelige investeringer bl.a. i transport, kraft og vand samt boligbyggeri foruden naturligvis landets store naturrigdomme. På minussiden nævnes mangelen på oplært og ud- dannet indenlandsk arbejdskraft, et administrati- onsapparat, der hvilede i hænderne på ikke-ind- fødte tjenestemænd, og som for en stor dels ved- kommende blev dirigeret fra Bruxelles, en eksport- indstillet økonomi under kontrol af en håndfuld udenlandske forretnings- og finansinteresser, indre konflikter og stammefejder samt endelig forekom- sten af en sikkerhedsstyrke med næsten udeluk- kende europæiske officerer.

Samarbejdsudvalg

Ved samarbejdsudvalgsmødet i 1. distrikt den 6. marts d.å. forelå oplysninger om statsbanernes indtægter og udgifter for finansårets 3 første kvar- taler, som sammenlignet med tilsvarende periode sidste år udviste en glædelig forbedring, men det var formandens opfattelse, at konkurrencen er stærkt tiltagende, og at vi ikke har fået vor andel af den forøgede vareomsætning, den gældende høj- konjunktur og den høje beskæftigelse har haft til følge.

Udvalget blev orienteret om de store anlægsar- bejder i Nykøbing Fl samt strækningen Nykøbing Fl - Rødby Havn og stationsbygningen i Rødby Havn, hvor man er godt i gang med sporlægningen, ligesom de 3 tjenesteboliger stort set er færdige.

Det nye pladslæsningsanlæg på Københavns Godsbanegård for stykgods til Sjælland-Falster skal påbegyndes i 1961/62, og i den anledning skal det nuværende pakhus U rømmes i begyn- delsen af april, til hvilken tid midlertidige vel- færdslokaler for personalet skal være færdige i pakhus I.

Etablering af el-sikringsanlæg og aut. linieblok- anlæg fortsættes, således ventes strækningen For- lev-Korsør og strækningen København H-Østerport ibrugtaget i løbet af maj måned.

Læssesporene på Klarskov og Lov stationer påregnes nedlagt inden udgangen af 1961, og spørgsmålet om eventuel nedlægning af Sdr. Bjarre og Tjæreby stationer undersøges, ligesom spørgs- målet om nedlægning af Fodby station er genop- taget.

Der spares fortsat et betydeligt godsvognsløb ved etablering af stykgodsbefordring med lastbiler.

Børge Aanæs.

M/F Knudshoved

Halskov-Knudshoved-rutens nye færge



Ved en præsentationssejlad den 15. marts d.å. blev DSB's sidst erhvervede færge m/f »Knudshoved« forevist en indbudt kreds.

M/F »Knudshoved« er projekteret og kontraheret ud fra det primære ønske, at få en dobbeltdækket autofærge i lighed med m/f »Halsskov« til afvikling af den stadig stigende biloverførsel på Halskov-Knudshoved overfarten og sekundært at kunne anvende denne færge til overførsel af jernbanevogne på Korsør-Nyborg ruten på de tidspunkter af døgnet og af året, hvor biltrafikken vil kunne afvikles med det allerede eksisterende materiel. M/F »Knudshoved« er derfor forsynet med 3 spor for jernbanevogne på underste vogdæk med samme effektive sporlængde som statsbanernes sidste nye jernbanefærge m/f »Prinsesse Benedikte«, og vil således som jernbanefærge kunne overføre 30 almindelige godsvogne, medens den som bilfærge vil kunne overføre godt 200 personbiler. M/F »Knudshoved« er i denne henseende den første færge af sin art i Europa, og vil på grund af ovenstående kunne få en meget stor udnyttelsesgrad. En færge af samme type som m/f »Knudshoved« vil blive leveret i foråret 1962 ligeledes fra Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri A/S.

Ved præsentationssejladens på Storebælt kom direktør H. P. Christensen, Helsingør Skibsværft, i sin tale ind på de trafikale problemer som

knytter sig til Storebælt, idet han bl.a. sagde:

»Enhver ny færge indsat betyder en væsentlig aflastning af den stadig stigende trafik, og det er naturligt ved en lejlighed som denne kort at anstille nogle betragtninger over det aktuelle problem, færgedrift eller Storebæltsbro.

Storebæltskommissionen har forrige år afgivet sin betænkning, og det fremgår af denne, at kommissionen har fundet, at færgedriften i en lang årrække vil kunne opfylde de krav, der stilles til overførsel af den stigende biltrafik.

Ved fuld udbygning af Halskov-Knudshoved ruten har undersøgelserne vist, at der i hver retning kan overføres 36 000 biler pr. døgn ved 18 timers drift, medens en 4-sporet bro, som den projekterede kun vil kunne overføre 20 000 biler pr. døgn i hver retning.

Endnu i 1980 skønner man, at trafikudviklingen kun vil kræve en overførsel af 14 000 biler pr. døgn i højsæsonen i den stærkest trafikerede retning, således at en fuld udbygget Halskov-Knudshoved rute uden vanskelighed kan klare denne trafik.

Til sammenligning skal jeg oplyse, at i 1960 overførtes på den største trafikdag i juli måned, i den stærkest trafikerede retning, 4 400 biler i eet døgn.

I 1970 venter man, at trafikken i højsæsonen tilsvarende kommer op

på 8 000 biler pr. døgn, – trafikken er i de senere år dog steget noget stærkere end i betænkningen skønt – hvilket vil kræve, at 7-8 2-dæksfærger er i drift, og samtidig muliggøres afgang fra hver side med ca. ½ times mellemrum, således at ventetiden ved rationel regulering af trafikken kun bliver ringe, og næppe større end den ventetid, der undertiden kan opstå på stærkt belastede veje.

Storebæltskommissionen har ikke taget stiling til tidspunktet for etablering af en bro over Storebælt, men finder det muligt ved udvidet færgedrift på tilfredstillende måde at klare trafikbehovet, og at færgedriften endnu en lang årrække fremover vil være en væsentlig billigere løsning end broforbindelsen, under hensyn til de store renter og afskrivningsudgifter, en bro vil medføre.

Det tidspunkt, hvor der, ud fra de forudsætninger, kommissionen har bygget sine undersøgelser på, kan ventes balance mellem driftsudgifterne til en broforbindelse og til færgedriften, ligger noget ud over 1980, men kommissionen påpeger, at den tekniske udvikling i de nærmeste år, kan indvirke på de brokonstruktioner, man bør anvende, ligesom lufttrafikens udvikling kan indfluere på afgørelsen af de fremtidige trafikforhold.

Men også på det skibstekniske område sker der stadig fremskridt, og man kan i dag med en relativ ringe

merudgift bygge 3-dæks færger, der kan indpasses i de nuværende færgelejer, og som kan overføre 400-450 personbiler.

M/F »Knudshoved har følgende hoveddimensioner:

Største længde	109,16 m
Største bredde over fender-	
liste	17,70 »
Fri højde på øverste vogn-	
dæk	4,34 »
Dybgang lastet	4,60 »
Fart på prøvetur	18 knob

Færgens maskinelle anlæg består af 2 stk. enkeltvirkende, 2-takts die-

selmotorer af B & W type 750 V.B.F.-90 af Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri's fabrikat. Maskinerne udvikler tilsammen 8700 IHK ved ca. 200 o/m og gav færgen en højeste fart på prøvetur på 18 knob. Færgen er desuden udstyret med 4 stk. 6 cyl. hjælpemotorer B & W type 625 - M.T.B.H. - 40 med ladeluftkølere, hver med en effekt på 550 EHK ved 500 o/m. Hjælpemotorerne leverer strøm til færgens elektriske styremaskiner, ankerspil, capstans, øvrige hjælpemaskineri, radar, radio m.m. samt til den omfattende lysinstallation og varme- og ventilationsanlæg. Endvidere leverer hjælpemotorerne strøm til den i forskibet anbragte

tværpropeller, som er den hidtil kraftigste tværpropeller installeret i et dansk skib. Denne propeller, som er af KaMeWa's fabrikat med vendbare blade, er anbragt i en cylindrisk tværkanal i forskibet og bliver trukket af en i forreste styremaskinrum anbragt elektromotor på 500 HK. Propelleren kan dirigeres fra såvel forreste som agterste styrehus, og vil kunne give et sidetræk på op til ca. 7 tons til henholdsvis styrbord og bagbord. Specielt for et skib af denne type, som er særlig udsat for vindens påvirkning på grund af den meget store overbygning, vil en sådan tværpropeller være en værdifuld hjælp ved besejling af færgelejerne.

Et ungarsk 350 hk rangerlokomotiv

Den ungarske vogn- og maskinfabrik Győr har fremstillet et stort antal 3-akslede diesellokomotiver, der skal anvendes til såvel ranger-tjeneste som fremførelse af lette person- og godstog.

Da også de ungarske statsbaner (MAV) rationaliserer kraftigt er de nye maskiner med hydraulisk kraftoverføring et velkomment bidrag på vejen til større økonomisk rentabilitet.

Akseldrevet, der består af et stjerne- og konushjulpar, bliver drevet over en kardanaksel fra et hurtigvendingear. Lokomotivets bundramme er sammensvejset af stålplader.

Bremsesystemet består af en direkte og indirekte trykluftbremse.

Dieselmotoren er en Ganz-motor. Brændstoffet til den opbevares i to tanke, en 150 l tank i maskinrummet og en 650 l tank, som er anbragt under førerrummet.

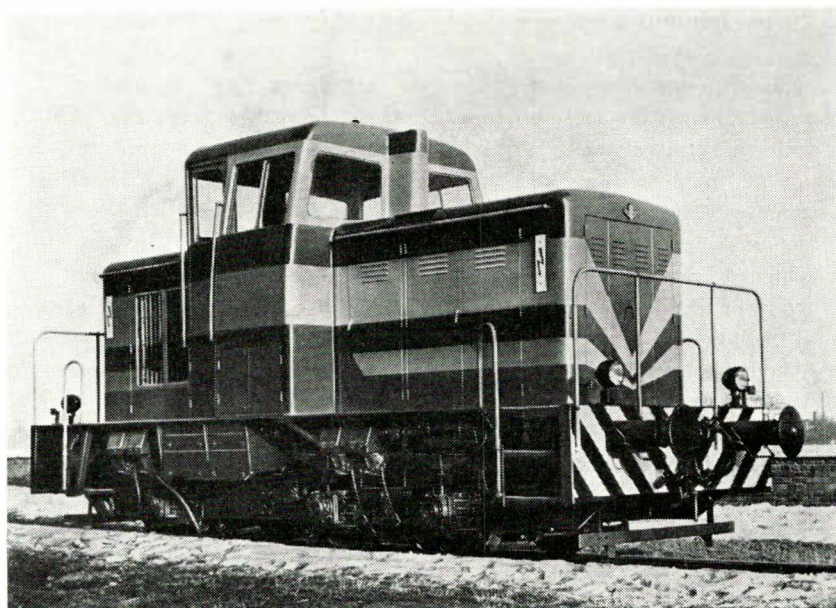
Samtlige styringsorganer er anbragt i begge sider af førerrummet, altså dobbelte. Den til styring, trykluftbremse og andre hjælpeanordninger nødvendige trykluft frembringes af en luftkompressor. Til ladning findes et alkalisk akkumulatorbatteri. Den er forsynet med en 2,2 kw lys-

maskine, medens der til dieselmotoren hører en 24 v startmotor.

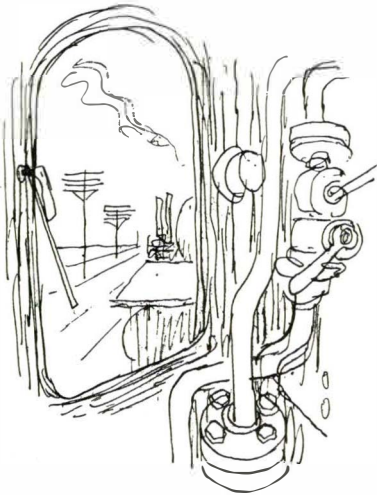
Det afbillede lokomotiv har følgende hoveddata:

Totallængde over puffere	8 860 mm
Største bredde	3 020 »
Maksimal højde	4 350 »
Sporvidde	1 435 »
Akselafstand mellem 1. og	
2. aksel	1 450 »

Akselafstand mellem 2. og	
3. aksel	4 000 »
Hjuldiameter	920 »
Motorydelse	350 hk
Omdrejningstal på motor	1 500 o/m
Maksimalhastighed ved	
rangertjeneste	30 km/h
Maksimalhastighed ved	
strækningstjeneste	30 km/h
Tjenestefærdig vægt	35 t



Frontruden



Ny undergrundsbane i Rotterdam

Hollands statsbaner har taget fat på et stort projekt med bygning af en fem kilometer lang undergrundsbane, der skal gå fra byens centrum til de sydlige forstæder. Banen vil få syv stationer, udgiften er 130 mill. gyl-den, og arbejdet vil tage fem år.

269 000 godsvogne

Tyske Forbundsbaner råder nu over mere end 269 000 godsvogne af en række forskellige typer og med en samlet lastekapacitet på godt 5 mill. tons. I gennemsnit bliver hver af disse godsvogne lastet og tømt 7-8 gange om måneden. Til at vedligeholde og betjene den vældige park af godsvogne er beskæftiget ca. 3 000 jernbanemænd.

Store baneudvidelser ved Gøteborg

Jernbanearealet i og omkring Gøteborg gennemgår en større udvidelse og omlægning, ligesom der skal bygges et nyt pakhuis, fælles for jernbanerne og firmaet ASG. Det bliver Nordeuropas største, dækker 4 100 kv-meter og skal kunne rumme ialt 150 godsvogne, som kører ind i pakhuset, når de skal læsses eller aflæsses. Havnestationen i Gøteborg skal udvides, en ny rangerbanegård bygges ved Sävenäs, de smalle spor på havneterrænet erstattes med normalspor, og en større godsbanegård anlægges ved Gøteborg Nord. Arbejdet vil tage 4-5 år og koster 5,2 mill. sv. kroner.

Luftbanegård på Milanos centralstation

De italienske statsbaner har indset, at man må samarbejde med luftfarten, og i forbindelse med Milanos hovedbanegård er der blevet åbnet en luftbanegård. Denne har fået lokaler ud mod gadgetunnelen til Piazza IV Novembre, og der er adgang til luftbanegården inde fra stationens haller og udefra, således at taxavogne kan køre til og bringe rejsende direkte til lufthavnen. Nogle og firs biler kører dagligt ca. 3 000 til og fra luftbanegården.

Hurtigere alpe-el-tog

Fra sommerkøreplanens ikrafttræden vil de tidligere omtalte TEE-ekspresser mellem Paris, Zürich og Milano blive indsat i driften. Det bliver de første elektriske Trans-Europ-Expresser, de bygges i Schweiz og er i stand til at køre på tre forskellige strømstyrker og sådan, at der skiftes om under kørslen. Frankrigs statsbaner kører på 1500 volt, og når toget kommer ind på schweizisk område, er strømstyrken 15 000 volt, mens den på italiensk side er 3 000 volt. Elektroføreren kan ved hjælp af trykknapper foretage omstillingen fra den ene strømstyrke til den anden.

Afgangen fra henholdsvis Paris og Milano bliver så tidlig på eftermiddagen, at denne alpeekspress kan være fremme ved endestationen inden midnat. Farten bliver gennemsnitlig 120 km/t og visse strækninger helt op til 150 km's hastighed. I selve alpeområdet skal ekspressen køre med 90 km/t, hvilket er betydeligt mere end en bil kan præstere i dette terræn.

108 Europa-Bus-linjer

Når de europæiske jernbaners bus-samarbejde, Europa-Bus, starter i foråret, vil det store rutenet være udvidet med seks nye linjer og nogle rundrejser, hvoraf en går gennem Normandiet og Bretagne, mens en af de nye buslinjer går fra Köln til Barcelona. Europa-Bus dækker her-efter ikke mindre end 108 forbindelser.

»Pony-Ekspressen« reddede staterne

Hvor jernbanen ophørte, fortsatte de dristige postryttere.

I Amerika har man fejret 100-året for den såkaldte »Pony-Ekspress«, som begyndte med, at to unge ryttere gennemførte et 3200 km langt ridt gennem Amerika med nyheder og post fra øst til vest. Det var i jernbanens barndom, og skinnevejens endestation var i St. Joseph ved Missouri-floden. De uforfærdede ryttere fortsatte herfra, og turen gik gennem ørken og over bjergkæder, tværs over floder og gennem tilsyneladende endeløse sletter. Efterhånden blev staben af Pony-ryttere i denne ekspress udvidet. Tilsidst havde selskabet, som drev den usædvanlige trafikrute, 80 ryttere og 500 små, halv-vilde californiske prærieheste, og der blev udlagt poster i en afstand af 16-24 km, fordi rytterne ofte var udsat for overfald fra indianere.

Rytterne skiftede heste ved udposterne og red op til 200 km, før den næste rytter overtog posten. Den samlede vægt af denne lå mellem et og otte kilo, og portoen var fem dollars pr. 14 gram. En af de mest berømte postryttere var den kun 16-årige William Cody, der senere blev berømt under navnet »Buffalo Bill«. Hans største præstation var et ridt på 515 km, som han tilbagelagde på 21 timer og 40 minutter uden andre pauser, end når han skiftede hest.

Pony-Ekspressen fik kun en levetid på halvandet år, men den kom til at betyde uhyre meget for den amerikanske union, fordi den opretholdt forbindelsen over kontinentet i de år, borgerkrigen truede, og bragte vigtige meddelelser frem mellem staterne i øst og vest. Pony-Ekspressens besejrer var telegraflinjen tværs over Amerika, som blev oprettet i vinteren 1861.

Fiat-motortog til Argentina

Statsbanerne i Argentina har modtaget 30 motortog fra Fiat-bilfabrikerne. 19 af dem er bygget i Italien og sejlet til Sydamerika, mens resten af motortogene kom fra Fiat-fabrikernes afdeling i den argentinske provins Cordoba.

Pladsreservering i internationale tog

De fleste europæiske jernbaneadministrationer er indgået på et samarbejde om pladsreservation i en række internationale ekspresser, og ordningen vil blive praktiseret fra sommerkøreplanen den 28. maj. Årsagen til denne nye service overfor turisterne er det stadigt stigende antal rejsende med banerne. Det vil blive muligt i en række lande at reservere både sidde- og liggeplads i internationale tog i udlandet, og ordningen går endda så vidt, at man imødekommer rejsendes ønske om bestemte pladser, f.eks. ved vinduer og selvfølgelig også i kupeer for rygere eller ikke-rygere. Pladsbilletterne skal kunne bestilles både på jernbanestationer og i rejsebureauer, og reglen bliver, at det skal ske tre uger før rejsedagen.

Nye spanske motortog

På strækningen Bilbao-Portugalete, som er en stærkt trafikeret forstadslinje, har de spanske statsbaner ladet indsætte en ny type motortog, som består af en motorvogn og en bivogn. I den førstnævnte findes 54 siddepladser og 250 ståpladser, og i den anden vogn 36 siddepladser og ligeledes 250 ståpladser. Drivkraften er fire elektromotorer på hver 250 volt, og den maksimale hastighed 100 km i timen. Forstadstoget vil kunne forlænges med flere vogne efter behov.

Nye spisevogne i Italien

Det vil sikkert glæde mange Italiensrejsende, at det internationale Wagons Lits har udbygget sin park af spisevogne, hvori man kan indtage lettere og billigere måltider. I spisevognene blev der sidste år omsat for over 100 milliarder lire. De nye vogne, Wagons Lits bygger, har plads til 24 rejsende i kupeer i vognens ene halvdel, mens den anden halvdel optages af restauranten. Baren i denne udstyres med køledisk, en espressomaskine og en maskine, som presser saften ud af friske frugter. Langs vognens sider er der bordplads og stole til publikum.

Lokomotivfører samler på huer

Mange mennesker har en usædvanlig hobby. Man træffer også eksempler indenfor jernbanemændenes rækker, og således har den svenske lokomotivfører Leon Eklund i Østersund, specialiseret sig i at samle på lokomotivmands-kasketter. Han har eksemplarer både fra Skandinavien, Tyskland, Czekoslovakiet, Finland og Sovjet og vil nu også udstrække sin virksomhed til Amerika. Eklund vil ikke alene ordne sin kasketsamling på en særlig måde, men også skildre den oprindelige ejermands personalia, så der bliver historie bag hver kasket.

Lastvogne som rejsegods

I Amerika har transport af påhængsvogne til lastbiler taget et stort opsving på jernbanerne. Sidste år blev ikke mindre end 415 jernbaneblokvogne, tilhørende banernes eget selskab, The Trailer Train Co., læsset med påhængsvogne. Det var en stigning i denne trafik på 50 pct.

Transport af rejsende mellem Paris' stationer

Det har gennem lang tid været et problem for turister i Paris at komme fra den ene station i byen til den anden. Banerne har seks hovedlinjer, som føres ind til hver sin station i byen, men ikke er indbyrdes forbundet. Frankrigs statsbaner har nu indført en service-transport af rejsende med deres håndbagage mellem stationerne Saint Lazare, Nord, East, Lyon og Austerlitz mod et beskedent gebyr.

Ellers har denne tur gennem Paris været ret dyr for byens gæster, når de skulle foretage den i taxa.

Europas længste fjernstyring

Sveriges statsbaner er ved at udføre fjernstyring af trafikken på den 27 mil lange strækning fra Ljusdal til Långsele, som skal dirigeres fra et centralbord på Ange station. Arbejdet ventes at være fuldført næste år. Togene kører derefter udelukkende på signalerne. Udgiften er godt 2 mill. sv. kroner. Anlægget vil spare et personale på 50 mand.

Togdrift med håndkraft

Et af verdens mest mærkelige tog findes i Japan mellem byerne Atalia og Ysihoma, en strækning på 11 km. Der er intet lokomotiv til at trække toget, men dette ordnes af en skare særligt stærke muskelmænd, som trækker toget op ad den stigende banelinje. Tilbageturen ned er mere behagelig, for så er den mandlige trækraft hoppet op i vognene, der selv løber nedad. Den usædvanlige »jernbanerejse« mellem de to byer tager to timer.

56 pct. med damp

De tyske Forbundsbaner fortsætter omstillingen af driften fra damp til diesel- og el-tog. I 1960 blev endnu 56 pct. af samtlige kørte tog km udført med dampdrift, 22 pct. med el- og et lignende antal med diesel-drift. De tyske baner havde ved udgangen af 1960 endnu 7250 damplokomotiver mod 10 900 i 1952, 1350 elektrovogne og 2 000 diesellokomotiver.

Biltog til Rivieraen

Frankrigs statsbaner har ladet bygge nye typer af de såkaldte bil-tog, godsvogne, der tager personbiler med som rejsegods. Der er både tale om almindelige flade godsvogne og om to-etages, og deres konstruktion afviger noget fra de almindelige kendte vogne til denne trafik.

Jernbanevognenes gulv hælder fra midten ned til hver side, således at to biler af mærket Dauphine netop vil kunne få plads side om side uden at berøre hinanden. De skråtstillede bilers yderste hjulpar hviler mod en svær rampe, som er bygget til jernbanevognens bund. Den to-etages godsvogn er også indrettet noget anderledes end de hidtil benyttede. Vognene kan transportere henholdsvis 8 og 12 Dauphine'er, og til sommer bliver de nye biltog sat ind mellem Paris og Rivieraen, hvor de skal køre med 120 km's hastighed i timen.

Udenfor sæsonen er det meningen, at de nye godsvogne skal køre med fabriksnye biler inden for Frankrigs grænser.

Jordens energiforråd

I de sidste årtier har vurderingen af, hvor længe jordens kul- og olieforekomster kunne holde til det stadig voksende forbrug, været yderst varierende – og i takt hermed fastsættelsen af det tidspunkt, på hvilket overgangen til udnyttelsen af atomenergi vil være tvingende nødvendig. For ikke længe siden har USA's atomenergikommission udsendt en publikation, »Fossil Fuels in the Future«, med de sidste analyser af forholdene.

I almindelighed siges det, at atomenergi for alvor kan komme til at konkurrere ved energiudvindingen af fossilt brændsel (kul, råolie, olieskifer, naturgas o.s.v.), når omkostningerne ved kerneenergi-udnyttelsen gradvis er faldet til samme niveau, som priserne for de konventionelle brændselsmidler er steget til. Hvornår dette vil indtræffe, er så et spørgsmål for sig.

Der har ofte været slået alarm over for det voldsomt voksende forbrug af kul og olie, og det anslås nu, at verdens samlede forbrug heraf i tidsrummet fra 1958 til år 2000 vil være 3 gange så stort som det samlede forbrug fra de ældste tider op til 1958 – med mindre nye energikilder inden årtusindskiftet kommer til udnyttelse i stor stil. Og omkring år 2000 beregnes det årlige forbrug til at være 5 gange 1958-forbruget. Men hvor store ressourcer rummer vor klode da til imødekommen af krav af denne størrelsesorden?

I den amerikanske opgørelse konkluderer undersøgelserne i, at der sandsynligvis endnu er kul og olieforekomster svarende til 10 gange forbruget i vort århundrede, dog hovedsagelig i form af fast brændsel snarere end olie, men man må regne med, at de 80 pct. vil komme til at koste op til 25 pct. mere at udvinde end i 1958. Det er imidlertid vanskeligt at anslå forholdet mellem mængderne af de forskellige brændselsmidler, der vil blive brugt, idet udviklingen i teknik på mange måder kan påvirke balancen imellem dem. Vi ved alle, at for tiden går tendensen mere i retning af flydende end fast brændselsmidler, og i 1958 dækkede olieprodukterne 44 pct. af det samlede forbrug, men de amerikanske eksperter mener, at denne procent uden besvær kunne få lov til at vokse til 68, hvis man ved år 2000 blot i større udstrækning vil udnytte olieskiferforekomsterne til udvinding af olie.

Som endelig konklusion mener den amerikanske opgørelse, at der dette århundrede ud vil være tilstrækkelig fossil energiforråd, og at der også de næste halvtreds år vil kunne udvindes nok til forholdsvis antagelig pris, især hvis vi indstiller os på at bruge mere kul, så de kulminer, der nu opgives som urentable, atter kommer med i produktionen. Men skønt der ved år 2000 endnu vil være omkring 90 pct. af de nuværende ressourcer i behold, repræsenterende den vanskeligt og dyrest tilgængelige del, vil også denne rest med den nuværende årlige stigning i forbruget på 4 pct., være brændt op ved midten af det næste århundrede – så allerede ved overgangen fra vor tidsregnings 2. til det 3. årtusinde er det tvingende nødvendigt, at andre energikilder er nået til fuld udvikling.

Filatelister!

Da vi fra flere er opfordret til at danne en filatelistklub under Danske Jernbaners Idræts- og Fritidsforbunds hobbyafdeling, beder vi alle filatelister ved danske jernbaner, som har interesse for en sådan klub, snarest at henvende sig til undertegnede. Der vil da senere fremkomme meddelelse til hver enkelt om stiftende møde. Skriv til: Johs. Christoffersen, Rosenvangs Alle 20, Århus.

Frihed 1. maj

I lighed med tidligere år har statsministeriet meddelt, at tjenestemænd og andre, der er beskæftiget i statens tjeneste og som fremsætter begæring herom, skal have adgang til fritagelse for arbejde den 1. maj 1961 i den udstrækning tjenesten tillader.

Rettelsesblad til lommebogen

Rettelsesblad til lommebogen side 14. Satserne er gyldige fra 1. april d.å.

Emolumenter m. v.

Ydelsens art	Lokomotivpersonale						
	18. lkl.	15. lkl.	12. lkl.	10. lkl.	7. lkl.		
Timepenge	1,00	1,00	0,90	0,90	0,90		
Fulde dagegne	18,80	18,80	16,80	16,80	16,80		
Hertil natstillæg	16,30	16,30	14,35	14,35	14,35		
Tillæg for 1.—4. dag	8,10	6,60	6,60	6,60	6,60		
Nedsatte dagegne	18,55	18,55	16,80	16,80	16,80		
Hertil natstillæg	5,50*	5,50	4,45	4,45	4,45		
Køropenning	0,80	0,80	0,66	0,66	0,66		
Rangergodtgørelse	—	0,40	0,33	0,33	0,33		
Overarbejdspenge	—	11,23	10,15	9,63	8,95		
Godtgørelse for mistede fridage	—	89,84	81,20	77,04	71,60		
Betaling for ekstraordinær tjenestefrihed	1/100 af nettomånedslønnen inkl. stedstillæg pr. dag						
Natpenge	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60
Søn- og helligdags-tjeneste	1,21	1,21	1,21	1,21	1,21	1,21	1,21
For mere end 3-delt tjeneste...	0,95	0,95	0,95	0,95	0,95	0,95	0,95
For delt tjeneste udov. 12. time	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60
	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60



Tak

Hjertelig tak for al venlig deltagelse ved min mands, lokomotivfører H. F. V. Nielsen, død og begravelse. Tak for Ålborg afdelings fanes tilstedeværelse.

Annine Nielsen.

Hjertelig tak for al venlig deltagelse ved min kære mands, pensioneret lokomotivfører Nicolaj Christensen, død og bisættelse. Tak for fanens tilstedeværelse.

Eline Christensen.

Jubilæum

Fredag den 14. april kan lokomotivfører E. W. Knudsen, Ålborg, fejre 40 års jubilæum ved de danske statsbaner.

Jubilaren begyndte i Ålborg, blev i august 1922 ansat som håndværker, den 1. juli 1925 forfremmet til lokomotivfyrbøder og endelig 1. april 1942 til lokomotivfører efter 21 år som lokomotivfyrbøder.

Bortset fra nogle få måneder ved forfremmelserne har jubilaren altid gjort tjeneste i Ålborg, og til trods for at han er fynbo af fødsel, er han faldet godt til i det barske nordjyske klima.

Jubilaren er stærkt interesseret i vor organisation og er altid en trofast gæst på vore møder og generalforsamlinger, hvor han som oftest beklæder posten som en god og myndig dirigent.

Afdelingen siger dig tak for tiden, der er gået, ønsker dig hjertelig til lykke på jubilæumsdagen og vore bedste ønsker for fremtiden.

N. P. R.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

E. S. Hansen,
lokomotivfører, Helgoland.

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

W. A. S. Andersen,
lokomotivfører, Fredericia.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

A. H. Momme,
lokomotivfører, Randers.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

L. V. Sørensen,
lokomotivfører, Århus.

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

A. H. L. Lenz,
lokomotivfører, Århus.

Al opmærksomhed i anledning af mit 25 års jubilæum den 20. april 1961 frabedes venligst.

C. D. Walkusch,
lokomotivmester, Fredericia.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

E. L. Petersen,
lokomotivfører, Århus.

Lokomotivførernes Sangforening Gb. og Hgl.

Generalforsamling afholdes den 2. april d.å. kl. 14.30 i restaurant »Vartov«.

Dagsorden ifølge lovene. Nærmere følger.

Bestyrelsen.



Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-4-61.

Lokomotivfører (12. lkl.):

U. Jensen, København Gb., til Roskilde.

Dødsfald

Lokomotivfører Niels Christiansen, Århus, er afgang ved døden den 18-3-61.

Dødsfald blandt pensionister

Pensioneret lokomotivfører:

A. P. C. Paulsen, Ny Carlsbergvej 24², København V.

H. P. V. Rønne, Amagerbrogade 14, København S.

N. S. Christensen, Molbechsvej 1², Valby.

H. P. Hansen, Danmarksgade 68², Ålborg.

Rettelse

I DLT nr. 6 af 20. marts 1961 er side 86 i afsnittet »Tjenestetidsreglernes underbestemmelser« faldet to ord ud af teksten under ombrydningen. I stykket »Tjenesten tilrettelæggelse« i 6. linie skal der efter køretøjer tilføjes »ved strækningstjeneste«. Bestemmelsen omfatter således ikke egentlige rangerkøretøjer.

Dansk Lokomotivmands Forening

Feriehjemmet

Modtaget
Antal
Takst
Bekræftet
Værelse nr.
<i>Udfyldes af kontoret</i>

Navn:	Ophold ønskes for				personer	
Stilling:	mig selv		}	sæt x		
Adresse:	min hustru					
Vi (jeg) ankommer:	kl.					Alder
Vi (jeg) afrejser:	kl.					
Her opgives både dato og tidspunkter. Ankomst og afrejse kan ikke foregå på søndage.		egne børn				
		fremmede børn				

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

..... den / 19

Indsendes under adresse:
Dansk Lokomotivmands Forening,
 feriehuset,
 Hellerupvej 44, Hellerup.
 (Foreningens telefon-nr. er Helrup 7269)

.....
 Underskrift

KLIP HER!

Priser for ophold på feriehuset

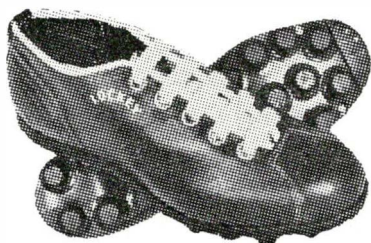
		Ophold pr. dag	Børn indtil 8 år	Børn 8 til 14 år incl.	Måltider udenfor døgnets	
					Voksne	Børn
1	Medlemmer, disses hustruer, enker efter medlemmer samt børn indtil 18 år.	15.00	5.00	8.00	Morgenkaffe . . . 3.00	3.00
					Frokost, middag på hverdage . . . 5.00	3.00
2	Andre voksne og børn over 14 år.	20.00	7.00	10.00	og på søndage . . 6.00	3.00

E. Greve Petersen.

Fredericia Trælasthandel

Aktieselskab

LOCKEY - Milano



SØNDERBORG

Skandinavisk KAFFE
Sønderborg

K. P. Maletzki
Bageri - Conditiori - Cafe
Bestilling modtages paa alt bagværk
Dybbølsgade 17 . Sønderborg . Tlf. 21804

Harry Hemmingsen
Tapetserer-Sadelmageri-Autopolstring
St. Raadhusgade 13. Sønderborg. tlf. 22576

HERNING

Alt i fugle, frø, fisk og rekvisitter Bredgade 61 - Herning - Telefon 1464
»Amazone« en forretning med liv i

N. C. JENSENS EFTF.

Jes Øst-Jacobsen
URMAGER OG GULDSDMED
Telefon 507 HERNING

Stort udvalg i ure, guld og sølv . Reparationer udføres

Den lave butik med de små priser
Møbelforretningen „Centrum“
Viggo Nielsen Søndergade 9 Herning . Telf. 443

ESSO Service Station
Johs. Nøhr
FONNESBECHSGADE 16
Herning . Telefon 407

AARHUS

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

Møbler - Inventar anbefales
Laurits Thomsen
Ny Munkegade 40, Aarhus, Tlf. 26854

A/S COORDINA

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

Tandlæge
J. E. WINTHER
Søndergade 32 . Aarhus
Tlf. 3 16 48

Eksklusive 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

Kjeldsens Køreskole
m/ Volvo Amazone
Tausvej 98 - Aabyhøj
Telefon 5 52 26

Aarhus »ARTOL«
Renseri
Clemensstræde 7
Tlf. 3 00 30

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

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

Alt i Isenkram - Køkkenudstyr - Glas
Porcelæn - Gaveartikler
Udstyrsmagasinet
Guldsmedegade 8 - Århus
Telefon 3 51 80

Th. Pedersen's efft.
OVE EBBESEN
Urmager og optiker
Nr. Alle 81-83 - Telf. 28447
AARHUS

CYKLEFORRETNINGEN
Jordbrovej 4 (overfor posthuset)
Alle reparationer udføres
samvittighedsfuldt
Aflæg os et besøg og se vort store
udvalg i CYKLER
J. Sørensen - Tlf. 6 74 81

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

Maja Gammelgaard
Bog- & papirhandel
Ny Munkegade 4 - Aarhus
Telefon 2 17 37

S. Bendtsen & Co.s Eftf. Telefon
Aarhus 2 3720
Skræderi og konfektion **Skræderforretning**
Ryesgade 27, Aarhus Leverandør
til DSB
Uniformer af enhver art leveres

Spis mere OST,
ring så kommer Fallesen
Leverandør til Feriehjemmet
Tlf. Kalundborg 1029



- i det lange løb vil De synes bedst om

ALBANI PILSNER

AARHUS



Viby Blomster
Kongevej 20
Tlf. Viby 4 39

Buketter
Kranse
Dekorationer
leveres
overalt

Reserveret

Læg turen til

Moesgaard Skovmølle

Her får De altid en god kop kaffe med hjemmebagt
- og godt smørrebrød

Tlf. Aarhus 71214



PARLO RADIO

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

»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

Alt taler for **SCOOTER** Alle taler for
Vespa **Vespa**

v. E. Skæaning - 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

H. RASMUSSEN . Gartner

Gisseløre

Tlf. Kalundborg 594

Leverandør til feriehemmet

J. Kjær Christensen

aut. installatør

Kordilgade 4 . Telefon 520

Lev. til feriehemmet

NYBORG

C. Knackstredt Tlf. Nyborg 550

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

NØRREGADES KIOSK

Nørregade 9. (Alfred Johansen) Tlf. 261

Alt i

Dag- og Ugeblade, Tobak og Spiritus

Windsor Nørregade 20

Telf. 1811

Herre- og Drengeskivpering

**Centralværkstedernes
Marketenderi**

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

Driftsudvalget.

BOGTRYKKERIET

Nørrebrogade 5, Fredericia

A. Petersen . Tlf. 1014

Alle arter tryksager til små priser
Festsange - Telegrammer

Parfumeri

Mille Fleurs

vi Kirsten Nørgaard - Fredericia

Elisabeth Arden-Marinello

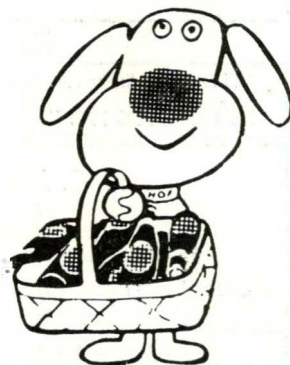
Helene Rubinstein-Jardly

Tøjhuset

Herreekvipering

Gothersgade 2 . Fredericia

Tlf. 1095



Carlsberg
HOF
har den rene friske pilsnersmag..!