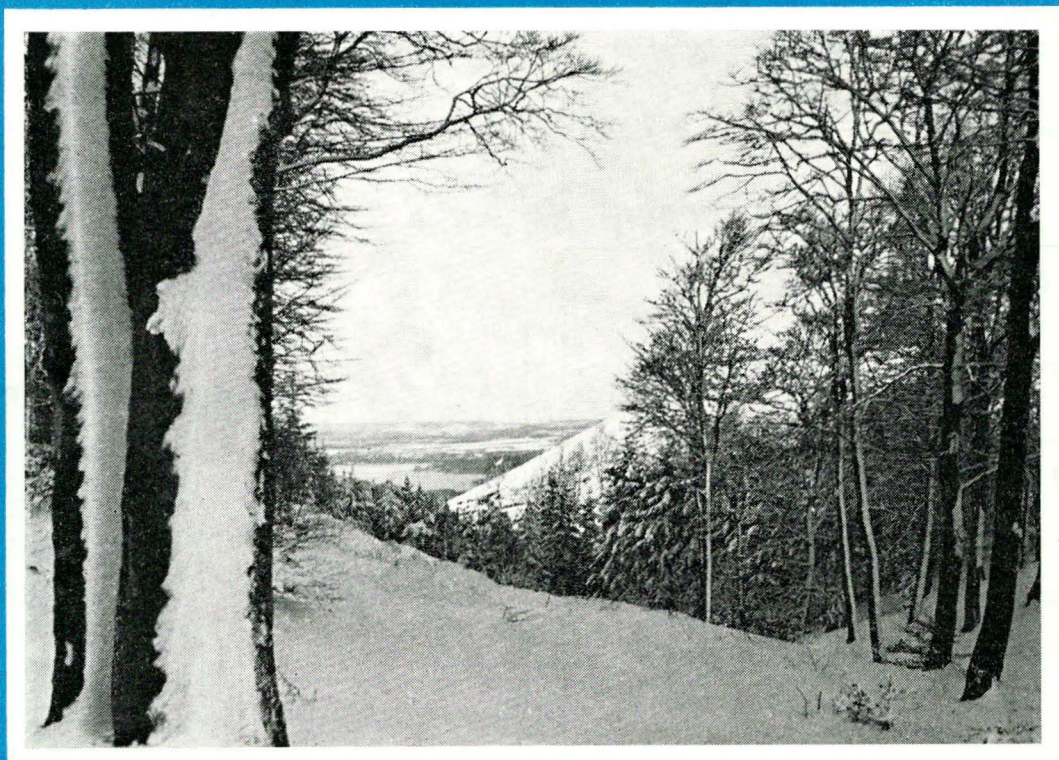


# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 1 . 5. JANUAR 1962 . 62. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening



## HERNING

### N. C. JENSENS EFTF.

Jes Øst-Jacobsen  
URMAGER OG GULDSMED  
Telefon 507 HERNING

Stort udvalg i ure, guld og sølv. Reparationer udføres

### Pianoer . Radio . Fjernsyn . Musikinstrumenter

så

**BRØDR. JØRGENSEN**

Fonnesbechsgade 7 . Herning . Telefon 2808



### Hammerum Herreds Spare- og Laanekasse

## FREDERICIA

### N. G. BØGEN

JENS THUESENS EFTF.  
Dronningensgade 1 - Fredericia  
Telf. 871

Kolonial - Konserver  
Vine - Tobak  
Dybfrost  
Ekstrafin kaffe

### TEATERKROEN

Prinsessegade 8 - Fredericia - Telefon 558

- er altid et besøg værd -

## ODENSE

### Chr. Andersen & Søn

Ure & Optik

Kongensgade 6 - Odense - Telefon 12 50 70

## RANDERS

### DAVID WOHLIN

MURERMESTER  
Sjællandsgade 13 - Randers  
Telf. 7907

Alt murerarbejde udføres  
nybygning og  
reparation

### Chr. Rasmussen's Møbeletablisement 1/2

VESTERGADE 14 - RANDERS - TLF. 685 (flere linier)

### Jydsk Murer- & Entreprenørforretning

a. m. b. a.

Østervold 2, Akadiahuset - Randers - Tlf. 4905

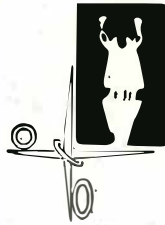
### Elite-Salonen

Staldgaardsgade 14 - Randers - Telefon 4969  
alt i moderne hårpleje - individuel frisur koldpermanent fra kr. 18.-  
org. Wella fra kr. 26.-

E. D. Christensens Eftf.

### MOGENS HJORTH LARSEN

aut. el-installatør  
Lille Voldgade 12-14 - Randers - Telf. 2579  
En sikker forbindelse til alt elektrisk



Man lægger mærke til  
det store udvalg:

dame- og herrekonfektion,  
kjoler,  
teenage- og juniorbeklædning  
pige- og drengetøj  
dame- og herrelingeri  
til populære priser

## TILSKÆRERNE

Rådhuspladsen 75  
Stengade 37, Helsingør  
Gøernes Gård, Næstved

- det store  
magasin  
for tøj

## BRANDE



### BRANDE OG OMEGNS ANDELVSASKERI

Brande . Telefon 373

SLAGTERMESTER

### B. SØRENSEN

Torvet, Brande . Tlf. 167

### Brande Listefabrik

Telf. 282

Fasterholdt & Søn . Tømrermester

Telf. 342

### Evalds Kolonial, Viadukten

Altid friskbrændt kaffe  
og udsøgte varer

Varer bringes overalt, også på landet

BRANDE . TELEFON 277

### Viaduktens Slagterforretning

B. Toft Kristensen

Brande . Telf. 475

## AABYHØJ

Plantesalg -

Stort udvalg af grønne og blomstrende planter, sammenplantninger af blomster, krans og meget andet. NB. Bestilling på plante-skoleartikler modtages.

Åben søndag formiddag.

Gartneriet „Rosengkilde“  
Arnegaardsvej 54, Aabyhøj, ved  
Tousparken, telf. 5 84 26

### Centralværkstedernes Marketenteri

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

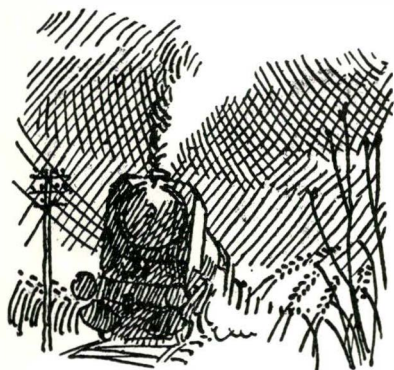
Driftsudvalget.

### Kjeldsens Køreskole

m/ Volvo Amazone

Tausvej 98 - Aabyhøj

Telefon 5 52 26



## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 1 - 62. ÅRGANG

5. JANUAR 1962



### Indhold:

Tilbageblik .....	3
Ved årsskiftet .....	5
Frontruden .....	6
Året der svandt .....	8
Fra medlemskredsen - Signalerne	10
Sovjet omstiller til el-drift .....	11
Navn til store tog .....	11
Kongressen 1962 .....	12
Rettelsesblad til lommebog - Emolumenter .....	12
Under DLF .....	13
Personalia .....	13
Nye adresser .....	13
Statsbanepersonalets Sygekasse ..	14

### Forsidebilledet:

*Eggen omkring Himmelbjerg  
i vinterdragt.*



### 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.

## Tilbageblik

Det er vel en tilgivelig og menneskelig svaghed at vi, som de fleste, helst skriver om de lyse sider af tilværelsen, det kan imidlertid være svært at finde disse lyse sider, såfremt vi betragter det brogede billede på vold og uro, som præger verden af i dag. Har 1961 været et godt år økonomisk set, har det til gengæld været præget af rigelig aggression. Måtte vi ikke beskæmmes i en stille forhåbning om fred og fordragelighed imellem folkene.

Under de hjemlige himmelstrøg har vi også vore politiske og økonomiske problemer. Tiden nærmer sig for de kommunale valg, de kommunale ledere skal prøves af vælgerne. Beskæftigelses-situationen er stadig spændt, fornøden arbejdskraft til produktionsbehovet kan ikke fremskaffes. Det er godt at have fuld beskæftigelse, der bør og skal være adgang til arbejde for alle, men vi magter ikke rigtig situationen. Den er ude af effektiv kontrol, når det gælder lønningerne. Inflationsspøgelset svæver over vore hoveder, mere truende end vi tænker over. Jo - det er gode tider! Men hvor længe var Adam i paradiset.

Hvem glemmer let forholdene i tilslutning til tjenestemændenes lønforhandlinger, hvor en usmidig finansminister satte sig et unødigt minde ved på overlegen måde at diktere en lønregulering uden at have gjort brug af en prøvet forhandlingsprocedure, der måske kunne have forhindret den ny finansminister i at få hovedpine af de krav, som naturligt vil komme fra tjenestemændene om ny lønregulering. Sidst forhindrede hr. Philip tjenestemændene i at følge med i den almindelige lønudvikling, det kan nu blive mere end vanskeligt for hans efterfølger at rette sket skade op igen. Det eneste sikre i denne sag er foreløbig, at tjenestemændene meget nøje følger lønudviklingen på det private arbejdsmarked for at kunne opbygge de rimelige krav om kompensation, ikke blot for almindelige pristigninger men også for en almindelig lønglidning.

Vi fik arbejdstidsforkortelse, men for lokomotivpersonalet gav det sig ikke mærkbare udslag med hensyn til lettelser, tværtom strammedes kørselsfordelingernes timetal ved at lægge dette tættest muligt til månedsnormen, således at den margin, vi hidtil har haft til at afbøde overarbejdsvirkninger af tilfældige forsinkelser, nu er elimineret. Med tjenestetidsreglernes gennemførelse stod det klart, at der ikke kunne ændres ved de generelle reglers princip, medens mulighederne for mere direkte at kunne præge underbestemmelserne lå lige for, eftersom tjenestetidskommissionen havde overladt dette område til forhandling mellem de enkelte etater og organisationerne. Følgelig havde foreningen da lejlighed til selvstændigt at tage spørgsmål om ændring i underreglerne op. Efter forhandlingerne og aftale om overgangsbestemmelserne indtil sommerkøreplanen, skulle der efter ca. 1 års forløb optages forhandlinger påny, for ud af de indhøstede erfaringer at se, hvor det måtte være ønskeligt og nødvendigt at foretage yderligere ændringer.

Siden 1955 er ikke antaget aspiranter til lokomotivmandsstillingen, og 1962 bliver da alene særegen ved den kendsgerning, at fra 2. januar kommer de første aspiranter til uddannelse i

## Tropevogne i Ungarn

Den ungarske vogn- og maskinfabrik Győr har bygget en serie nye moderne passagervogne, udstyret på samme måde som i de tropiske lande. Vognene er 21,9 m lange, vejer 45 ton, er beregnet til maksimalt 140 km/t og har på anden klasse 64 siddepladser og på 3. klasse, som endnu er bevaret i enkelte europæiske lande, 120 siddepladser. Akslerne løber i kuglelejer, og bremseanordningen består af en vakuumbremse med to bremsecylindere og to uafhængige vakuumbeholdere. Der opnås en bremsevirkning på 90 pct. af vognens egenvægt.

Vogdenes udvendige farve er aluminiumsgrå med en lyseblå stribe under vinduerne. I taget er installeret otte ventilatorer.

## S-bane vogne

På grund af den stigende trafik på Hamborgs U-bane har man konstrueret en ny vogntype af letmetal og med en beklædning udvendig af riflede lette plader. Der er bestilt hundrede sådanne vogne, som leveres i nær fremtid. De første er allerede indsat i driften, og typen må betegnes som Europas mest moderne S-togsvogne.

Her er deres data. Længde 27,06 m, vægt 39,1 ton, der er 82 sidde- og 178 ståpladser, fire motorer, som udvikler en maksimal hastighed på 70 km/t. Bremsesystemet består af en el-kortslutningsbremse og en særlig skinnebremse af fjedre, der her for første gang er indført på en S-bane.

## Skarp konkurrence i USA

En række europæiske jernbanelande har som bekendt indført en særlig rundrejsebillet Eurailpas, beregnet for amerikanske turister. Den koster 125 dollar. Nu har det kæmpe-mæssige amerikanske busselskab Greyhound indført en lignende ordning under mottoet: Se USA for en dollar om dagen. Greyhound-billetten har samme gyldighed som det særlige Eurailpas og koster 99 dollar. 5.600 kæmpebusser er sat ind i trafikken gennem staterne, og de største vogne er forsynet med luftkonditionering, telefon, TV og kortbølgesender. Konkurrencen er hård derovre.

henhold til det, der er nedlagt i betænkningen herom af lokomotivmandsudvalget. Hermed er et fra vor side gennem de senere år stærkere og stærkere ønske om aspirantantagelser blevet opfyldt.

Hvad 1962 vil bringe af begivenheder kan naturligvis ikke skrives på forhånd, men det skal være en forhåbning at fortsatte fremskridt må præge vort samfund, og at vi må have held til at holde stand som frie demokrater mod de nedbrydende kræfter, der med tålmodighed men indædt energi står os imod.

## Det gamle lokomotivs nytårshilsen

*Melodi: Marken er mejet ...*

Nu er der fyret  
humøret er oppe,  
vi med olie og benzin  
til tider er i kamp.  
Alt det moderne  
kan rende og hoppe,  
ude i naturen  
der vil folk og fæ se damp.  
Skidt med støj og røg –  
far og søn for spøg  
sysler hjemme med model  
af os som legetøj.

Vi, der har slidt  
millioner af skinner,  
pusler man med tanken om  
at sætte på pension.  
Fy for den onde  
at leve på minder,  
når man ikke føler sig  
som presset sur citron.  
Selv om frem vi skød  
nok med lange stød,  
må man ikke tro, det var  
på grund af åndenød.

Tit er den sorte,  
der røgter maskinen  
næsten hel ukendelig,  
af sod og snavs og sved.  
I præcision  
har han stadig rutinen,  
og om fjæset er beskidt  
en ren samvittighed.  
Med den vante pligt  
har han skam i sigt  
meget natteroderi  
og rigtig godt med gigt.

Når nu engang  
folk på banemuseet  
står og glør bevæget  
på det gamle lokomofut,  
vil man vel nok mene,  
at koryfæet  
ikke helt forgæves  
ødslede med kraft og krudt.  
Når man træt forslidt  
kommet er så vidt,  
er det nok tildels fordi,  
man har holdt kæft og trit.

Vi er betaget  
af rumfartsraketter,  
på en gold og gusten måne  
ønsker vi visit.  
Penge og kræfter  
og dage og nætter  
ofrer vi med glæde,  
mens vor jord vil gå fallit.  
Ej en kæft forstår,  
hvad der går i skår,  
for vi har så travlt  
for blot at nå en kirkegård.

Året er slut,  
men vi kan ikke glemme,  
arbejdstid og arbejds løn  
blev ordnet pr. diktat.  
Vi har vor ret  
nemlig til at bestemme  
hvorfor ikke vi sådan  
behandles rent privat.  
Jeg er ikke vis  
på i to-og-tres,  
man med kår og krav  
vil mulig føle sig tilfreds.

*Mr. Skeptik*



# Ved årsskiftet

Som det sig hør og bør ved årsskiftet, skal også ved indgangen til 1962 gives nogle betragtninger over udviklingen, således som den tegner sig for den side af organisationsarbejdet, der omfattes af landsoplysningsudvalgets virke

Ser vi tilbage over året, der gik, er det mest glædelige vel nok den jævne fremgangsmåde, der fortsat har kunnet fastholdes. Der har ikke været tale om nogen eksplosionsagtig udvikling, og Gud ske lov for det, al den stund en altfor kraftig udvikling indenfor oplysningsarbejdet, næsten altid følges af stagnation, og i værste fald af lige så bratte fald, som de, den stærke opgang var udtryk for. En jævn og kontrolleret fremgang vil derfor altid være at foretrække, også selv om en sådan udvikling ikke er det mest interessante, at læse om.

Af årets begivenheder, vil vel nok kursus på feriehemmet, og studierejsen til Tyskland være det, der træder stærkest frem i erindringen. Begge arrangementer har tidligere været omtalt her i bladet, hvorfor der tilbage blot vil være det stærkt glædelige at konstatere, at nutidens lokomotivmænd fortsat er parate til at ofre og yde noget personligt, i den stærke udvikling vi som organisation og enkelt menneske er inde i.

Også ude i afdelingerne har der været arbejdet godt og intenst, og navnlig den sæson, der tog sin begyndelse i dette efterår, har båret præg af en god udvikling i det lokale oplysningsarbejde. De nye tjenestetidsregler har været stærkt repræsenteret på programmerne, men også emner af anden karakter, og her navnlig tekniske spørgsmål i forbindelse med motoriseringen, har kunnet samle stor interesse, og er blevet behandlet i såvel studiekredse som ved foredrag landet over.

Der kunne såvist være mange andre sider af årets oplysningsarbejde, det ville være opportunt at omtale nærmere på dette sted, men mon ikke det, der påtænkes iværksat fremover, vil være af større interesse end det forgangne. Det er jo ikke så få skelsættende begivenheder, der har set dagens lys i 1961. Begivenheder, der hver for sig vil stille krav om oplysning i videst muligt omfang, og på så bredt et grundlag, at de tanker og ideer, der er danske lokomotivmænds særkende, også vil vise sig levedygtige og attråværdige i årene, der kommer.

Blandt det nye, vi er blevet præsenteret for, står tjenestetidsreglerne nok stærkest i hukommelsen. Som allerede nævnt, behandles disse bestemmelser i mange af afdelingerne, og når foreningens forslag til grundbog i organisatoriske spørgsmål er endeligt udarbejdet, skulle et længe nærret ønske om en praktisk og anvendelig håndbog være løst, såvel til brug i den daglige tjeneste, som til brug ved kursus- og studiekredsarbejdet.

En af de seneste begivenheder, der er præsenteret medlemskredsen, har været afslutningen af »Lokomotivmandsudvalget af 1960« arbejde. Det er en omfangsrig betænkning udvalget har afgivet, og mon ikke det har glædet samtlige lokomotivmænd at se, at der midt i hele lokomotivmandsuddannelsens modernisering, på intet punkt er gjort attentat

mod de krav, vi som organisation altid har ønsket at stille til den, der skal udføre en lokomotivmands ansvarsfulde gerning.

Vi skal nu i den nærmeste fremtid atter begynde uddannelse af aspiranter, ligesom den nuværende motoruddannelse vil blive fremskyndet. Der ligger i hele det program for den fremtidige uddannelse, der nu er offentliggjort, et stærkt incitament til hver enkelt af os, og i denne forbindelse vel ikke mindst til landsoplysningsudvalget.

Kravene til den enkelte lokomotivmand vil blive store i tiden fremover, og i forbindelse hermed vil det sikkert blive et stærkt ønske, at der også bliver mulighed for den, der har gennemgået Jernbaneskolen, til stadigt at være på højde med udviklingen. Vi har de seneste år set en fortsat fremgang af tekniske studiekredse landet over. Disse kredse vil det fremover blive nødvendigt at udbygge og intensivere, bl.a. gennem udførelse af tekniske kurser på vort feriehem. Udvalget har tidligere behandlet mulighederne for indførelse af sådanne kurser, men har – grundet de nuværende pladsforhold på feriehemmet – måttet vige tilbage herfor. Ved det forslag til ombygning af feriehemmet, hovedbestyrelsen har vedtaget, vil det blive muligt at gennemføre tekniske kurser, såvel på week-end basis som af længere varighed, ligesom også andre former for kurser, f.eks. familiekursus, nu skulle have en mulighed for at kunne gennemføres. Alt i alt skulle der, på kursussiden af udvalgets program, fremover være store muligheder for en udvikling, med bud til hver enkelt af foreningens medlemmer.

Hvad angår besøgsvirksomheden håber vi også fortsat, at kunne byde på interessante og udbytterige programmer. For den nærmeste fremtid kan oplyses, at der i februar måned vil blive et studiebesøg hos »Scandia« i Randers, og i marts muligvis et besøg bag kulisserne på Malmø's Stadsteater.

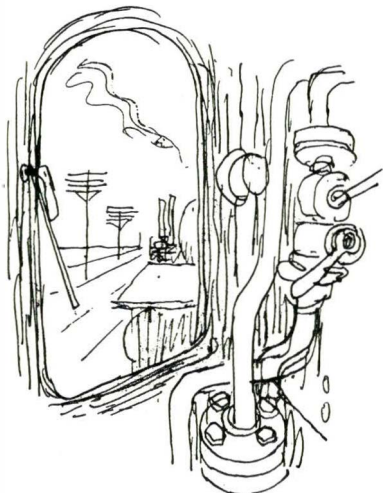
Også en studierejse til udlandet er der tænkt på til foråret, og denne gang er tænkt et arrangement til M.A.N. i Nürnberg – Tyskland – hvor de nye TEE lyntog bygges. Hvorvidt dette arrangement kan gennemføres kan ikke siges for nærværende, men vil blive oplyst senere her i bladet.

Hvad angår udvalgets største arrangement – tillidsmandskursus på feriehemmet – kan vi på nuværende tidspunkt intet sige om tidspunktet for kursets afholdelse. Vi kan dog allerede nu røbe, at vi påtænker årets kursus som et rent fagligt kursus, hvor der i alle grupper vil blive behandlet problemer i emnet »Tjenestemandforhold«. Kursus vil som sædvanlig stå åbent for såvel tillidsmænd som ikke tillidsmænd.

Alt i alt vedrørende landsoplysningsudvalgets arbejde kan siges, at opgaverne ikke er, eller vil blive mindre i tiden fremover. De nærmeste måneders arbejde vil danne afslutning på indeværende kongresperiode, og det er udvalgets håb, at det er lykkedes os at løse nogle af de opgaver, sidste kongres pålagde os. Vi, der er beskæftiget i oplysningsarbejdet, har mødt stor hjælp og interesse for vore problemer, og vi benytter lejligheden til at takke alle herfor, samtidig med at vi beder alle modtage ønsket et godt og fredfyldt nytår.

j.

## Frontruden



### Filmsoptagelse i 100 km's fart

Sveriges statsbaner forbereder en stor jernbaneudstilling, som skal afholdes i Gøteborg næste sommer. Her vil bl.a. blive vist en ny farvefilm i Cinemascope og med stereofonisk lyd, som er optaget på ekspressen »Gøteborgaren« mellem Stockholm og Gøteborg. Filmen er i sommer blevet optaget, mens toget kørte over 100 km i timen, og til formålet havde de svenske statsbaner lånt en panservogn, som under krigen gjorde tjeneste i Tyskland og da bar luftværnskyts. Vognen er udstyret med panserplader. Den blev koblet bagest i »Gøteborgaren«, og på vognens platform, hvor der før havde stået kanoner, blev filmapparaterne opstillet.

Anledningen til udstillingen er, at banestrækningen Stockholm-Gøteborg har hundrede års jubilæum i 1962.

### Gotthard-tunnelen sætter rekord

De schweiziske baner har foretaget en opgørelse over godstrafikken på Gotthard-banen i ti-året 1950-60, og den viser, at der næsten er sket en fordobling. Som følge af toldsænkningen mellem landene er der tale om en yderligere stigning i godsmængden det sidste år, og spidsbelastningen gennem den verdensberømte tunnel har været ikke mindre end 62.000 ton på en enkelt dag. Det er i øvrigt højdepunktet af, hvad de to grænsestationer Chiasso og Basel kan tage, og

meget nødvendige udvidelser af disse stationer må nu foretages. I Chiasso er man således gået i gang med dette arbejde, mens der træffes forberedelser i Basel.

Næste år vil de schweiziske forbundsbaner lade udføre dobbeltspor gennem Käferberg-tunnelen, ligeledes af hensyn til stigende godsmængde, og desuden skal andre steder udføres en række lignende, store sporarbejder, som ikke kan ventes færdige før om 10 år.

### Automatisk kobling på ønskesedlen

Den internationale jernbaneunion i Europa har i nogen tid haft spørgsmålet om indførelse af automatisk vognkobling på sit program. Man mener, at dette vil kunne indføre en stor besparelse for godstrafikkens vedkommende. Sagen har været bragt på bane ved flere konferencer, men der er ikke opnået enighed, fordi en generel gennemførelse vil betyde en meget stor udgift for de enkelte jernbanelande. Man erkender dog, at det er en stor fordel med automatisk vognkobling.

En sådan kobling har allerede i nogen tid været anvendt i Sovjet, og sagen vil sikkert igen blive rejst på næste års trafikministerkonference i Europa.

### Tarifførhøjelse overvejes i England

Den nye direktør for British Transport Commission, dr. Beeching, har udtalt, at han i det kommende år vil sætte sig ind i alle de problemer, der knytter sig til den igangværende modernisering af de engelske statsbaner, og hvis gennemførelse vil tage adskillige år.

Man overvejer ligeledes spørgsmålet om en tarifførhøjelse, men dr. Beeching er af den opfattelse, at en sådan forhøjelse ikke løser problemet med det vældige underskud på længere sigt. Muligvis bliver der tale om en nedskæring af den planlagte modernisering til 20 milliarder pund sterling. De engelske statsbaners hidtidige tab og gæld på 1200 mill. pund er blevet helt afskrevet.

### 70 lokomotiver til Ægypten

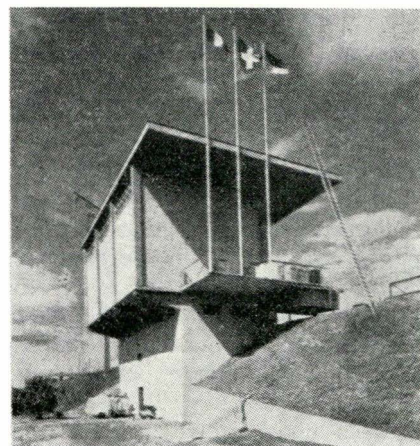
Henschel-lokomotivfabrikkerne i Kassel, som er de største i Europa, bygger som tidligere omtalt også store leverancer af lok til oversøiske lande. Man har nylig leveret 70 maskiner af typen AA 12 til de ægyptiske statsbaner. Det drejer sig om strømlinjede lok med førerhus bagtil, og som er bygget således, at der er et særlig godt udsyn over strækningen. Lokomotivets lange forbygning beskytter også i tilfælde af ulykker.

Der er anvendt let stål til bygningen af de ægyptiske lokomotiver af en type, der ud over den ringe vægt også udmærker sig ved en ganske særlig styrkegrad.

### Jernbane-ishus med 15.000 tons is

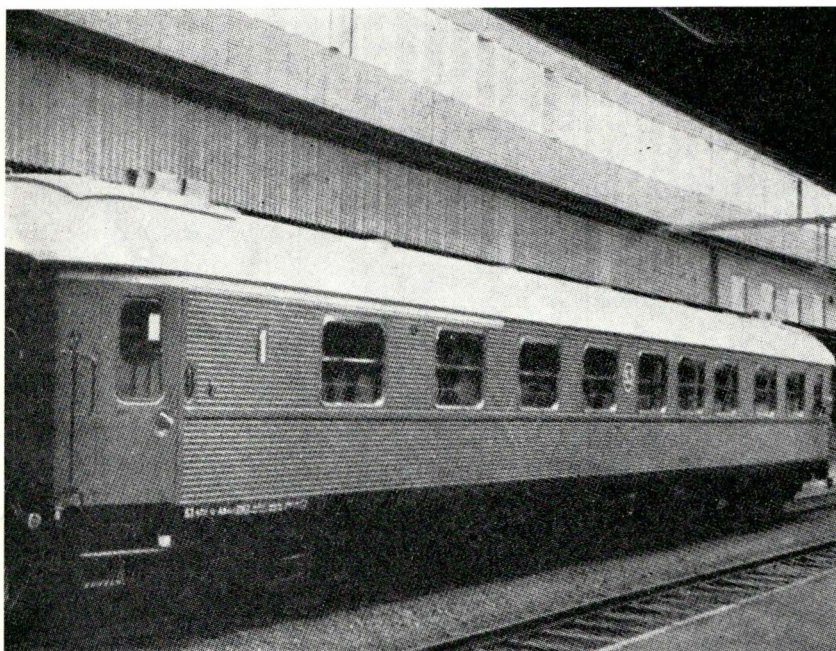
Et ordentligt ishus er blevet bygget ved Basel af »Kühlhaus AG«. Det har en daglig kapacitet på 60.000 kg isblokke, og det egenartede hus ligger ved hovedbanegården, hvor det foretager efter-isning i gods- og kølevogne, som kommer fra Italien med frugt og grønsager til Nordeuropa - også Skandinavien.

Af hensyn til bl.a. konkurrencen med de store kølebiler er der nødvendigt, at de mange vognladninger sydfra holder sig friske, og derfor har man ladet bygge det store ishus, som på et år kan efter-ise mere end 20.000 jernbanevogne. Arbejdet skal gå hurtigt. Et godstog kan blive iset i løbet af en halv time, og inden for samme tid har toldkontrollen og andre myndigheder i Basel sluttet deres arbejde, så turen med frisk is i vognene kan fortsætte nordpå.





# Sverige fornyer vognpark



De nyeste svenske personvogne med sidebeklædning af riflet letmetal.

En løbende ordre på ikke mindre end 220 nye personvogne til Sveriges statsbaner er ved at blive effektiviseret. En væsentlig del er allerede indsat i driften, hovedsagelig på strækningen Stockholm-Göteborg. Hver vogn koster ca. 360.000 sv. kr., og den samlede leverance, der skal være afsluttet sidst i 1962, kommer op på ialt 80 mill. sv. kroner.

De nye vogne er af letmetal og kendes på en beklædning af længderillet metal. Der er forskellig inddeling i klasser og saloner. Alle sidepladser er særskilt lænestole med arm- og hovedlæn, små læselamper ved hver plads og et sammenklappeligt bord, der kan anbringes i et net på ryglænet af stolen foran. Opvarmningen sker ved elektricitet, som kan reguleres ved termostat. Vinduerne kan lukkes halvt ned og er forsynet med dobbelte, dugfrie ruder. Vognene ligner de nye danske, såkaldte storrum-vogne, men er blot en tak mere elegante og moderne indrettet.

## Fjernstyrede tog i Sydafrika

Nylig er en 210 km lang bane-strækning i South African Railways mellem Kamfersdam og Postmasburg taget i brug, efter at der er gennemført en omfattende teknisk forbedring med fjernstyring af togangen her. Arbejdet har stået på i to år, og i Kimberley er bygget en særlig fjernstyringscentral. Herfra kan på den lange banestrækning dirigeres 216 signaler og 47 vigespor. Det sker med el-impulser udsendt ved tryk på knapper. En enkelt jernbanemand er i stand til at betjene det hele ved kontrolbordet.

Til anlægget er medgået ikke mindre end 450 km kabler, 23.500 relæer på stationerne og 4500 i fjernstyringscentralen. På samme måde som det er tilfældet herhjemme, hvor jernbanestrækninger bliver fjernstyret, sparer man personel ved de mellemliggende stationer.

## Diesellok til Indien fra Kiel

Efter tegning og konstruktion, udført af mr. Suri, direktør for de indiske statsbaners forskningsinstitut, har den kendte lokomotivfabrik

MaK i Kiel netop bygget syv dieselhydrauliske lokomotiver på hver 650 hk. Maskinerne er de første, Indiens statsbaner har ladet bygge i deres standardprogram for diesellok. Ved den hydrauliske kraftoverføring i disse maskiner er der anvendt et princip, som skal være ret særegent. Det er noget nyt, Indien her slår ind på. De nye maskiner ligner en del den type, Danske Statsbaner har ladet bygge til lettere strækningskørsel og med førerrum på midten.

## Bil-tog med 140 km/t

Franske statsbaner har bygget en serie nye to-etagers godsvogne af åben type til transport af biler som »rejsegods«. Vognene er 17,50 m lange, vejer 15,5 ton og kan indgå i tog, der kører 140 km/t.

De nye specialvognes konstruktion afviger noget fra de hidtidige franske »bil-godsvogne«. Deres nederste etage har fået bredere gulv og kan tage ialt seks biler af mellemstørrelse, når de placeres ved siden af hinanden i længderetning. Vognens øverste etage kan tage tre lange eller fire mindre biler.

## 1100 nye personvogne i Schweiz

I 10-året 1950-60 har det schweiziske forbundsbaner ladet bygge ca. 1100 nye fireakslede personvogne, og samtidig er antallet af gamle to- og treakslede vogne gået tilbage fra 2000 til 950. Endnu løber i personhurtigtog materiel med vognkasser af træ. De vil snarest muligt blive udskiftet. De schweiziske fabrikker, som bygger jernbanevogne, anvender hertil 30 pct. af landets samlede aluminiumforbrug og sætter dermed europæisk rekord.

## Rullende perroner

Som det første sted i verden er der nu indført rullende perroner ved nogle af New Yorks undergrundsstationer. Det er et bånd, som bringer de rejsende ud til toget, som kører i en fart svarende til den rullende perrons hastighed, så de rejsende hurtigt kan stige på. Ved ankomsten til station, sagtnet toget atter farten og kører langs siden af den rullende perron her, som bringer de rejsende frem til stationsbygningen.

# Året der svandt –

1961 betegnes som et fremgangens år. Stor økonomisk aktivitet var dets kendetegn, og en beskæftigelse som aldrig før. Også for vort område skete ting, og vi strejfer tilbage og ser lidt på dem.



## Januar

– optakten til tjenestemandens fremstød for regulering af lønningerne. Med den stærke lønnglidning, især i byggeindustrien, følte tjenestemændene sig distancerede, og centralorganisationerne så sig foranlediget til at sende finansministeren en skrivelse med henstilling om forhandlinger med henblik på regulering af lønningerne.



## Februar

– man venter i utålmodighed afslutningen på tjenestetidskommissionens arbejde med nye tjenestetidsregler. Det har længe været en kendsgerning, at de nye reglers ikrafttræden er fastsat til 1. april 1961, en uheldig overgangsdato for lokomotivpersonalet, fordi det kræver lang tids arbejde at opstille kørselsfordelinger, og der var kun en måneds tid til en ny køreplans påbegyndelse. Rammen for de generelle regler er fastlagt, men det var i højere grad underbestemmelserne, der havde lokomotivpersonalets interesse, specielt maksimumstjenesten for den enkelte dag og uafbrudt tjeneste.



## Marts

Overenskomstforhandlingerne på det private arbejdsmarked er ved at gå i hårdknude, og det ser ikke ud til, at forligsmanden kan få et forlig bragt i stand i alle afstemningsgrupper. Spørgsmålet om mindstelønningernes størrelse er een af de vigtigste årsager til vanskelighederne med at bjerge overenskomsterne hjem. Arbejdsgiverne vil ingen indrømmelser gøre, det ser yderligere ud til, at regeringen ikke vil gribe ind, og der er således optræk til en storkonflikt.



## April

giver tjenestemændene en dyrtidsreguleringsportion mere. Januar-pristallet steg med 5 points, således at detailpristallet kom op på 460 points, og særpristallet – det lønregulerende – kom på 454 points. Forøvrigt er måneden også begyndelsen på et nyt beregningsgrundlag for pristallet. Lønnglidningen optager tjenestemændene stærkt, og der hersker stor utilfredshed med tingenes tilstand. Man ser hen til forhandlingerne med finansministeren om regulering af lønningerne med overenskomstillægsportioner. Forhandlingerne er udskudt indtil et forligsresultat foreligger i overenskomstforhandlingerne på det private arbejdsmarked. Normeringsloven bragte os oprykning af kørelærerne i motordriften til 15. lønningsklasse. De nye tjenestetidsregler trådte i kraft, men der blev lavet en overgangsordning for lokomotivpersonalet af hensyn til udarbejdelsen af nye kørselsfordelinger lige foran et køreplansskifte. På det private arbejdsmarked udbryder storkonflikt – 140.000 mand går ud i strejke. Tjenestemændenes centralorganisationer presser på for at få forhandlinger i gang med finansministeren, man kan ikke indse det berettigede i at afvente afslutning af storkonflikten på arbejdsmarkedet.



## Maj

– lønforhandlingerne går i gang. Centralorganisationernes krav og finansministerens tilbud ligger langt fra hinanden. Ministeren står stejlt på et tilbud om 40 overenskomstreguleringsportioner. Der var hos tjenestemændene et almindeligt ønske om at nå gennem forhandlingerne uden uro, og selvom uoverensstemmelser ikke kan undgås, var der hos forhandlerne vilje til at slutte forlig med finansministeren. Desværre gik det anderledes. De bestående forhandlingsmuligheder blev ikke udnyttet af finansministeren, der i stedet fremsatte et diktat, som sin opfattelse af hvad tjenestemændene kunne tilkomme. Det skete på et tidspunkt hvor tjenestemændenes minimumskrav overhovedet ikke blev genstand for en drøftelse hos den hidtidige appelinstans – folketinget. Slutresultatet blev som bekendt 40 overenskomstillægsportioner med tilbagevirkende kraft fra 1. april 1961.



## Juni

trådte sommerkøreplanen ud i livet, men ikke uden svære fødselsvanskeligheder. Nogle af kørselsforde-  
lingernes opstilling var af sådan karakter, at det  
lignede modstand mod de nye tjenestetidsregler.  
Turenes timetal lægges så nær månedsnormen, at  
tilfældige forsinkelser vil medføre overtid, et for-  
hold der altid tidligere toges hensyn til, således at  
der var en margin at løbe på, før månedsnormen  
blev overskredet. Det syntes ejendommeligt, at der  
lagdes så megen nidkærhed i at fravryste personalet  
de relative forbedringer, der opnåedes. Problemstil-  
lingen forøgedes yderligere gennem den fortolkning,  
der bl.a. skete med hensyn til 12-timersbestemmel-  
sen ved delt tjeneste, og begrænsningen af nattime-  
tallet når den overvejende del af tjenesten falder  
i tidsrummet kl. 21 til kl. 6.



## Juli

– personalet benyttes til det yderste af tjenestetids-  
reglernes grænser. Indskrænkning i antallet af fri-  
dage almindeligt. Der håbes på, at der snart åbnes  
adgang for antagelse af aspiranter til lokomotiv-  
mandstillinger. Et nedsat udvalg arbejder fortsat  
med udfærdigelse af uddannelsesregler for den  
fremtidige lokomotivmand.



## August

bringer nyt fra det nedsatte udvalg til behandling  
af spørgsmålet om tjenestemandstillingerne beva-  
relse. Det var kritik ude fra mod tjenestemandssy-  
stemet, som medførte, at nævnte udvalg blev ned-  
sat. Udvalgets undersøgelser og drøftelser konkluderer i, at det ikke findes hensigtsmæssigt at ændre ved det bestående tjenestemandssystem. Man finder systemet rigtigt, hvor hensynet til uddannelsen og fasthed i ansættelsesforholdet gør sig gældende. Dette lagde udvalget betydelig vægt på, selvom det er muligt at tilvejebringe tryghed i ansættelsen på anden måde end ved ansættelse som tjenestemand efter de gældende regler, men der måtte i så fald gives andre former for garantier og efterløn.



## September

– vi beskæftiger os med en af generaldirektoratet udsendt meddelelse, hvoraf fremgår, at der efter 12-timersbestemmelsen ved delt tjeneste kun skal ydes vederlag for effektiv tjeneste udover 12. time. Det er i kommissionsbetænkningen fastslået, at tjeneste der inden for døgnnet falder i mere end tre dele for delt tjeneste, der strækker sig udover 12 timer, regnet fra første tjenesteafsnits påbegyndelse til sidste tjenesteafsnits afslutning, kan der ydes særlig godtgørelse, men en tjeneste kan ikke tilrettelægges således, at den strækker sig udover 12 timer efter det her anførte med mindre personalet er enigt heri. Det kunne ikke siges tydeligere, og det medførte da også senere, at der fremsendtes protest med henstilling om at ændre den udsendte meddelelses ordlyd i overensstemmelse dermed.



## Oktober

– afslutningen af arbejdet i udvalget til udarbejdelse af nye uddannelsesregler for lokomotivpersonalet nærmer sig, efter at arbejdet nu har stået på omkring et år. Som et resultat af udvalgsarbejdet kan ventes antaget lokomotivmandsaspiranter hurtigst gørligt efter at udvalgets betænkning foreligger og den følgende ikrafttræden af de nye uddannelsesregler.



## November

– Lokomotivmandsudvalgets betænkning foreligger. Den fremtidige lokomotivmand antages som lokomotivmedhjælperaspirant, fastansættes som lokomotivmedhjælper efter 2 års aspiranttid, derefter 4 år som lokomotivmedhjælper, 5 år som lokomotivassistent og derpå oprykning til lokomotivfører i 12. lønningsklasse. Uddannelsesgrundlaget hviler hovedsagelig på motordriften.



## December

– Åbenbarer en række sager om ydelse af funktionsvederlag. Afbrydelser finder sted bl.a. fordi der i MX- og MY-ture er indlagt MO-drift, turdage ændres til dampdrift eller enkeltstående rådighedsdage inden for 29-dages perioden opfattes som afbrydende. Aspiranter til lokomotivmandstillinger antages straks med det nye års begyndelse.



### »Signalerne«

Der har i DLT været skrevet flere indlæg om signalerne, og mellem kollegaer drøftes spørgsmålet ofte, og de fleste, tør jeg vel skrive, er ikke tilfredse med det »misbrug«, der finder sted med hensyn til det gule lys i signalerne.

Efter min mening bør et signal være udformet således, at lokomotivførerne automatisk handler, når hans øje fanger signalet, det mener jeg ikke er tilfældet med den udvikling, der er inden for signalerne ved DSB. Eksempel: Man skal et sted opfatte, at der er to intervaller fri ved at se, om der er to grønne lys, et andet sted er der et grønt blink (P.U.) også for to intervaller fri, disse forhold findes inden for de automatiske signaler på samme strækning. »Misbrug« af det gule lys i fremskudt signal, at det både kan advisere, om næste signal viser stop eller der er indkørsel til nedsat hastighed (for det er jo sådan det i praksis bruges) nævnes blot, for at få det med, for det er vel et signal, der forsvinder? Der er så det røde lys, om hvilket det altid i lokomotivmandens bevidsthed har været prentet »at enten det svinges rundt eller vises fast, rødt betød altid stop«, det betyder det ikke mere!

Nu ved man, at lokomotivmanden nok skal indordne sig på og efter det, der udfindes, det er bare man engang imellem syntes, du har en pligt til at sige til, når der er noget, som kunne være bedre eller anderledes for at lette arbejdet og derigennem øge sikkerheden.

Det er altid lettest at kritisere, og jeg har vovet dette, men er også indforstået med, at når der kritiseres, skal der helst stilles noget andet op, derfor vil jeg prøve i store træk, om jeg kan anskueliggøre mine tanker angående signalernes udformning.

1. Rødt i alle tilfælde stop,
2. Et grønt lys! altid to intervaller fri,
3. Et grønt blinklys! altid to intervaller fri,

men der følger afvigelse fra normal hastighed! efterfølgende signals hastighedsviser angiver hastigheden.

4. gult! næste signal stop,

5. gult blink! bruges efter stop, når der skal rykkes forsigtigt frem.

Hvis disse retningslinier blev fulgt, var lokomotivføreren, når han så et grønt signal, enten det blinkede eller viste fast grønt, sikker på altid at have to intervaller fri.

Når lokomotivføreren så et gult signal, enten det blinkede eller viste fast gult, var han sikker på, næste signal er stop.

Og rødt under alle former stop.

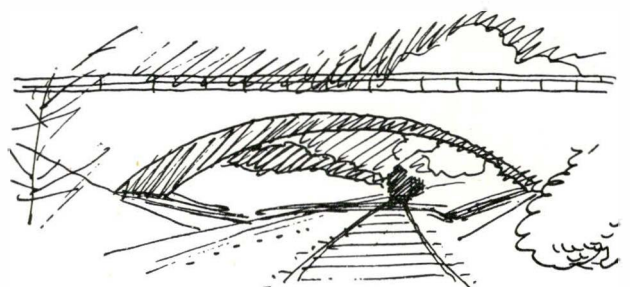
Hastighedsviserne er et godt supplement til signalerne, og når lokomotivføreren ved det grønne blink bliver gjort opmærksom på en forandring i normalhastighed følger på næste signal, vil lokomotivføreren have svært ved at overse, hastigheden skal sættes ned.

Forholdet hvor en strækning deler sig, og der skal vises gennemkørsel til den afvigende banestrækning, her kan der også bruges grønt lys til signalet, der må på disse signalers stativ påføres selvlysende belægning, så man kan se, om det er på den afvigende eller lige gren, man får det grønne signal.

At få de af mig foreslåede regler indpasset til de »gamle armsignaler« bliver vanskeligere, her vil jeg foretrække togplan IX og kan ved afvigelser fra denne bruge de fremskudte signaler ved advisering om ændret sporbenyttelse. Men også det rent tekniske ved omforandring af bestående automatisk opbyggede signalanlæg ville jo blive et meget stort arbejde, jeg er da heller ikke så enfoldig at tro, disse tanker kan afstedkomme en revolution inden for »signalvæsenet«, men som før skrevet, jeg har kritiseret og her er mine tanker om den retningslinie, jeg mener, signalerne bør udformes efter, og så kan andre jo kritisere dette!

Til slut mit håb er, ved at rejse diskussion om signalerne, at de bliver, som jeg gerne vil have det, men også at medvirke til at de, der skal udforme signalerne i fremtiden, helt til bunds undersøger, om de kan udformes med tilbørlig hensyn til personalet, der skal bruge signalerne.

E. Søltoft,  
lokomotivfører, Næstved.





# Sovjet omstiller 22.000 km baner til el-drift i stor 7-årsplan

Der foreligger nu nærmere om udviklingen i Sovjets jernbaner og om den 7-årsplan for modernisering, man er gået i gang med at gennemføre. Den drejer sig både om elektrificering og automatisering af en lang række hovedstrækninger.

Under første del af planen er det el-driften, der især lægges vægt på. Store kraftværker med enorm kapacitet anlægges ved floder for at kunne give tilstrækkelig strøm såvel til industrien som til jernbanedrift. I årene 1959-60 blev over 4.200 km jernbaner taget under el-drift, og den ca. 5.000 km lange linie fra Moskva til Irkutsk i Sibirien er netop blevet færdig. Ved 7-årsplanens slutning regner man med at have omkring 20.000 km banestrækninger med el-drift.

Samtidig går Sovjets baner også over til diesel-drift i stor udstrækning. Denne trækraft skal anvendes på strækningerne Krasnovodsk-Tachkent-Kinel, der er 4.000 km lang, Tletsj-Makhatchkala 1.800 km og på Penza-Liski-Valouiki, ca. 700 km. Ved slutningen af året 1965, hvor planen tilendebringes, vil 70.000 km af Sovjets jernbaner have dieseltrækraft, og de to driftsformer udfører da efter beregningen 85 pct. af den samlede transportmængde.

Ikke mindre end 435 el- og 1.000 nye diesellok er bygget i de seneste år. Hertil kommer et stort antal diesel-rangermaskiner. De sovjetiske jernbaner har ladet bygge seksakslede godsvogne med en lastevne på 95-100 ton. Det samlede antal fire- og seksakslede godsvogne, der er nyanskaffet i de senere år, er 39.000. I løbet af det sidste år er op mod 8.000 km banestrækninger blevet forsynet med automatisk linieblok.

Docent ved instituttet for jernbaneingeniører i Moskva, Konstantin Tihonov, har givet en række oplysninger om udviklingen inden for Sovjets jernbaner. Godsomløbet er i forhold til tiden før revolutionen vokset til det 23-dobbelte. Bygningen af damplokomotiver er helt indstillet. Omkring 1970 vil dampdriften helt være afskaffet. 43 pct. af transportmængdens omløb udføres nu med moderne trækraft. Sovjet bygger el-lokomotiver for veksel- og jævnstrøm på 3.000 og 4.000 hk. Et nyt diesellok på 6.000 hk er netop taget i brug. Det kan fremføre tog på indtil 6.000 ton med stor fart.

Man gennemfører nu i større omfang rangering over automatisk rist, som er i stand til at sortere godsvognene og sammensætte dem i nye træk. I rangerarbejdet er også taget radio i brug, og man gennemprøver et nyt elektronisk system, der skal kunne regulere tæt toggang på Metroen i Moskva og forstadsbaner. Man lægger også køreplaner over længere strækninger ved elektronisk hjælp.

Toghastigheden sættes også op i Sovjet. På visse linier er gennemsnitsfarten nu 100 km/t og med maksimal hastighed på 140 km. Den 650 km lange strækning Leningrad-Moskva køres således på seks

timer og tyve minutter. Almindeligvis kører man med togstammer, der er 3-4 gange tungere end i flere vesteuropæiske lande. De nye personvogne bygges helt af metal.

Navnlig i de østlige egne af Sovjet foregår en stor udvikling af jernbanenettet, og alene i 1960 blev her taget 1316 km banestrækninger i brug.

## Navne til store tog

Rundt om i verden kører i dag tog, som har vundet særlig berømmelse og er blevet kendt gennem deres navne. Det var i øvrigt i England, man først fandt på at navngive tog, og her har man også den længste jernbanestrækning i verden, som gennemkøres uden stop, nemlig de 632 km fra London til Edinburgh i Skotland. Det er »Elizabethan«, som kører denne tur på seks timer og 35 minutter med en gennemsnitsfart på 96 km/t. Denne ekspres fik forresten sit navn efter kroningen af dronning Elizabeth. Toget medfører en såkaldt korridor-tender, hvorigennem lokomotivpersonalet kan udskiftes under kørslen.

Den anden længste non stop-banestrækning i verden gennemkører det franske tog »Sud-Express« mellem Paris og Bordeaux på vej til Madrid i Spanien. Den omtalte strækning i Frankrig er 581 km.

Som nummer tre med hensyn til strækningslængde uden togstop kommer turen fra München til Koblenz - 533 km - som køres af ekspresen »Glückauf«. Største hastighed for europæiske plantog har det franske luksustog »Mistral« mellem Paris og Lyon, hvor der køres elektrisk over en strækning på 512 km. Undervejs gøres kun et enkelt ophold, nemlig i Dijon, og »Mistralen« kører turen på fire timer og med en gennemsnitsfart af 128 km/t. Denne rekord har det franske tog holdt gennem flere år.

Med hensyn til at give tog navne begyndte man selvfølgelig først hermed i jernbanens moderland, England. Allerede i 1948 kørte et tog fra London til Holyhead på øen Anglesey, hvorfra der var skibsforbindelse til Dublin i Irland. Dette tog fik da navnet »Irish Mail«. I London findes ikke mindre end 71 tog med forskellige navne, fire af disse er hentet fra Walter Scott's digtning, nemlig »Waerley«, »Fair Maid«, »Talisman«, som også kører mellem London og Edinburgh, og »Heart of Midlothian«, der løber mellem London og Perth. Et engelsk tog har endog skibsnavn, det er »Mayflower« mellem London og Plymouth, og navnet er hentet fra det stolte sejlskib, der bragte nogle af de første udvandrere til Amerika.

Mens vi endnu befinder os i det engelske, kan man på en jernbanerejse mellem London og Syd-wales køre under en flod. Det sker ved New Passage i nærheden af Bristol, hvor togene mod Cardiff og Swansea kører gennem en 6,8 km lang tunnel under Severn-floden.

Denne tunnel blev bygget i 1884 og kostede dengang to millioner pund sterling, et svimlende beløb efter datidsforhold. Tunnelen løber dybt nede i fiobunden, og der er 12-30 meter vand ovenover.



# Kongressen 1962

Efterfølgende bringes en oversigt over det antal repræsentanter den enkelte afdeling kan sende til foreningens ordinære kongres, som er fastsat til afholdelse i København i dagene 22., 23. og 24. maj.

Det er medlemstallet i de respektive afdelinger pr. 1. januar 1962, der ligger til grund for antallet af repræsentanter.

## 1. distrikt.

Afdeling	Medlemstal <sup>1/1</sup> 1962	Antal repræsentanter
Godsbanegården . . .	358	9
Helgoland . . . . .	114	3
Enghave . . . . .	91	3
Helsingør . . . . .	56	2
Roskilde . . . . .	34	1
Næstved . . . . .	54	2
Gedser . . . . .	48	2
Kalundborg . . . . .	39	1
Slagelse . . . . .	15	1

## 2. distrikt.

Afdeling	Medlemstal <sup>1/1</sup> 1962	Antal repræsentanter
Nyborg . . . . .	99	3
Odense . . . . .	59	2
Fredericia . . . . .	197	5
Padborg . . . . .	63	2
Sønderborg . . . . .	10	1
Tønder . . . . .	16	1
Esbjerg . . . . .	91	3
Struer . . . . .	101	3
Frederikshavn . . . . .	17	1
Ålborg . . . . .	61	2
Randers . . . . .	63	2
Århus . . . . .	270	7
Viborg . . . . .	24	1
Brande . . . . .	13	1
Herning . . . . .	14	1

### Forslag til kongressen.

Opmærksomheden henledes på, at forslag, der ønskes behandlet på kongressen i maj 1962, skal være foreningens formand i hænde senest den 1. februar 1962, jfr. § 10, stk. e i foreningens love.

## Statsbanerne meddeler

Det er i Pressens Radioavis og flere dagblade blevet meddelt, at statsbanerne agter fra 1. april at indsætte endnu en færge på hurtigruten mellem Kalundborg og Århus. Meddelelsen stammer ikke herfra, og den stemmer ikke med de tanker, vi omgås med, og som ser således ud:

Som bekendt benyttes såvel M/F »Dronning Ingrid« som M/F »Prinsesse Benedikte« på store dage som bilfærger på Halsskov-Knudshoved overfarten. I kommende sommer vil der på denne overfart sejle 3 dobbeltdækkede færger, og da de nye færgelejer i Halsskov og Knudshoved ikke kan

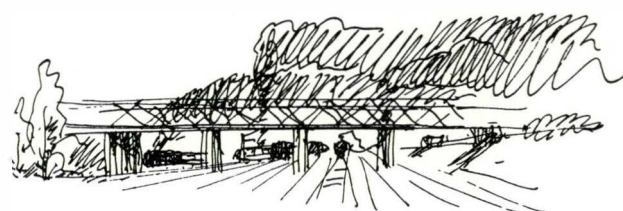
blive færdige før senere, vil der kun være ét leje til rådighed for store færger i Knudshoved, og herpå kan højst sejles med 4 færger. Følgelig vil en færge blive i overskud.

For om muligt alligevel at lade denne færge komme biloverførslen til gode under selve sommertrafikken har vi overvejet, om den – og det måtte i så fald blive M/F »Prinsesse Benedikte« – kunne indsættes som 2. færge på hurtigruten Kalundborg-Århus, men i så fald vil den ikke, som når den sejler på Halsskov-Knudshoved overfarten, kunne benyttes til overførsel af jernbanevogne mellem Korsør og Nyborg i nattimerne, og derfor må visse undersøgelser foretages, forinden vi kan sige noget endeligt.

## Rettelsesblad til lommebogen side 14

### 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 dage . . . . .	18,80	18,80	16,80	16,80	16,80		
Hertil natillæg . . . . .	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 dage . . . . .	18,55	18,55	16,80	16,80	16,80		
Heraf natillæg . . . . .	5,50	5,50	4,45	4,45	4,45		
Køroppe . . . . .	0,80	0,80	0,66	0,66	0,66		
Rangergodtgørelse . . . . .	—	0,40	0,33	0,33	0,33		
Overarbejdspenge . . . . .	—	12,88	11,64	11,05	10,26		
Godtgørelse for mistede fridage	—	103,00	93,00	88,00	82,00		
Betaling for ekstraordinær tjenestefrihed . . . . .	<sup>1/100</sup> af nettomånedslønnen inkl. stedtillæg pr. dag						
Natpenge	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70		
Søn- og helligdagstjeneste	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40		
For mere end 3-delt tjeneste . . . . .	1,10	1,10	1,10	1,10	1,10		
For delt tjeneste udov. 12. time	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70		
	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50		
	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70		





## Tak

Hjertelig tak for venlig deltagelse ved min kære mands død og bisættelse.

*Henriette Bjørneboe.*

## Aarhus afdeling

Oplysningsudvalget arrangerer den 15. januar 1962 kl. 13,00 et besøg på Jul. A. Jørgensens kiksfabrik, Helsingforsgade 4. Besøget er med damer.

P. u. v.

*P. E. Poulsen.*

## Generalforsamling og afskedsfest

DLF Århus afdeling afholder ordinær generalforsamling onsdag den 31. januar 1962 kl. 15,30 i Håndværkerforeningen, Klostergade.

Dagsorden bekendtgøres på maskindepotet.

I tilslutning hertil afholdes afskedsfest for de i 1961 afgåede lokomotivmænd.

Der indledes med spisning kl. 19,00, hvor der serveres 1 stk. med sild,

oksekød i peberrodsovs,  
kaffe med ostesnitter.

Jernbaneorkesterets humørensensemble underholder.

Pensionister, der har tilhørt Århus afdeling, indbydes venligst, men bedes af hensyn til deltagerantallet tilmelde sig på telefon 29546 senest den 25. januar 1962.

P. a. v.

*E. Appel.*



*Forfremmelse til lokomotivførere i 15. lkl. pr. 1-1-62.*

Lokomotivførerne (12. lkl.):

S. K. Kellberg, Århus, i Århus,  
M. B. C. Johansen, Fredericia, i Fredericia.

*Forfremmelse til lokomotivførere i 12. lkl. pr. 1-1-62.*

Lokomotivfyrbøderne:

A. Schmidt (Vonsyld), Helsingør, i København Gb.  
P. E. Rasmussen (Gray), Randers, i København Gb.  
R. W. Rasmussen, Odense, i København Gb.  
Poul Andersen, Korsør, i Korsør.  
E. Ebbesen, Fredericia, i København Gb.  
K. Jørgensen, Helsingør, i København Gb.  
E. H. Jensen, Fredericia, i København Gb.  
N. P. Jensen, Århus, i København Gb.  
V. F. Pedersen, Nyborg, i København Gb.  
T. Nielsen, Sønderborg, i København Gb.  
B. R. Christensen, Esbjerg, i København Gb.  
V. E. Andersen (Riber), Århus i København Gb.  
E. O. Hansen, Fredericia, i København Gb.  
P. M. Hansen, København Gb., i København Gb.  
L. E. Mielec, Århus, i Roskilde.

*Forflytninger efter ansøgning pr. 1-1-62.*

Lokomotivførerne (12. lkl.):

O. V. Sørensen, Helgoland, til Århus H.  
K. E. Jørgensen, Fredericia, til Odense.  
J. B. Ballegaard, Kolding, til Århus H.  
Th. K. A. Husted, Fredericia, til Århus H.  
H. F. Jensen, Helgoland, til Fredericia,  
K. Hansen, Helgoland, til Fredericia.  
G. S. Hansen, Helgoland, til Fredericia.  
H. R. P. Larsen, København Gb., til Korsør.  
V. C. Gaarde, København Gb., til Fredericia.  
E. Magnussen, København Gb., til Fredericia.

*Afsked.*

Lokomotivfører (15. lkl.):

A. K. A. Berg, Esbjerg, er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (28-2-62).

Lokomotivfører (12. lkl.):

C. S. J. Høbo, Helgoland, er afskediget på grund af svagelighed med pension (31-1-62).

Lokomotivfyrbøder:

K. M. P. B. Pedersen, København Gb., er afskediget (30-11-61).

Lokomotivførerne (12. lkl.):

G. C. Christensen, København Gb., er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (28-2-62).  
H. M. Madsen, Århus, er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (28-2-62).  
K. Petersen (Kærup), Fredericia, er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (28-2-62).

*Rettelse.*

I lommebogen side 2 skal Gedser (stationen)s lokalnummer rettes til 145.

## NYE ADRESSER

Nykøbing F.:

Underafdelingsrepræsentantens adresse rettes til: Finsensgade 48.

## Personalefortegnelse

Redaktionen for »Danske Statsbaners Tjenestemænds Personalefortegnelse« har gjort opmærksom på at der endnu kan foretages bestilling af håndbogen som udsendes i slutningen af februar 1962. Det anbefales derfor at fremsende bestilling snarest på denne fortræffelige opslagsbog. Håndbogens pris er 15.- kr. og bestillinger kan afgives til kontorchef O. Rude, generaldirektoratet, Sølvgade 40, København K.



## DLT indbundet

Medlemmer, som ønsker 61. årgang af Dansk Lokomotiv Tidende indbundet, kan afgive bestilling til foreningens kontor, Hellerupvej 44, Hellerup, senest 15. januar. Prisen er 16 kr. incl. forsendelse. Samtidig med bestillingen skal årgangen indsendes.

## Statsbanepersonalets Sygekasse

Ansøgning om udbetaling af de i sygeforsikringsloven omhandlede dagpenge til lønarbejdere og om udbetaling af sikrede frivillige dagpenge skal af medlemmer af Statsbanepersonalets Sygekasse indgives til sygekassens kontor, Nørrevoldgade 15, København K.

I sygeforsikringsloven er fastsat, at dagpenge til lønarbejdere i anledning af sygdom udbetales fra og med den 7. sygedag, hvis anmodningen indgives til sygekassen senest på den 9. sygedag. Indgives anmodningen senere, udbetales dagpenge først fra og med anmodningens dato.

Ved ansøgning om udbetaling af lønarbejderdagpenge skal benyttes en særlig af socialministeren godkendt blanket, hvorpå vedkommende medlem skal afgive erklæring om forskellige forhold (alle spørgsmål må besvares).

Blanketten fås hos arbejdsgiveren og skal være forsynet med dennes erklæring. I arbejdsløshedstilfælde fås blanketten hos og skal være påtegnet af arbejdsløhedskassen.

Sikrede frivillige dagpenge i anledning af sygdom, der medfører fuld arbejdsudygtighed, udbetales ifølge loven fra og med den 15. sygedag, - hvis anmodning om dagpenge indgives til sygekassen senere end den 17. sygedag, udbetales dagpenge dog først fra og med anmodningens dato.

Ansøgning om udbetaling af sådanne dagpenge skal indgives på en særlig af socialministeren godkendt blanket, hvorpå vedkommende medlem skal afgive erklæring om forskellige forhold (samtlige spørgsmål må besvares).

Blanketten tilsendes fra sygekassen, efter anmeldelse (skriftlig eller telefonisk) af sygdomstilfældet til denne.

Efter modtagelse i sygekassen af begæring om udbetaling af dagpenge, vil vedkommende medlem fra sygekassen modtage meddelelse om, fra hvilken dato og med hvilket beløb dagpenge vil blive udbetalt. Dagpenge udbetales ugevis bagud for 6 dage om ugen.

Til medlemmer i København vil udbetalingen som regel ske på sygekassens kontor.

Til medlemmer uden for København sker udbetalingen på nærmeste statsbanestation.

Det meddeles herved, at overlæge dr. med. Steen Johnsen, Amager Torv 23, København, efter eget ønske fratræder som speciallæge i øre-, næse- og halssygdomme ved sygekassen med udgangen af indeværende måned, og at dr. med. V. Svane-Knud-

sen, H. C. Andersens Boulevard 13, København, fra 1. januar 1962 er ansat i nævnte post.

Dr. med. Svane-Knudsen afholder konsultation mandag, onsdag, torsdag og fredag kl. 13,30-14,30, tirsdag kl. 14,30-15,30, (lørdag ingen konsultation).

I den ved jernbanelæge Friese-Christiansens død ledigblevne post som jernbanelæge i 5 C lægedistrikt i København er fra 1. januar 1962 ansat doktor Arne Bøge, der afholder konsultation Frederikssundsvej 20, kl. 12,30-14, onsdag dog kl. 17-19, lørdag ingen konsultation.

Telefon: Taga 2233.

### Regnskab

Interessenter, der ønsker Statsbanepersonalets Sygekasses regnskab leveret kan få dette tilsendt ved henvendelse herom til sygekassens kontor, Nørre Voldgade 15, København K.

## Arbejdsgiverforeningens jubilæumsfond

På Dansk Arbejdsgiverforenings stiftelsesdag den 19. maj vil der som sædvanlig blive foretaget en uddeling af legater af Arbejdsgiverforeningens Jubilæumsfond.

Det er fondens formål med de til rådighed stående rentemidler at yde støtte til videre uddannelse og dygtiggørelse af yngre arbejdsgivere, funktionærer og arbejdere. Denne støtte kan ydes enten som bidrag til rejser og ophold i udlandet med det formål at studere arbejdsmetoder eller tekniske forhold indenfor bestemte virksomheder eller grupper af virksomheder eller som tilskud, der kan gøre det muligt for legataren at tage arbejde i længere tid i udenlandske virksomheder, eller endelig som støtte til yderligere teoretisk teknisk uddannelse her i landet.

Ansøgning om legattildeling skal udfærdiges på en særlig ansøgningsblanket, der kan rekvireres hos Dansk Arbejdsgiverforening, Fællesrepræsentationen for danske Arbejdsleder- og tekniske Funktionærforeninger eller hos Landsorganisationen i Danmark, De samvirkende Fagforbund, og ansøgningerne skal ifølge fondens fundats være forsynet med instillingspåtegning af en af disse institutioner.

Ansøgningerne skal indsendes til fonden så snart som muligt og skal være fonden i hænde senest den 15. marts 1962.

Fondens adresse er: Arbejdsgiverforeningens Jubilæumsfond, Vester Voldgade 113, København V.



## SØNDERBORG

. . . *De spiser godt og billigt på*

**K.F.U.M.s** restaurant og pensionat

i Sønderborg, Løkken 28

Telefon 2 29 12

## ARENDT THIESEN

Isolator

Finsensgade 5 . Sønderborg . Telf. 24831

Alt isoleringsarbejde udføres

Tilbud gives uden forbindelse

## 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

## LANGAA

### Skotøjshandler

SØREN K. MADSEN

Bredgade 31 - Langaa

Telf. 89

ALSGADES  
24747  
TAXI

SØNDERBORG

## LANGAA

Jernbanepersonalet anbefales:

### Langaa materialhandel

v/ Chr. Bjerre

Telefon Langaa 38

D.S.B.'s fru er anbefales:

### BIRTHES SALON

Telf. 250 - Langaa

## LANGAA VASKERI

HUSK tøj hentes hver mandag og tirsdag og bringes fredag og lørdag

Kitter og dåbskjoler udlejes

De ringer - vi henter og bringer overalt

Henny og Max Baarup

Telefon Langaa 180

## N. BIRCH & SØN

VÆTHVEJ . TELEFON 48

Forhandler i Citroën

Alt i maskinreparationer

Moderne styretøjsprøvestand

Hjulafbalancering

BENZIN . OLIE . GUMMI

## Anker Knudsen

Malermester

Tapet- & Farvehandel

Bredgade 21. Telefon 175 . Langaa

## Aage Pedersen

aut. installatør

Telf. Langaa 203

## Sparekassen for Langaa og Omegn

Kontortid: Mandag, tirsdag, onsdag, torsdag kl. 15,00-17,30  
fredag kl. 15,00-18,00 - lørdag kl. 11,00-13,00 - Telefon Langaa 107

## AARHUS

Eksklusive kaffeblendinger

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

**HVILEHJEM**

Ældre mennesker kan få ophold  
under venlige og betryggende  
forhold

Dot Hvide Bånd's Hvilehjem, Risskov

v/ bestyrerinde

Fru Magda Thomsen

Telefon Aarhus 7 88 97

## Aarhus »ARTOL« Renseri

Clemensstræde 7

Tlf. 3 00 30

## Anker Kristensen

Vulkanisering

Nyt autogummi

Vester Alle 25 . Tlf. 2 73 96

Privat » 7 11 93

## Hotel »Kragelund«

Højbjerg

Telefon Aarhus 7 09 00

## SLAGELSE

### CARL ANDERSENS EFTF.

Tilbud på nybygning - Blyindfattede ruder, autoruder isættes

ring til 52 02 12 - så kommer glarmester

Ejner Jensen & Sønner - Jernbanegade 8 - Slagelse

Ved køb og salg af ejend. eller villa ret da henvendelse til

## VIGGO HANSEN

Statsexm. ejendomsmægler

Slotsvænget 20 - Slagelse - Telf. 52 42 07

## HANS HANSEN & SIGURD HANSEN

Murermestre

Slagelse - Telefon 52 09 72 og 52 22 96

Spec.: Hulrumsisolering med Rockwool

## REVISORKONTORET

TAGE MØLLER

Statsautoriseret revisor

Bredgade 5 - Slagelse - Telefon 52 10 50

## A. Henriksen & Søn's Eftf.

H. ØRTZ SØRENSEN - malermester

Værksted: Smedegade 35 - Telf. 52 47 45 - Privat: Nyvej 1 - Slagelse

Alt malerarbejde udføres - Tilbud uden forbindelse

## OTTO CHRISTENSEN


Tømrermester og bygningsnedker

Alt tømrerarbejde udføres - vi giver gerne tilbud

Klosterbakken 8 - Slagelse - Telf. 52 29 79



## AARHUS



**Viby Blomster**  
Kongevej 20  
Tlf. Viby 4 39 08

Buketter  
Kranse  
Dekorationer  
*leveres overalt*



**PARLO RADIO**  
Borggade 10 - Aarhus - Telefon 2 11 44

Specialværksted for engelske og tyske fjernsyn  
*Særlig udstyr for hjemme service*

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

**Aarhus inventar- & møbesnedkeri**  
Saltholmsgade 6 . Aarhus . Telefon 3 16 17  
*Inventar efter opgave*



**Viby Maskinstrikkeri**  
W. O. Ankerstjerne - Tlf. 41706  
*Strikkeri . Væveri*  
Gulvklude, karklude, håndklæder m. m.

**S. Bendtsen & Co.s Eftf.**  
Skræderi og konfektion  
Ryesgade 27, Aarhus

Telefon Aarhus 23720  
Leverandør til DSB  
Uniformer af enhver art leveres

**»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

**NIMBUS BUDENE**  
*Frode Nielsen*

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

Samsøgade 4  
Telf. 2 33 88

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

**A/s COORDINA**

## KALUNDBORG

**N. JENSENS SØNNER**  
*Inventar og Bolig Montering*  
Tlf. Kalundborg 280

**VAREMESSEN**  
BUUR NUUSEN

Sengeudstyr, Gardiner, Hvidevarer  
Kalundborg - Tlf. 426

Kalundborg  
Fællesbageri

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

**Fiskehus nr. 1**  
Viktor Nielsen  
Tlf. Kalundborg 659

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

**Fa. KJÆR**

**CHRISTENSEN**

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

## NYBORG

**A/s C. F. Schalburg**  
VINGAARDEN I NYBORG  
Grundlagt 7. juni 1817

**NØRREGADES KIOSK**  
Nørregade 9. (Alfred Johansen) Tlf. 261

Alt i  
Dag- og Ugeblade, Tobak og Spiritus

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

**C. Knackstredt** Tlf. Nyborg 550  
Spec.: Kranse, Buketter, Planter og Potte-Kultur. *Dirakte salg fra Driehus. Ingen Butiksleje - derfor billigste Priser.*

**NYBORG DAMPVASKERI OG TRI-RENSERI**  
Kemisk Tøjrensning  
Telefon 54

**Windsor** Nørregade 20  
Telf. 18 11  
Herre- og Drengeskjorte

**N. URBAN SØRENSEN**  
SLAGTER  
Altid 1. K.I. Varer  
NYBORG - TLF. 111, 2 LIN.

**STRUER**

**A/s Struer Kulimport**  
Tlf. 777

*Lystfiskeriartikler . Sandorm*  
**Købmand Harry Hansen**  
Østerg. 32 . Struer . Tlf. 50023  
*Gå til Centralkøbmanden og få råd til mere*

**P. Lauridsen**  
Bryggergade 2 . Struer . Tlf. 50825  
AUTODLEJNING

**Esso Service**  
E. Møller Eriksen  
Holstebrovej . Struer  
Telf. 50875

**ERIK AMBY**  
KOLONIAL . VIN . TOBAK  
Anlægsvej 40 . Struer

## HJORTSHØJ

**MEJLBY TURISTBUSSE**  
HANS V. JENSEN

Husk vore nye luksusbusser - Selskaber fra 15 til 100 personer befordres i egne busser i såvel ind- som udland

Postadresse: Mejlbj pr. Hjortshøj  
Tlf. Todbjerg 133 kalde-nr. 9 86 11

## ULBJERG

**ULBJERG**  **Andelsmejeri**

Ost i fineste kvalitet  
VIBORG TLF. ULBJERG 60