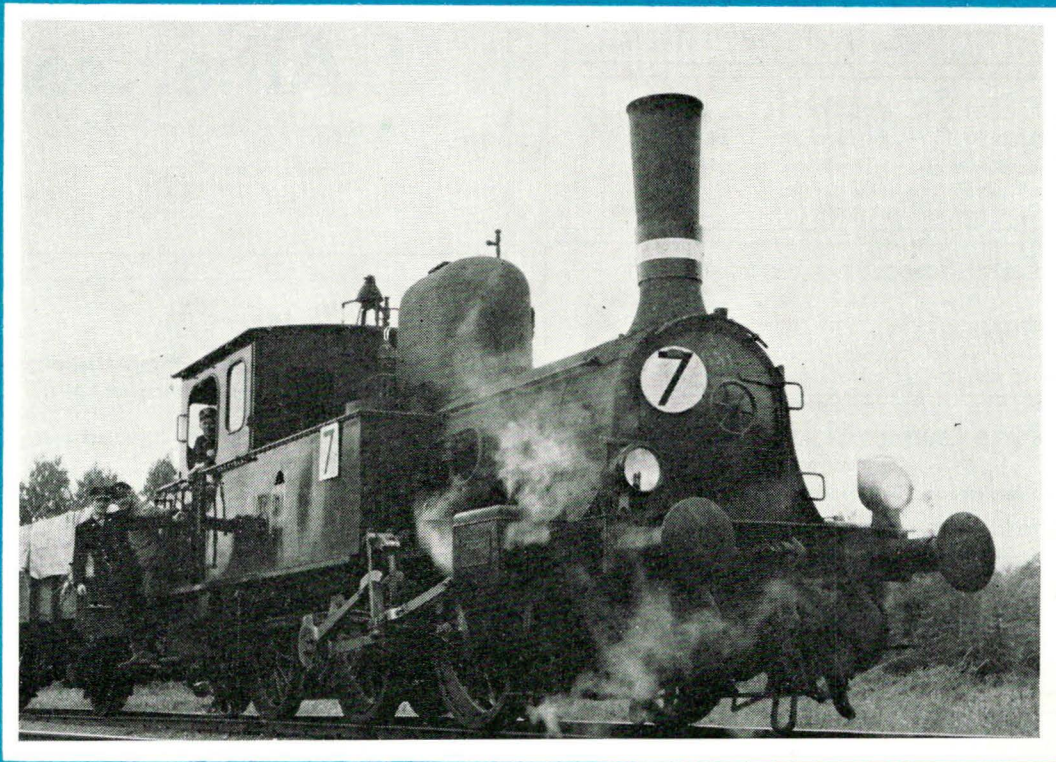


# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 6 . 20. MARTS 1962 . 62. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening



## FREDERICIA

### FREDERICIA KUL-KOMPAGNI A/s

Loehr og Holmelund

... vi sælger varme

Telefon  
170-888  
4 linier

### MØBELMAGASINET

v/ Hermann Hansen & Søn

- det moderne magasin for møbler - vi ompolstrer Deres møbler  
Gothersgade 32 - Fredericia - Tlf. 822

Køb Deres frugt og grønt hos

### HOUSTRUP's Eftf.

Jyllandsgade 16 - Fredericia - Telefon 367

Læs byens blad...

### FRIT FOLK

- et blad i udvikling

### JENS FR. ALSING

Danmarksgade 42 - Fredericia - Telf. 2290

Specialforretning for knallerter og cykler  
Stort udvalg i førende mærker  
1. kl. reparationsværksted

### Calvi Bageri og Konditori

v/ H. Møller Nielsen

Vestebrogade 34 - Fredericia - Telf. 1006

- vi leverer det bedste brød  
- vi anvender kun de bedste råvarer

### Børge Laursens Ligkistemagasin

(Stanley Thomsens Eftf.)

Danmarksgade 33 - Fredericia - Telf. 290

Alt vedr. ligbrænding og begravelser ordnes

### LA BELLA

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

### BOGTRYKKERIET

Nørrebrogade 5, Fredericia  
A. Petersen . Tlf. 1014  
Alle arter tryksager til små priser  
Festsange - Telegrammer

### Fredericia Mejeri

Gothersgade 14

Anbefaler sig med  
1. kl.s mejeriprodukter

### Det bedste i FJERNSYN OG RADIO

V. Petersen  
Jyllandsgade 22, Fredericia  
Tlf. 1033

## Uden udbetaling



Som ansat ved

D S B

kan De få en

**beklædningskonto**

til et beløb af

**600 kr.**

mod betaling af

60 kr. pr. måned

i 10 måneder

## J. Albertsen

Nørre Farimagsgade 68-70

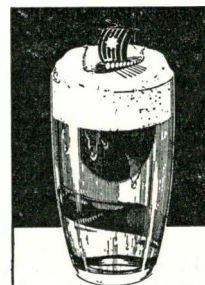
2 minutter fra Nørreport Station

### Tegn forsikringer i

**Statsbanepersonalets Brandforsikringsagentur  
og Understøttelsesforening af 1891**

Lav præmie - uden gensidighed - kulant erstatning

Tillidsmænd over hele landet - Alle arter forsikringer tegnes



**VIKING**  
EXPORT BEER

belønnet  
med æræpræmier

*Prix d'Honneur*

Belgien 1958



AKTIESELSKABET

**DANSK SVOVLSYRE- OG SUPERPHOSPHAT-FABRIK**

# Ulykken ved Hedehusene

*Undersøgelserne afsluttet og yderligere tiltale frafaldet*



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 6 - 62. ÅRGANG

20. MARTS 1962



*Indhold:*

Hedehuseneulykken .....	83
Bikuben - DSB Spareklub .....	84
Kørelærerhonorarer .....	85
Hastighedssignaliseringen .....	86
Fra medlemskredsen - Materiale- mangel - Hastighedssignalise- ringen - Blinklysbevogtede overkørsler - Almindelig vel- befindende .....	90
DLF .....	93
Personalialia .....	93
Emolumenter og funktionsvederlag	94

*Forsidebillede:*

Foto: Villy Olsen, Odense.



*Redaktører:*

E. Greve Petersen  
(ansvarshavende)  
K. B. Knudsen.

*Redaktion og ekspedition:*

Hellerupvej 44, Hellerup.  
Telefon: Hell. 7269.  
Kontortid 10-16.  
Lørdag 9-12.

*Annonce-ekspedition:*

Studiestræde 49, København K.  
Tlf. Central 12327 og Palæ 1142.  
Giro 22289.  
Kontortid kl. 8,30 til 16.

Frederiksberg Bogtrykkeri  
Howitzvej 49.

Gennem dagspressen foreligger der officiel meddelelse om, at rigsadvokaten har besluttet ikke at rejse sigtelse mod nogen i forbindelse med togulykken på Hedehusene station den 17. februar 1961. Da tjenestemandssagerne - så vidt vides - også er endelig afsluttet, skulle denne triste sag hermed være ude af verden, hvad angår ansvarets placering og retsforfølgelse.

En yderligere omtale synes derfor unødvendig, thi i sager af denne karakter er det bedst at glemme, så de legemlige og sjælelige sår kan heles og livet leves videre. Det er det bedste for alle, selv om det kan være svært for de mennesker, der var direkte eller indirekte indpliceret, og det er naturligvis for dem ingen lettelse at genopfriske ulykkesdagen og de efterfølgende afhøringer, langt sygehusophold m.m.

Da vi imidlertid umiddelbart efter ulykkesdagen tog til orde imod en del af de fremsatte udtalelser i pressen om ulykkens årsag og en efter vor opfattelse for hastig placering af ansvaret, og det af en del af det i pressen nu oplyste fra rigsadvokaten kan opfattes på en måde, der lægger ansvaret på lokomotivføreren i lyntoget »Vesterhavet«, har vi fundet det rigtigst at rette eventuelle misforståelser på dette område.

Vel vidende, hvilke vanskeligheder, der er forbundet med fremsættelse af en fyldestgørende redegørelse om årsagen til ulykkens omfang, fordi de mange tekniske detaljer i et sikkerhedssystem, vanskeligt kan belyses i en sådan udstrækning, at udenforstående får det rette indtryk af den enkelte tjenstemands opgave inden for sikkerhedssystemet under et togs fremførelse over strækningen og gennem stationen, havde det utvivlsomt været gavnligt med den redegørelse, der var ønsket og lovet umiddelbart efter katastrofen. Nu foreligger den imidlertid ikke, hvorfor vi alene skal fastslå, selv om det bliver en gentagelse, at lokomotivføreren for tog 280 (Kalundborgtoget) på grund af yderst vanskelige vejrforhold med en tåge, der gav de ringest mulige sigtforhold, passerede indkørselssignalet til Hedehusene station i stopstilling. Hans hurtige reaktion i forbindelse med en kollegas hjælpsomhed forhindrede en katastrofe af meget større omfang, da signalet blev sat for lyntoget »Vesterhavet« til trods for, at sporet på stationen var belemret, som det hedder på fagsproget.

Lokomotivføreren for lyntoget havde på hele turen fået ret signalgivning og observeret disse i overensstemmelse hermed, også på strækningen Roskilde-Hedehusene og ind til Hedehusene station. Der kan således på intet tidspunkt have været tale om fejl fra hans side, og derfor heller ikke om mistanke til, at han havde ansvaret for togenes sammenstød. Hvad der er svigtet teknisk eller menneskeligt efter at Kalundborgtoget er bragt til standsning på stationen i et interval, der til begge sider er - eller burde være - dækket af signaler i tilslutning til sporisoleringer forbliver ubesvaret, men rigsadvokaten kan ikke have frafaldet tiltale mod lyntogslokomotivføreren, for han kan ikke være tiltalt for noget som helst, da han ingen forseelse har begået.



# Bikubens jubilæumsfond

I forbindelse med 100 års jubilæet den 3. marts 1957 oprettedes »Bikubens fond til ungdommens uddannelse, forskningens fremme og opsparings opmuntring«. Fondets årlige indtægt uddeles på Bikubens stiftelsesdag. I år har fondsbestyrelsen besluttet at anvende det til rådighed værende beløb, *kr. 100.000*, til opmuntring af den opsparing, der sker gennem spareklubberne på arbejdspladserne. Beløbet er blevet fordelt ved lodtrækning om *200 præmier à kr. 500* blandt medlemmer af de spareklubber, der er tilknyttet sparekasserne i Storkøbenhavn.

Spareklubsystemet blev indført i Danmark i begyndelsen af 1940'erne efter svensk mønster med det formål at fremme og lette opsparingen blandt lønmodtagerne. I hele landet findes i dag ca. 325 spareklubber med omtrent 15.000 medlemmer, hvis samlede opsparing udgør ca. 14 mill. kr.

En spareklub er som hovedregel en sammenslutning af et antal beskæftigede inden for samme virksomhed, institution eller forening, dog har der også i nogle tilfælde været oprettet spareklubber f.eks. for unge landmænd, der arbejder inden for en bestemt kommunes område eller lignende. Klubbens medlemmer vælger en bestyrelse, som bl.a. varetager forbindelsen med sparekassen og virker for tilgang til klubben. Ved et medlems optagelse i spareklubben udfærdiges en spareaftale, hvorefter medlemmet forpligter sig til en ugentlig eller månedlig opsparing af et bestemt beløb (mindst 5 kr. om ugen).

Opsparingsbeløbet opkræves hyppigt af en blandt medlemmerne valgt kasserer, og det arbejde, som spareklubbekassereren således udfører, har ikke mindst i større spareklubber et væsentligt omfang og fortjener stor påskønnelse. Opkrævningen kan også ske gennem virksomhedens lønningskontor, der fradrager sparebeløbet ved lønudbetalingen og foretager indbetalingen til sparekassen. Selv om opkrævningen sker på denne måde, får virksomheden ikke på noget tidspunkt indseende med størrelsen af det beløb, den enkelte har på sin konto.

Udbetaling af de opsparede beløb kan som regel ske hvert år i »frimåneden«, hvilket vil sige den måned, hvori medlemmet har foretaget den første indbetaling på sin konto.

Spareklubkonti forrentes med højeste indlånsrente.

Den organiserede, regelmæssige opsparing, som fremkommer gennem spareklubben, imødekommer et væsentligt behov hos adskillige lønmodtagere. For dem har opsparingsvanskeligheden oftest været, at de ikke har haft tid eller lejlighed til på lønningsdagen at gå hen i sparekassen med det beløb, stort eller lille, som de har kunnet undvære. Det er derefter umærkeligt gledet ind i det daglige forbrug. Resultatet er blevet, at de ikke kommer i gang med en opsparing, der gør det muligt at anskaffe de større goder, de har ønsket sig og derfor udelukkende har været henvist til afbetalingshandelen. Når sparekassen så at sige flytter ud på arbejdspladsen på lønningsdagen, løses problemet, og

de mange små, men regelmæssige indskud bliver til antagelige beløb.

Opsparingen på spareklubkonto sker til mangfoldige formål: udenlandsrejse, møbler til hjemmet, bil, uddannelse, eget hus o.s.v. I de senere år har mange medlemmer i årets løb sparet beløb sammen på deres konto, som de så i december måned har fået overført til den skattebegunstigede kapitalbindingskonto. I fremtiden vil man muligvis kunne kombinere opsparing på spareklubkonto med den foreslåede folkeopsparingskonto.

En spareklubkonto danner ofte grundlag for opnåelse af lån, det være sig til boligindskud, eget hus, uddannelse, bosætning o.s.v. Den, der har vist sig i stand til at foretage en regelmæssig opsparing gennem nogen tid, vil have lettere ved at opnå et lån end andre, som sparekassen ikke har noget større kendskab til.

Spareklubberne har i årenes løb hjulpet tusinder af sparere til at opnå goder, som ellers ville have ligget uden for mulighedernes grænse, og denne moderne og hensigtsmæssige spareform fortjener i høj grad yderligere at blive anvendt rundt om på landets mange arbejdspladser, i fabrikker, forretninger og på kontorer.

Det er Bikubens håb, at det beløb, som i dag er blevet stillet til spareklubbernes rådighed, må virke som en opmuntring til forøget tilgang til de allerede eksisterende spareklubber og ikke mindst til oprettelse af nye.

Som anført er det til rådighed værende beløb, *kr. 100.000,-* blevet anvendt til fordel for de spareklubber, der er tilknyttet sparekasserne i Storkøbenhavn. Beløbet er fordelt ved lodtrækning om *200 præmier à kr. 500,-* blandt de spareklubmedlemmer, der har overholdt deres spareaftale i kalenderåret 1961. Lodtrækningen er foretaget af notarius publicus.

Præmierne er indsat på vindernes konti og kan, om ønskes, hæves inden for den løbende spareperiode.

Ifølge finansministeriets skrivelse af 19. februar 1962 til Bikuben er *præmierne skattefri for vindere*, idet Bikuben har betalt lotteriafgiften.

41 gevinster er tilfaldet DSB spareklub, heraf er 9 medlemmer af Dansk Lokomotivmands Forening, nemlig: K. 50-5006, K. 50-5027, K. 50-5047, K. 50-5054, K. 50-5082, K. 50-5098, K. 50-5139, S. 50-42, S. 50-120.

## DSB Spareklub

Sparekassen for Kjøbenhavn og Omegn, Frederiksberg Sparekasse, Sparekassen for Lyngby og Omegn samt Bikuben har foretaget den i § 6 i vedtægter for DSB spareklub omhandlede lodtrækning, og at resultatet blev, at de 4 gevinster à kr. 100,-, tilfaldt følgende medlemmer af Dansk Lokomotivmands Forening: K. 50-5016, K. 50-5126, S. 50-27, S. 50-96.

# Grosserer A. Collstrops rejselegat

I løbet af kortere tid vil der kunne uddeles legatportioner til et samlet beløb af ca. 6.000 kr. af Grosserer A. Collstrops Rejselegat, hvis bestyrelse for tiden består af:

Telefondirektør Jens Oskar Nielsen, Nørregade 12, København K,  
direktør, civilingeniør Jens Møller, I/S Elektricitetselskabet Vestkraft, Esbjerg,  
direktør Poul Hjortkjær, Danske Privatbaners Fælleskontor og Fællesrepræsentation, Nyropsgade 37, København V, og  
generaldirektør P. E. N. Skov, Sølvgade 40, København K. (formand).

Legatportionerne kan i henhold til fundatsen kun tilstås ansatte ved Danske Telefonselskaber, Danske Elektricitetsværker, Danske Privatbaner og Danske Statsbaner til anvendelse til *studierejser til dygtiggørelse i deres tjenste*, og portionernes størrelse vil i hvert enkelt tilfælde blive fastsat af bestyrelsen.

Ansøgninger må indgives inden den 31. marts 1962 til formanden, Sølvgade 40, København K, og ansøgningsblanketter kan fås hos legatets sekretær, Statsbanernes Generaldirektorat, Sølvgade 40, København K.

# Den nye sygekassegrænse

Sygekassegrænsen, der for forsørgere fastsættes i overensstemmelse med en faglært arbejders årsindtægt ved fuld beskæftigelse, ligger nu ca. 10 pct. højere end året før.

	Hoved- staden kr.	Købstæ- derne kr.	Landkom- munerne kr.
<i>Forsørgere:</i>			
1962 .....	18 100	16 500	15 000
1961 .....	16 700	15 300	13 900
<i>Ikke-forsørgere:</i>			
1962 .....	13 600	12 500	11 300
1961 .....	12 500	11 500	10 400

For hvert barn tillægges 1 750 kr. (i 1961: 1 600 kr.).

Medlemmer i sygekassernes A-afdelinger, hvis skattepligtige indkomst på den i januar afleverede selvangivelse overstiger ovennævnte beløb, vil automatisk få meddelelse fra sygekassen om overførsel til B-afdeling eller fortsættelseskasse.

Det kan videre oplyses, at begravelshjælpen på grundlag af pristalsreguleringen med virkning fra 1. april d.å. stiger med 50 kr. til 600 kr.

## Nye satser for kørelærerhonorarer m. v.

Honorarer (kørelærerhonorarer) i forbindelse med motorud-

dannelsen, som i 1951 blev henført til regulering med ændringerne i procenttillægget til finanslovshonorarerne, reguleres nu med 4% som følge af den ændrede pristalsregulering. De hidtil gældende satser erstattes af satserne i vedstående skema.

Med pristallet juli 1944 = 100 er der hidtil kun sket ændringer i honorartillægget for hver 12 points udsving i pristallet mod hver 6 points udsving for lønningerne. Den hidtidige 5% ændring for hver 12 points udsving (1914 = 100) erstattes med 4% ændring for hver 3 points udsving (1949 = 100).

	Procentsats til finanslov- honorarer	Attestkørsel i dampdriften	Indøvelseskørsel (dieselmo- torkøretøjer)	Attest- hhv indøvelses- kørsel for diesel- motorkøretøjer	Censorherv ved attest- kørsel på diesel- lokomotiver
	100	97,50	22,15	17,85	5,10
	104	99,50	22,60	18,20	5,20
	108	101,50	23,05	18,55	5,30
	112	103,50	23,50	18,90	5,40
	116	105,50	23,95	19,25	5,50
	120	107,50	24,40	19,60	5,60
	124	109,50	24,85	19,95	5,70
	128	111,50	25,30	20,30	5,80
	132	113,50	25,75	20,65	5,90
	136	115,50	26,20	21,00	6,00
	140	117,50	26,65	21,35	6,10
	144	119,50	27,10	21,70	6,20
	148	121,50	27,55	22,05	6,30
	152	123,50	28,00	22,40	6,40
	156	125,50	28,45	22,75	6,50
	160	127,50	28,90	23,10	6,60
	164	129,50	29,35	23,45	6,70
	168	131,50	29,80	23,80	6,80
	172	133,50	30,25	24,15	6,90
	176	135,50	30,70	24,50	7,00
	180	137,50	31,15	24,85	7,10
	184	139,50	31,60	25,20	7,20
	188	141,50	32,05	25,55	7,30
	192	143,50	32,50	25,90	7,40
	196	145,50	32,95	26,25	7,50
	200	147,50	33,40	26,60	7,60

## Hastighedssignaliseringen, forudsætningerne derfor og virkningerne deraf

I anledning af Dansk Lokomotivmands Forenings 60 års jubilæum fandtes i foreningens jubilæumsskrift en artikel om signalreglementet og signalernes ændring gennem årene.

Allerede i 1876 fandtes et reglement, der beskrev nogle meget primitive signaler, som mest af alt mindede om de apparater, man dengang brugte til de optiske telegrafposter. Men i 1890 kom man ind på at bruge »rigtige« signaler med farvede lys, og i 1903 fik statsbanerne – man kan vel godt sige – fastlagt grundlaget for vort nuværende signalsystem.

I den nævnte artikel blev det endvidere omtalt, hvorledes reglementet i tidens løb var blevet udbygget, og artiklen sluttede således:

Kan reglementet nu påregnes at være endeligt? Nej! Der vil så længe jernbanedriften er i udvikling også være krav om ændringer af signalreglementet. Det kan f.eks. nævnes, at overgangen fra almindelig betjening til fjernstyring af stationers sporskifter og signaler nu vil medføre en mindre ændring af signalreglementet. Men også den vil nøje blive holdt inden for de rammer, som blev grundlagt i signalreglementet af 1903, og som populært kan udtrykkes således:

To grønne lys betyder: to signalstrækninger fri.

Ét grønt lys betyder: én signalstrækning fri.

Gult lys alene eller tilføjet grønt lys betyder: »kør forsigtigt«.

Rødt lys alene eller tilføjet gult lys betyder: »stop«.

I 1959 meddeltes altså, at reglementet måtte igennem endnu en ændring, og at man for øvrigt måtte vente, at ændringer ville komme i hele jernbanens fremtid. Men der blev også givet løfte om, at man fremdeles ville holde sig til de retningslinier, som blev givet i signalreglementet af 1903.

Det kan vel være naturligt at spørge, om der var nogen væsentlig grund til at give sidstnævnte løfte. Der *var* og *er* stadig grundlag for en sådan erklæring, fordi der ved det internationale europæiske samarbejde i UIC, i flere år har været stærke kræfter fremme for, at europæiske jernbaner skulle anvende et standardsignalsystem. Statsbanerne har naturligvis deltaget i disse møder, men fra første færd har man fastholdt, at det ville blive meget svært, for ikke at sige umuligt, for statsbanerne at gå med til de forslag til

et standard-signalsystem, som hidtil er blevet fremsat.

Hvorfor har statsbanerne da måttet indtage et sådant standpunkt, som er afgørende forskelligt fra andre administrationers standpunkt?

Fordi danske statsbaner har været så heldige i 1903 at have fået, hvad man kan kalde et *logisk signalsystem*. Herved forstår jeg et system, der er karakteristisk ved, at jo flere ens farver der vises samtidigt, desto *højere værdi* har denne farve. To grønne lys svarer altså til et »finere« signal end ét grønt lys. Tre grønne lys ville, hvis de eksisterede, være endnu finere. Også farvernes betydning i forhold til farvespektret hører med til vurderingen af, om et signalsystem er logisk. F.eks. ville anvendelsen af hvidt lys i såvel betydningen »stop« som »kør« aldrig kunne anerkendes som logisk. På de nævnte punkter er flere europæiske landes signalsystemer forskelligt fra danske statsbaners. Således betyder to grønne lys i Sverige og tidligere også i Tyskland: »kør til sidespor«, d.v.s. indkørsel med nedsat hastighed, såvidt vides 30 km/t i Sverige.

Hos os anvendes endvidere gult lys i betydningen »kør forsigtigt«, ja det kan endog være et slags »stop«, dog

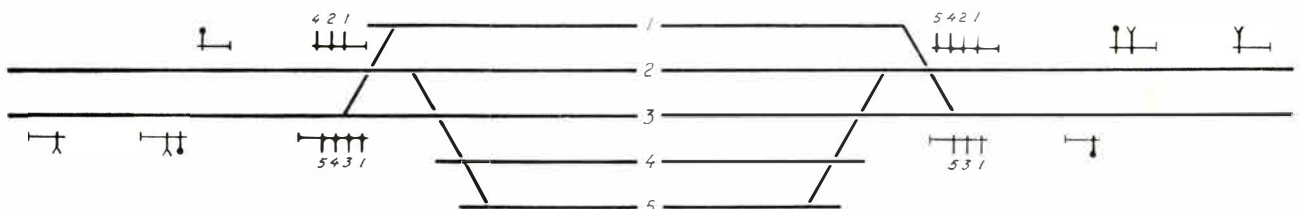


Fig. 1. Ældre signalordning, svarende til SIR før 1924. Lokomotivførerne fik via togvejssignalerne oplysning om, hvilke ind- og udkørselstogveje, der fandtes. Eksemplet viser tillige, hvor svært det var at afgøre, hvilket spor en arm gjaldt for, idet man skulle kende køreretningen for de enkelte togvejsspor.



ikke helt svarende til rødt lys. Men i næsten alle andre lande har gult lys nærmest fået karakteren af »kør«, ofte på tilsvarende måde som vi anvender ét grønt lys. Det er jo klart, at for os ville overgangen til en sådan betydning af gult lys være umulig. Desuden har brandgult lys en tilbøjelighed til at få et rødtligt skær under bestemte lysforhold, f.eks. i tåget vejr. Nu kunne der vel ikke ske så forfærdeligt meget ved, at et brandgult lys blev opfattet som »stop« i stedet for »kør«; i hvert fald ikke andet end, at der ville blive en u hensigtsmæssig standsning. Men det er jo klart, at hvis en sådan situation opstår ofte, risikerer man det omvendte: en lokomotivfører kommer til et rødt lys og resonnerer, at signalet vist viser brandgult, og derfor bringer han ikke toget til standsning, men kører videre, eventuelt mod en ulykke.

Grundlæggende for danske statsbaners synspunkter over for UIC har altså været, at vi hverken kunne gå med til at benytte to grønne lys i betydning »kør forsigtigt«, eller brandgult lys i betydningen »kør«.

Imidlertid havde statsbanerne i 1959 fundet løsningen på vore egne SIR-problemer, og i Vingehjulet kom der en artikel, som redegjorde for, hvorledes betydningen af visse signaler måtte ændres, dersom man skulle køre sikkert efter signalerne alene; altså uden at togene forud var underrettet om ændret sporbenyttelse.

Denne SIR-revision, som i nogen grad hang sammen med etableringen af fjernstyrede stationer, baseredes først og fremmest på et studium af kørslen mellem et fremskudt signal (eller et mellembloksignal) og tilsva-

rende indkørselssignal ud fra en betragtning, at togsikkerheden skulle være den afgørende, og at der skulle tages mest hensyn til tog med størst kørehastighed.

Som noget relativt nyt for ændringer af SIR baseredes alle afgørelser på ugunstigste bremsekurver for de enkelte togarter, og dette standpunkt er senere fastholdt, og det vil blive videre udbygget.

I den forbindelse er det vel værd at gøre opmærksom på en væsentlig forskel mellem hastighedssignaliseringen på jernbaner og på landevej:

For jernbanekørsel gælder, at den signaliserede maksimale hastighed er tilladt, hvorimod bilisters hastighedstavler ikke giver en sådan tilladelse. Automobilisten må selv foretage en vurdering af udmundinger af veje, kurveforhold, vejens tilstand, parerede vogne m.v., før han kan afgøre, hvilken hastighed han ikke må overskride. Ved banerne betyder derimod en hastighedsangivelse på f.eks. 50 km/t, at lokoføreren har ret til at køre med denne hastighed, og denne ret er (måske indirekte) blevet mere afgørende ved sidste SIR-revision.

Muliggjorde den tidligere signalordning da, at man kørte mindre sikkert end nu? Der er ikke nogen tvivl om, at dette spørgsmål forsigtigt må besvares med: ja! Navnlig har mulighederne herfor været store, når meldingerne til en lokomotivfører svigtede eller blev givet urigtigt.

Disse uheldsmuligheder er – uden at ret mange måske har gjort sig det klart – blevet forøget i årenes løb. Årsagen hertil er navnlig, at man ikke længere kan lægge samme vægt på lokomotivførerens strækningskendskab som tidligere. Rent bortset

fra lokomotivtjenestens ændrede organisation er det jo sket det:

Stationssporenes længder varierer nu meget mere end førhen (ca. 350 m til 1000 m). Stationer med forskellig længde følger vilkårligt efter hinanden.

Den bedre udnyttelse af sporene på de større stationer giver et langt større antal togveje end førhen, og nogle af disse togveje kræver stor agtpågivenhed (gradvis gennemkørsel, afkortet togvej). Fig. 1 viser, hvorledes ældre signalgivning gav et billede af antallet af ind- og udkørselstogveje, der i øvrigt var meget fåtalligt.

Nogle stationer har fået en særlig karakter, idet de egentlig fungerer som to eller flere sammenbyggede stationer: Korsør, Ålborg, Skive m.fl. Fig. 2 viser Skive station.

Ubetjente stationer, automatisk betjente stationer og alm. togfølgestationer findes i stort tal og optræder i vilkårlig rækkefølge.

Nu hjælper nye regler ikke meget på en forøgelse af sikkerheden, dersom reglerne ikke kendes og følges til bunds. Da der desværre synes at herske nogen usikkerhed med hensyn til, hvorledes en lokofører skal reagere over for visse signaler, vil jeg gerne benytte lejligheden til her at repetere, hvorledes de før nævnte bremsekurver skal lægges til grund for en forsvarlig kørsel under ugunstigste forhold.

Lad os betragte en strækning med automatiske mellembloksignaler, hvor den maksimale bremseafstand for et 120 km/t tog er ca. 1100 m, heri iberegnet ca. 1 sek. til førerens reaktion. Kurven angiver, at et tog, der skal standse foran et indkørsels-

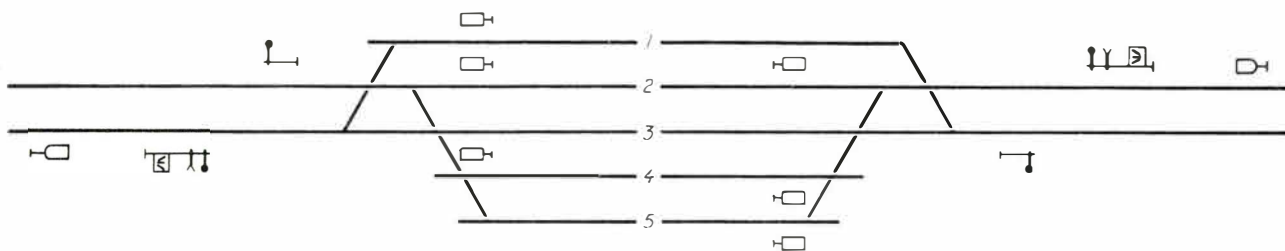


Fig. 2. Nyere signalordning. Togvejssignalerne for indkørsel er bortfaldet og erstattet af en retningsviser. De flerarmede signaler er erstattet af enkeltsignaler. Lokoføreren får nu kun gennem togplanen kendskab til, hvilke indkørselstogveje der findes. Togvejssignalet til højre ved spor 4 skulle rettelig være placeret foroven ved gennemkørselssporet.

signals »stop«, må påbegynde bremsningen straks efter første afstandsmærke. Ved maksimal hastighed kører et tog jo 2 km i hvert minut, og med en blokafstand på 2 km skal lokoføreren altså påbegynde sin bremsning 900 m efter passagen af mellembloksignalet foran indkørsels-signalet. Kører toget i stærk tåge og passerer ét grønt lys ved mellembloksignalet, skal lokoføreren altså huske, at bremsningen skal begynde 30 sek. efter mellembloksignalet passage.

Hvis toget skal tages ind på en sidetogvej med nedsat hastighed, får toget *også én grøn* på mellembloksignalet, og derfor skal toget i første omgang forholde sig *nøjagtigt*, som det før omtalte tog, der skulle standse foran indkørselssignalet. Når hastighedsviseren kan aflæses med sikkerhed, kan hastigheden for togets videre kørsel fastlægges. Men læg mærke til, at signalgivningen fra indkørselssignalet såvel ved »stop« som ved »kør« med begrænset hastighed viser et *brandgult* lys, (der ofte vil kunne ses 4–800 m fra indkørselssignalet), fordi dette lys skal give lokoføreren en tydelig varsko om, at hastigheden skal ned under strækningshastigheden.

Da enkelte blokafsnit kan være kortere end de før nævnte 2 km (helt ned til 1 km), må lokomotivføreren gennem sin daglige kørsel lære disse kortere blokafsnit at kende, fordi der her skal reageres anderledes end ved de længere afsnit. Er et blokafsnit f.eks. på 1500 m, skal der bremses 15 sek. efter passagen af et mellembloksignal, som kun viser »kør«.

Med hensyn til at tabe tid blot dette:

Ved den nu reviderede signalgiving tabes der tid for tog, som *plan-*

*mæssigt* skal tages ind på et overhalings- eller krydsningsspor, men dette tidstab er *uden praktisk betydning*; derimod er den angivne signalisering så god, at den giver en absolut sikkerhedsgevinst for statsbanerne, dersom man retter sig efter de foran angivne kørselsregler.

Statsbanerne er jo så heldige nu om dage at have fjernstyringsanlæg, og ved disses hjælp er man blevet i stand til at kontrollere hvert togs kørsel, idet denne registreres af et skriveapparat. Togenes hastighed kan aflæses, og man kan følge, om de har overholdt den fastsatte køreplan. Det kan siges, at det reviderede SIR ikke har givet problemer m.h.t. overholdelse af køreplanen.

I den hidtidige omtale af regelsætsændringer er det først og fremmest sikkerheden og fjernstyringen, der er sat i højsædet. Men har hastighedssignaliseringen ikke haft en anden betydning?

Jo, det er ganske givet, at den nye, sikre signaliseringsform har bevirket, at statsbanerne har turdet gå i gang med at automatisere selve signalgivningen.

For stationer på enkeltsporede strækninger er de nye sikringsanlæg indrettet for »samtidig indkørsel«, som bl.a. er en følge af, at statsbanerne har bekostet meget lange spor, hvis længde (ca. 1000 m) ikke udnyttes ret ofte pr. døgn. Har f.eks. en strækning 60 tog i hver retning pr. døgn, vil der af disse højst være 4–8 tog i hver retning, der er så lange, at de udnytter hele sporelængden. Af det resterende antal tog vil den overvejende del, persontogene, være så korte, at de er under 400 m. På sådanne lange stationer, vil persontog, som gives »kør«, få en afsløbsstrækning på nogle hundrede

meter, og det er klart, at denne længde muliggør, at krydsninger kan finde sted på en smidigere måde end hidtil. De tidsgevinster, der da kan regnes med ligger jo helt op på 2–4 minutter.

»Samtidig indkørsel« medfører som bekendt ikke nye signaler el. lign., men sikringsanlæggene sørger for, at krydsningens afvikling sker automatisk og sådan, at den forløber på gunstigst mulig måde.

Ved denne automatisering har man naturligvis forsøgt at træffe visse sikkerhedsforanstaltninger, idet der er indført nogle tidsmålinger af køretider. Man har én tidsmåling, når fremskudt signal passerer, således at indkørselssignalet »kør« holdes tilbage, indtil det fremskudte signal er passeret. Man har endvidere én tidsmåling, når toget kører ind i togvejs-sporet, og det prøves herved, om det indkørende tog overholder sin indkørselshastighed (30 km/t ved samtidig indkørsel). Disse foranstaltninger tager imidlertid kun sigte på at hindre ulykker ved *grove brud på rigtig kørsel*.

På en række fjernstyrede strækninger udnyttes hastighedssignaliseringen endvidere til en fuldstændig automatisering af kørslen ind på og ud af stationerne. Dette er allerede indført på den fynske strækning, foreløbig fra Odense til Tommerup, men alle stationer fra Odense til Fredericia vil blive udstyret med denne automatisering.

Endvidere vil strækningen Vordingborg–Rødby F få automatstyring.

Disse automatiske apparater finder ud af, hvornår der skal stilles signal, samt hvilken signalgivning der bør holdes tilbage, således at togangen forløber gunstigst muligt ved overhalinger eller krydsninger.

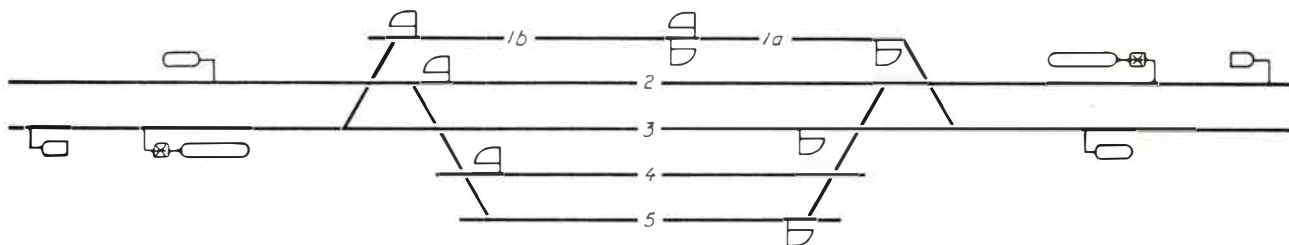


Fig. 3. Nuværende SIR. Sporanlæggene udnyttes mere effektivt ved at der findes langt flere togveje end i tidligere anlæg. Eksemplet viser endvidere afkortede togveje til spor 1. I spor 4 til højre og 5 til venstre skal rettelig være anbragt signaler ganske svarende til de, der allerede findes.



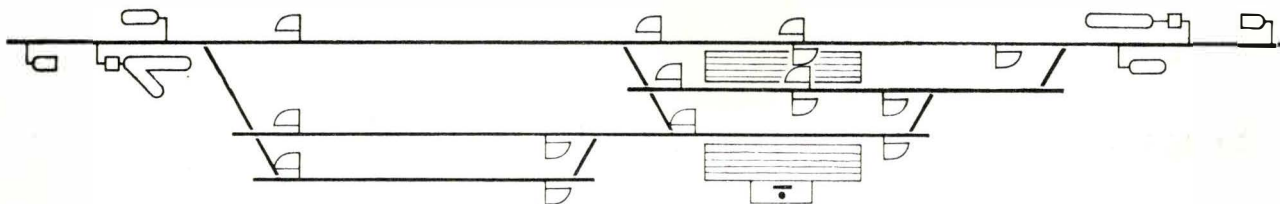


Fig. 4. Principstation bestående af to sammenbyggede stationer f.eks. svarende til Skive station.

Alle automatiske apparater er baseret på, at en signaliseret kørselsmåde bliver respekteret; bliver den det ikke, kan der ske en ulykke.

Til slut nogle oplysninger om fremtiden:

Som bekendt har statsbanerne købt nye moderne lyntog, og i de seneste år er mange af vore spor blevet forbedret sådan, at de nye tog på flere strækninger ville kunne køre 140 km/t. Men dette tillader vort nuværende signalsystem sandsynligvis ikke, og derfor må der sikkert foretages ændringer.

Også etableringen af de nye S-baner vil bevirke nye driftsforhold, fordi toghyppigheden på en del af nuværende linier bliver så stor, at tidsafstanden, der nu er på 2½ minut, skal nedsættes til 1½ minut. Da vor S-bane desværre også benyttes til andre togarter, hvis trækraft har helt andre accelerationer og retarda-

tioner end S-togene, medfører en så kort tidsafstand nye krav til vort automatiske linieblokssystem. Nugældende minimumsafstande - 350 m - mellem bloksignalerne skal formentlig sættes ned til ca. 150 m, og så korte blokafstande må antagelig medføre helt nye synspunkter for togsikkerheden. Det mest sandsynlige vil være, at der må etableres automatisk togstop, fordi afstanden mellem de enkelte tog i mange tilfælde bliver mindre end bremseafstanden.

I øvrigt må man sikkert regne med, at statsbanerne i fremtiden vil foretage en omvurdering af uheld og ulykker. Tidligere var det almindeligt, at man væsentligst beskæftigede sig med at bedømme, hvem der havde skyld i en ulykke. I fremtiden vil man sikkert mere koncentrere sig om at vurdere, hvorvidt det kan betale sig for statsbanerne, som jo altid må

afholde udgifterne ved uheldene, at indføre præventive foranstaltninger.

For nogen tid siden skete der som bekendt en stor jernbaneulykke i Holland, og i dagspressen blev det anført, at den ville koste banerne 3-4 mill. kr., hvortil formentlig skulle lægges store årlige statsudgifter til de af ulykken ramte. Det vækker til eftertanke, at dette beløb kunne have dækket de væsentligste udgifter til hindring af sådanne ulykker.

Som eksempel på en præventiv foranstaltning til at undgå unødige ulykker som følge af forbikørsel af »stop« kan nævnes, at de automatiske linieblok anlæg, som tilsluttes ældre sikringsanlæg, nu udføres sådan, at der ikke sker en debløkering af et passeret mellembloksignal, selv om en enkelt-kørende trækraft skulle passere et indkørselsignal i »stop« med 140 m.

## Lønforhandlingerne afsluttet

Lørdag den 17. marts afsluttedes lønforhandlingerne mellem finansminister Hans R. Knudsen og statstjenestemændene samt lærerne, idet man nåede til enighed om at fremsende efterfølgende til bevillingsmyndighederne for at søge disses tilslutning til det parterne enedes om således:

Der foretages med virkning fra 1. april 1962 en revision af stedtillægsordningen således, at de nuværende stedtillægs sats forhøjes på følgende måde: sats a med 408 kr. til 1.356 kr., sats b med 324 kr. til 924 kr., sats c med 288 kr. til 708 kr. og sats d med 240 kr. til 540 kr. Endvidere oprettes der en ny sats e på 240 kr., ligesom der sker overførelse fra sats b til sats a af Ballerup-Måløv, Dragør, Store Magleby og Værløse, Birkerød og Høje Tåstrup kommuner.

Der søges ligeledes med virkning fra 1. april 1962 hjemmel for ydelse af en ferie-

godtgørelse på 1 pct. af den normerede årlige nettoløn, hvorved forstås den for vedkommende tjenestemand pr. 1. april gældende grundløn med alderstillæg, eventuelt personligt, pensionsgivende tillæg, dyrtidstillæg og overenskomstillæg med fradrag af pensionsbidrag. Endvidere nedsættes aldersgrænsen for opnåelse af adgang til 4 ugers ferie for tjenestemænd, der efter gældende regler er berettiget til ferie i 3 uger, fra 53 år til 50 år.

Det midlertidige tillæg, der ydes til de i tjenestemandsløven eller ved tekstanmærkning på finanslov hjemlede bestillingstillæg samt til de på finansloven opførte honorarer, forhøjes fra 1. april 1962 fra 5 pct. til 15 pct.

Det må hertil føjes, at der i dag er 1.260 kommuner, hvor stedtillæg ikke ydes, af disse vil 1.137 blive henført under sats e.

### Materialeangel

Nu er det store kapløb mellem leveringen af de nye dieselektriske lokomotiver og uddannelsen af mandskab til betjening af disse efterhånden ved at være overstået, og der er vist ingen tvivl om, at der findes en hel del lokomotivmænd, som endnu er helt stakåndede efter det hårde og krævende opløb. Men efterhånden som pusten vender tilbage, og tænkningen finder sit gamle leje, dukker »Kejserens nye klæder« frem i erindringen. Denne lærerige historie kunne med få ændringer omskrives til en lattervækkende revy omhandlende lokomotivmændenes motoruddannelse.

Med dybe suk har hver eneste lokomotivmand i årenes løb luftet sin utilfredshed med de antikverede hjælpemidler, der stilles til rådighed på motorskolen. Men hverken suk, protester, overbevisende argumenter eller lærerkræfternes latterliggørelse af bøger og tegninger har formået at ændre det mindste i dette mistrøstige billede. Det hele ser stadig ud som i motoriseringens barndom. Fordomme og tabuer har lagt en sløvende kappe om hele problemet, og de er tilsyneladende farligere at røre ved end tabuerne hos de vilde kannibaler på sydhavsøerne.

Lige siden Gutenberg opfandt den vidunderlige bogtrykkerkunst, og fravristede klostermunkene de gamle antikke optegnelser, som de skinsygt havde ruget over i over et årtusinde, har bogen været den stærkest drivende kraft for menneskelig fremdrift og fremskridt. Denne kendsgerning er så indlysende rigtig, at det er unødvendigt at diskutere den.

Men alligevel vedbliver man på motorskolen at holde fast ved den forældede opfattelse, at det er tilstrækkeligt at give lokomotivmændene lange forelæsninger med kridtstreger på tavlen.

Ingen vil benægte, at forelæsninger er et vigtigt led i undervisningen. Men det er en fejltagelse at tro, at de fuldstændig kan erstatte det skrevne ord. Heller ikke nok så mange knækkede kridtstumper og streger på tavlen formår at hamle op med nøjagtigt udarbejdede tekniske tegninger.

Mens dette forlængst er erkendt af alle andre skoler, halter motorskolen fortsat 30 år bagefter udviklingen. Og da man endelig besluttede sig til at gennemføre en lille reform, var det sparsommelighed og rationalisering, eller hvad man nu vil kalde det, der blev taget hensyn til, og ikke en forbedring og udbygning af undervisningsmaterialet. Man fandt pludselig ud af, at elektricitet og magnetisme godt kunne sløjfes, selv om det betyder en devaluering af de fundamentale betingelser for overhovedet at forstå, hvad det hele drejer sig om.

De få timer, der er blevet afsat til undervisning i dette elementære emne, vil nemlig ikke kunne give selv et flygtigt kendskab til de elektrotekniske problemer, der opstår ved gennemgang af et strømskema.

I en tid, hvor der råbes på stadig mere uddannelse og dygtiggørelse, er undervisningsmaterialets

utilstrækkelighed simpelthen en skandale og en hån mod de mennesker, der med modtageligt sind stiller til undervisning på jernbaneskolen. Der findes ikke engang en brugbar lærebog om dieselmotoren. Og de få tegninger, der findes, er i en miserabel forfatning.

Det må være enerverende, og en hård belastning for lærerkræfternes tålmodighed, at stå en hel dag og gentage gentagelsers gentagelser i det uendelige i forsøget på at stoppe så megen viden ind i hovederne på os, som denne undervisningsform nu engang kan på den korte tid, der er til rådighed. Men belastningen er endnu større for lokomotivmanden, som må sidde i stadig angst for, at nogle af de guldkorn, der kommer fra lærerens mund, skal gå i glemmebogen, for der er ingen steder, han kan gå hen for at udfylde de huller, der uundgåelig opstår.

Det hele ville glide meget nemmere, hvis fordybelsen i og uddybelsen af det lærte var mulig efter undervisningen. Det er jo ingen hemmelighed, at vi ikke alle er lige hurtige i hovederne eller har det samme overblik. Det ene menneske opfatter en forklaring i samme øjeblik, den går ind i øret, mens et andet, som på ingen måde behøver at være dummere, først skal foretage en vurdering og analyse af det sagte, og derefter læse stoffet igennem engang, for at få det placeret på den rette plads i hjernen.

At intet menneske kan gøre sig gældende på en nyttig måde, uden i fortsættelsen af den udvikling der bygger på tidligere generationers erfaringer, blev erkendt for mange hundrede år siden. Derfor er det også ubegribeligt, at de ansvarlige for motorskolen ikke vil se og erkende, at en å jourføring af undervisningsmaterialet er nødvendig og uundgåelig, hvis der i det hele taget skal være nogen som helst mening med hele uddannelsen.

Da MY-MX uddannelsen blev lagt ind i faste rammer, med højtidelig eksamensordning og de dermed følgende uretfærdigheder, blev der stillet nogle store, flotte bøger til rådighed. Det vil være en uretfærdighed at sidestille dem med de bøger, der udleveres på MO-skolen, for i forhold til dem er MY-MX bøgerne intet mindre end en revolution, især hvad angår tegninger og billeder.

Men alligevel mindes man, efter at have stiftet rigtig bekendtskab med dem, refrænet »Det ku' være så godt, men så er det faktisk skidt«.

Efterhånden, som man kommer ind i stoffet og begynder at blive nysgerrig, træder manglerne i disse bøger nemlig også frem med deprimerende tydelighed. At opremse alle disse mangler her vil være uoverkommelig. Men det er forstemmende at konstatere alle disse mangler og udeladelser, i betragtning af de krav der stilles til lokomotivmandens dygtighed både på skolen og ved den praktiske prøve.

Der findes i dette tilfælde ingen som helst undskyldning for, at bøgernes kvalitet lader meget tilbage at ønske, for hele stoffet, med tegninger og det hele, findes i amerikanske udgaver og kunne med et minimum af anstrengelse oversættes.

Det må være muligt at få afsluttet hele denne triste forestilling af utilstrækkeligheder og få en



mand, med samme kærlighed til den dieselelektriske maskine, som afdelingsingeniør Voldmester havde til dampmaskinen, til at forme og udarbejde udførlige bøger og tegninger, der omhandler alt vedrørende det dieselelektriske materiale ved DSB. Og i disse bøger skulle elektricitet og magnetisme også have en fremstående plads.

S. Juul Madsen.

*Der skal til foranstående blot bemærkes, at man fra statsbanernes side har erkendt, at undervisningsmaterialet kan gøres bedre, og i konsekvens heraf er en motorlære under udarbejdelse, og har været det gennem godt et års tid, så vi afventer spændt dens fremkomst.*

### Hastighedssignalisering

Der hersker en stor utilfredshed blandt lokomotivpersonalet over den nye hastighedssignalisering, jeg har ikke hørt een eneste udtale sig rosende om den. Det er også een stor forvirring at se efter signaler i øjeblikket, snart møder man et gammelt armsignal, hvor det fremskudte signal viser »stop« ved indkørsel, snart et dagslyssignal, hvor det grønne lys sidder foroven, snart det samme signal, men nu sidder det grønne forned, mellembloksignaler findes både med et og to grønne lys. Nogle steder er der hastighedsvisere, andre steder ingen, hver station har sin signalform. Nu er vi mennesker jo altid noget konservativt indstillet over for noget nyt, men efterhånden må vi vel vænne os til det nye signalsystem. Var det ikke bedre, at vi beholdt det fremskudte signal som altid, og i stedet for indførte hastighedsvisere på alle hovedsignaler. Har hr. oing. Wessel Hansen prøvet at køre f.eks. på kystbanen i stærk tåge? I myldretiden kl. 16 og kl. 17 ligger vi 4 tog efter hinanden med 4 min.'s interval til Rungsted; hvis bare den første lokomotivfører kører lidt mere forsigtigt end han evt. bør, bliver de bagved kørende tog straks forsinkede, og jeg gad se den lokomotivfører, der klarer sig med et tidstab målt i sekunder efter oing. Wessel Hansens artikel i »Vingehjulet« for 25. februar. I denne artikel er der ligeledes opgivet et par eksempler på, hvor en bremsning bør påbegyndes; mon der vil blive taget hensyn til den lokomotivfører, der evt. kører ind for »stop«, når vedkommende lokomotivfører har overholdt de mål, der er opgivet i artiklen? Hvad med bremsprocenten? Fedtet føre, Løvfald? etc. Det er også noget vi lokomotivførere må tage i betragtning ved en evt. opbremsning.

Flere steder på kystbanen kan vi ikke se hovedsignalet før vi er tæt inde på det, enten for viadukter eller modkørende tog (ved Klampenborg). Var det ikke noget for signalkommissionen at se lidt mere på forholdene? Mig bekendt sidder der kun een tjenstgørende lokomotivfører i 1. distrikts signalkommission; det er efter min opfattelse for lidt, lad flere aktive lokomotivmænd være med, når der skal laves om på signalerne, hør hos lokomotivmændene, hvad de mener og lad deres erfaring komme i betragtning ved udformning af signal-

ændring. Som det er nu, er det unødigt slid på bremseklodser og merforbrug af brændstof ved en evt. opbremsning, for ikke at tale om nervepres hos lokomotivføreren, der gerne vil fremføre sit tog så rettidigt som det er ham muligt.

Med tak for optagelsen

lokomotivfører B. Jellingsø.

### Blinklysbevogtede overkørsler

Angående Dansk Lokomotiv Tidendes omtale den 5-2-62 af blinklysbevogtede overkørsler.

Jeg betragter det som et usandsynligt held, at jeg i tidens løb er sluppet over vejoverkørsler, hvor blinklysene var i orden, uden at jeg har været udsat for ulykker.

Jeg ser helt bort fra Ålykkeallé i Odense, hvor den ene hasarderede situation hurtigt afløses af den næste. Blinklys og klokker ignoreres eller overses. Man kan nemlig godt se forskel på de forskellige tilfælde.

Det kan godt være noget chokerende for en lokomotivfører, som fuldt reglementeret nærmer sig en overkørsel, idet han pr. kontrolllys netop har modtaget underretning om, at blinklysene for vejtrafikken er i funktion for pludselig 3 m foran toget at se en bil køre over sporet.

Et andet tilfælde. Trods røde blinklys dukker pludselig en knallertkører frem fra højre, jeg ser lige ned oven på hans kasket, og for at se om han slap over, læner jeg mig så hurtigt frem, at jeg hugger min parde mod forruden. Han slap over, men der var vist kun ½ m mellem manden og venstre forreste puffe. Det pågældende sted er udsigten begrænset af hus og hække.

En motorcyklist nærmede sig toget ved en overkørsel, hvor udsynet er frit. – Der er ikke blinklys kun advarselstavle og lokomotivføreren skal kun fløjte i usigtbart vejr. Som i de to ovenfor nævnte tilfælde er det også her fuldt dagslys. Jeg mente på motorcyklistens væremåde at kunne se, at han ikke havde set toget komme og gav derfor fløjtesignal. Motorcyklistens bremses har næppe været i orden, for da manden opdagede toget, satte han begge fødder mod jorden for bedre at bremse og drejede samtidigt bort fra vejen ind over græsset og kørte forhjulet ind i hegnstråden, hvor han standse. I samme øjeblik kørte toget over vejen. Det var imidlertid kun en kort frist, vedkommende fik. Et par år senere blev han dødeligt kvæstet. Det skete ved en lignende overkørsel ca. 400 m borte.

Sådan kan der nævnes mange eksempler.

I flere andre tilfælde har jeg med fløjten »vækket« bilister eller traktorførere. Ved at lægge mærke til deres kørsel mod blinklysene var jeg sikker på, at de ville fortsætte ud over sporet.

Når jeg har set reaktionen hos de pågældende, efter at de har hørt min advarende fløjte, er jeg efterhånden sikker på, at de i dagslyset ikke har set de røde blinklys på de høje standere. De kan også have glemt, at de har set lyset, som måske forsvinder fra synsfeltet jo nærmere man kommer sporet. Nogle af disse bilister stiger ud og går bag om bilen og betragter blinklyset, andre bakker og

og igennem forruden ser også de op mod signalet, for at se om det virkede.

Det lyder måske mærkeligt, at noget kan glemmes så hurtigt. Jeg tror, at vi alle kender et eller flere tilfælde, hvor man har taget uret frem for at se hvormange klokken er. Straks derefter kan man ikke for alt i verden huske, hvad man så. Når man så igen ser på uret, dukker det tidligere sete igen frem i bevidstheden.

Sådan er det måske gået flere bilister ved overkørslerne, men de er brat blevet afskåret fra senere at kunne fortælle grunden til, at de trods røde blinklys fortsatte ind foran det tunge tog. De gjorde det sikkert ikke for at dø.

De nuværende blinklysstandere bør efter min erfaring derfor forsynes med et ekstra rødt blinklys. Bliver det anbragt højst 1 m over kørebanen, vil det helt hen til sporet være i vejtrafikantens synsfelt og sende ham sine manende røde blink, umiddelbart før han kører ind på jernbanen.

Mange andre vejskilte og tavler er jo efterhånden hentet ned til en bekvem øjenhøjde.

Statistik kan vel sige det, men jeg mener, at langt de fleste hasarderede episoder sker ved fuldt dagslys.

Nu er jeg klar over, at den lange sollysskærm, der er anbragt over de nuværende blinklys ca. 3 m til vejrs måske ikke egner sig til anbringelse så tæt ved jorden, som jeg har foreslået. Den kan måske friste børn til forskellig leg. I stedet for denne skærm kan der bag glasset anbringes flere vandrette lameller, der vel har samme virkning. Endelig behøver det foreslåede signal ikke at være rundt. Det kan jo være rektangulær.

De travle bilister, som bevidst ignorerer blinklysene, kan denne foranstaltning jo ikke standse. De slipper næsten også altid over. Disse bilister tænker ikke på, at de ved at fortsætte kan lokke en efterfølgende bil ud på sporet, hvor den rammes af toget. Dette kan let ske, såfremt den forreste er en høj lastvogn og den næste en lav personbil, som ikke har set blinklysene.

Nu er en politimands mening om jernbaneover-skæringerne læst af lokomotivmænd. Det vil måske interessere politimænd at læse, hvad en lokomotivmand mener også kan have præventiv virkning.

Kan patruljevogne og landpoliti ikke af og til afpasse deres ærinder lidt efter togtider og overkørsler og notere eventuelle syndere.

Når f.eks. en måned er gået, skal der sættes omtrent sålydende i avisen for den pågældende egn.

I marts måned er der ved Alykkesallé noteret 150 ved Hjallesø 35 trafikanter, fordi blinklysene disse steder ikke blev respekteret. Hver idømmes 50 kr. i bøde.

Når det gennem en avis hurtigt vil rygtes, at det kan afstedkomme lommesmarter at ignorere de blinklys, der jo er anbragt for at advare trafikken på gader og veje, vil mange måske betænke sig på at køre over en jernbane, hvor de røde blinklys fortæller, at der kommer et tog om få sekunder!

Odense, d. 23-2-1962.

A. Blach Andersen,  
lokomotivfører.

## Almindelig velbefindende

I DLT's lederartikel d. 20-2-62 har redaktøren henledt opmærksomheden på et meget forsømt anliggende, nemlig spørgsmålet om hvorledes befinder lokomotivføreren sig i sit førerrum. Jeg ved ikke, om det er manglende evne, manglende vilje eller måske af økonomiske årsager, at der gøres så lidt for, at lokomotivføreren, såvel helbredsmæssig som det at arbejde under rene og mindst mulige støjforhold, kan befinde sig godt og veloplagt under sit arbejde.

Redaktøren hæfter sig særlig ved arbejdet i træk fra utætte vinduer og døre på MO-vognene, hvilket har været påtalt så tit og ofte, uden at der er gjort det helt rigtige for at afhjælpe det, at de vordende lokomotivførere faktisk skulle oplyses om, foruden lønforholdene, at de må regne med, eftersom årene går at få tildelt en større eller mindre portion rheumatisme eller muskelinfiltration m.m. alt under fællesbetegnelsen gigt.

Med hensyn til renligheden skorter det meget, hvorfor kan førerrummene ikke blive afvasket og udfejlet betydelig oftere, end det sker, hvorfor kan maskinrummene, herunder dørken, ikke blive aftørret og renholdt mere effektivt, ja, jeg spørger blot. Vi har mange af vognene stående i Esbjerg f.eks. i adskillige timer, var det ikke noget at sætte folk til at gøre dem rene de steder, hvor vognene henstår længere tid ad gangen, hvorfor skal det kun være i Århus.

Foruden træk har vi nu fået andre sygdomsbeholdende eller i det mindste utilpashedsproblemer. Jeg tænker her på MY-lokomotiverne. Det er almindelig bekendt og anerkendt, at vekslende barometerstand har indflydelse på menneskenes velbefindende. Når naturen foranlediger det, må vi selvsagt affinde os med det, men når menneskene kunstig laver det på vore arbejdsområder, er det ved ligetil, når man konstaterer det, at man retter det.

Da motoren på MY-lokoet delvis suger sin luft fra førerpladsen, skaber den undertryk (lav barometerstand), når lokoføreren åbner sidevinduet, op hæver han delvis dette, men får til gengæld et sælsomt træk. Dette forhold kan ændres, det er kun et økonomisk spørgsmål ved at isolere maskinrummet effektivt fra førerpladserne.

Et andet mere videnskabeligt spørgsmål er ioniseringen. Videnskaben har fastslået, at når ioniseringen er ude af balance, hvilket magnetfelter særlig har evnen til, vil menneskene i sådanne omgivelser befinde sig, som om der var lav barometerstand, altså blive døsig og uoplagt. Da vi lokomotivførere jo netop sidder op til 10 timer midt i stærkstrøms som svagstrøms magnetfelter, bør det videnskabeligt undersøges, hvilket virkning det eventuelt kan have på vor velbefindende.

Vi kan vist rolig fastslå, at med dette jeg nu har nævnt, alene er et godt stykke vej endnu, før den forreste mand i toget har helt ideelle forhold at arbejde under.

R. V. Dorner, lokomotivfører, Esbjerg.



# 116 hypermoderne el-lok bygges i Italien



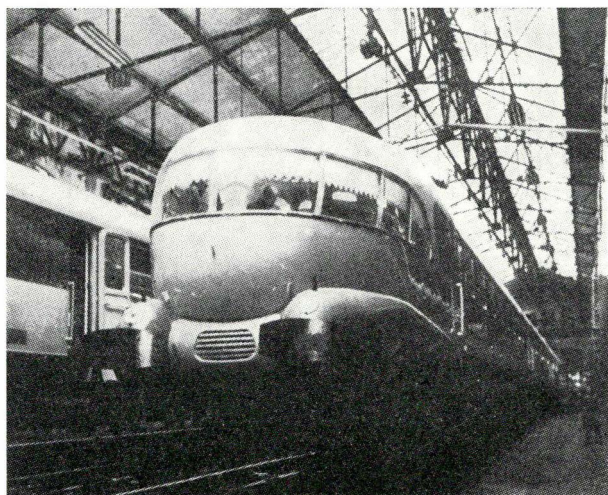
De italienske jernbaner er i fuld gang med en storslået modernisering, som både omfatter trækraften og passagervogne. Man kender de forskellige typer af det strømlinjede tog Il Settebello, og de har fået en endnu mere moderne efterfølger, kaldet Arlecchino, som betegner højdepunktet af luksus på skinner.

Der er bygget fire af sidstnævnte togtype. De har radio, lysstofrør, bar og restauration, lænestole og luftkonditionering, og vognenes indre er så elegant, at det kan måle sig med det fineste hotel. I hver ende af Arlecchino er der udsigtssalon med store vinduer for de rejsende.

Desuden bygger Italien nu en serie nye el-lok, som har litra E 646. Det er maskiner med 12 elektromotorer og 12 hjul. Serien skal foreløbig omfatte 116 lok, hvoraf halvdelen nu er indsat i driften. Hvert lok vejer 108 ton, koster ca. 160 mill. lire, hastigheden er 160 km/t, og lokomotivet trækker let en last på 1550 Fiat 600-biler med fire personer i hver.

I øvrigt er luksustoget Arlecchino bygget til at kunne køre 180 km i timen. I 1948 begyndte de italienske jernbaneingeniører i deres hovedsæde Firenze at konstruere disse moderne hurtigtog, først de to typer af Il Settebello og nu sidst den i elegance hidtil førende Arlecchino. Årsopgørelsen over Italiens jernbanetraffic viser, at man havde en transport på 56 mill. ton gods og 380 mill. passagerer. 9.000 tog kører daglig på Italiens statsbaner, og sidste år blev der på fabrikker i landet bestilt jernbanemateriel for ialt 91 milliarder lire.

Der blev bygget 113 dieselelektriske maskiner, 79 el-lok, 56 lette el-tog og 68 diesel-hydrauliske lok foruden det normale, store antal personvogne og såkaldte liggevogne.



## Opmærksomhed frabedes

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes.  
F. Ladegaard, lokomotivfører, Ålborg.

## Lokomotivførernes Sangforening

afholder generalforsamling den 29. marts 1962 kl. 19.00 i restaurant Lorry (Landsbyen).

Dagsorden ifølge lovene.

Efter generalforsamlingen mødes vi med vore damer til spisning kl. 20.00.

Menu: Middag, suppe, steg, dessert, mocca.

Til middagen serveres øl, vin. Pris pr. deltager 30 kr.

Tilmeldelse kan ske på telefon SU 9321 x.

Bestyrelsen.

## »Lanternen«

Til orientering for »Lanternen«s medlemmer kan oplyses, at den ordinære generalforsamling vil blive afholdt den 12. april 1962 i forbindelse med en »mindre udflugt« til det nordlige Sjælland. Nærmere om selve arrangementet og generalforsamling følger ved opslag i de respektive afdelinger og i DLT den 5. april 1962.

Indtegningen vil slutte lørdag den 7. april kl. 12.

Bestyrelsen.

## Ferieudveksling

En tysk jernbanemand og hans hustru søger forbindelse med en dansk jernbanefamilie, helst i København eller omegn, som vil stille værelse til rådighed for et ferieophold i 2 à 3 uger i august eller september. Er villig til at modtage genbesøg på et andet tidspunkt. Kan tale dansk, så det vil være muligt at føre konversation. Svarskrivelse kan også udfærdiges på dansk.

Skriv til: Walter Barschan, Bremerhaven-Geestemünde, Schillerstrasse 93, Deutschland.



Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-3-62.

Lokomotivfyrbøder:

B. K. Christensen, Korsør, til Fredericia.

Dødsfald blandt pensionister.

Pensioneret lokomotivfører L. V. A. Nielsen, Dbm., De Gamles Hjem, Esbjerg, er afgået ved døden den 23. februar 1962.

Pensioneret lokomotivfører P. Pedersen, Kristine Rudesvej 4, Kerteminde, er afgået ved døden den 5. januar 1962.

Pensioneret lokomotivfører S. C. Lyng Nielsen, Wærumsgade 21, 1. tv., Århus, er afgået ved døden.

Pensioneret lokomotivfører E. P. Larsen, H. Guldbergsgade 43, Århus, er afgået ved døden den 8. februar 1962.

Optaget som medlem pr. 15-1-62.

Lokomotivmedhjælperaspirant:  
Børge Skott, København Gb.

Optaget som medlem pr. 1-2-62.

Lokomotivmedhjælperaspirant:  
Ove Nylander, København Gb.

**MEDLEMSLISTEN**

Optaget som ekstraordinært medlem pr. 1-2-62.  
Lokomotivfører C. L. Preisler, Algade 67, 1., Roskilde.

Optaget som ekstraordinært medlem pr. 1-3-62.

Pensioneret lokomotivfører C. C. Christensen, Folkvarsvej 16, 4. th., København F.

Pensioneret lokomotivfører K. Petersen (Kærup), Kongensgade 106, 2. tv., Fredericia.

Pensioneret lokomotivfører A. K. A. Berg, P. Gydesvej 28, Esbjerg.

**NYE ADRESSER**

Århus afdeling:

Formandens navn og adresse rettes til: Lokomotivfører Erik Kristensen, Kaserneboulevarden 21, 4.

Roskilde afdeling:

Kassererens adresse rettes til: Fælledvej 24 C, 2. th.

**Emolumenter og funktionsvederlag**

Rettelsesblad til lommebogen side 14 og 15

Ydelsens art	Lokomotivpersonale						
	18. lkl.	15. lkl.	12. lkl.	10. lkl.	7. lkl.		
Timepenge	1,04	1,04	0,94	0,94	0,94		
Fulde dagpenge	19,60	19,60	17,60	17,60	17,60		
Hertil natillæg	17,00	17,00	14,95	14,95	14,95		
Tillæg for 1-4. dag	8,50	8,50	6,90	6,90	6,90		
Nedsatte dagpenge	13,65	13,65	12,95	12,95	12,95		
Hertil natillæg	5,85	5,85	4,75	4,75	4,75		
Kørepenge	0,84	0,84	0,70	0,70	0,70		
Rangergodtgørelse	—	0,42	0,35	0,35	0,35		
Overarbejdspenge	—	13,30	12,02	11,41	10,60		
Godtgørelse for mistede fridage	—	106,00	96,00	91,00	84,00		
Betaling for ekstraordinær tjenestefrihed	1/30 af nettomånedslønnen inkl. stedtillæg pr. dag						
Natpenge	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70		
Søn- og helligdagsløst	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		

Funktions udført af	Funktions udført i					
	10. lkl.	12. lkl.	15. lkl.	18. lkl.	21. lkl.	
7. lkl. grundløn	319.562 ø.	474.740 ø.	843.616 ø.	1835.178 ø.	2556.493 ø.	
7. « 1. tillæg	220.932 ø.	376.110 ø.	744.986 ø.	1736.548 ø.	2457.863 ø.	
7. « 2. «	98.630 ø.	253.808 ø.	622.685 ø.	1614.247 ø.	2335.562 ø.	
7. « 3. «	122.301 ø.	155.178 ø.	524.055 ø.	1515.616 ø.	2236.932 ø.	
7. « 4. «	98.630 ø.	98.630 ø.	401.753 ø.	1393.315 ø.	2114.630 ø.	
7. « 5. «	188.055 ø.	98.630 ø.	303.123 ø.	1294.685 ø.	2016.000 ø.	
12. « grundløn	—	—	368.877 ø.	1360.438 ø.	2081.753 ø.	
12. « 1. tillæg	—	—	204.493 ø.	1196.055 ø.	1917.370 ø.	
12. « 2. «	—	—	164.384 ø.	1008.000 ø.	1729.315 ø.	
12. « 3. «	—	—	171.616 ø.	712.110 ø.	1433.425 ø.	
12. « 4. «	—	—	303.123 ø.	1245.370 ø.	2161.808 ø.	
15. « grundløn	—	—	—	991.562 ø.	1712.877 ø.	
15. « 1. tillæg	—	—	—	540.493 ø.	1261.808 ø.	
15. « 2. «	—	—	—	295.890 ø.	942.247 ø.	
15. « 3. «	—	—	—	451.068 ø.	622.685 ø.	



## ULBJERG



### HOLSTEBRO

Det er så naturligt, at du køber dit forbrug af dag- og ugeblade, samt dækker dit tobaksforbrug i  
**BANEGÅRDSKIOSKEN**  
Holstebro  
Tage Skjød Pedersen

### PEDER LYNGS *Bageri og Konditori*

Sønderlandsgade 25 . Holstebro . Tlf. 592

- vi modtager bestilling på alt bagværk -

### RINGPARKENS MALER

v/ ERIK ORLA ANDERSEN, malermester

Ringparken 11 - Holstebro - Telf. 2576

Værksted: Fredensgade 3

Vi udfører alt malerarbejde - Spec. tapet og bygningsarbejde

### VEJLE

Mere fritid med PFAFF SCAN-MAID  
*Vaskemaskiner - Støvsuger - Køleskabe*  
*PFAFF symaskiner*

ved Johs. Lund

Vissingsgade 5, Vejle, Tlf. 3123 . (Pfaff Service System)

### Bjorholm's Begravelsesforretning

v/ Torkild Bjorholm

Grejsdalsvej 3 - Vejle - Telf. 3061

*Alt vedr. ligbrænding og begravelser ordnes*

### Egon Pedersens Bogbinderi

(Viggo Lauritzens Eftf.)

- vi indbinder gerne Deres fagblad

Tønnesgade 9 - Vejle - Telefon 1003

### Malte Vestergaard & Co. A/s

Autoriseret  Forhandler

Dæmningen 23

Vejle

Telf. 1100

### A/s MARTIN BILLESCHOU

Nørrebrogade 11-13 . Vejle . Telf. 840

*Gravmonumenter - Marmorvarefabrik*

### SØNDERBORG

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

### ARNKILSHUS

v/ M. V. Helmich,

Arnkilsgade 13 - Sønderborg

Telefon 22336

### J. B. Schilder

Nørregade 7 - Kbhv. K. - Central 2058

*Uniforms-Skrædderi - Målkonfektion*

## HERNING

De holder på varmen, når De indsætter TERMOGLAS

Tilbud gives uden forbindelse

Poul Juul - glarmester

Th. Nielsensgade 39 - Herning - Telf. 772

### Midtjyske Betonvarefabrikker

HERNING

Telf. 464 - 465 - Lind 45

*Mænd beundrer Deres hår*

**INGRID E. LEY** sætter det for Dem

Bryggergaarden - Herning - Telefon 639

### N. C. JENSENS EFTF.

Jes Øst-Jacobsen

URMAGER OG GULDSEDMED

Telefon 507 HERNING

*Stort udvalg i ure, guld og sølv . Reparationer udføres*

*Der er go' grund -*

Herning Stor-Vaskeri

v/ K. Vestergaard

Tlf. Herning 1818 . Østergade 27 (Højmarks gaard)

### KOLDING

### KOLDING FOTO v/ R. Hartimmer

Jernbanegade 32, Kolding Telf. 54

Vi fremkalder og kopierer Deres film . Pas- og kørekortfoto på 2 min.

### OLAF CHRISTENSEN

Tandteknik

Slotsgade 19, st. Kolding. Telf. 4216

### Fa. Chr. F. Jensens Vognmandsforretning

v/ K. E. Jensen - Grundlagt 1882

**Flytteforretning - Piano-transport**

Teglgaardsvej 32 - Kolding - Telf. 638

### HADERSLEV

### MØBELGÅRDEN

v/ M. Schmidt

Møbler i 4 etager

10 % kontant rabat

HUSK: Sønderbro 12 ind i gården

Haderslev - Telefon 2 41 62

### RADIO - CENTRALEN

Storegade 8 - Haderslev - Telf. 2 32 55

*Aut. forhandler af LL-radio og fjernsyn*

### A/s Kulimporten Dania



H. C. Andersens Boulevard 9, Kbhvn.

Central 3443

## AARHUS

### "GRETHES" KJOLESALON

Systue for kjoler

SDR. RINGGADE 2, AARHUS . TELEF. 31041

### Restaurant »DEN RØDE OKSE«

Nyt, moderne og hyggeligt – altid et besøg værd

Haandværkerforeningens restaurant og selskabslokaler

Aarhus, telf. 20233



**Carlsberg**  
**HOF**  
har den rene friske pilsnersmøg-f

### Sygevogne

nye og brugte  
til salg eller  
udleje

Karl Jensen, Sygevoognfabrikant

Ndr. Strandvej 37, Risikov  
Telefon Aarhus 7 98 58

### Dansk Stoker og Varmekedel Kompagni %

Ny Banegaardsgade 45 - Aarhus  
Tlf. (061) 211 22

Jernbanefunktionærerne  
anbefales

### TOBAKSHUSET

Randersvej 29, Aarhus, Tlf. 6 92 97  
Alt i vin - spiritus og tobakker

## KALUNDBORG

### N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

### Slagtermester Børge Rasmussen

Kordilgade 10  
Telefon 173  
Privat 1243

Altid Første Kl. Varer

### OTTO NIELSEN

Malermester

Tlf. Kalundborg 447

»Køb det hos

**Schole**

lige i nærheden«

### KALUNDBORG KULKOMPAGNI

Aktieselskab

Tlf. TRETEN

### Svenn Høj

Kystens Købmandshandel  
Sdr. Nyrup pr. Kalundborg  
Telf. Raklev 43

### Fiskehus nr. 1

Viktor Nielsen  
Tlf. Kalundborg 659

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

### Spis mere OST,

ring så kommer Føllesen  
Leverandør til Feriehjemmet  
Tlf. Kalundborg 1029

### Kalundborg

Fællesbageri

Fineste

### Kød, Flæsk, Paalæg

Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44  
Tlf. Kalundborg 161

Leverandør til Feriehjemmet

### A. M. JØRGENSEN

Kleinsmed. Aut. Gas- og Vandmester  
Centralvarme, Bad, WC, Pumpeanlæg  
Sct. Jørgensbjerg 25  
Tlf. Kalundborg 71

## VARDE

### Glamester H. C. Nielsen

Spigerborgade 3. Varde  
Telf. 279

### EBBE CLAUSENS BOGHANDEL

VARDE - TELF. 21

### Vestjysk Maskinliberi

Brd. Sloth  
Lundvej 47, Varde . Tlf. 743

### Slagtermester SV. KRISTIANSEN

Søndergade 6, Varde

## NYKØBING F.

### Carl Møller

Smedemester  
Aut. gas- og vandmester  
Frisegade 39-41, Nykøb. F. Tlf. 852611  
Alt bygningsarbejde  
udføres

### GEORG CHRISTENSEN

Smedemester  
Aut. gas- og vandmester  
Grøntorvet 8, Nykøbing F. Tlf. 850339  
Centralvarme - Oliefy  
Vand - Sanitet

## ODENSE

### BANZON

Maskinentreprise - Odense - Tlf. 12 88 77

Alle jord- og planeringsarbejder

## STRUER

### STRUER BRÆNDSLSFORRETNING

v/ Henry Christiansen

Søndergade 17 - Struer - Telf. 5 00 33

Alt i brændsel og fyringsolier - SHELL og CALTEX brændselsolier

### H. Grønnes Eftf.

ved K. Jochumsen

Østergade 23 . Struer

Telefon 5 11 44

### Frisørsalonen

Jyllandsgade 9 . Struer  
anbefales  
Gustav Jensen

For Synet en Vinding,  
køb Brillen hos Sinding!

★  
STRUER . Tlf. 119

## BRANDE

### Evalds Kolonial, Viadukten

Altid friskbrændt kaffe  
og udsejgte varer  
Varer bringes overalt, også på landet  
BRANDE . TELEFON 277

L. A. Jørgensen, Lørgårdsvej 63

### BOGTRYK

Telefon Asta 5002. København 5

## HORSENS

Telefon HORSSENS 24850

Worm's  
sandkage



Hatting  
tvøbakker

EN GROS - WILLY F. JOHANSEN - HORSSENS