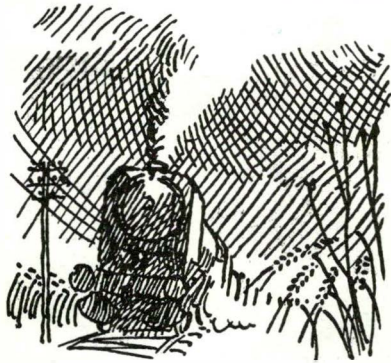


DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING



Nummer 12 – 20. juni 1965 – 65. årgang



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

20. JUNI 1965 — 65. ÅRGANG

12

Indhold:

Arbejdskraftreserver	2
Super-lyntog i USA	3
Damplokomotiver med enkelaksel- drev	4
Automatiske forsøgstog	7
Pilatusbanen	8
Israels statsbaner	9
München H har fået ny komman- dopost	10
Jernbanemændenes humanitære fond	11
ATP	12
Fra medlemskredsen —	
Et hjul drejer for trægt	14
Personalialia	15
Damernes Dag	16

Redaktører:

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

Redaktion og ekspedition:
Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon: Hell. 7269.
Kontortid 9–16.
Lørdag 9–12.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

I dagbladet »Aktuelt« har overtoldinspektør Knud Damsgaard-Hansen haft en artikel, som konkluderer i, at statsbanerne efterhånden kan klare sig med 7000 færre ansatte. Dermed sigtes til frigørelse af arbejdskraft til brug på andre arbejdsområder end statens. Nedlægning af bane-strækninger, rationaliseringer med videre skal efter forfatterens mening være midlerne. Disse synspunkter har imidlertid været DSB's ledetråd i en række år, for så vidt der ved de tilsigtede foranstaltninger kunne opnås en økonomisk fordel. Politisk peges der altid på, at urentable banestrækninger bør nedlægges, og få forfægtiger synspunktet for gennem rationalisering, trækraft- og personaletilpasning at billiggøre transporten, så den konkurrencemæssigt står sig og bliver indtægtsgivende. Uden videre antager man, at landevejstrafikken gør det umuligt med rentabel drift på visse strækninger. Fik jernbaneledelsen virkelig muligheder til at gennemføre foranstaltninger, til afhjælpning af presset på statsbanernes andel i transportmængderne, ville forholdene se gunstigere ud; men så snart statsbanerne gør et forsøg inden for de rammer, beføjelserne dækker, er der stor utilfredshed hos transporterhvervene i den private sektor, som skal vide med fornøden støtte at beskytte den hellige ko, som privat geschæft er gjort til. Samme transporterhverv som påfører samfundet store ekstra udgifter ved at opretholde et overdimensioneret transportapparat. Stor skade, at der ikke findes politisk baggrund for en fornuftig planlægning på transportområdet; thi ansvaret for de kalveknæede muligheder for at ruste DSB til konkurrencen kan placeres politisk. Der findes på det hold alt for få, som evner at overse realiteterne og som evner at frigøre sig fra erhvervsvælgerhensyn. Og hr. Damsgaard-Hansen kunne på bedre grundlag rette sit skyts mod andre områder end statsbanernes. Skal man nemlig sammenligne personaleforbruget pr. godsenhed mellem bane og anden landværtstrafik falder resultatet ud til fordel for banen. En sanering af biltransporten vil frigøre betragtelige arbejdskraftreserver. For DSB er de nøgne kendsgerninger, at der siden 1953 er nedskåret 2000 mand i styrken til trods for, at der i den mellemliggende tid er sket arbejdstidsforkortelse og stærk udvidelse af rutebil- og skibstrafik. Men det gælder også om at få udvidet andelen i transporterne, og det kan alle rationaliseringsforanstaltninger til trods kræve mere personale.

Præsident Johnson foreslår super-lyntog: 300 km i timen

Interessen for jernbanedrift i USA mellem overbefolkede byer og egne genoplivet. –

Udvalg og kommissioner undersøger projekt om super-lyntog inden 1980

Der synes at være sket et afgørende vendepunkt i USA for jernbanedriftens fremtid. I adskillige år har man talt om baneselskabernes kamp mod bilerne, luftfarten, pipelines og andre transportformer, og i lige så mange år, efter de stigende baneunderskud har der været talt om, at jernbanernes tid snart måtte være omme.

Men nu er der indtruffet en fuldkommen kovending efter at præsident Lyndon B. Johnson i en tale har erklæret, at han vil gå ind for bygning af super-lyntog, »superspeed trains« mellem storbyer, og at han vil søge en bevilling til forsøgsstrækningen Boston–Washington. Denne strækning skal kunne tilbagelægges af super-tog på fire timer.

Johnsons udtalelser om sagen har vakt den største opmærksomhed i hele Amerika. Det store magasin »Time« skriver, at der ikke alene er tale om en betydningsfuld psykologisk aktion for USA's jernbaner, men »præsident Johnson forudsiger også den mest dramatiske og største udvikling for jernbanerne i mange år.«

Det synes, som om amerikanerne har ændret indstilling, efter at europæiske jernbaners rationalisering af driften har givet gunstige resultater. Åbningen af den japanske Tokaido-linie i fjor med tog, der kører over 200 km/t, har uden tvivl også bidraget til en ændret indstilling over for jernbaner i USA. Under alle omstændigheder fulgte efter præsident Johnsons budskab en række udtalelser af fremtrædende, amerikanske politikere om deres interesse for meget hurtige jernbaneforbindelser mellem tæt befolkede landområder.

I en række artikler har amerikanske blade i den senere tid behandlet spørgsmålet, og der er fremkommet forskellige oplysninger fra regeringens administrationskontorer i Washington, som viser, at man allerede er et godt stykke fremme med undersøgelserne.

Det er således blevet nævnt, at man kan tænke sig toggang mellem Boston og Washington med en fart af omkring 200 miles (320 km) i timen. USA har nylig fået ny handelsminister, John T. Connor, som skal tage stilling til, hvorvidt han vil søge om en anslået be-

villing på 20 mill. dollars til de første undersøgelser om superspeed-trains, befolkningstæthed i området og andre trafikale og tekniske prognoser.

Da sagen støttes kraftigt af præsident Johnson, kan man sikkert regne for givet, at et udarbejdet forslag vil blive forelagt kongressen.

Allerede i 1962 var den demokratiske senator Claiborne Pell fra Rhode Island inde på spørgsmålet, at administrationen måtte undersøge mulighederne for en hurtigere trafik til lands. Han gjorde i denne forbindelse også opmærksom på forholdene i området omkring Washington-Boston.

I maj 1963 nedsatte præsident Kennedy i det hvide hus en arbejdsgruppe, som skulle undersøge dette spørgsmål og fremsætte forslag om en koordinering af vej-, luft- og jernbanetrafik. Kort efter Kennedys død forelå en betænkning fra dette udvalg. Der skete ikke mere, og tilsyneladende var sagen gået i glemmebogen, indtil præsident Johnson sidste år til overraskelse for mange i administrationen anmodede om at få en indgående rapport. Denne nåede dog ikke frem til offentligheden, men det forlyder, at dens konklusion gik ud på, at nye tekniske undersøgelser var nødvendige.

Senere anmodede Johnson handelsministeriet om at lade udarbejde et overslag, dels over anlægsudgiften for den omtalte forsøgsstrækning, dels til et forsknings- og undersøgelsesprogram for en sådan hurtigforbindelse i de nordøstlige stater. Chefen for trafikforskning i handelsdepart., Robert A. Nelson, skulle lede undersøgelsen.

Robert Nelson henvendte sig først til MIT (Massachusetts Institute of Technology), som fik stillet en halv mill. dollars til rådighed, så man kunne foretage undersøgelser af den forventede udvikling trafikteknisk i årene indtil 1980. I en prognose har instituttet udtalt, at man det nævnte år kan vente en stigning i trafikmængden (rejsendes antal) på 150–200 pct. i nordøst-området. I øvrigt skal det tekniske institut afgive en betænkning, omfattende en lang række forhold, bl.a. om adhæsions-problemet mellem skinner og stålhjul, når tog kører med den lynhurtige fart, om deres aerodynamik og mange andre ting.

Man vil ved en sådan kommende lyn-jernbane støtte sig på elektrontechnik. I San Francisco er selskabet »Bay Area Rapid Transit District« ved at rejse en kapital på 790 mill. dollars – det største aktiebeløb i landets historie – som skal anvendes til anlæg af verdens mest moderne hurtig-jernbane.

Der vil efter alt at dømmes komme meget store jernbanenyheder i nær fremtid fra USA.

Damplokomotiver med enkelakseldrev

Beskrevet på baggrund af den senere udvikling

Af ing. P. J. Brask

Selv om damplokomotivets epoke som hovedtraktionsmiddel på jernbanen må betragtes som værende bragt til ophør som følge af overgangen til diesel- og el-driften, kunne det måske være af interesse at rette søgelyset mod et par lok-konstruktioner, der i årene før og under den 2. verdenskrig dukkede frem på arenaen som eksempler på, hvorledes man ved en radikal ændring af damploks konstruktive opbygning kunne tilpasse det de driftsbetingelser, der stilledes i konkurrencen med de nye traktionsmidler.

Det »klassiske« damplok., således som det viser sig for os i dag, kan i store træk siges at have fået sin udformning i tiden omkring århundredskiftet, hvor industrialismen for alvor satte ind. Med det øgede handelssamkvem mellem landene voksede kravet til såvel større hastighed og komfort fra det rejsende publikums side som til øget transportevne på godstrafikkens område. Dette medførte naturligvis en forøgelse af togenes størrelse og vægt, og for at kunne imødekomme disse krav, måtte lok. forsynes med langt kraftigere kedler med deraf følgende større dimensioner.

Man var derfor på grund af dette forhold nødsaget til at anbringe kedlen højt op over drivhjulene, en placering, der hidtil var blevet betragtet som stridende mod den gængse opfattelse, idet man gik ud fra, at en lavtliggende kedel var betingelsen for lok.s rolige gang i sporet.

Man kom tværtimod til den erkendelse, at en højtliggende kedel er det rigtige, idet denne placering har en dæmpende indflydelse på de af stempelmaskineriet fremkaldte tværsvingninger. Det var navnlig den berømte lok.-konstruktør, østrigeren Karl Gölsdorf, der var banebrydende for dette synspunkt.

Det var også på den tid, den dobbelte ekspansion (compoundvirkningen), overhederen, der krævede indførelsen af stempelglideren, og fødevandsforvarmeren vandt indpas, samtidig med at indførelsen af de automatiske luftbremssystemer med såvel vacuum- som trykluftvirkning skaffede muligheden for togenes sikre fremførsel.

Indtil den 1. verdenskrig var konstruktionen af damplok. således underkastet en rolig udvikling og nået til en udformning, der ialt væsentligt har sat sit præg på damplok., således som vi kender det i dag. Men efter denne krig skulle alt blive anderledes – også for

jernbanen – den tekniske udvikling af automobilen og den økonomiske depression bragte jernbanen i en situation man aldrig før havde kendt.

Konkurrencen fra landevejstrafikken og nødvendigheden af en større brændselsøkonomi stillede konstruktøren af damplok. overfor nye problemer. Hertil kom den voksende indflydelse fra den elektriske lok.-drift, idet den højspændte vekselstrøm viste sig at være velegnet som energikilde på lange afstande, særligt i egne hvor man på basis af vandkraftværker kunne fremstille elektriciteten til en billig pris.

Også u-bådenes hurtigløbende dieselmotorer med deres høje termiske virkningsgrad dannede grundlaget for de motortyper, der med held kunne anvendes som drivkraft i hurtige motortog, hvoraf særlig »der fliegende Hamburger« i begyndelsen af 30'erne gav stødet til en rivende udvikling på dette felt.

Stillet overfor disse nye konkurrenter så konstruktøren af damplok. sig nødsaget til med kritiske øjne at vurdere mulighederne for en radikal ændring af damploks hele struktur, så det både på det brændselsøkonomiske og på det fartmæssige område kunne sidestilles med de elektriske og dieseldrevne traktionsmidler.

Det var hovedsagelig i Tyskland og Frankrig, man tog fat på løsningen af disse for damplok. så livsvigtige spørgsmål.

Man var klar over, at med det klassiske damplok var vejen ikke fremkommelig, i særdeleshed ikke hvor det gjaldt en forbedring af den termiske virkningsgrad. Her må dog tilføjes, at franske ingeniører ved en forfinelse af detaljerne i den bestående konstruktion på basis af strengt videnskabelige overvejelser og forsøg opnåede højst bemærkelsesværdige resultater i denne retning.

Problemet er jo at fremskaffe et så stort »varmefald« som muligt enten ved hjælp af specielle vandrørskedler at hæve damptrykket og overhedningstemperaturen eller ved at lade dampen fra den normale røgrørskedel virke i en turbine, hvorfra spildedampen ledes til en kondensator. Endelig kan begge metoder forenes i eet anlæg: en højtrykskedel i forbindelse med en turbine med efterfølgende kondensation.

På denne måde kunne der opnås det eftertragtede store varmefald, der er kendetegnet for de stationære dampkraft-

værker. Vanskeligheden ligger blot i at få et sådant anlæg anbragt på et lokomotiv med dets begrænsede pladsforhold.

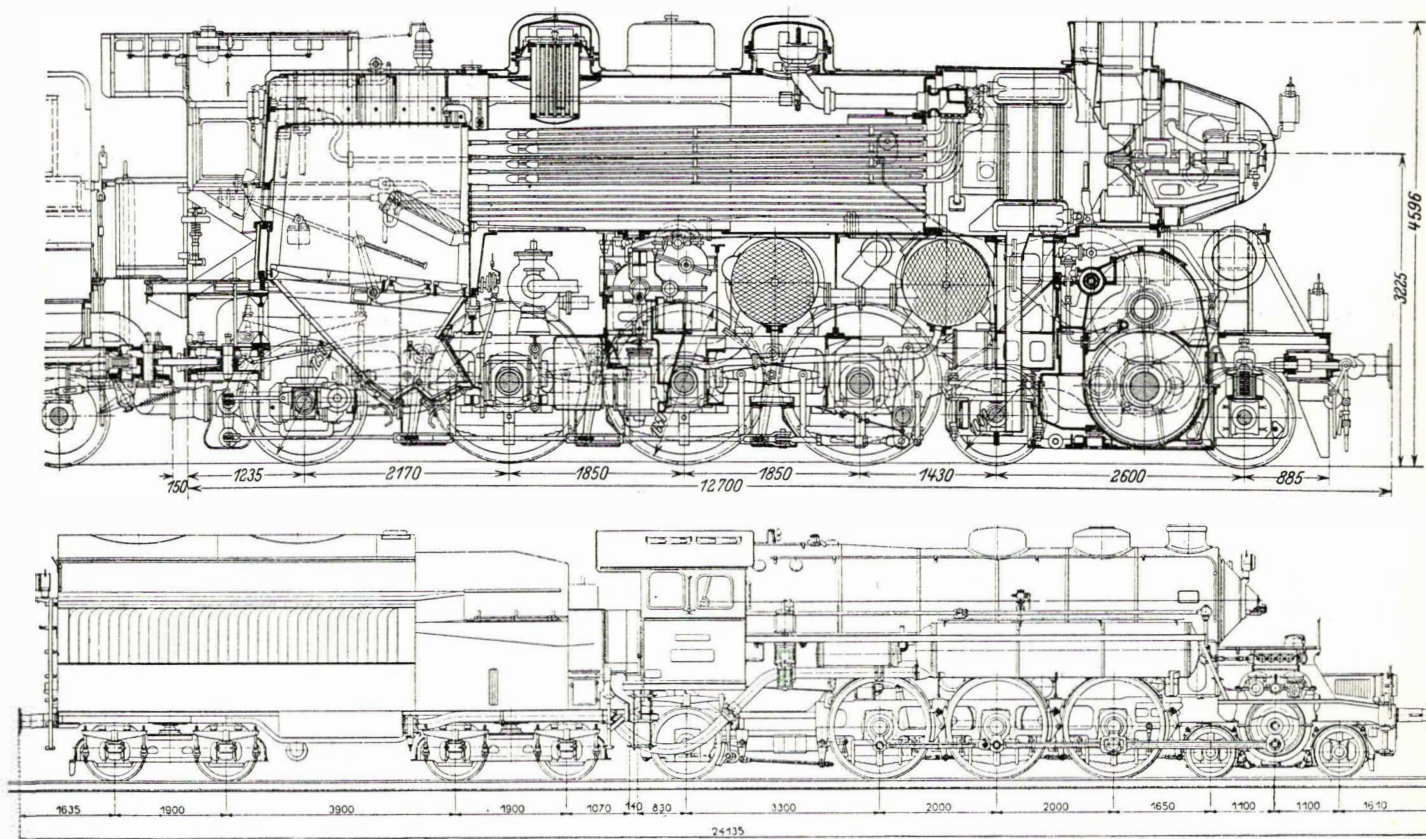
Men i 20'erne tog man som sagt spørgsmålet op, vel nok særligt i Tyskland, hvor man på grund af landets finansielle situation i høj grad var interesseret i en forbedring af jernbanens brændselsøkonomi.

Med hensyn til de forsøg på at finde frem til en brugbar højtrykskedel, kom Henschelværkerne i Kassel først med en ombygning af et lok. af 17-serien (tidligere litra S 10), som blev forsynet med en kombineret høj- og lavtrykskedel. Det var en konstruktion, som også vandt indpas både i England, Frankrig og Canada.

Schwartzkopff i Berlin slog alle rekorder i retning af højt kedeltryk, idet man på et rammeværk svarende til det dengang nye enhedslok. af 01-serien anbragte en efter proff. Löffler's princip konstrueret vandrørskedel med tvangsomløb på 120 at.-tryk. Med denne maskine blev der foretaget flere vel gennemførte prøveforsøg, hvor man konstaterede en kulbesparelse på op til 43 pct. i forhold til et lok. med en almindelig fyrkassekedel. Ikke destomindre lykkedes det aldrig at bringe dette ellers højt interessante højtrykslok. udover forsøgsstadiet, da hele anlægget viste sig at være for sårbart i den daglige drift, hvilket viser, hvor vanskeligt det kan være at overføre de fra de stationære anlæg fuldtud pålidelige konstruktioner til de robuste og stadigt varierende driftsbetingelser, der hersker indenfor jernbanen.

For også at komme til klarhed over, hvorledes udnyttelsen af varmefaldet nedefter, der er karakteristisk for anvendelsen af damp-turbiner i forbindelse med kondensation, kunne bringes til en praktisk løsning, fik Krupp i Essen opgaven at bygge et 2-C-1 lok. med en 4-akslet køletender. Hovedturbinen, en dobbelt-turbine af Zoelly's konstruktion, var anbragt på tværs foran røggammeret. Den overførte drivkraften gennem en 2-trins udveksling, en blindaksel og udvendige kobbelstænger på de 3 sæt drivhjul, se fig. 1.

Spildedampen blev nedkølet i 2 overfladekondensatorer, der lå på tværs under kedlen, og den fortættede damp blev af en fødepumpe trykket tilbage i kedlen. På denne måde opnåede man, at kedlen til stadighed havde det samme vand til rådighed, der tilmed var helt frit for kedelsten.



Vandet der anvendtes til køling af rørsystemet i de 2 kondensatorer, blev af en centrifugalpumpe, der var fastgjort på maskinen, taget fra tenderens vandbeholder, pumpet igennem kondensatorernes rørsystem og i opvarmet tilstand transporteret tilbage til tenderen og der underkastet en nedkøling. Det foregik på den måde, at vandet blev presset igennem et stort antal dyser (en art Sprinkleranlæg) og således fintfordelt sprøjtet nedover en mængde små metalcylindre, der anbragt i et system af kamre afgav en stor køleoverflade. Samtidig blev der af en turbinedrevet blæser ført køleluft modsat vandstrømmen til disse kamre, hvorefter den frigjorte varme med luften blev drevet ud i det fri.

Til fremskaffelsen af det nødvendige undertryk i røgekammeret var der her installeret en turbinedrevet blæser i umiddelbar tilslutning til skorstenen som erstatning for den normale udgangshætte.

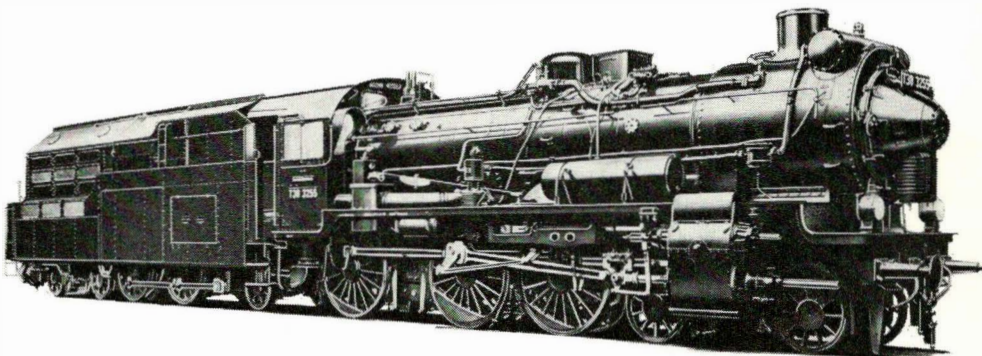
Dette lok., som forøvrigt gennemgik flere ombygninger, kørte selv ved store hastigheder ualmindelig roligt takket være turbinedrevets jævne kraftoverføring, og man konstaterede en gennem-

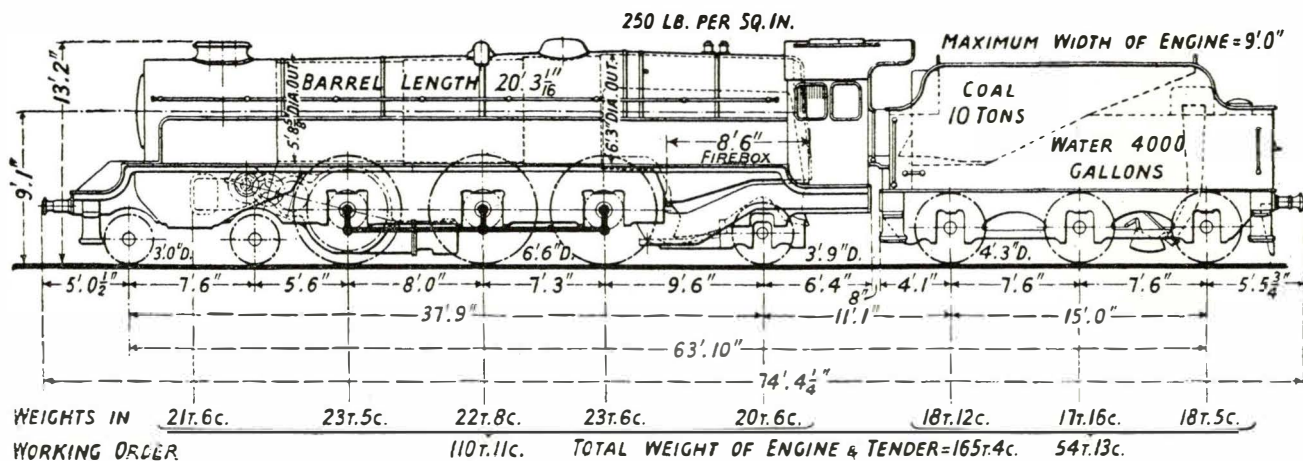
snitlig besparelse i kulforbruget på godt 20 pct. i forhold til et traditionelt lok.

Maffei i München fremkom lidt senere med et lignende turbo-lok., der navnlig var bemærkelsesværdigt ved den for en almindelig røgrørskedel høje dampspænding på 22 ato., se fig. 2.

Også fra Henschel-værkerne udgik der et turbo-lok., dog med en lidt afvigende udformning. I stedet for på et af de bekendte lok. af 38-serien, (tidligere litra P 8), at anbringe turbinen på selve lok.,

bibeholdt man stempelmaskineriet og lod spildedampen arbejde i en på en køletender monteret turbine. Denne blev over en tandhjuludveksling med udgående blindaksel koblet til 2 sæt drivhjul af en noget mindre diameter end lok.'s. Denne drivtender virkede desuden som et udmærket supplement til lok.'s trækraft. Til aktivering af forbrændingsluften gennem risten var der også her anbragt en turbinedrevet blæser som erstatning for udgangshætten, se fig. 3.





Men til trods for de lovende resultater, man opnåede med disse eksperimenter, var også her den økonomiske vinding ret problematisk, da det, man indvandt i brændselsforbruget, blev sat til på vedligeholdelseskontoen. De blev derfor efterhånden alle taget ud af driften, hvorimod de indhøstede erfaringer i mange tilfælde kunne nyttiggøres i de forbedringer, man indførte på de konventionelle damplok.

Selv i England, hvor man ellers ikke ser så nøje på kulforbruget, gik man ind for tanken med anvendelsen af turbine-drift. Chefkonstruktøren for »London-Midland-Scottish« Selskabet, Sir Stanier, konstruerede på grundlag af et svensk turbinelok. uden kondensatoranlæg et lignende lok., hvis dimensioner iøvrigt ganske svarede til den såkaldte »Princess«-klasse, se fig. 4.

Meningen var da heller ikke så meget at opnå besparelser i brændselsforbruget som på grund af dampturbinens jævne kraftoverføring at kunne forøge akseltrykket fra 22 t til 24 t til gavn for en større trækraft.

Maskineriet bestod af 2 turbiner, en 16-trins »Lysholm«-hovedturbin anbragt på rammens venstre side og en noget mindre bak-turbin af samme type på rammens højre side. Begge turbinernes aksler lå i forlængelse af hinanden på tværs under røgstammeret og kunne, når bak-turbinen skulle arbejde, forbindes med en dampstyret klokobling, der kun trådte i virksomhed, når hoved-turbinen var bragt til standsning.

Hoved-turbinens aksel var i stadig indgreb med et 3-trins reduktionsgear, hvis omsætningsforhold var 34,4 : 1, og hvis største tandhjul var koncentrisk lejret med den forreste drivhjulssaksel og koblet til denne med et fleksibelt armsystem, se fig. 5 og 6. De øvrige hjulsæt var på sædvanlig måde forbundet til drivhjulssættet med kobbelstænger.

Turbinen var som sagt ikke tilsluttet et kondensatoranlæg, så spildedampen undveg på sædvanlig måde til en skorsten gennem en variabel udgangshætte, hvis

indstilling var bragt i mekanisk afhængighed af de 6 indstrømningsventilers åbningsstillinger.

Men heller ikke denne maskine eksisterer mere som turbine-lok., idet det efter lange ophold i værkstedet endeligt i året 1952 blev ombygget til et almindeligt lok. med stempelmaskineri.

For at imødegå konkurrencen fra de hurtige motortog, der opnåede en så stor popularitet, følte man sig ved de Tyske Rigsbaner foranlediget til også på hastighedsområdet at tage kampen op.

I året 1935 byggede Borsig-værkerne i Berlin 3 prøvelok. af 2-C-2 typen, hvis konstruktion i alt væsentligt hvilede på det klassiske grundlag, dog med de modifikationer, der betingedes af de stillede krav om en marchhastighed på 175 km/t. Dampkanalerne i de 3 højtrykscyindre var således specielt udformet af hensyn til de store strømningshastigheder, der ville opstå selv med den store drivhjulsdiameter på 2300 mm, der var nødvendig for at kunne holde stempelhastigheden nede på en rimelig størrelse.

Disse 3 maskiner, benævnt byggeserie 05, og af hvilke den ene, 05003 var udstyret med kulstøvsfyring, blev helt indkapslet i en strømlinieformet beklædning, hvis aerodynamiske udformning blev dannet på grundlag af modellforsøg foretaget i Göttingens store vindtunnel.

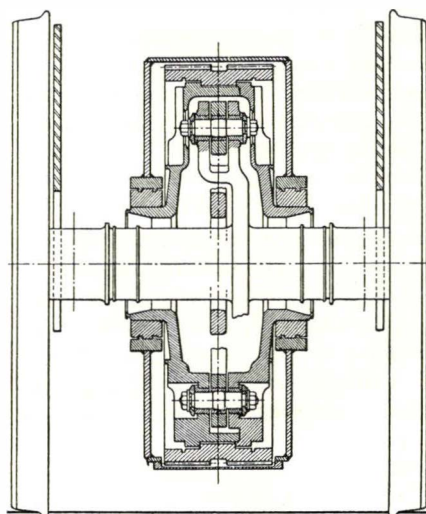
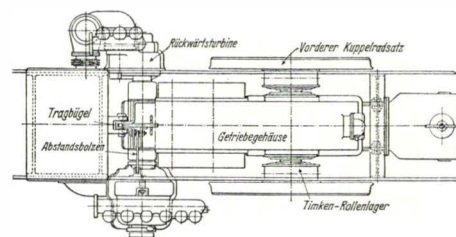
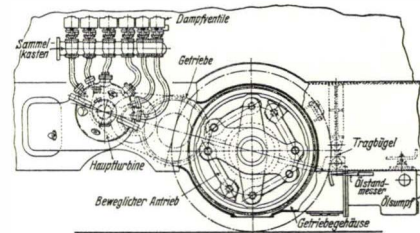
Der blev gennemført flere prøvekørsler på strækningen Berlin-Hamburg, og af hvilke een, foretaget d. 11. maj 1936 med lok. 05002, særligt bør fremhæves. Med en togstamme bestående af 3 almindelige 4-akslede personvogne plus 1 målevogn svarende til en togvægt på godt 200 t, opnåede man for første gang i damplokomotivets historie den betragtelige hastighed på 200,4 km/t. Med denne fart, 57 m/sek. gjorde de store drivhjul 7,7 omdr./sek. samtidig med at der forekom en stempelacceleration fra 0 til 16 m/sek.

Det var altså teknisk muligt med en trods alt konventionel konstruktion at hævde sig på hastighedens område.

Men ved disse store hastigheder, man

på denne måde tilstræbte, opstod der andre problemer med hensyn til de driftbetingelser, som drivtøjet var underkastet.

Sagen er den, at drivtøjets svingende massekræfter, der opstår ved disse hastigheder (og navnlig under afspærring) kan blive så store, at der fremkaldes højst skadelige påvirkninger af både drivtøj



Automatiske forsøgstog på Londons Underground

og rammeværk i form af rystelser og deraf følgende urolige gang i sporet, der i tilsvarende grad vil blive udsat for sætning og unødigt slid.

Ganske vist kan man ved en omhyggelig foretaget dynamisk afbalancering af drivhjulsettene få massekræfterne til en vis grad udlignet, nemlig så meget som de af kontravægtene fremkaldte centrifugalkræfter sætter grænsen for den tilladte af- og belastning af skinnelegemet (den så frygtede hæmmervirkning).

Da nu disse kræfter vokser med kvadraten på ombrejningshastigheden, er det forståeligt, at man gik op til den store hjuldiameter på 2300 mm, men da et hjulset af disse dimensioner har en vægt på godt 5,5 t og tilmed uaffjedret, vil man deraf kunne se, at med de ovenfor beskrevne belastningsforhold, vil også i dette tilfælde vedligeholdelsesudgifterne få en væsentlig økonomisk betydning, hvortil kommer det ret store tab af smørelolie, der opstår ved udslyngning fra drivtøjets mange smøresteder.

Det kunne således se ud, som om man med de tilsigtede forbedringer, hvormed man prøvede at bringe damplokomotivets konstruktive status på lige fod med de nye traktionsmidler, var endt i en blindgade.

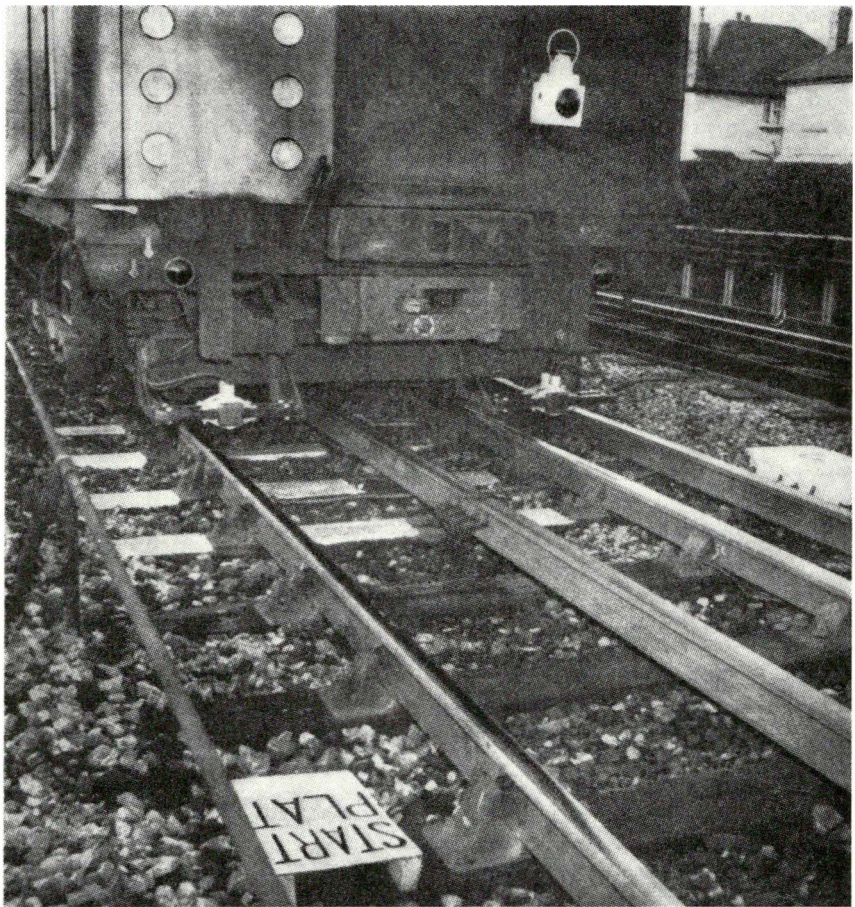
Sagen skulle med andre ord gribes an på en anden måde, og her kom inspirationen fra de moderne elektriske lokomotiver.

I begyndelsen var disse forsynet med store langsomtgående motorer og derfor anbragt på rammeværket over drivhjulene. Kraftoverføringen til disse blev i lighed med damplok udført som stangtræk. Men efterhånden som man lærte at konstruere ligeså ydedygtige motorer af væsentlig mindre diameter med deraf følgende forøgede omdrejningstal, var man i stand til at anbringe motorerne med direkte tandhjulskobling til drivakserne, som derfor ikke behøvede at kobles indbyrdes.

Man var hermed kommet frem til det såkaldte enkeltakseldrev, der samtidigt med, at man stilledes uafhængigt med hensyn til valget af drivhjulsdiameteren, tillige gjorde det muligt at virkeliggøre den fuldkomne jævne kraftoverføring.

Det er dette princip for kraftoverføringen, der blev anvendt på de i indledningen omtalte lok.-konstruktioner, der i det følgende vil blive gjort til genstand for en nærmere omtale.

Fortsættes i næste nummer



Londons undergrundsbane fejrede i fjor sit hundrede års jubilæum og er nu i gang med forsøgskørsel med automatisk styrede tog. Det sker på den 1,6 km lange strækning mellem Ealing og Acton Town.

Af meddelelser fra transportkommissionen i London fremgår en række tekniske data, som vil være for udviklede at komme nærmere ind på, men man kan nævne hovedtrækkene, som inddeles i to systemer. Disse er udarbejdet af de engelske jernbaners maskintjeneste i hovedadministrationen. Man bibeholder endnu en fører, som sætter togets kørsel i gang. Dernæst arbejder toget automatisk indtil næste stoppested. I første omgang ser administrationen mere på sikkerheden, køreplanens overholdelse og en bedre udnyttelse af el-kraften end på at spare kørende personel.

Togsikringen arbejder med el-impulser på lav frekvens, der føres gennem en tredje skinnes isolerede afsnit over til motorvognens førende hjulpar og derfra over til den almindelige køreskinne.

I modsætning til den induktive togsikring arbejder togets automatiske styring med en højere frekvens gennem elektroniske generatorer, som er anbragt i forskellige skinneafsnit. Den automatiske styrings hovedopgave er dels at give U-banens tog en rationel fart, dels at foretage opbremsningen ved perronerne, og til det formål er installeret elektroniske apparater og -spoler langs sporene, således som man vil se det på vort billede.

Vi skal ikke komme ind på en teknisk beskrivelse af, hvorledes disse systemer fungerer, da det vil være alt for indviklet for ikke fagfolk, men nøjes med at notere, at det engelske firma, som har konstrueret disse anlæg, arbejder videre med dem på forsøgsbasis. Det er til sin tid hensigten, at en enkelt mand fra et centralbord skal kunne styre den fuldautomatiske toggang (uden fører) over et længere strækningsafsnit.

Der er dog et stykke vej igen, inden man er nået så langt, men man arbejder efter samme mål både i London, New York og i Moskva på U-banerne.

PILATUS

— *Et imponerende højdepunkt på en Schweiz-rejse*

Et bjerg - to baner.

Når man har besøgt Luzern ved den dejlige Vierwaldstättersø i hjertet af Schweiz vender man hjem med et uforglemmeligt indtryk af byens vartegn – det 2132 m høje bjergmassiv Pilatus. Man kan næppe tænke sig et mere storslået billede af alperne end dette bjergs himmelstræbende takker og tinder med de lysende snetunger, der skærer sig dybt ind i dalene. Et besøg i Luzern er kun fuldendt, når det også omfatter en tur med tov- og tandhjulsbane op til Pilatus Kulm.

Fra 1889 kunne man bekvemt besejre Pilatus ved hjælp af den verdensberømte tandhjulsbane, der har en maximal stigning på 48 pct. Den har sit udgangspunkt ved den lille ferieby Alpnachstad direkte ved Vierwaldstättersøen. Siden 1956 er det også blevet muligt at nå Pilatus Kulm fra nordsiden med en tov- eller svævebane fra Fräkmüntegg – og det giver mulighed for en afvekslende og interessant rundtur over bjergmassivet, hvor man kan opleve alperomantikken i fuldt mål. Men den største oplevelse er nu nok turen med tandhjulsbanen, hvorfra alpepanoramaet er mest afvekslende og storslået.

Opholdet på Pilatus Kulm, der ligger i 2070 m højde byder gode muligheder for spadsereture gennem klippegallerierne ad de dristigt anlagte spadserestier, hvor man helst ikke skal have altfor stor tilbøjelighed til svimmelhed. Hvis man er virkelig naturelsker, er det nok ulejligheden værd at ofre en overnatning på det store bjerghotel og få lejlighed til at opleve det prægtige skuespil, som en solnedgang eller -opgang over den evige sne byder på.

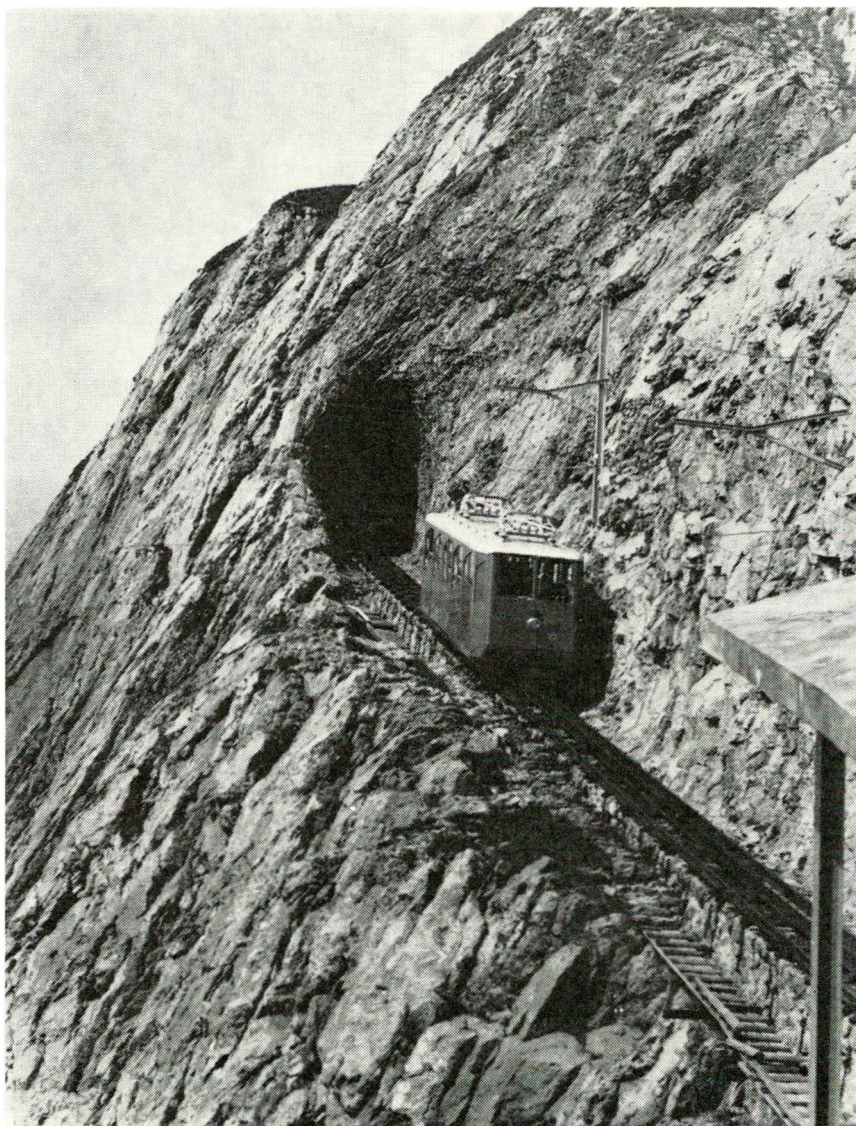
Svævebanens gondol med plads til 40 passagerer passerer i adstadigt tempo højt over det vilde bjerglandskab og byder på en udsigt over søen, over Luzern og store dele af Centralschweiz, der udgjorde den oprindelige del af den ældgamle republik. Fra Fräkmüntegg fører en anden svævebane på en strækning af 5 kilometer passagererne til Kriens. Her er det små lukkede kabiner med plads til 4 personer, der tager sig af transporten – og man behøver ikke være bange for ventetid, da der kan indsættes ikke mindre end 96 af disse kabiner. Denne svævebane er en af Europas længste, og den fører hen over bjergskove, alpeenge og saftige græsninger ned til dalen ved Kriens, hvorfra der er 8 minutters buskørsel tilbage til Luzern.

Udflugten med tandhjulsbanen og de to svævebaner kan nemt klares på en halv dag – og foruden den vidunderlige natur oplever man også en rejse med to af verdens teknisk set mest interessante transportmidler. Tandhjulsbanens utrolige stigning er den stejleste i verden. Man kan her virkelig tale om en kombination mellem landskabelig skønhed og moderne teknisk snilde. Tandhjulsbanen blev elektrificeret i 1937 og dermed halverede man køretiden.

Det store hotel »Pilatus Kulm« med sine 80 sengepladser har en historie, der går meget længere tilbage end banen. Allerede i 1857 begyndte man bygningen, og den eneste mulighed for at transportere materialer op til næsten 2100 m højde var ved hjælp af bærere. Det var

akkordarbejde, og var betalt med ca. 3,- kr. pr. 100 pund. En god bærer kunne klare omkring 150 pund om dagen – dvs. på 14–16 timer. Ikke alene byggematerialer, men også møbler, sengetøj, mad og drikke måtte transporteres på denne måde. Først omkring 20 år senere var stierne langs bjergsiderne så godt udbygget, at man kunne benytte æsler og muldyr til transporten. Blandt de mere prominente gæster, der har besøgt Pilatus Kulm til fods eller på æselryg, var Richard Wagner og dronning Viktoria af England. Dronningen havde et følge med på otte personer – deriblandt også hofkøkken.

I dag behøver man ikke nære betænkeligheder af den art – bjergkøkkenet er åbent året rundt – og maden er fortrinlig. J. P.



Israels statsbaner skal op på 1000 km.s længde



Staten Israel havde ved dens grundlæggelse i 1949 kun 90 km jernbanelinier. Samtidig med opbygningen af den nye stat tog man også fat på et program for jernbanevæsenet. Allerede fem år senere var der således bygget 350 km banelinier, og i 1961 nåede man op på 631 km, hvoraf de 416 km var hovedstrækninger. Man arbejder hen til at nå de tusind kilometer i 1968.

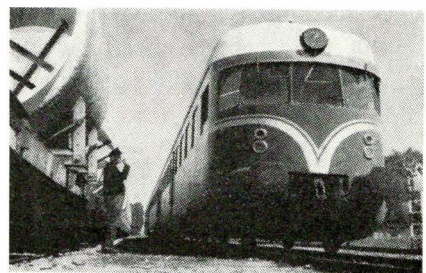
De nuværende hovedlinier forbinder de tre største byer Tel Aviv, Haifa og Jerusalem. For tiden er man ved at anlægge jernbanen gennem Negev-ørkenen til havnebyen Elath ved det røde hav, ligesom en anden banelinie skal føre fra Haifa til Damaskus.

Det bliver hypermoderne baneanlæg, både hvad angår rullende materiel, sikkerhedstjeneste og stationsbygninger. En lang række lande leverer materiellet, heriblandt USA, Belgien, Vesttyskland, Frankrig, England og Sverige. Israels egen industri er endnu ikke leveringsdygtig på dette område.

Siden 1952 er anskaffet 10 diesellok, 10 ranger-diesellok, 11 flerdelte dieseltog og 460 godsvogne. Vognparken udvides stadig, og på vort billede ses et dieseltog af vesttysk fabrikat fra Esslingen. Det er sammen med andet materiel blevet leveret til Israel efter overenskomst og som erstatning til det israelske folk.

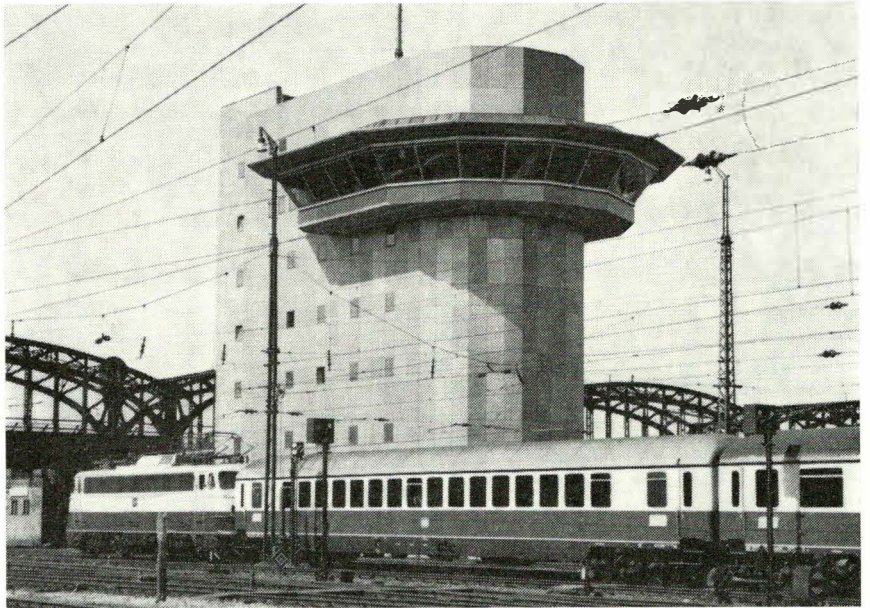
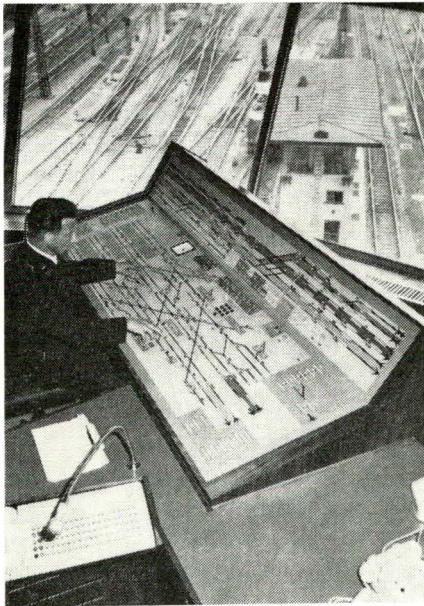
Man anvender ved nyanlæggene nu 17 meter lange skinner, som vejer 49 kg pr. meter mod de tidligere korte skinner, der kun vejede 37 kg. Talrige baneoverskæringer er blevet forsynet med automatiske bomme. I den tid landet var under engelsk overhøjhed, kørte jernbanen kun med maksimalt 60 km i timen. Efter moderniseringen er toghastigheden nu sat op til 100 km/t.

Signaler af engelsk, tysk og fransk fabrikat er med til at øge sikkerheden, og man arbejder med centralstyrings-anlæg efter trykknapsystem på samme måde, som i de senere år er indført i et meget stort antal jernbanelande.



München H har fået en ny kommandopost

0



De gamle sikringsanlæg på Münchens Hovedbanegård er nu blevet erstattet af et nyt, som betjenes fra en central kommandopost med relæsikringsanlæg af typen Sp DrS 60. Denne type, som her for første gang benyttes til et anlæg af disse dimensioner, betyder en fuldkomngørelse af sporplante-knikken, hvorved sikringsanlægget betjenes fra en pult, hvorpå der findes en skematisk plan over de spor, signaler m.m., der hører under anlægget. På betjeningspulten er der anbragt trykknapper, hvormed betjeningsmandskabet kan omstille sporskifter, fastlægge togveje og betjene signaler.

Betjeningspulten bliver mere overskuelig og betjeningen forenklet. Samtlige mulige hovedtogveje og rangertogveje er sikrede. Det er lykkedes at opbygge relæanlægget og el-forsyningen efter byggeklo-dsprin-cippet. Derved opnås en vidtgående forenkling af anlæggets fremstilling og afprøvning i selve fabrikken.

Anlægget betjenes af fire mand ved hver sin betjeningspult. Disse fire mand er sideordnede og hører direkte under stationsbestyreren, der befinder sig i samme rum.

Gennemførelsen af driften (ca. 1000 togbevægelser og 5000 rangerbevægelser pr. døgn) kræver betjeningen af ca. 300 sporskifter og over 400 signaler. For at tilpasse de tilstødende strækningers kapacitet til kommandopostens er strækningerne blevet udrustet med automatiske linieblokanlæg.

Det optiske automatiske togmeldeanlæg giver betjeningspersonalet et usædvanlig godt overblik over

driften. Da foruden tognummeret også ankomst- og afgangstiderne angives, bliver den hidtil anvendte meldemetode overflødig. Til videre aflastning af betjeningspersonalet tjener et anlæg, som melder lokomotivernes numre.

De omkringliggende forgretningsstationer er fjernstyrede og indrettede for »adressekørsel«, d.v.s., at togene selv indstiller togveje og signaler, efterhånden som de rykker frem.

Uden et stort kommunikationsanlæg er denne concentration af betjeningen utænkelig. Stationsbestyreren har foruden jernbanens eget telefonnet også højtaleranlæg og rangerradioanlæg til rådighed.

Planlægningen påbegyndtes 1955. Efter en mere end fireårig byggeperiode blev kommandoposten taget i brug den 11. oktober 1964.

* * * * *
* *Personbilen spiller ofte – mand og mand imel-* *
* *lem – rollen som velstandssymbol. Så det siger* *
* *lidt om velstandskurvens himmelflugt, når stati-* *
* *stikken fortæller, at landet ved årsskiftet 1964–* *
* *65 rådede over 700.000 biler – det svarer til 1* *
* *bil pr. 6½ person, eller en bil til hver anden* *
* *husstand. I 1958 var tallet 250.000 personbiler* *
* *eller 1 vogn pr. 18 indbyggere.* *
* *Fortsætter velstandsstigningen i samme takt de* *
* *kommende år, vil det i 1970 være almindeligt* *
* *med 2 biler til hver familie!* *
* * * * *

Jernbanemændene har dannet et humanitært fond

★ JERNBANE I KAMP MED LAVINER

Med forårets komme og tøjbruddet indledte de schweiziske forbundsbaner en hård offensiv mod laviner fra bjergene. Flere banelinier er særligt udsatte for de voldsomme sneskreds ødelæggelser.

En af de jernbaner, man i denne henseende må ofre det største arbejde på, er den 28 km lange dobbeltsporede bane fra nord op mod St. Gotthard. På denne strækning er der ikke mindre end 40 steder, som er udsat for meget farlige isdannelse.

Fra klipperne oven over banen hænger vældige istapper ned, og faren opstår, når temperaturen stiger og Föhn-vinden samtidig sætter ind. Forbundsbanerne sender et større antal folk ud patruljevist til at tage kampen op mod isen og sneen. Hver patrulje er på tre mand, som klatrer op på bjergsiderne til et punkt oven over de truende ismasser.

De to af mændene passer linerne og sørger for, at de er godt fastgjort enten til træer eller med jernkiler, mens den tredje mand klatrer ned og bearbejder istapperne med værktøj, indtil de bliver brudt løse og styrter ned.

Også inde i tunnelerne arbejder disse sikkerhedspatruljer for at fjerne istappe, og man bruger her bambusstokke for ikke at komme i berøring med el-installationerne med stålværktøj. Oppe på bjergsiderne over jernbanelinien arbejder SBB's folk også med at bortsprænge klippefremspring, på hvilke der kan samle sig snemasser og store istappe.

På Gotthard-banen har man i øvrigt indført opvarmning af sporskifter med propangas for at holde dem fri for is og sne. Denne metode anvendes ved stationerne i Göschenen, Wassen, Gurtellen, Ambri-Piotta og Airolo. Til at fjerne de flere meter høje snemasser på denne linie har man flere dampdrevne snepløve, fordi det hænder, at lavineskred beskadiger banens el-ledningsnet og derved sætter de eldrevne snepløve ud af virksomhed.

★ GASTURBINE-LOK I SOVJET

Det sovjetiske jernbanevæsens forskningsinstitutter er på en særlig forsøgsbane ved at afprøve et gasturbine-lok, som skal anvendes til persontog. Gasturbiner blev først anvendt i flyvningen, og de russiske teknikere betegner da også dette forsøgsløse som »flyvemaskinen på skinner«. Dets brændstof er affaldsprodukt fra olieindustrien.

Maskinens relativt lille turbine kan udvikle 4.000 hk og give et tog på 15 vogne en fart af ca. 160 km i timen.

Skal vi selv være med til at løse problemet manglende syge- og plejehjem for vore syge og ældre kolleger?

I forbindelse med forberedelsen til »Vejlekassen«s jubilæum i 1963 drøftede styrelserne for *Uhedsforsikringsforeningen*, *Forsikringsagenturforeningen* og »Vejlekassen« muligheden af at stifte et fond med sociale formål, blandt andet at oprette og drive syge- og plejehjem for syge og ældre jernbanemænd og pensionister.

I løbet af 1963–64 blev fondets oprettelse godkendt af de tre forsikringsforeningers repræsentantskaber, og hver af foreningerne har bidraget til fondets dannelse med 10.000 kroner.

Herudover har Statsbanernes Pensionistforening foræret fondet 1.000 kr. Gaverne til »Vejlekassen«s jubilæum fra de faglige organisationer, ialt 1.450 kroner er ligeledes indgået i fondet, der altså nu har en kapital på ca. 33.000 kroner.

Det er for jernbanemændene en påtrængende humanitær opgave at oprette syge- og plejehjem for syge og ældre kolleger. Vore pensionisters mulighed for at komme på de eksisterende institutioner på rimelige vilkår er yderst ringe. Fondets ledelse sigter derfor mod at kunne gå i gang med denne opgave.

Men hertil kræves en betydelig kapital og hvor skal denne komme fra?

Fondets ledelse regner med velvillie fra de tre forsikringsforeninger, når fremgangsrigt regnskaber, takket være jernbanefolkets opslutning om disse foreninger, kan forelægges.

Ledelsens blikke vendes nok også mod de faglige jernbaneorganisationers kongresser og delegeretmøder – men vi regner ikke mindst med, at jernbanens kvinder og mænd enkeltvis og/eller i flok vil støtte denne gode tanke med kontante gaver.

Vi bliver – forhåbentlig – alle gamle, og vi kan alle komme i den situation, at vi får behov for en plads på et syge- eller plejehjem. Lad os derfor selv være med til at sikre sådanne pladser!

Fondet har ingen udgifter til administration el.lign.

Fondets styrelse: Pens. stationsmester P. H. Pedersen, fhv. forretningsfører P. Madsen, direktør Poul Vejre, stationsforstander M. S. Lyngesen.

Fondets repræsentantskab: Lokomotivfører E. Greve Petersen, pens. billetkasserer P. From Hansen, håndværker Hans Jensen, trafikkontrollør Erik Svendsen, hovedkasserer Helge Hansen.

Send et bidrag – stort eller lille – til fondet: Postkonto 1391 56, Jernbanemændenes kooperative Forsikringsforeningers Fond, Fyrrehøj 14, Hellerup. Styrelsen.

Arbejdsmarkedets tillægspension

(Om optagelse af tjenestemænd m. fl. i ordningen)

2

Arbejdsministeriets bekendtgørelse af 1. juni 1965.

Ved lov nr. 180 af 26. maj 1965 om ændring i lov om Arbejdsmarkedets Tillægspension er nedennævnte grupper af lønmodtagere, som tidligere i medfør af bestemmelsen i lovens § 4, stk. 1, b, har været undtaget fra medlemskab, optaget i ordningen:

a) Lønmodtagere, som ved afgang fra tjenesten har adgang til pension i henhold til lovgivningen om lønninger og pensioner til statens tjenestemænd,

b) lønmodtagere, hvis pensionsret i det væsentlige følger de pensionsregler, som gælder for tilsvarende statstjenestemænd, samt

c) lønmodtagere, der som elever, medhjælpere eller aspiranter ansættes med henblik på senere ansættelse i stillinger, hvor de ved afgang fra tjenesten har adgang til pension som ovenfor anført.

Optagelsen har virkning fra tillægspensionsordningens ikrafttræden pr. 1. april 1964 i det omfang, de pågældende lønmodtagere i øvrigt har opfyldt lovens betingelser for medlemskab, idet ikrafttrædelsesbestemmelserne i lovens §§ 39-41 finder anvendelse.

I medfør af lov om Arbejdsmarkedets Tillægspension § 30, stk. 1, fastsættes nedenfor, for så vidt angår de nævnte grupper af lønmodtagere, i kapitel I regler om indberetning om arbejdsforhold, der er omfattet af loven, og som er etableret i tiden før den 1. juni 1965.

Endvidere fastsættes nedenfor i medfør af lov om Arbejdsmarkedets Tillægspension § 17, stk. 2, jfr. lov om ændring i lov om Arbejdsmarkedets Tillægspension § 2, stk. 3, for så vidt angår de nævnte grupper af lønmodtagere, i kapitel II overgangsregler om indbetaling m. v. af pensionsbidrag. I kapitel III er fastsat overgangsbestemmelser om udbetaling af pension til de nævnte grupper af lønmodtagere.

Reglerne i arbejdsministeriets bekendtgørelser af 7. marts 1964 (om ordningens ikrafttræden), 13. maj 1964 om frister for indberetning af arbejdsforhold) og 2. september 1964 (om indbetaling af bidrag) finder anvendelse, for så vidt angår de nævnte grupper af lønmodtagere, med mindre andet er fastsat i denne bekendtgørelse.

Kapitel I.
Indberetning af arbejdsforhold (registrering).

Det påhviler arbejdsgiveren (den lønansivende myndighed) at foranledige, at der for de af denne bekendtgørelse omfattede lønmodtagere, der er beskæftiget den 1. juni 1965, udstedes pensionskort, for så vidt de ikke allerede måtte være tilmeldt Arbejdsmarkedets Tillægspension.

Har en lønmodtager flere samtidige ansættelser inden for stat, kommune m. v., foretages udstedelsen af pensionskort i hovedstillingen (tjenestemandsstillingen). Pensionskortet udleveres til lønmodtageren, og den hvide kopi indsendes snarest muligt og senest den 14. august 1965 til Arbejdsmarkedets Tillægspension (postbox 321, Hillerød).

For en lønmodtager, som i tiden 1. april 1964 til 31. maj 1965 er ophørt i et af denne bekendtgørelse omfattet beskæftigelsesforhold, og som ikke er tilmeldt Arbejdsmarkedets Tillægspension, foretages registrering, for så vidt og når lønmodtageren retter henvendelse herom til den tidligere arbejdsgiver. (Om indbetaling henvises til kapitel II, stk. 11).

For lønmodtagere, der inden 1. juni 1965 er afgået ved døden, skal pensionskort ikke udstedes. Lønmodtagerforhold, der etableres efter 1. juni 1965, skal indberettes i overensstemmelse med reglerne i § 1, stk. 3, i arbejdsministeriets bekendtgørelse af 13. maj 1964.

Arbejdsgivere – der ikke allerede er registreret i Arbejdsmarkedets Tillægspension – skal snarest muligt og senest

den 20. juni 1965 foretage tilmelding til Arbejdsmarkedets Tillægspension ved indsendelse af arbejdsgiverskema.

Bestyrelsen for Arbejdsmarkedets Tillægspension kan for arbejdsgivere, som beskæftiger større grupper af lønmodtagere, godkende ordninger, hvorved der afviges fra foranstående bestemmelser.

Kapitel II.
Indbetaling af bidrag m.v.

Beregning af bidrag for de af denne bekendtgørelse omfattede lønmodtagere sker efter de almindelige regler i § 15 i lov om Arbejdsmarkedets Tillægspension. Det bemærkes, at lønmodtagere, som er ansat i henhold til lov af 7. juni 1958 om lønninger og pensioner m.v. til statens tjenestemænd og lov af samme dato om normering og klassificering af statstjenestemandsstillinger, og som har flere samtidige beskæftigelsesforhold i staten, anses for at være beskæftiget hos samme arbejdsgiver, jfr. lov om Arbejdsmarkedets Tillægspension § 15, stk. 1 og 2. Tilsvarende gælder for lønmodtagere, som har flere samtidige beskæftigelsesforhold inden for folkekirken, samme kommune (skoleforbund), koncessionerede selskab eller lignende.

Tilbageholdelse af bidrag. For så vidt angår bidrag for tiden inden den 1. juni 1965, betaler arbejdsgiveren foreløbig også lønmodtagerens andel af bidraget og tilbageholder denne efter nærmere aftale mellem arbejdsgiveren og de pågældende lønmodtagerorganisationer.

Indbetaling. Pr. 1. juni 1965 med seneste rettidige indbetalingsdag den 20. juni 1965 indbetaler arbejdsgiveren til Arbejdsmarkedets Tillægspension et à conto beløb, der af arbejdsgiveren skønnes at svare til de bidrag, der i alt skal indbetales på grundlag af de pågældende lønmodtageres beskæftigelse i tiden 1. april 1964 til 31. marts 1965.

Endelig afregning af bidrag for den anførte periode skal ske pr. 1. august 1965 med seneste rettidige indbetalingsdag den 14. august 1965.

Indbetaling af bidrag for tiden 1. april 1965 til 30. september 1965 sker pr. 1. oktober 1965 med seneste rettidige indbetalingsdag den 14. oktober 1965.

Pr. 1. juli 1965 med seneste rettidige indbetalingsdag den 14. juli 1965 skal der dog foretages à conto indbetaling for tiden 1. april 1965 til 30. juni 1965. Denne à conto indbetaling skal ske med et beløb, der af arbejdsgiveren skønnes at



Danske jernbaners afholdsselskab

16. oplysningskursus på Midtjysk Ungdomsskole Ejstrupholm
i dagene 29.–31. august 1965.

svare til de bidrag, der i alt skal indbetales for denne periode, i almindelighed en fjerdedel af à conto beløbet for perioden 1. april 1964 til 31. marts 1965.

Såfremt de ovenfor fastsatte frister for à conto indbetaling eller endelig afregning ikke overholdes, vil der være at betale renter af det skyldige beløb med 1 pct. for hver påbegyndt kalendermåned fra forfaldsdagen.

De foran nævnte indbetalinger skal ske *særskilt* for disse lønmodtagergrupper og kun over Arbejdsmarkedets Tillægspensions særlige postkonto nr. 9595.

Samtidig med den endelige afregning af bidrag for tiden 1. april 1964 til 31. marts 1965, d.v.s. pr. 1. august 1965, og for tiden 1. april 1965 til 30. september 1965, d.v.s. pr. 1. oktober 1965, skal arbejdsgiveren på indbetalingslister *indberette bidragene* for hver enkelt lønmodtager. Indbetalingslisterne, der i øvrigt udfyldes i overensstemmelse med de almindelige regler, jfr. arbejdsministeriets bekendtgørelse af 2. september 1964, skal ved disse 2 indbetalinger mærkes »tjenestemænd m.fl.«.

Ved fremtidige indbetalinger, d.v.s. første gang ved indbetalingen pr. 1. januar 1966 af bidrag for oktober kvartal 1965, følges de almindelige regler om indbetalinger, jfr. bekendtgørelse af 2. september 1964.

En lønmodtager, som i tiden 1. april 1964 til 31. maj 1965 er ophørt i et af nærværende bekendtgørelse omfattet beskæftigelsesforhold, og som retter henvendelse til den tidligere arbejdsgiver om indbetaling af bidrag for det i perioden afsluttede beskæftigelsesforhold (og om eventuel registrering), skal til arbejdsgiveren indbetale sin del af det beregnede bidrag for perioden. Arbejdsgiveren skal ved første herefter følgende indbetaling til Arbejdsmarkedets Tillægspension indbetale det samlede bidrag. Samtidig med indbetalingen skal arbejdsgiveren indsende en indbetalingsliste med angivelse af den periode, som indbetalingen vedrører.

For lønmodtagere, der inden 1. juni 1965 er afgået ved døden, skal bidrag ikke indbetales.

For så vidt bestyrelsen for Arbejdsmarkedets Tillægspension i medfør af kapitel I har godkendt en særlig ordning, hvorved der afviges fra de i kapitel I fastsatte regler om indberetning af arbejdsforhold, bemyndiger arbejdsministeriet herved bestyrelsen til på tilsvarende

PROGRAM

Lørdag den 28. august

- Kl. 14,31–15,54: Deltagerne ankommer til Ejstrupholm.
» 18,00–19,00: Kaffe og velkomst v/ Landsformanden og Oplysningslederen. Aftensmåltid.
» 20,00–22,15: Underholdning og kaffe. »Sønderjysk aften« v/ Bork Hansen, Løgumkloster.

Søndag den 29. august

- Kl. 7,30– 8,00: Morgenandagt v/ pastor Blichfelt-Jørgensen.
» 8,00 : Flaget hejses.
» 8,10– 8,45: Morgenmåltid.
» 9,00– 9,45: J.H.F. – N.J.A. – R.R.L.s repræsentanter taler.
» 10,00–11,45: Orientering fra hovedbestyrelsen v/ Landsformanden.
» 12,00–14,00: Middagspause.
» 14,00–15,00: Rejse – Islands afholdsbevægelse – landet og folket m/ farvefilm v/ overlærer Ankjærø.
» 15,15–15,45: Kaffepause.
» 16,00–18,00: Kan vi reformere den danske afholdsbevægelse? v/ C. Carlson.
» 18,00–19,00: Aftensmåltid.
» 20,00–22,15: Aftenunderholdning og kaffe v/ Axel Bove.

Mandag den 30. august

- Kl. 8,00 : Flaget hejses.
» 8,10– 8,45: Morgenmåltid.
» 9,00–10,00: Er presse og propaganda tidssvarende og nødvendig? v/ J. Ruson.
» 10,30–11,50: Grønland, med film, v/ Verner Jensen.
» 12,00–14,00: Middagspause.
» 14,00–15,00: Den sidste køretur.
» 15,15–15,45: Kaffepause.
» 16,00–17,45: D.J.A. og fremtidens arbejde med efterfølgende spørgetime v/ F. Marker.
» 18,00–19,00: Aftenmåltid.
» 20,00–19,00: Aftenunderholdning og kaffe v/ Kvindeforeningen.

Tirsdag den 31. august

- Kl. 8,00 : Flaget hejses.
» 8,10– 8,45: Morgenmåltid.
» 9,00–11,45: Udflugt – Søby kullejer–Arnbjerg–Brande–Thyregod–Rørbæksø.
» 12,00–13,00: Middagspause.
» 13,00–14,00: Afslutning og kaffe.
» 14,31 : Hjemrejse over Silkeborg.
» 15,54 : Hjemrejse over Brande.

Alle last- og rutebilchauffører samt jernbanemænd med familie er hjertelig velkomne. Skolen ligger ved skov og sø. Hele kursus'et koster kun 120,00 kr. alt iberegnet, der kan også deltages en enkelt dag. Tilmeldelse senest den 15. august til: D.J.A.s Oplysningsleder, overportør H. O. JENSEN, Dronningholmsvej 19, Svendborg

måde at fravige de ovenfor nævnte bestemmelser om endelig afregning af bidrag for tiden 1. april 1964 til 30. september 1965.

Kapitel III.

Udbetaling af pension.

Pension, der ønskes udbetalt med virkning fra 1. april 1965, skal begæres

inden den 1. oktober 1965, jfr. lovens § 9, stk. 2. Udbetaling af pension vil dog tidligst kunne påbegyndes 1. oktober 1965.

Begæringer, der indsendes i tiden indtil 31. december 1965, bør ledsages af en erklæring fra vedkommende arbejdsgiver om varigheden af beskæftigelsen som tjenestemand m.v. siden 1. april 1964.

Et hjul drejer for trægt!

Der kræves modernisering, rationalisering og automatisering overalt.

Nogle viser god vilje og evne, andre har mangel på begge dele, er måske efter lang tid på samme plads blevet blind overfor mulighed for rationalisering på eget område.

Tilsyneladende mangler der rationalisering i forretningsgangen i sager, der rejses mod personale i såvel store som små ting.

Det er et stort nervepres for enhver tiltalt at gå og vente i dage, uger, ja måneder på en afgørelse, som kunne foreligge på et minimum af tid.

En sådan ventetid, hvor vedkommende måske tilligemed er taget fra sikkerhedstjenesten, er så deprimerende, at den i sig selv er en langt hårdere straf, end den som følger efter en selv ret hård dom.

I ventetiden, mens forundersøgelse og siden domsafsigelse står på, vakler den tiltalte mellem håb og mismod mellem tvivl og tro. Han går stille omkring mellem kolleger og tror alle ser ned på ham for de uheld, han er indblandet i.

Det kan være vanskeligt for kolleger, kammerater og medansatte at give vedkommende et medfølelse og opmuntrende ord, en situation som yderligere kan føles fordømmende for den uheldige.

Skal der i en undersøgelse indgå tekniske prøver f.eks. materialeprøve, prøver på apparaters påståede svigten eller deres konstruktion, er det forståeligt, at det kræver den tid, som er nødvendig, men hvor det kun drejer sig om forhør af flere parter, må den lange undersøgelsestid undre.

Mon ikke lidt mere smidighed, evt. brug af en fridag eller en del fritid for dem, der skal undersøge en sag, ville være et godt offer i forhold til den depression, den eller de tiltalte er inde i.

Det føles i sig selv dybt nedværdigende for en lokomotivfører at blive taget fra sikkerhedstjenesten, et forhold som uden tvivl gør sig gældende for enhver, der har sikkerhedstjeneste.

Foreligger der direkte brud på sikkerheden, eller er der spiritus med i uheldet (hvilket heldigvis er sjældent) er det naturligt, at vedkommende tages midlertidigt ud af sikkerhedstjenesten, men der opstår af og til situationer, hvor det er helt urimeligt at fjerne en tjenestemand

fra sikkerhedstjenesten, mens undersøgelse står på.

I forhold til trafiksynder udenfor statsbanerne, hvor en trafikant ikke for en mindre forseelse, ja, vel nærmest undtagelsesvis, får sit kørekort inddraget, men kan godt siden få en bøde for forseelsen, er det en urimelig hård behandling at sætte en lokomotivfører fra sikkerhedstjenesten, selv om det kun sker mens undersøgelse og domskendelse står på.

Den ofte lange ekspeditionstid vil vel nok blive forsvaret med personalemangel, men dog ikke en af det ved rationalisering i administrationskontorerne besparede personale skulle være egnet til hjælp ved undersøgelse i tjenestemandssager, eller der ved besparelser er blevet råd til hjælp for auditøren.

En hurtigere ekspedition vil blive modtaget med glæde af enhver tjenestemand og vil bidrage til at lene klimaet på arbejdspladsen.

Skulle ikke tiden være inde til at gå i aktion for bevarelse af de sidste medmenneskelige følelser. der er tilbage i vor snart overautomatiserede tilværelse. Så længe mennesket er et led i produktionen, må det være berettiget med krav om hensyn hertil.

En pilot, en motorkører, en artist, der er ude for uheld, kommer hurtigst mulig i gang med sit sædvanlige arbejde for ikke at gå og skabe sig angst efter uheldet, selvom dette er forårsaget ved hans egen fejl. Det samme bør være gældende for en lokomotivfører med de hensyn, som må tages til uheldet og arbejdets art.

Der er i enhver lokomotivfører en dybt rodfæstet respekt for et stopsignal, en respekt som indpodes fra den første dag som aspirant.

Antagelig er denne respekt større hos en lokomotivfører end f.eks. hos trafikanter udenfor jernbanedrift, hvor der er større mulighed for at slippe uset eller upåtalte fra en forseelse som at passere et stopsignal. Det at passere et stopsignal er en fejl, men fejlen bør absolut bedømmes efter den størrelsesgrad, den har.

Enhver lokomotivfører, der observerer et signal som stop, vil reagere derpå og med alle midler søge at standse, før signalet er nået. Skulle andre forhold (der kan være mange) gøre sig gældende, så hans beregninger ikke slår til – en gang af mange hundrede eller tusinder, men først får toget bragt til standsning kun få meter efter signalet, kan man vel

næppe påstå, at der er grund for at tage ham fra sikkerhedstjenesten. Dermed være ikke sagt, at lokomotivføreren bør fritages for påtale, men det bliver da for hans fejlberetning.

Et populært kaldet »kørt ind for stop« vil jo sige, at lokomotivføreren overhovedet ikke har reageret på et stopsignal og må naturligvis bedømmes helt anderledes end ovennævnte fejlberetning.

Den angst man er bange for skal besætte ovennævnte kategorier ved uheld, vil sikkert også i ikke ringe grad besætte en lokomotivfører, der går og venter på en sags afgørelse og præge ham i den første tid, han atter kører på strækning.

I alle de tilfælde, hvor man efter et uheld atter vil benytte en tjenestemand til sikkerhedstjeneste, lad det da ske hurtigst mulig.

Denne artikel er ikke tænkt som anke over sagers afgørelse, men som anmodning om, at der sker ændring i deres gang, så afgørelse kan foreligge snarest muligt efter uheld.

Mon ikke rationalisering også på dette område skulle være mulig, hvis vilje og forståelse er til stede.

Enhver, som føler sig skyldig, akcepterer dom og straf, men sikkert ingen kan gå i ro og tålmodighed og vente på den.

V. C. B. Møller,
lokomotivfører, Fredericia.

PÅSKØNNELSE

Generaldirektoratet har udtalt sin bedste tak og påskønnelse over for lokomotivfører (15. lkl.) F. A. Knudsen, København Gb., i anledning af, at han natten mellem den 26-27/10-64 ved Herlufmagle station udviste god agtpågivenhed og omtanke. Der er udbetalt ham en dusør.

OPMÆRKSOMHED FRABEDES

Opmærksomhed frabedes venligst i anledning af mit jubilæum.

P. W. B. Hansen,
lokomotivfører, Gb.

*

Sveriges statsbaner er det største foretagende i landet, som lader foretage psykologiske prøver af sit personale. Det sker på SJ-skolen i Stuvsta. Undersøgelsen omfatter bl.a. skriftlige og mundtlige prøver i år af 700 mand.

PERSONALIA

Antaget som lokomotivmedhjælperaspirant pr. 1/5-65.

P. Frederiksen, København Gb.
F. R. Christensen, København Gb.
M. H. Andersen, København Gb.
P. Wammen, København Gb.
B. K. Nielsen, København Gb.

Ansæt som lokomotivmedhjælper pr. 1/6-65.

Lokomotivmedhjælperaspiranterne:
J. P. T. Jensen, København Gb., i København Gb.
E. R. Semler, København Gb., i København Gb.
T. B. Jensen, København Gb., i København Gb.
Knud Nielsen, København Gb., i København Gb.
L. B. Andersen, København Gb., i København Gb.
C. V. Mogensen, København Gb., i Slagelse.

Forfremmelse efter ansøgning til lokomotivmester (15. lkl.) pr. 1/5-65.

Lokomotivfører (12. lkl.):
S. E. Hald, Helgoland, i Helgoland.

Forfremmelse efter ansøgning til lokomotivfører i 15. lkl. pr. 1/5-65.

Lokomotivfører (12 lkl.):
V. H. Jensen, Århus, i Århus.

Forfremmelser efter ansøgning ifølge opslag til lokomotivfører i 15. lkl. fortrinsvis til betjening af dieselelektriske lokomotiver af litra MY og MX pr. 1/6-65.

Lokomotivførerne (12. lkl.):
S. A. Martinsen, Kalundborg, i Kalundborg.
C. B. S. Jørgensen, Næstved, i Næstved.
K. H. S. V. Nielsen, Helsingør, i Helsingør.
K. Ljungdahl, Kalundborg, i Kalundborg.
T. Andersen, Næstved, i Næstved.
C. J. Beckmann, Helsingør, i Helsingør.
V. B. D. Nielsen, Næstved, i Næstved.
H. R. L. Jørgensen, Helsingør, i Helsingør.
N. E. Jensen, Ålborg, i Kalundborg.
E. E. Johansen, Næstved, i Næstved.
P. P. B. Klavsen, Korsør, i Korsør.
K. B. Jensen, Næstved, i Næstved.
B. J. Christensen, Helsingør, i Helsingør.
B. Jensen, Kalundborg, i Kalundborg.

H. Pallesen, Korsør, i Korsør.
T. G. B. Olsen, Kalundborg, i Kalundborg.
E. J. V. Høftoft, Kalundborg, i Kalundborg.
R. L. Andersen, København Gb., i København Gb.
H. E. Bidstrup, Helsingør, i Helsingør.
A. E. Jensen, Korsør, i Korsør.
O. E. Madsen, København Gb., i København Gb.
J. E. Profft, København Gb., i København Gb.
L. P. Larsen, København Gb., i København Gb.
P. E. Jensen, Korsør, i Korsør.
L. C. Hansen, Kalundborg, i Kalundborg.
A. J. Ridtland, Århus H., i Næstved.
E. A. Damgaard-Sørensen, Helgoland, i København Gb.
H. V. Karsholt, Helgoland, i København Gb.
T. C. Rehder, København Gb., i København Gb.
L. O. Hansen, Helgoland, i København Gb.
C. Petersen, Helgoland, i København Gb.
L. R. P. Lyng, Næstved, i Næstved.
W. C. Thomsen, København Gb., i København Gb.
E. Barfod, Helsingør, i Rødby Færge.
W. A. Jensen, Århus H., i Næstved.
A. V. Nielsen (Bringsjød), Helgoland, i Rødby Færge.

Forfremmelse efter ansøgning ifølge opslag til lokomotivfører i 15. lkl. fortrinsvis til betjening af dieselelektriske lokomotiver af litra MY og MX pr. 1/7-65.

Lokomotivfører (12. lkl.):
H. T. S. Christensen, Helgoland, i København Gb.

Forflytninger efter ansøgning ifølge opslag pr. 1/6-65.

Lokomotivførerne (15. lkl.):
A. M. Olsen, Fredericia, til Nyborg H.
P. F. O. Frederiksen, København Gb., til Helsingør.

Forflytninger efter ansøgning pr. 1/6-65.

Lokomotivfører (12. lkl.):
S. Jørgensen, København Gb., til Helsingør.
Lokomotivmedhjælperne:
J. S. Jensen, Rødby Færge, til København Gb.
B. Svarre, Næstved, til København Gb.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 10/6-65.

Lokomotivfører (12. lkl.):
E. B. Kristensen, Korsør, til Ålborg.
V. V. B. Møller, København Gb., til Ålborg.

Afsked.

Lokomotivfører (15. lkl.):
B. O. K. Liljenkrans, København Gb., er afskediget på grund af svagelighed med pension (30/6-65).

Lokomotivførerne (12. lkl.):
J. G. K. Jensen, Fredericia, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31/8-65).

S. E. Madsen, København Gb., er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31/7-65).

L. J. Andersen, København Gb., er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31/7-65).

P. E. Bækgård, Odense, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31/7-65).

Lokomotivfører (15. lkl.) uden for nr.:
J. V. B. Christiansen, Århus H., er afskediget efter ansøgning (30/6-65).

Overgået som ekstraordinært medlem pr. 1/5-65.

Pensioneret lokomotivfører P. C. P. Frost, Ørnevej 15, st., Fredericia.
Pensioneret lokomotivfører K. K. V. Andersen, Egevej 3, st., th., Padborg.
Pensioneret lokomotivfører K. W. Sørensen, Bissensgade 2, 2., Århus C.
Pensioneret lokomotivfører Viggo Christiansen, Njalsgade 18, 1., København S.
Pensioneret lokomotivfører J. E. Lysholm, Markedsgade 32, Randers.
Pensioneret lokomotivfører Magnus Kristensen, Bygmarksvej 45, Tarup, Odense.
Pensioneret lokomotivfører Johs. Johansen, Kystparken 107, Sædding pr. Esbjerg.

Navneændring.

Lokomotivfører (15. lkl.) P. G. Møller, Padborg, hedder P. Geisler (18/3-65).



Lokomotivfører Kai Vald. M. Jensen, Næstved, født d. 3/12-1898, er afgang ved døden d. 25/5-65.

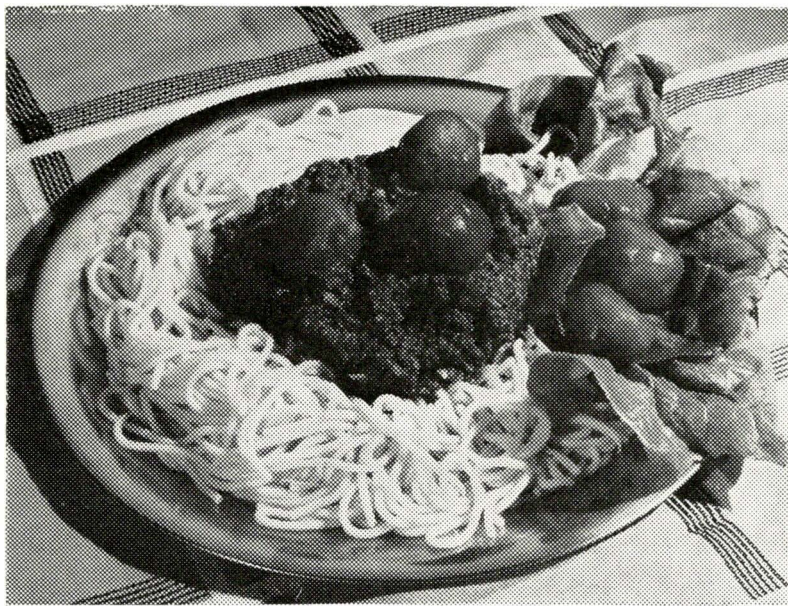
Pensioneret lokomotivfører J. M. S. Sørensen, Tofttegårds alle 45, 2., tv., Valby, født d. 23/12-1886, er afgang ved døden d. 27/5-65.

DAMERNES DAG

* * * * *

ITALIENSK BØF

4 personer.



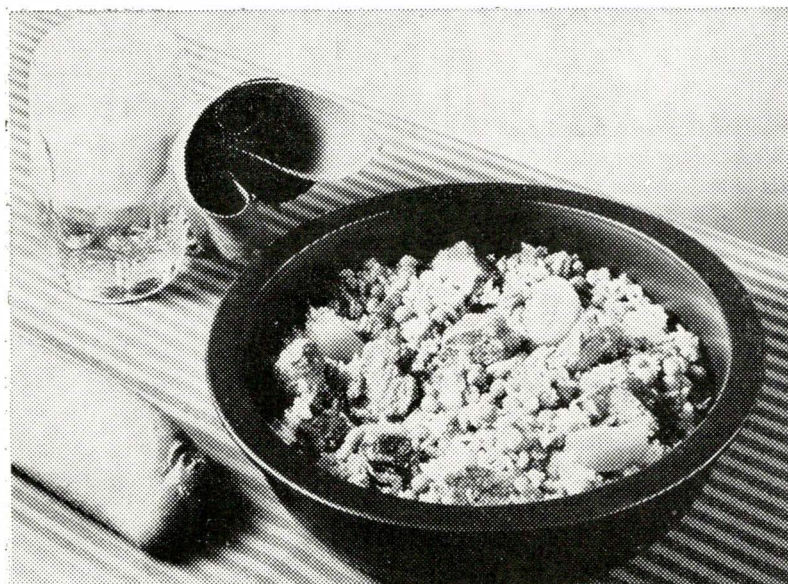
Hakkebøf med løg er jo en populær ret herhjemme. I Italien har man denne variant, og hvorfor ikke prøve noget nyt:

Riv et stort løg og kom en pæn klat fedtstof i en stegegryde. Lad løget blive gyldent og tilsæt i et par omgange ialt 500 g hakket oksekød. Husk salt og peber efter behag samt lidt tomatpuré. Sørg for at kødet brunes godt, og lad det hele småsnurre i 5 minutter.

Kog 200 g Gluten Makaroni i letsaltet vand i 10–12 minutter, skyl med kogende vand og lad dette løbe godt fra.

Anret makaronien i et dybt, rundt fad og lav et pænt hul i midten – som vist på vor illustration – og hæld den dampende kødblanding over makaronien. Vil De give retten et ekstra festligt præg, kan De pynte med en stor stegt tomat pr. person.

LAM I ÆRTER



Her er en lækker ret fra mesterkokken Rich. Oest Larsens store opskriftsamling: Køb en ikke for fed lammebov og skær kødet i pæne firkanter. Lad disse blive gyldenbrune i rigeligt margarine i en gryde. Tilsæt ærte vandet fra et kg grønnærter og småkog det under låg. Skær ½ kg tomater i stykker og kom dem ved. Lad det hele snurre en times tid. Bland derefter forsigtig de kogte ærter samt en kop kogte, løse ris i og smag til med salt. Server retten i et fad og giv flute eller franskbrød til.

HVAD ER P OG S MÆRKEDE KØKKENURTER?

Et P eller et S på frøposen efterfulgt af et årstal, f.eks. P 59 eller S 62, er en udmærkelse til frøet og en vigtig oplysning til forbrugeren. Det betyder, at frøet er fra en stamme, som det nævnte år er udvalgt som den bedste af sin art, enten af Fællesudvalget for Prøvedyrkning af Køkkenurter (P) eller af Statens Forsøgs-virksomhed i Plantekultur (S). De to virksomheder har simpelthen delt arbejdet mellem sig.

Egenskaber af dyrkningsmæssig betydning er taget i betragtning og suppleret med køkkentekniske bedømmelser og vitaminanalyser, foretaget af henholdsvis Statens Husholdningsråd og Statens Vitaminlaboratorium.

STØVSUGERE OG DERES SUGEEVNE

Statens Husholdningsråd har afprøvet 9 nye støvsugermodeller, der forhandles på det danske marked. Afprøvningen har bl.a. omfattet støvsugernes effektivitet ved rengørelse af gulve, vendetæpper, wiltontæpper og tæpper med længere luv.

Specielt er der gjort opmærksom på, at det vakuum, der dannes, når man lader støvsugerslangen suge sig fast mod håndfladen, ikke er noget udtryk for støvsugerens sugeeffekt, der jo er produktet af vakuum og luftstrøm.

Men undersøgelsen viste, at i praktisk anvendelse er mundstykkernes udformning afgørende for støvsugerens sugeevne.

Nu er der desværre kun få mundstykker, der passer til støvsugere af andet fabrikat. Men til mange fabrikater er der i de senere år fremstillet nye og forbedrede mundstykker. Og måske vil man ved at udskifte det gamle mundstykke med et nyt mundstykke kunne opnå betydelig forbedret sugeevne hos den gamle støvsuger.

Papirposerne, der anvendes i alle de afprøvede modeller, behandles i et særligt afsnit. Papiret, der bruges til poserne, skal være gennemtrængeligt for luften, men ikke for støvet, og samtidig skal papiret være så kraftigt, at det ikke går i stykker ved tømning. Disse ting er svære at forene, og der er store forskelle mellem fabrikaterne.