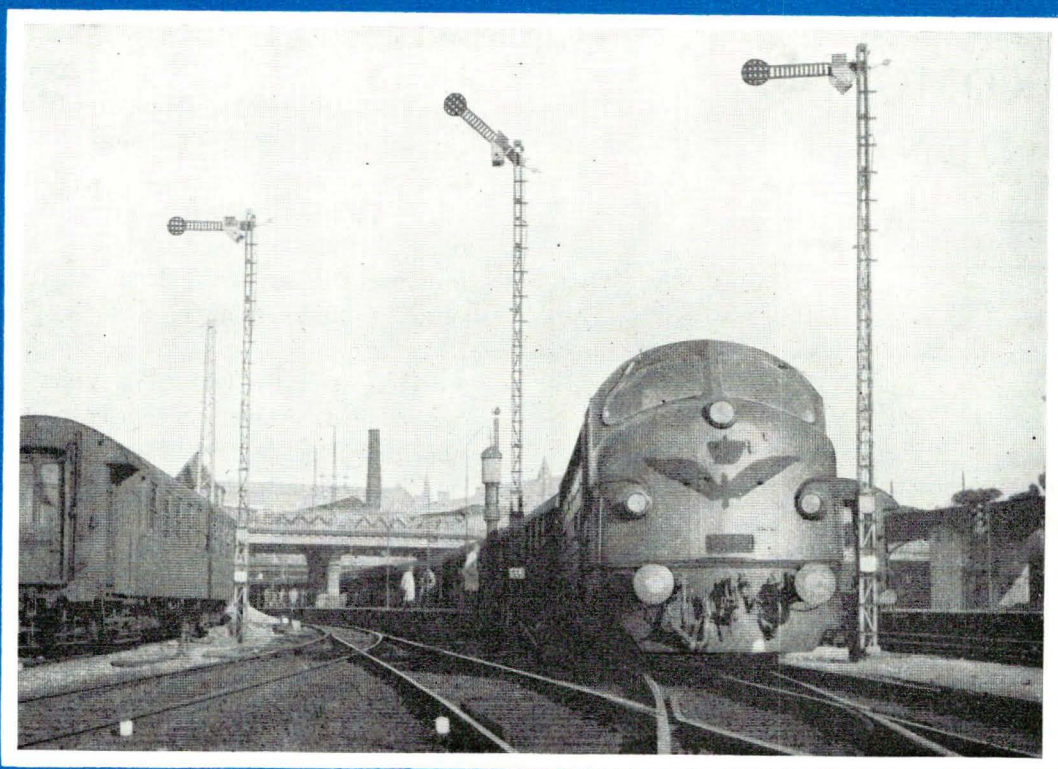


# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING



Nummer 24 – 20. december 1965 – 65. årgang



## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

20. DECEMBER 1965 — 65. ÅRGANG

24

### Indhold:

Tjenestemandskommissionen . . . . .	2
Corrida de Toros . . . . .	4
SR & SIR . . . . .	7
DB's E 03 . . . . .	8
Spanske Statsbaner . . . . .	10
Personalia . . . . .	12
DJF . . . . .	13
Damernes Dag . . . . .	14
Indholdsfortegnelse . . . . .	15

### 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.

Det er tidligere gjort bekendt, at der skulle nedsættes en tjenestemandskommission til behandling af især vore efterlønsproblemer, men der kan også behandles presserende spørgsmål af lønmæssig karakter. Som det vil fremgå af det efterfølgende fra økonomiministeren til kommissionens formand, departementschef P. Bjørn Olsen, er kommissionsmedlemmerne nu udpeget. Lad os medgive arbejdet i kommissionen de bedste ønsker for en heldig løsning af disse tjenestemandsspørgsmål, om hvilke vi tror, at mulighederne for den ønskede begrænsning er meget små. I den årrække, kommissionsarbejdet kan skønnes at tage, vil problemerne blive langt mere omfattende, end man regner med.

I den i marts måned d.å. afgivne betænkning fra det under 18. juni 1963 nedsatte udvalg vedrørende tjenestemænds adgang til almindelig folkepension har udvalget givet udtryk for, at tjenestemændenes efterlønsordning inden for en nærmere fremtid bør optages til revision med henblik på at tilpasse ordningen til den stedfindende udvikling i den offentlige alderssikring.

I overensstemmelse hermed har regeringen – under hensyn til de problemer, som indførelsen af almindelig ikke-indtægtsbestemt folkepension og arbejdsmarkedets tillægspension samt overvejelserne omkring en videregående tillægspensionsordning rejser i forhold til den bestående efterlønsordning for tjenestemænd, og som er nærmere belyst i ovennævnte udvalgsbetænkning, hvori er opstillet alternative tekniske muligheder for disse problemers løsning – efter forhandling med statstjenestemændenes centralorganisationer og Danmarks Lærerforening besluttet at nedsætte en tjenestemandskommission med repræsentanter for folketingets politiske partier, administrationen og tjenestemandorganisationerne til udarbejdelse af forslag til revision af tjenestemændenes efterlønsordning og til de heraf nødvendiggjorte ændringer i lov om lønninger og pensioner m.v. til statens tjenestemænd, lov om lønninger m.v. til folkeskolens lærere og lov om folkekirkens lønningsvæsen m.v.

Selv om kommissionen ikke nedsættes med det formål at beskæftige sig med det øjeblikkelige lønniveau for tjenestemændene, vil den kunne overveje og fremkomme med forslag til løsning af sådanne spørgsmål vedrørende de af ovennævnte love omfattede

tjenestemænds eller enkelte tjenestemandsgruppers ansættelsesvilkår m.v. eller andre forhold, som den siden den nuværende tjenestemandsløvgivnings gennemførelse i 1958 stedfundne udvikling og indvundne erfaringer har gjort det ønskeligt at søge løst. Såfremt det findes ønskeligt, kan spørgsmål af særlig karakter udtages til forlods behandling og forslag til deres løsning fremsættes uden at afvente afslutningen af kommissionens øvrige arbejde.

Kommissionen kan tilkalde sagkyndige til midlertidig deltagelse i dens møder; endvidere kan den til behandling af specielle områder nedsætte udvalg, i hvilke – foruden kommissionens egne medlemmer – enkelte repræsentanter for de særligt interesserede administrationer og tjenestemandsgorganisationer kan indtræde.

Kommissionen består af 26 medlemmer. Regeringen har udpeget lønningsrådets formand, departementschef i økonomiministeriet P. Bjørn Olsen, til formand og afdelingschef i økonomiministeriet Hans C. Fedders til næstformand og har yderligere valgt 6 medlemmer, nemlig generaldirektør for post- og telegrafvæsenet Gunnar Pedersen, departementschef i forsvarsministeriet C. C. F. Langseth, kontorchef i økonomiministeriet Bodil Andersen, kontorchef i socialministeriet E. Arntzen, kontorchef i indenrigsministeriet Johs. Pedersen og trafikinspektør i generaldirektoratet for statsbanerne E. Rolsted Jensen.

Til foran nævnte, af regeringen udpegede medlemmer, kommer 13 medlemmer udpeget af partigrupperne i folketinget samt 5 tjenestemandrepræsentanter, deraf 2 udpeget af Statstjenestemændenes Centralorganisation I (funktionærklasserne), 1 af Statstjenestemændenes Centralorganisation II (embedsklasserne) 1 af Danske Statsemployer Samråd og 1 af Danmarks Lærerforening.

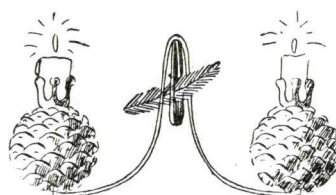
De af partigrupperne i folketinget valgte medlemmer er følgende:

Folketingsmand, redaktør Holger Eriksen  
» overtoldassistent Jørg. Peder Hansen  
» skatterådsformand Hans Lund  
» civilingeniør Knud Enggaard  
» bankkasserer Jens Frandsen  
» landsretssagfører Erik Ninn-Hansen  
» politifuldmægtig Jørgen Langkilde

Folketingsmand, forstander Svend Haugaard  
» fhv. undervisningsminister  
K. Helveg Petersen  
» professor Morten Lange  
» lærer Erik Sigsgaard  
» advokat Johan Asmussen  
» professor B. Diderichsen

Statstjenestemændenes Centralorganisation I har udpeget formanden for centralorganisationen, forretningsfører Egon Rasmussen, og forbundsformand Aage Nielsen. Statstjenestemændenes Centralorganisation II har udpeget organisationens formand, trafikkontrollør E. Svendsen. Danske Statsemployer Samråd har udpeget professor Poul Bonnevie, og Danmarks Lærerforening repræsenteres af foreningens formand, overlærer Stinus Nielsen.

Kommissionens sekretariatsforretninger vil blive varetaget af medarbejdere i økonomiministeriets løn- og pensionsdepartement under ledelse af kontorchef Bodil Andersen.



*Foreningens hovedbestyrelse  
og redaktionen  
ønsker medlemmerne og  
bladets øvrige læsere  
glædelig jul og godt nytår.*

# Corrida de Toros

Et øresønderrivende begejstringsbrøl fra tusinde af ekstatiske struber flænger luften, og ruller hen over den nærmeste omegn, som en blandingslignende lyd af gungrende torden og blæsende basuner. Det syder og bobler i menneskemassen, som frembringer disse lyde, mens glasagtige, feberhede øjne svømmer rundt i hovedet på dem, og udstråler en lidenskab og vildskab, der endog kunne få fanden til at flygte i skræk.

Erobringslystne og upåvirkelige af varmen er alle disse mennesker i en glidende strøm denne eftermiddag valfartet ad den brede boulevard til Plaza de Toros Monumental i Barcelona for at indsuge den blodmættede atmosfære, der hviler over arenaen under en Corrida de Toros, tyrefægtning.

Det er sent på eftermiddagen. Den stærke, brændende sol er på dette tidspunkt sunket så meget, at den omtrent deler amfiteatret i to lige store dele, som danner det sociale skel i publikummet. Det er det bedste, fineste, behageligste og dyreste at sidde i skygesiden, medens solsidens pladser er beregnet for en mere slunken pengepung.

Gennem labyrinter af gange, som fører fra arenaens bagside, vandrer folk ind i tilskuerrummet; hvorefter de planter sig på de uindbydende stentrin, der inden længe får den luksuriøse bagdel til at ligne et par ustegte bøffer. Der larmes, råbes og gestikuleres, når publikum balancerer frem til deres pladser, og hidsige dramaer udspilles, når uenighed opstår om pladsernes ejerforhold ved sammenligning med billetternes anvisninger, eller når folk i svedende iver tramper på hinanden i trængslen.

Unge knøse med favnen fuld af solskærme og læderbetrukne puder springer udfordrende fra afsats til afsats og afhænder beholdningen til pesetasstærke folk, der gerne vil ofre lidt på bekvemmelighedens alter.



Vandsælgeren traver rundt med en stor lerkrukke i hånden, som er pyntet med et par stenvorter. Fanger hans blik et smægtende ansigt, overlades krukken til den tørstende, der, mod betaling af 1 pesetas, får lov til at lække sin brændende hals med en stråle fra lerkrukkens vorter. Vandsælgeren bestemmer, hvor meget der må drikkes, idet han tager krukken, når han mener, det kan være godt. Han er forretningsmand, og det gælder om at pine så mange pesetas ud af krukken som mulig. At så en og anden gør vrøvl anfægter ham ikke. Han besvarer det kun med sit mesende – *Aqua – Aqua*.

Et hornorkester har med skrattende toner gjort et mislykket forsøg på at tage kampen op mod det bølgende, larmende menneskehav. Dirigenten står og svinger armene som en olympisk gymnast. Men publikum ænser ham ikke. De sidder i dirrende forventning med tankerne fastbundne af det drama, som om få minutter vil udløse den indestængte spænding og gå over i en befriende rus af gavmild glæde, når det midaldrelige skuespil begynder.

Efterhånden er vel omtrent 40000 mennesker propet ind i amfiteatret, og nøjagtig på det annoncerede klokkeslet gjalder en trompetfanfare, og en procession i maleriske dragter holder deres indtog i arenaen.

Det farverige optog, som bl.a. består af corridaens tre matadorer, banderillos og picadorer, bevæger sig over mod præsidentlogen, hvor der med stor underdanighed hilses på kampens leder. Han overlader nøglerne til tyrestalden til en af de ridende herolde, der rider tværs over arenaen og videregiver dem til en fedladne kæmpe.

Hele processionen er nu opløst, og et par sekunder er arenen tom – men så sker der noget. Den fedladne kæmpe åbner staldporten, og den første tyr kommer



farende ind i arenaen. Men da den de sidste 8 timer har stået i en mørkelagt bås, bliver den blændet af solen og standser brat op og ser sig forvildet omkring.

Tre capeadorer, som har stået bag ved en skærmvæg, springer nu ind i arenaen. De bevæger sig med lette spænstige skridt hen imod det prægtige desorienterede dyr svingende frem og tilbage med nogle kapper, der er gul på den ene og rød på den anden side. De flagrende kapper virker ophidsende på tyren. Den sænker hovedet og går til angreb. Med elegante bevægelser undviger capeadorerne den rasende tyr, og bringer sig i sikkerhed bag skærmvæggen, så det kun er de flagrende kapper den stifter bekendtskab med. Skiftevis gør capeadorerne et udfald mod tyren og jager den rundt i arenaen flere gange. Den bliver tirret og drillet, så den pustende og stønnende af raseri løber sine spidse horn imod den skærmvæg, som capeadorerne hele tiden søger beskyttelse bag ved.

Matadoren står bag skærmvæggen og følger med intens opmærksomhed enhver af tyrens bevægelser. Han må nøje kende dens reaktion, styrke og kampiver samt eventuelle svagheder, inden han selv skal i arenaen.

Capeadorerne bliver mere dristige, og tyren angriber med frådende raseri. Men det udfordrende legeme, som den styrter imod, har i det afgørende øjeblik forandret position, så den kun løber ind i det blafrende klæde. Den går i spagat til publikums store tilfredshed, og under hånende tilråb gentager den sine mislykkede angreb.

Under denne udmattelsesdyst rider 2 picadorer ind i arenaen. De sidder på et par gamle øg, som har bind for øjnene og et madraslignende dækken om sig, der næsten når ned til jorden. Picadorerne sidder i vateret harnisk med en lang lanse i hånden. Tyren, der nu

får øje på picadorerne, sænker hovedet, sparker ildevarslende i det gule sand, og styrter i desperat afsindighed ind under bugen på hesten, og løfter både hest og rytter og smider dem om i sandet. I samme øjeblik springer capeadorerne ind mod tyren og vifter den om munden med deres kapper, og bortleder herved tyrens opmærksomhed fra den uheldige picador. Et par staldknægte hjælper imens picadoren på hesten igen, og tyren foretager et nyt angreb. Men denne gang er picadoren mere heldig. Han planter lansens i tyrens nakkemuskel og drejer den rundt, så blodet i tyktflydende strømme løber ned over dens sorte flanke.

Det er et ækelt og modbydeligt syn. Denne gyselige attraktion af udspekuleret barbari og dyreplageri falder vist heller ikke i publikums smag, hvis man da kan regne med registreringen af den hylende og piftende reaktion. Men det kan ikke være af medlidenhed med tyren, at deres reaktioner er så voldsomme; for næppe har picadorerne forladt arenaen, før mishandlingen af det arme dyr fortsætter.

Nu er det banderillos, der gør sin entre. Han har et papiromviklet spyd i hver hånd, som han står og vifter med, indtil tyren bliver opmærksom på ham. Så styrter de imod hinanden. Men idet man ser ham spidtet af hornene, springer han op og planter spydene i nakken på tyren og svinger sig udenom de spidse horn. Seks spyd bliver den dekoreret med, og mens blodet flyder i en klæbrig masse ned ad manken, opfører den en desperat »danse macabre« for at ryste de brændende og svidende banderillaer af. Men dens anstrengelser er forgæves, de bliver på grund af modhager siddende og forhøjer kun dens pinsler.

En trompetfanfare gjalder, og nu står matadoren i arenaen. Han ser pragtfuld ud, som han står der i solen i den guldbroderede dragt. Han går med lang-



somme spændstige skridt imod tyren. I hånden har han sin kårde og det blodrøde klæde. I åndeløs spænding vogter publikum på hvert af hans skridt. Det er under denne sidste kamp mellem dyrisk styrke og menneskelig behændighed, at mange tiljubede matadorer møder deres Waterloo, og får hele underlivet revet op.

Publikums ubønhørlige krav om dristighed og dødsforagt får den alvorlige, sammenbidte yndling i arenaen til at foretage de mest dumdristige og livsfarlige manøvrer. Hvis han havde stået på en balletscene, ville jeg have applauderet ham med en sådan begejstring, at mine hænder ville være følelseløse i flere dage efter, for det er en kunstnerisk oplevelse – en fryd for øjet at se den elegance og fuldendte harmoni i hver eneste bevægelse, som han behersker med en nervepirrende ro under den vanvittige dødsdans.

Det er dødsensfarligt dette her, og publikum ved det. De er så ophidsede af spænding, at de ikke længere kan blive siddende. De rejser sig op, og begæret lyser dem ud af øjnene. Et ildevarslende skrig stivner i struben på menneskemassen, idet tyrens sylespidse horn får fat i matadorens farvestrålende dragt. En flig bliver revet ud, men han er omgående i balance igen, og en jublende hyldest skyller ned over den modige dødsforagtede matador, som kun en hundrededel millimeter skilte fra døden.

Med sit røde klæde trækker han tyren omkring sig, indtil dens modstandskraft er svækket så meget, at den et øjeblik må puste ud. Hele kroppen går som en blæsebælg på den, mens den i afmægtig raseri fnyssende glor på sin plageånd. Den er farlig og uberegnelig, som den står der og samler kræfter til et nyt

angreb. Det er dette tidspunkt, matadoren har ventet på. Han trækker kården, hæver sig næsten umærkeligt op på tærerne, tager sigte, og lader sig falde ind mellem hornene, mens kården baner sig vej ned i ryggen på tyren. Den svejer et øjeblik – så styrter blodet ud af munden, og de sidste krampetrækninger går skælvende igennem den, inden den falder om i arenaens gul sand.

Publikum ter sig som vanvittige. Hatte, huer, stokke og dametasker kastes under den mest infernalske spektakel ned i arenaen som en hyldest til den rolige aristokratiske skikkelse, der nu går over og bukker dybt for præsidenten. Som belønning for sin præstation tildeler præsidenten ham tyrens ører. Og under de fantastiske ovationer danser han i triumf arenaen rundt med ørerne højt hævet i hænderne beruset af den jublende begejstring, der skyller ned over hovedet på ham.

Et trespand af heste løber ind i arenaen, og hornene på den døde tyr bliver fastgjort til trækketøjjet, hvorefter kadaveret slæbes ud.

Seks gange gentages dette blodige skuespil med en monotonitet af ækelhed og brutalitet. I hver corrida er der tre matadorer, og de nedlægger to tyre hver. Men det er kun en enkelt kamp, der er beskrevet her, og den fik en afslutning, som i et dødbringende stød befriede det stakkels dyr for yderligere lidelser. Men så let går det ikke hver gang. En anden matador i den samme kamp var så kluntet, at han fem gange stødte forkert, og måtte over og hente en ny kårde hver gang. Publikums hånende og ironiske tilråb gjorde ham mere og mere nervøs, og da kården endelig gennem-borede tyrens hjerte, blev han hylet ud af arenaen.

Det er ikke publikums humane eller æstetiske følelser, der er bestemmende for mishagsytringerne mod den kluntede matador. For dem er den hæslige maltraktering af dyret for intet at regne mod matadorens fejhed og forsyndelser mod de ubønhørlige krav om mandsmod, dumdristighed og dødsforagt.

Den råhed og brutalitet, man er vidne til under en tyrefægtning, er i sin hæslige udførelse ikke noget for en følelsesbetonet nordbo. Men hvis man ikke har overværet en tyrefægtning, har man heller ikke været i Spanien, siger et gammelt mundheld. Og derfor går nysgerrigheden en skønne dag over optugtelsen, og man står med billetten i hånden.

Efter at have oplevet dette folkeforlystende skuespil ville man dog hellere have stået med en cognac eller to i hånden.



I DLT 20/10–65 er der af undertegnede stillet nogle spørgsmål, som er besvaret i samme blad. Men er svarene i overensstemmelse med gældende signalreglement?

F.eks svaret under pkt. 1 f.

Når et tog standser på en station, uanset om toget er personførende eller ej, står der vist ingen steder, at lokomotivføreren må fortsætte kørselen uden togførerens mellemkomst, medmindre toget holder mellem PU hhv. SU og U eller mellem I og SI.

I henseende til at et personførende tog holder helt eller delvis ved perron, er dette forhold ikke omtalt under PU og U signaler, men kun under I. M og DS signaler.

Dvs. at sidste del af svaret på spørgsmål 3 heller ikke er i overensstemmelse med signalreglementet.

Angående svaret på første del af spørgsmål 3 er det jo meget svævende, og er vist et af de svar, der skal klippes ud og sættes i glas og ramme, idet det må bero på et skøn fra lokomotivføreren, hvorvidt denne mener at have holdt foran udkørselssignalet på stop og ryk frem, når toget holder ved perron, eller det skønnes, at afstanden er for stor, så lokomotivføreren kører frem til signalet og igen standser. Hvad om lokomotivførerens skøn er forkert, set med andres øjne?

Hvis et tog, der er normalt gennemkørende på en station, uanset om det er personførende eller ej, og der i udkørselstogvejen kun findes udkørselssignal, af en eller anden grund får stop på U signalet, og efter at toget er bragt til standning, viser U signalet kø, er der da ingen lokomotivfører, der fortsætter kørselen uden togførerens mellemkomst.

Hvorfor skulle man så kunne gøre det, når U signalet viser stop og ryk frem?

Noget andet er at det var ønskeligt, om reglementet var som svarene giver udtryk for, men lokomotivførerne må vel ikke bruge DLT og Vingehjulet som signalreglement, men skal vel stadig rette sig efter signalreglementet, som nok kunne trænge til en forenkling, så teori og praksis kunne følges ad.

Et andet spørgsmål, der ønskes belyst, er følgende:

På en ubetjent station på en fjernstyret strækning, hvor der i udkørselstogvejen kun findes U signal, kan dette ikke ses fra et holdende tog på grund af usigtbart vejr. Skal lokomotivføreren da gå til en telefon og få telefonisk udkørselstilladelse, eller skal togføreren, efter at have indhentet tilladelse fra FC, rangere toget ud til U signalet kan ses?

Svar:

I punkt 1 i SIR's grundbestemmelser (SIR side 5–III) hedder det:

»Signalerne tjener til at give ordrer og meddelelser, som er nødvendige for at sikre kørslen. Signalerne skal altid gives og adlydes nøjagtigt på foreskreven måde.«

Hermed har reglementet selv svaret på, hvad man skal rette sig efter, idet reglementet med ordene »på foreskreven måde« naturligtvis hentyder til den i reglementet foreskrevne måde og ikke til mere eller mindre svævende fortolkninger i bladenes brevkasser.

I øvrigt er man fortsat af den opfattelse, at svarene stemmer overens med SIR's bestemmelser.

Med hensyn til det nye spørgsmål kan følgende oplyses:

I henhold til SIR, side 24a2–IV, skal et tog i den beskrevne situation enten rangeres frem, indtil udkørselssignalet kan ses, eller have skriftlig udkørselstilladelse på formular S 102. Da det drejer sig om fjernstyret station, kan der ikke blive tale om skriftlig udkørselstilladelse, men som det fremgår af bilag 2 til SR, side 25–II, kan de i SIR påbudte skriftlige underretninger af tog i stedet for gives telefonisk af FC. Det vil med andre ord sige, at begge de af spørgeren foreslåede fremgangsmåder kan anvendes.

## Museum under Roms hovedbanegård

Når man besøger Rom, bør man ikke forsømme at aflægge jernbanemuseet et besøg. Det er moderne indrettet og ligger nede under Roma Termini, hovedbanegården. Den store sal her er på 1280 kvm, og i forbindelse med den findes en anden sal, der benyttes til møder og filmforevisning.

Samlingerne i museet er inddelt i syv afdelinger, hvoraf de seks er tekniske, og der findes en lang række modeller af historiske lok og vogne, af broer og tunneler, signal- og sikringsvæsen samt gamle ure, dokumenter og frimærker. Særlig interesse har modellen af det første italienske jernbanetog med lok'et »Bayard« fra 1839, som kørte fra Napoli til Portici, og modellerne af de nye luksus-eltoget samt af færgerne til Sicilien og Sardinien. Gennem bånd indtalt på flere sprog bliver de besøgende orienteret om, hvad de ser.

# Tyske Forbundsbaners E 03

Af Günther Stetza

Den ekstra-hurtige kørsel, der under trafikudstillingen i München i efteråret praktiseredes mellem München og Augsburg (62 km i 26 minutter) har hos fagfolk og i offentligheden skabt opmærksomhed omkring forbundsbanernes nye El-lokomotiver af serien 03, og det er nu baneledelsens hensigt at udbygge nye 200 km/timen strækninger til hurtigbetjening af den almindelige persontog-trafik – således strækningen Hamburg–Hannover.

I den anledning kan det måske være på sin plads at bringe et par tekniske oplysninger om det nye el-lokomotiv der for øjeblikket er Europas hurtigste:

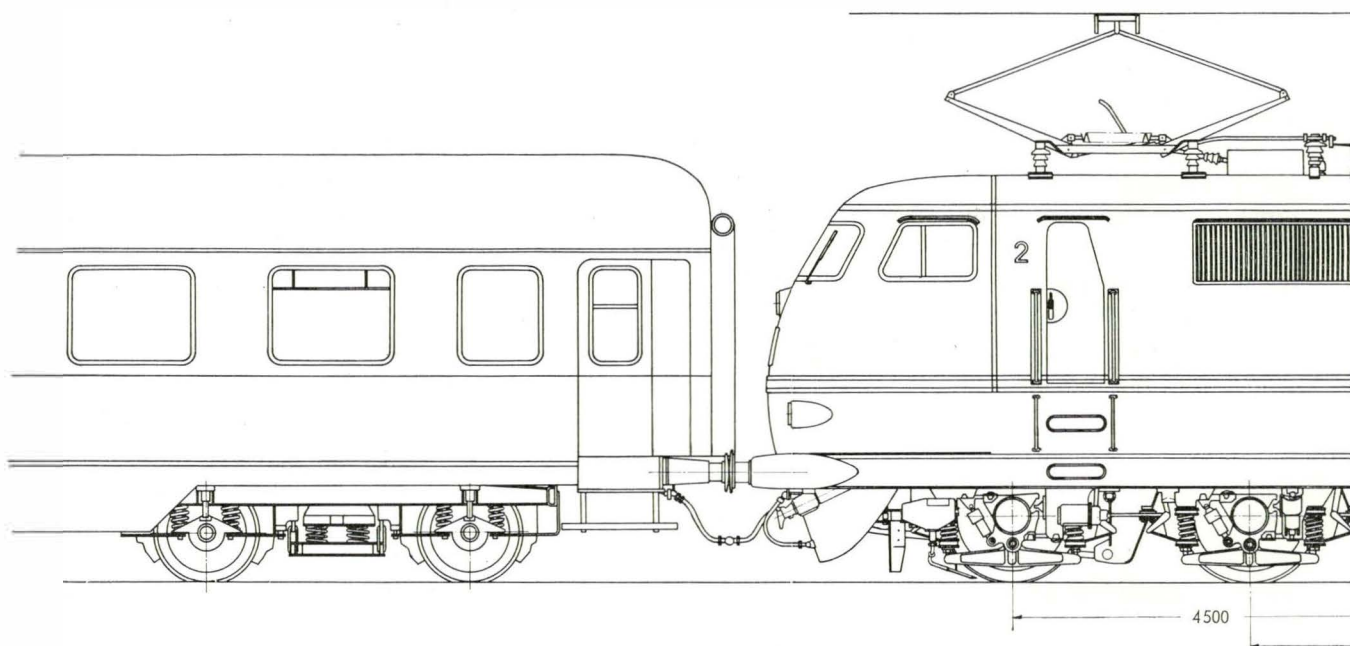
Det bærende element i lokomotivets karosseri er den såkaldte *brobærer* – idet selve lokomotiv-kassen er bygget af letmetal (aluminium) for at formindske egenvægten. Brobæreren er en svejsekonstruktion, hvis for- og bagparti er således udbygget, at de indtil dato endnu anvendte træk- og stødindretninger senere uden større besvær kan erstattes med central-koblinger. Letmetal-opbygningen er inddelt i fem elastiske, indbyrdes forbundne grupper, således at selve karosseriet ved en eventuelt opstående skævhed i brobæreren beskyttes mod overspænding. Lokomotivfrontens form fastlagdes efter indgående vindkanal-forsøg på den tekniske højskole i Hannover. Bogien er også en sammensvejet konstruktion.

For kraftoverførslen fra motorer til hjul valgtes to forskellige drivmåder: den ene et kardantræk, udformet af S.S.W, og den anden et af Henschelfabrikkerne

konstrueret forgrener-system med en dreje-elastisk fjeder. Trækkraften fra omdrejningsakserne bliver overført via skråtliggende trækstænger. Denne anordning har den fordel, at aksellastændringerne kun er ringe.

Hurtiglokomotivet E 03 er udstyret med seks motorer med en samlet kraftydelse på 6420 kw (= 8750 hestekræfter), indstillet på en  $16\frac{2}{3}$  Hz-eenfase-vekselstrømnet. Hvis det kun drejer sig om kort tid, ca. 10 minutter, kan en væsentligt højere ydelse nås – mere end 9000 kw eller 12.000 hk. Overførselsforholdet er 1 : 1,74. Dermed bliver det muligt *på mindre end tre minutter at bringe et otte-wagons hurtigtog fra 0 (stilstand) til op mod 200 km i timen.*

Den *elektriske bremse* virker, ved en fart mellem 200 og 100 km/timen, med en bremsekraft på 18 tons. Det svarer til det starttræk, et jettfly med tre motorer udvikler. I samvirken med de ligeledes meget effektive trykluftbremser kan et tog i fuld fart (200 km/timen) på yderst kort tid afbremses helt. Den elektriske bremse er *uafhængig af kørselsledningen* og bevarer sin fulde funktionsevne selv ved strømafbrydelser. Et elektronisk reguleringssystem sørger for, at enhver bremsning så vidt muligt foregår over den skånsomme elektriske bremse, og at trykluftbremsen kun bringes i funktion, såfremt den elektriske bremse ikke *alene* er i stand til at hidføre den ønskede fartnedsættelse. Et sådant tilfælde indtræffer iøvrigt, hvis det drejer sig om et otte-wagon-tog i øverste fartfase –







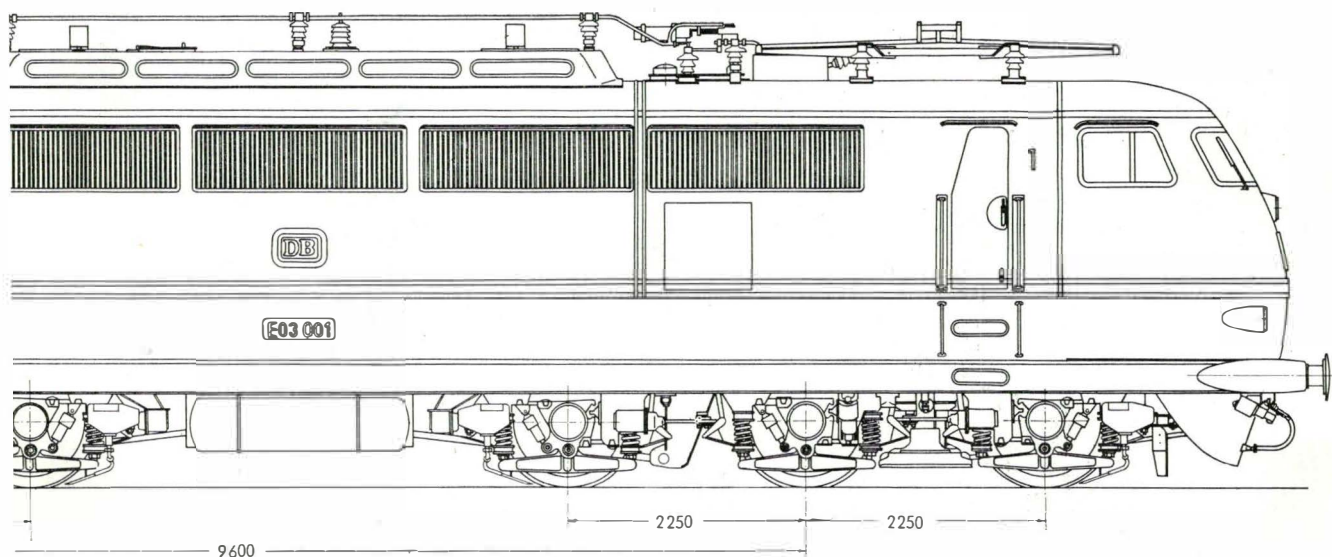
kun, når fartformindskelsen skal andrage mere end  $0,5 \text{ m/sec}^2$ .

El-lokomotivet E 03 er endvidere den første af forbundsbanernes maskiner, som er udstyret med *automatisk hastighedsregulering*. Lokomotivføreren behøver altså blot at stille ind på den ønskede hastighed, der så automatisk og med gunstigst mulige akceleration nås og holdes, uafhængigt af stigninger eller fald på kørestrækningen. Ligeledes nyt er et system, i kraft af hvilket forude liggende signalers stilling og afstand pr. radio formidles til lokomotivet, hvor den tilladte hastighed udregnes elektronisk og alle hermed korresponderende data vises på instrumentbrættet. Loko-

motivføreren har altså selv under meget høje hastigheder det fornødne overblik.

De vigtigste mål og andre facts vedrørende det nye hurtig-lokomotiv E 03 er iøvrigt følgende:

Sporbrede .....	1435 mm
Totallængde over buffer .....	19500 »
Største højde ved tagryg .....	3860 »
Akselafstand i bogie (Co'Co') .....	2250 »
Drivhjulsgennemsnitsmål .....	1250 »
Egenvægt ..	108,0 tons
Største start-træk-kraft ..	32,0 »
Trækraft på drivhjuls-rundingen ....	11,8 »



# Spanske statsbaner

) For en halv snes år siden var de spanske jernbaners rullende materiel i en temmelig miserabel forfatning. Skinnerne syntes modne til ophugning på mange strækninger. Stationerne var ældgamle, dårligt udrustede i teknisk henseende og meget snavsede. Toggangen led under store forsinkelser, og vognparken var, bortset fra sin alder, ganske utilstrækkelig til at befordre det antal passagerer, der stod i kø udenfor billethullerne, undertiden mange timer i træk. Når en udlænding ønskede at rejse f.eks. fra Barcelona til Malaga, var han henvist til at benytte sig af sit hotels billetservice: hotellet havde en eller to faste folk, der ikke bestilte andet end at stå i kø på banegården for at købe billetter til de gæster, der skulle rejse et eller andet sted hen. Denne service betalte gæsten med 5–10 kr. pr. gang. Der eksisterede som regel fire klasser i toget. Kun de to dyreste egnede sig for transport af bedre vante udenlandske rejsende. På tredje og fjerde klasse var det tilladt at transportere mindre husdyr, som høns, duer, kaniner og gedekid. De træbelagte siddepladser var oftest dobbelt besatte (moder og barn, bondekone og kaninbur osv.), og mere end halvdelen af de rejsende måtte stå op.

## *Nu er det anderledes*

Men det tør siges, at RENFE (de spanske statsbaner) har forandret sig siden 1950'erne.

Den gennemgribende modernisering, der har fundet

sted med hensyn til materiel og drift virker i dag imponerende på den, der ofte i årene efter krigen havde lejlighed til at benytte de spanske baner og konstatere, hvor skidt det egentligt stod til i praktisk talt enhver henseende. Nu er der gang i sagerne, og sagerne er nye.

Æren for denne forvandling tilkommer først og fremmest spanierne selv, men den havde ikke kunnet gennemføres uden amerikansk og fransk assistance.

Mens undertegnede i slutningen af november opholdt sig i Spanien, besluttede den spanske regering at tildele en fransk jernbaneekspert en af de højeste spanske ordener, *La Gran Cruz del Merito Civil* (storkorset for civil fortjeneste). Denne fornemme udmærkelse blev den 24. november af den spanske minister for offentlige arbejder, Senor *Silva*, tildelt *M. Louis Armand* under en reception i den spanske ambassade i Paris.

Det var Louis Armand, der i årene efter sidste verdenskrig genopbyggede SNCF, de franske statsbaner, hvis generaldirektør han var, indtil han for nogen tid siden trak sig tilbage og overtog posten som præsident for den internationale jernbaneunion, der har sæde i Paris. Det er *M. Armands* indsats som organisator og tekniker, der har gjort de franske statsbaner til et modelforetagende i efterkrigstidens Europa. Og den spanske udmærkelse modtog han, fordi han som rådgiver og inspirator har gjort en tilsvarende indsats for spansk jernbanedrift.



## Lokomotiverne gik i stå

I et interview med det store, spanske dagblad *La Vanguardia's* korrespondent i Paris fortalte Louis Armand om sit samarbejde med de spanske teknikere og embedsmænd, der kort efter krigens afslutning fik til opgave at modernisere Franco-Spaniens antikværede jernbanevæsen. Materiefornyelsen tog sin begyndelse i provinsen Andalusien, i det sydlige Spanien, i sommeren 1947. I dette distrikt var bestanden af lokomotiver moden til lossepladsen. Vandet i disse egne indeholder kemiske bestanddele, der fremkalder erosion og afstedkommer andre ødelæggelser i kedler og ledninger og efterhånden gør lokomotiverne ubrugelige. Den franske sagkyndige, der er mineingeniør af uddannelse, fandt frem til en proces, der kunne anvendes til filtrering af det andalusiske vand, og i løbet af et års tid viste det sig, at lokomotiverne ikke længere frembød de sædvanlige symptomer på »stakåndethed«. Derefter benyttede spanierne sig af Armand og hans sagkundskab »som en syg mand benytter sig af en læge«, og samarbejdet mellem franskmændene og de spanske banechefer blev efterhånden så intimt, at de franske statsbaners generaldirektør fik sit eget kontor i ministeriet for offentlige arbejder i Madrid. I dette kontor opholdt M. Armand sig ofte en uges tid ad gangen, og når han ikke var der selv, sad et par af hans teknikere i kontoret og var til rådighed for deres spanske kolleger.

## Penge fra Amerika

Moderniseringen af de spanske statsbaner har imidlertid været en overordentlig kostbar affære, og regering i Madrid har ikke lagt skjul på, at meget store beløb til dækning af udgifter ved anlæg af elektricitetsværker (dæmninger bl.a. i Pyrenæerne), elektrificering, indkøb af lokomotiver, bygning af wagon-fabrikker, fornyelse af skinnelægninger osv., er kommet fra den anden side af atlantehavet – dels i form af rent amerikanske lån, dels som kreditter fra den internationale bank i Amerika, dels som private amerikanske investeringer med spansk statsgaranti.

Det har vist sig, at det spanske personel, der betjener banerne i de mange tekniske faser, dels konstruktivt, dels driftsmæssigt, er særdeles højt kvalificeret. Spanien er et af de meget få europæiske lande, der ikke lider under mangel på arbejdskraft. Ministeriet for offentlige arbejder har over hele landet indrettet skoler til uddannelse af unge mænd, der ønsker at gå i statens tjeneste, enten som teknikere (lokomo-



1. Et af de franske diesel-elektriske lokomotiver, *Viguiet 451 Ex*, (1800 hk, 112 tons, 130 km i timen, 6 motorer, der kobles sammen under stigninger, enmands-betjening). De spanske statsbaner RENFE har indsat disse lokomotiver på de lange strækninger mellem nord- og syds Spanien.

2. Denne meget moderne type af wagons er sat ind på linjen mellem Paris og Madrid og på linjerne, der forbinder den spanske hovedstad med Barcelona, Malaga og Marvao Beira ved den portugisisk-spanske grænse:

3. En kupé i det nye tog *Talgo III*. Frokost og middag serveres i kupéerne. *Talgo III* betjener strækningen Barcelona-Madrid.

tivførere, signalpersonale etc.) eller som almindeligt stationspersonale. Desuden uddannes på særlige tekniske højskoler en stab af jernbanespecialister, der vil være i stand til at opfylde de faglige krav, elektronaldagen kommer til at stille:

– De spanske jernbaner – sagde M. Louis Armand i det ovennævnte interview – vil muligvis om nogle år ligge i spidsen med hensyn til elektronisk pladsreservation, elektronisk varsling og andre elektronisk regulerede funktioner. RENFE står på spring fra papirepoken til den elektroniske epoke. . .

Viggo Jensen.

## Vær med til at løse en stor og påtrængende opgave!

*Støt Jernbanemændenes kooperative Forsikringsforeningers Fond!*

Der blev i fagbladene for nogen tid siden opfordret til at støtte fonden med gaver, og adskillige bidrag er modtaget.

Styrelsen bringer hermed bidragyderne sin bedste tak.

Det kan bl. a. nævnes, at *generaldirektør P. E. N. Skov* har videresendt 500 kroner, som han modtog fra en deltager i festlighederne i Odense i anledning af den fynske hovedbanes 100-års jubilæum, til fonden.

Der kan fortsat ydes gaver af enhver størrelse, og disse modtages med tak på postkonto 139156 (se nedenfor).

Ved venlig imødekommenhed fra statsbanernes ledelse er der skabt mulighed for, at gaver også kan indeholdes i løn eller pension. Betingelsen er dog, at beløbet for den enkelte skal være lige stort hver måned, være mindst 10 kroner pr. måned, og i øvrigt beløb delelige med 5.

Også *finansministeren* har vist fonden imødekommenhed, idet han har givet tilladelse til, at gaver til fonden kan fradrages på selvangivelsen til skattevæsenet. Betingelsen er, at beløbet skal være mindst 100 kroner pr. år, dog kan gaveydere, der giver lignende gaver til andre foreninger, institutioner eller lignende, fradrage beløb, der til den enkelte gavemodtager er mindst 50 kroner. Der kan højst fradrages 1000 kroner pr. år.

Styrelsen har tiltro til, at mange flere nu vil efterkomme vor opfordring til at være med til at oprette *syge- og plejehjem* for vore syge og ældre kolleger.

*Gaver kan altså ydes således:*

1. Ved indbetaling til postkonto 13 91 56 Jernbanemændenes kooperative Forsikringsforeningers Fond, Fyrrehøj 14, Hellerup.
2. Ved månedlige afdrag i løn eller pension på mindst 10 kroner pr. måned. Henvendelse herom til kassereren, stationsforstander M. S. Lyngesen, Nørrebro station. Tlf. TAgA 4732. Privat: Fyrrehøj 14, Hellerup, tlf. HElrup 8874.

I styrelsen

*P. H. Pedersen P. Madsen  
Poul Vejre M. S. Lyngesen*

Landsoplysningsudvalget  
ønsker medlemmerne  
glædelig jul og godt nytår!

### Juletræsfest.

Fredericia afdeling afholder juletræsfest i hotel Landsoldatens selskabslokaler tirsdag den 4. januar 1966 kl. 18,00.

Lokomotivførere, lokomotivmedhjælpere og aspiranter med familie i Fredericia samt pensionister og enker indbydes venligst.

Indtegningslister er fremlagt på opholdsstuen.

Pensionister og enker kan indtegne sig hos A. Vilhelmsen, tlf. 2 46 37.

*Festudvalget.*

### Jernbaneskolen.

Der påtænkes afholdt følgende kursus og eksamener i 1. halvår 1966:

*Lokomotivmedhjælperkursus:* 10. januar–28. februar med eksamen 1.–4. marts og 9. marts–30. april med eksamen 2.–5. maj.

*Motorkursus I:* 14. april–10. maj med eksamen 11.–12. maj.

*Motorkursus II:* 13.–31. januar med eksamen 1.–2. februar og 10.–28. marts med eksamen 29.–30. marts.

*I Århus:* 24. januar–8. februar med eksamen 9.–10. februar og 7.–22. marts med eksamen 23.–24. marts.

### Opmærksomhed frabedes.

Al opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

Lokomotivfører L. M. H. Jensen,  
Rahbeksvej 92, Fredericia.

## PÅ SPORET

For tre år siden tog amerikanske jernbaner de første aluminium-godsvogne, som laster 100 ton, i brug. Man havde så gode erfaringer med disse vogne, at jernbaneselskaberne nu råder over betydeligt mere end 2.000 af godskæmperne. Efter tre års brug ser de så nye ud, som om de lige var leveret fra fabrikken.

Tysklands højeste jernbane, Zugspitzbanen ved Garmisch-Partenkirchen, hvorfra den fører op til hotel Schneefenernhaus (2.650 m), har i år 35 års jubilæum.

## PERSONALIA

### Antaget som lokomotivmedhjælperaspirant pr. 1/12–65.

F. R. Mølgaard, Fredericia.  
K. K. Christiansen, Århus.  
K. Pedersen, Århus.  
S. B. Geisler, Fredericia.

### Ansæt som lokomotivmedhjælper pr. 1/11–65.

Lokomotivmedhjælperaspiranterne:

F. J. Gregersen, København Gb.  
O. M. Petersen, København Gb.  
K. B. Thorsen, København Gb.  
N. T. B. Kristensen, København Gb.  
E. A. Andresen, København Gb.  
B. V. Petersen, København Gb.  
S. E. Nielsen, København Gb.  
K. M. Jensen, København Gb.  
E. T. Knudsen, København Gb.

### Afsked.

Lokomotivfører (15. lkl.):  
S. K. M. Hansen, Padborg, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31/1–66).

Lokomotivfører (12. lkl.):  
A. V. Vendt, Fredericia, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31/1–66).

### Overgået som ekstraordinært medlem pr. 1/11–65.

Pensioneret lokomotivfører:  
A. M. C. Axelsen, Stadion Allé 8, Århus C.  
L. P. T. Bendixen, St. Blichersalle 26, Esbjerg.  
A. H. P. Madsen, Lindealle 37, 2. tv., Korsør.  
A. E. Sørensen, Rolfsgade 46, Esbjerg.  
Karl Tegtmeier, Voldgade 55, 1., Struer.

### †

Lokomotivfører C. R. Nielsen, Struer, født d. 7/9–1920, er afgået ved døden d. 21–11–65.

### Tak.

Hjertelig tak til alle for venlig deltagelse ved min mands, lokomotivfører Chr. Hvidbjergs, død og begravelse. En særlig tak for æresvagt og krans fra flere afdelinger.

Marie Hvidbjerg Nielsen.

# Ferie i nord og syd med DJT

## Vinterferie

Danske Jernbanemænds Turistorganisation kan atter i 1966 i samarbejde med vore broderorganisationer i Norge og Sverige tilbyde vinterophold i det fineste højfjeldsterræn til meget fordelagtige priser. Da deltagerantallet af hensyn til vore værtsfolk er begrænset til nedenstående højeste antal deltagere på hvert hold, tilrådes det at indsende anmeldelse i god tid før anmeldelsesfristens udløb. *Det bedes samtidig anført, om sovevognspladser ønskes, da disse må bestilles lang tid forud før afrejsedagen.*

## Skiture i Norge

Vi har i den kommende vintersæson fået lov til at disponere over en del pladser på NJT's feriehjem i *Holu ved Ål station på Bergensbanen*. Feriehemmet ligger i udpræget højfjeldsterræn, dog beskyttet af granskove i de omkringliggende dalstrøg, så det selv under blæsende vejrforhold er muligt at være ude.

Under opholdet vil De få lejlighed til at være sammen med kolleger fra Norge og Sverige, og disse mere skivante kolleger vil være os behjælpelige med råd og dåd.

Undervejs er deltagerne på egen kost.

Afrejse: Lørdage fra København H kl. 21,25, hjemkomst mandage kl. 8,55.

Rejse 101 ugen 6/2-13/2, antal pladser: 6.

Rejse 102 ugen 13/2-20/2, antal pladser: 10.

Rejse 104 ugen 27/2- 6/3, antal pladser: 10.

Rejse 107 ugen 6/3-13/3, antal pladser: 10.

7 dages ophold, heri inkluderet busbefordring til og fra Ål station: *Pris 180 kr.* (Børn indtil 12 år halv pris).

*Billettepris for pårørende med rabatkort ca. 140 kr. (+ evt. sovevognsbilletter).*

*Anmeldelse udbedes senest 5 uger før de pågældende afrejsedage.*

## Brimi Fjeldstue, Garmo

Rejse 105 ugen 20/2-27/2.

Rejse 106 ugen 27/2- 6/3.

Brimi Fjeldstue ligger i det herligste fjeldsterræn, 880 m o. h., ca. 45 km fra Otta station på Dovrebanen. Terrænet passer for alle kategorier af skiløbere. Stedet har elektrisk opvarmning og lys, og nogle af værelserne har rindende varmt og koldt vand. Til de øvrige værelser findes varmt og koldt vand let tilgængelig. Enkelt, men hyggeligt sted med god mad.

Rejseleder medfølger, hvis flere end 20 personer deltager i turen.

Indtegning senest 5 uger før de pågældende afrejsedage.

*Pris 295,00 kr.* (reducerede priser for børn under 12 år).

Afrejse og hjemkomst som anført ovenstående.

## Skiture i Sverige

Vi kan ligeledes tilbyde danske kolleger ophold på SJT's feriehjem i Björkliden (ved Narvik). Feriehemmet er meget moderne indrettet med varmt og koldt vand og dush.

Det er velkendt for smuk beliggenhed med ypperligt skiterræn lige uden for døren og som regel på denne tid af året begunstiget af strålende sol. Der kan endvidere blive lejlighed til at foretage en udflugt ad den berømte malmbane til havnebyen Narvik (Norge).

*Afrejse:* Fredag fra København H kl. 21,07 (sovevogn), lørdag i Stockholm ank. kl. 9,25, Stockholm afg. kl. 17,00 (sovevogn), søndag i Björkliden kl. 15,30.

*Hjemrejse:* Søndag fra Björkliden kl. 7,47 via Krylbo-Mjölby (sovevogn), mandag i København H kl. 17,50.

Evt. sovevognsbilletter bedes bestilt straks ved anmeldelsen, da der ofte er tidlig udsolgt i vintersportstiden.

Rejse 108 ugen 6/3-13/3 pris: ca.230 kr. (6 pladser).

*Billettepris for pårørende med rabatkort ca. 165 kr. (+ evt. sovevognsbilletter).*

I prisen er beregnet fuld pension fra ankomst til og afrejse fra feriehemmet.

Undervejs og under opholdet i Stockholm er deltagerne på egen kost.

*Anmeldelse udbedes senest 5 uger før de pågældende afrejsedage.*

Anmeldelse bedes indsendt til *Danske Jernbanemænds Turistorganisation, Bernstorffsgade 18, København V*, hvorefter nærmere om afrejse m. m. vil blive tilsendt.

## Grækenland

Græske jernbanemænds Turistorganisation har meddelt, at foreningen i lighed med de sidste år agter at arrangere en rejse rundt i Grækenland (i foråret 1966). Rejsen vil få deltagelse fra de fleste vesteuropæiske lande, og en tysk- og fransktalende rejseleder vil medfølge på hele turen.

Afrejsen fra Danmark finder sted torsdag den 21. april 1966 kl. ca. 18, og alle deltagerne mødes i BRINDISI lørdag den 23. april om aftenen. Med færgeren sejles herfra til KORFU, hvor der tilbringes et par dage, bl. a. med en udflugt på øen, hvor der bliver badelejlighed. Turen går videre til Peloponnes, hvor der i 3 dage aflægges besøg i OLYMPIA, KORINT, MYKENE, NAUPLION og EPIDAUROS, inden man med bussen kører til Athen, hvor der tilbringes 3 dage, dels med at se byen på en bustur, der naturligvis ender oppe på AKROPOLIS, og dels med at tage på små busudflugter til Athens nærmeste omegn, bl. a. Cap Sounion med det store Poseidon-tempel.

Den 2/5 rejses med skib til øen Rhodos, der ligger helt inde under Tyrkiets kyst.

De tilbringer her 3½ dag, dels med at kigge lidt på byen og øen, og dels bliver der lejlighed til at hvile lidt ud og bade.

Den 6/5 med fly til Athen og med bus til DELPHI, hvor det kendte orakel havde til huse. De får her et af de smukkeste indtryk af den græske naturskønhed, foruden at De i museet får lejlighed til at se nogle af de mest berømte græske oldtidskunstværker.

Efter 2 dages ophold i Delphi fortsættes med bus til de kendte Meteora klostre, der beses, og næste dag fortsættes videre til Thessaloniki, der bliver rejsens sidste overnatningssted.

Hjemrejsen begynder mandag den 9/5 om morgenen med tog gennem Jugoslavien-Østrig-Tyskland med ankomst til København onsdag den 11/5 kl. 12,25, eller til Fredericia kl. 12,40.

Prisen for turen, inkl. færge-, skibsbilletter og fly, busture, overnatninger og måltider bliver ca. 1300 kr.

Et mere detaljeret program er udarbejdet og tilsendes gerne på anmodning.

Anmeldelse bedes indsendt senest den 1. marts 1966.

DANSKE JERNBANEMÆNDS  
TURISTORGANISATION

# DAMERNE'S DAG

## Sig det med blomster

For den, der er på blomst med venner og slægtninge og ved juletid skikker hilsen via julestjerne, julebegonier eller alpeviol, kan nedenstående poetiske huskeregel være god at kende. Versefødderne er lidt usikre, men meningen er god nok

Pottede planter er morsomst at gi'  
for dem er der varig fornøjelse i.  
Dog dem er vi ikke så flotter med,  
for til folk man vil hilse med fjern  
respekt  
er en halshugget blomst comme il faut  
korrekt,  
de folk er man ikke på potte med ...

## Jul i køkkenet

Ih - hvor mænd blander sig. Vi kvinder må snart til at råbe vagt i gevær for ikke at miste førerstillingen i køkkenet. I musikradioens »velbekomme«-udsendelse herser mesteren Eigil Jørgensen med os, Mogens Brandt udsender en bog om, hvordan man tager et sølvfad og i en lille (gratis) pjece fra Margarine-Compagniet fortæller mesterkokken Oest Larsen, hvorledes man laver sylte som vor mor gjorde det og finker som bedste gjorde det. Endvidere bringer han en opskrift på jule-klejner, og eftersom flere bagere har opgivet at vride klejnerne, fordi de så ville blive for dyre, vil det måske knibe med at få de rette julelys i øjnene. Så hellere selv koge dem.

Opskriften citeres her:

250 gr. mel, 150 gr. margarine, 2 æg, 50 gr. melis og lidt kardemomme. Mel og margarine smuldres, så det ligner revet ost, resten tilsættes og det hele æltes sammen. Formes i klejnefacon og koges i rygende varm palmin. Kog ikke for mange ad gangen. Temperaturen i palminen må ikke falde.

## Et juleønske og et nytårsforsæt

Julen varer ikke længe i år, men den skal nok vise sig at koste mange penge alligevel.

Gid det ikke ender med, at den bliver så dyr, at vi ikke har råd til at holde den. Det er alligevel for fattigt.

Men er der nogen, der bliver så kloge af skade, at de blandt nytårsforsætterne har et om allerede fra januar at sætte et fast beløb månedligt til næste jul?

## Hjælpsomme julekort

Presset på juleindsamlinger er ikke så stort som tidligere. Et tidens tegn af de gode, der ikke må få os til at glemme dem, der stadig har brug for hjælp.

I UNICEF-komiteen vokser opgaven fra år til år. Her fører man en stor husholdning og skal bruge mange penge til arbejdet blandt syge og sultende børn i de lande, der ikke selv kan klare deres økonomiske opgaver.

Som tidligere udsender UNICEF-komiteen en række julekort i smukke farver, tegnet af kendte kunstnere fra mange lande. Prisen er rimelig. 10 kort med kuverter koster kr. 7,50, og i fjor blev der alene her i landet solgt over 1 million kort.

Hver gang, man sender et af disse kort, sender man et bidrag til et nødstedt barn et eller andet sted på jord-

kloden. Det er ikke nogen anstrengende måde at medvirke i en indsamling på.

Ideen er ikke startet blandt komiteens medlemmer. Men de var ikke sene til at gribe denne idé, da de fik den i hænde i form af et takkekort, sendt af en czechisk skolepige. Hun havde selv tegnet det og ønskede at sige tak for den mad og de klæder, hun og hendes kamrater havde modtaget.

Man blev så begejstret for kortet, at personalet lod det trykke og brugte det til personlige julehilsner.

I dag betyder denne idé mange millioner UNICEF-hilsner ud over hele verden. Den betyder også hjælp til nødlidende børn, og dem er der alt for mange af.

*Et af motiverne på UNICEF-kortene er de tre vise mænd. Synd, at De ikke kan se de smukke farver.*



# Indholdsfortegnelse – 65. årgang 1965

## Ledende artikler

	Blad	Side
Hvad bringer det nye år med sig .....	1	2
Samarbejdsviljen .....	2	2
Formandsmødet .....	3	2
Tid ud over 12. time .....	4	2
Pro et contra .....	5	2
Resultat af lønforhandlingerne .....	6	2
Særlige ydelsers udbetaling .....	7	2
50 år ved DSB .....	8	2
Pensionsproblemerne .....	9	2
Lån til rette formål .....	10	2
Hvor der er vilje, er der også vej .....	11	2
Arbejdskraftreserver .....	12	2
En tjenestemandskommission .....	13	2
Den gode arbejdsgiver .....	14	2
I.T.F.-kongres i København .....	15	2
Hvad de dog vil .....	16	2
En stor arbejdsbyrde .....	17	2
Vi skal trække på samme hammel .....	18	2
Tjenestemænd og funktionærer .....	19	2
Hurtigere, tryggere og komfortabelt .....	20	2
Togførerens placering .....	21	2
Støj og arbejdsindsats .....	22	2
Arbejdsændring .....	23	2
Tjenestemandskommissionen .....	24	2

## Trafikartikler

TEE-tog i fremmarch .....	1	10
En U-bane bygges .....	1	12
Schweiz – I Europas hjerte .....	2	4
Lad vognen stå og tag toget .....	2	6
»Billedskrift« på banegårdene skal hjælpe ....	2	7
Fjernstyring af tog .....	2	9
Tyske og engelske ingeniører genopbygger den bane, Lawrence ødelagde .....	3	10
Nogle bemærkninger til Beechingrapporten – et år efter .....	3	16
Den nye »Transalpin« .....	3	16
TEE-tog i fremmarch .....	4	6
Kæmpeunderskud for De tyske Forbundsbaner	5	4
De portugisiske statsbaner moderniseres .....	5	7
Automatisk kobling .....	5	8
Verdens dyreste jernbane .....	5	13
Jernbane mellem Tanzania og Zambia under kinesisk indflydelse .....	6	5
Studie i jernbanedrift .....	6	11
Klodsbremse og skivebremse .....	7-8	5-3
Usynlig fare for jetfly i stor højde .....	7	9
Fra historie til nutid .....	7-8	10-8
I Hamar findes det norske jernbanemuseum ..	8	9
Det danske jernbanemuseum på femte sal ....	8	10
Hamborg lægger autostrada mod nord til grænsen .....	8	11
Bygning af tunnelbane i Budapest gennem 20 år ... ret .....	8	12 13
Sporviddemuren i den voksende samtrafik ....	9	4
Over 50.000 km med Europa-Bus .....	9	7
Fra Hamborg til Syditalien med el-lokomotiv	9	9
Hvordan med automationen? .....	9	10

	Blad	Side
Imponerede trafikudstilling i München .....	10	7
Vældige projekter for fremtidens bytrafik ....	10	12
Krigsinvalidere ved de tyske Forbundsbaner ..	10	14
Jernbanens fremtid .....	11	3
Nye S-tog .....	11	10
Lokomotivbygning i 100 år .....	11	12
Franske diesel-hydrauliske lok på 4000 hk indsat	11	14
Præsident Johnson foreslår super-lyntog: 300 km i timen .....	12	3
Damplokomotiver med enkelakseidrev .....	12-13	4-10
Automatiske forsøgsgtog på Londons Undergrund .....	12	7
Pilatus-banen .....	12	8
Israels statsbaner skal op på 1000 km's længde	12	9
München H har fået en ny kommandopost ....	12	10
Ingen medtrafikanter er T-banens store fordel	14	3
Indsættes der Hover-crafts-fartøjer i Øresunds- trafikken .....	15	4
Billetautomater giver penge tilbage .....	15	5
To kæmpemæssige amerikanske jernbaner slutter sig sammen .....	15	10
Ny jernbane i Irak til 800 mill. kroner .....	15	13
Med tohundrede kilometer i timen .....	16	4
Köln-Bonn-jernbanens hurtigskinnebus »Sølv-pilen« .....	16	9
S-tog i 2 etager under jorden i München ....	17	4
Alweg-jernbanens ene skinne klarer ikke konkurrence .....	17	9
En by bygger selv sin U-bane .....	17	12
Bliver det fremtidens tog? .....	18	5
Over grænserne .....	19	6
Italien .....	20	11
De leger med tog – for pengenes skyld .....	20	12
Broforbindelserne – US-kongres redder nærtrafik .....	21	4
Jernbanedirektørerne begyndte som bude ....	21	6
Sovjetunionen – Sverige .....	21	10
Jernbanemuseets virksomhed .....	21	12
Med DSB til Moskva .....	21	14
Verdens hurtigste tog .....	22	7
Wagons-Lits ad nye baner .....	22	8
Skal biltrafikken gå på skinner .....	23	4
El-tog med 10 km i timen var sensation i 1898	23	6
Tyske Forbundsbaners E 03 .....	24	8
Spanske Statsbaner .....	24	10

## Udenrigspolitiske artikler

1965: Imod en større verden .....	1	5
Efter Kruschchevs fald .....	3	6
Underhusets 700 år og Harold Wilsons 100 dage	4	3
Vietnam: USA's grimme krig .....	6	3
USA's gamle og nye fascister .....	7	3
OECD's opfattelse af dansk økonomi .....	9	6
Danmarks udenrigspolitik 1965 .....	13	3
FN og verdensfreden .....	20	3
FN's arbejde og ansvar .....	20	8
De Gaulles medspiller Midderrand .....	22	6

	Blad	Side		Blad	Side
Flygtningens århundrede .....	22	10	Staten bør gå i spidsen med industrielt demo-		
Indokinas lidelseshistorie .....	22	11	krati .....	19	6
Hvad er EFTA? .....	23	8	Er vore unges uddannelse formålstjenligt tilret-		
			telagt .....	19	8
<b>Forskellige artikler</b>			Industrielt demokrati .....	21	4
Arbejderbevægelsens kooperative finansierings-			Hannovers polit var målløst .....	21	7
fond .....	1	8	LO's tjenestemands- og funktionærkonference .	21	8
Vise mænd støtter lønmodtagerne .....	2	12	Tjenestemændene og kildeskatten .....	21	11
Selvangivelsen .....	2	14	Indkomstskatten var længe undervejs .....	22	3
Tillidsmænd mødes .....	3	4	Forbrugerne i kikkerten .....	22	4
Skønhed med signatur .....	3	8	Ta' en bid af skatten .....	22	14
Gammel overtro og lystige fester .....	4	10	Rationaliseringens guldalder .....	23	3
Efter blodprop i hjertet .....	4	12	UNICEF .....	23	12
Når isbryderne tørner ud .....	4	14	Corrida de Toros .....	24	4
Er kvinderne 40 pct. mindre værd end mæn-					
dene .....	5	10	<b>Fra medlemskredsen</b>		
Samarbejdsudvalgene .....	5	13	Ensretterkursus .....	2	10
Nazi-arkiv på bunden af »Den sorte sø« .....	6	6	En svidende boomerang .....	2	10
Afhugget arm sat på igen .....	6	7	»12 timers regelen« .....	3	15
I samarbejdets tegn .....	6	8	Feriehjemets fremtid .....	4	17
Lønninger m.v. fra 1. april 1965 .....	6	10	Vise mænd .....	5	14
Vil helst blive hjemme .....	6	16	Lønefterslæb .....	5	14
Himmelekspressen .....	8	6	Feriehjemets fremtid .....	8	14
Tjäna på att Veta .....	8	16	Medlemskonference .....	8	15
Forfattervilkår .....	9	8	Det gamle refrain .....	9	12
Det søde liv .....	9	11	Arbejdstiden bør nedsættes .....	11	15
Finansministeren om statsadministration .....	10	3	Et hjul drejer for trægt .....	12	14
Hvordan skal tjenestemænds efterløn være .....	10	4	Hvor længe skal vi vente .....	14	14
Krupp – uden kanoner .....	10	10	Forflyttelse af lokomotivmedhjælpere .....	14	14
Den svømmende jernbanemand blev camping-			Det økonomiske råd .....	23	10
chef .....	10	11			
20 år efter .....	11	6	<b>Oplysningsarbejdet</b>		
Lidt om velfærd .....	11	7	På falderebet .....	1	14
Ikke kritik, men kendsgerninger .....	11	14	Landsoplysningsudvalget .....	10	15
Jernbanemændene danner humanitært fond ..	12	11	Danske jernbaners afholdsselskab .....	12	13
ATP .....	12-23	12-12	Week-endkursus på Røsnæs .....	13	14
Samarbejdsudvalgene .....	12	13	Focus på tjenestemanden .....	17	14
Det skæve tårn i Pisa .....	13	7	Vækst i oplysningen .....	19	11
Jordkloden – et fnug i universet .....	13	8	AOF brevscole .....	19	13
Tjenestemændene og ATP .....	13	9			
Hygiejnefremstød i Paris .....	14	6	<b>Biblioteker, forsikringsf., legater m.m.</b>		
Smedene bygger tillidsmandsskole .....	15	6	Statsb. sygekasse .....	1-9	15-13
Naturen overgås ikke .....	15	8	Auto-ulykkesforsikring .....	2	13
Formanden hyldet på 50-års dagen .....	15	11	Uheldforsikringsforeningen .....	14	12
Marketenderidriften bør centraliseres .....	16	8			
Er vi imod forandringer .....	16	10	<b>Ferie- og Rekreationshjemmet</b>		
I.T.F.-kongressen .....	16	11	Vort feriehjem .....	7	15
Billede af Spanien .....	16	12	Ansøgningskema .....	7-9	16-13
Danmark er en god forretning .....	16	12	Tak for en god ferie .....	16	3
Erhvervslivet og forbrugerne .....	17	6			
Prisudvikling og dyrtidsregulering .....	17	10	<b>Dødsfald, mærkelage m.m.</b>		
To slags mønt .....	17	11	60 år, Emil Edvardsen .....	1	15
De skattefrie afskrivninger .....	18	4	Gösta Widing død .....	2	13
Schweiz – ridderborgenes land .....	18	7	Dødsfald, Aage H. Hansen .....	6	15
Hvad bruger vi fritiden til .....	18	9	50 år ved DSB, trafikchef Johnsen .....	10	9
Kan vi nøjes med indirekte skatter .....	18	11	En rund fødselsdag .....	11	9
Undervisningsministeren om uddannelse .....	18	12			
Tjenestemands- og funktionærkonference .....	19	4			