

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING



Nummer 3 – 5. februar 1965 – 65. årgang



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

5. FEBRUAR 1965 — 65. ÅRGANG

3

Indhold:

Formandsmødet	2
Tillidsmænd mødes	4
Efter Krushchevs fald	6
Skønhed med signatur	8
Hedjasbanen genopbygges	10
Bemærkninger til Beeching- rapporten	12
SR og SIR — Spørgsmål og svar	14
Fra medlemskredsen — 12 timers regelen	15
Personalialia	15
Den nye »Transalpin«	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.

Afdelingernes formænd har den 12. januar været samlet til formandsmøde i København. Mødet behandlede blandt andre spørgsmål efterårets forhandlinger om lønefterslæbet, udsigterne for forårets lønproblemer og pensionsforholdene i tilslutning til Arbejdsmarkedets Tillægspension og fuld folkepension. Om udviklingen af lønefterslæbet var der stort set tilfredshed, men der blev givet udtryk for det uheldige i, at der samtidig blev fremsat lovforslag til afgiftslove, som skulle dække statens forøgede udgifter. Det virkede ikke befordrende på den gode omfattelse af tjenestemændenes problemer, når den offentlige mening tog stilling til lønefterslæbet contra afgiftslovene.

Inden april skal det nedsatte udvalg vedrørende vore pensionsforhold i tilknytning til ATP og fuld folkepension have afgivet sin indstilling. Der er noget som peger i retning af, at man vil have ATP som en overbygning af tjenestemandspensionen med virkning fra 1. april 1964, og således at bidrag betales fra denne dato. Bliver dette en realitet, vil det medføre, at en tjenestemand skal efterbetale ATP-bidrag for 12 måneder, ca. 86 kr. Forholdene omkring fuld folkepension er vanskeligere at få afklaret, men det antages, at man afventer 1970, det tidspunkt hvor fuld folkepension skal være gennemført.

Løn- og pensionsudgifter er en udgiftspost som øger statsbanernes konkurrenceproblemer, hvilket formandsmødet også var inde på, i forbindelse med fortsat nedlægning af maskindepoter. Omend der i videst muligt omfang kun finder nedlægning sted efter afslidning af det stationerede personale, opstår der alligevel en række personaleproblemer, ikke mindst i forflyttelsesmæssig henseende. Nogle har svært ved at affinde sig med kendsgerningerne. Imidlertid bør man gøre sig klart, at indskrænkningerne må tynde ved den personlige afvejning og stillingtagen til stationering, når for eksempel hensyn skal tages til familie- og boligforhold. Statsbanernes bestræbelser går jo ud på koncentration af personale og driftsmateriel på de færrest mulige maskindepoter, og det bør især yngre lokomotivmænd fortsat ligge sig på sinde, når de planlægger fremtiden.

Statsbanernes driftsresultater er nedslående, og kun særlige foranstaltninger giver mulighed for større forbedringer af driftens lønsomhed. Også vi må med største agtpågivenhed deltage i ledelsens bestræbelser

for at holde sammen på stumperne. Vilkårene er ganske vist ulige sværere end for den private virksomhed, som selvstændigt kan sætte ind overfor de svage punkter. Statsbanerne må arbejde indenfor de snævre rammer, som er betinget af det folketing, der lægger sammen og trækker fra på et statsbudget, hvoraf statsbanerne er en integrerende del – og så er der de politiske hensyns uransagelige veje.

Formandsmødet beskæftigede sig også med ændring af tjenestetidsreglerne, og kravene til disse ændringer kan formuleres således:

lokomotivmandens arbejde er skifteholdsarbejde og derfor skal han højst have 40 timers arbejdsuge, bestemmelsen om 10 timers uafbrudt tjeneste skal fjernes, og manglende søn- og helligdagsfrihed skal erstattes med søndagsfridage af sædvanlig fridagslængde.

Ved opstilling af tjenesten kræves mere menneskelig forståelse – og mindre sammentrængning af tjenesten. Det fremgik klart af indlæggene, at man ville have en tjenestetildeling, som så stærkt de praktiske hensyn tillod det nærmede sig den overvejende del af lønmodtagernes arbejdsforhold. Den stærke specialisering ved de store diesellokomotivers benyttelse i forbindelse med døgnets ubekvemme timer må suppleres med MO-kørsel, for at få mere dagkørsel indlagt i My-Mx-turene. Derved skulle antallet af aftenfriheder kunne forøges. Videre må det sikres, at man går hjem til en fridag eftermiddagen før, og ikke, som det alt for ofte er tilfældet nu, ud på aftenen. I samme forbindelse som disse forhold mener man det rimeligt, at lokomotivmandstjenestens særlige karakter giver adgang til lavere pensionsalder end 67 år.

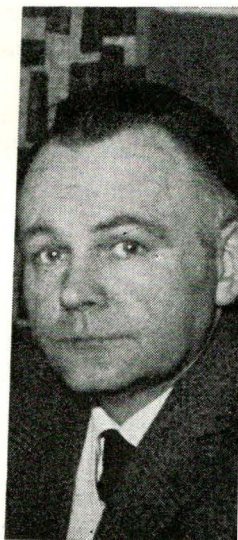
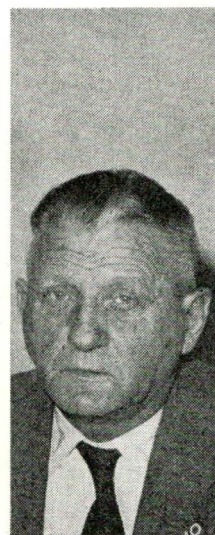
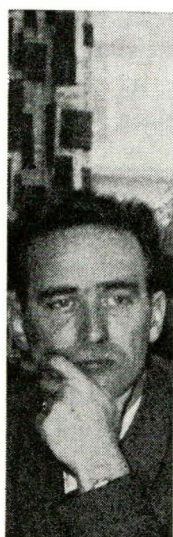
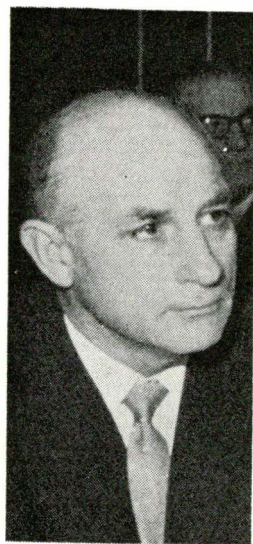
Som udviklingen løber, tager de forskellige sider af organisationsarbejdet større omfang. Tillidsmandsarbejdet går en stærk specialisering i møde. Den alsidighed, tillidsmanden på god gammel vis står som eksponent for, er ved at være forbi, fordi han simpelthen ikke på effektiv måde kan strække over alle opgaverne i dag. Fremtidens opgaver kræver for en god løsning af dem, langt mere omfattende forarbejder, statistisk underbygning m.m. På en lang række områder sidder i de forskellige organisationer mange tillidsmænd og arbejder med de samme problemer. I en større samling som industriforbund kunne man mere rationelt gribe disse ting an. Det

samme gør sig gældende inden for jernbaneorganisationernes virkefelt, hvorfor formanden gav et oplæg til debat om betimeligheden af at skabe samling af jernbaneorganisationerne i en organisation. Afdelingsformændene viste positiv interesse for tanken, idet man dog var helt klar over en række vanskeligheder, der skal ryddes af vejen før sagen fuldbyrdes. En overgangsordning ved sammenslutning af et par af organisationerne er måske tænkelig som banebryder for den endelige samling. I argumentationen kan anføres både ulemper og fordele, men fremtiden vil tvinge organisationerne sammen, hvorfor det er bedre at forberede sig på dette end at blive kastet på hovedet ind i det.

Blandt de her nævnte sager debatteredes også feriehjemmet. Der blev af formanden redegjort for den øjeblikkelige stilling, som er meget mistrøstig. Til trods for en særlig anstrengelse for udnyttelse af feriehjemmet i den afviklede sæson, har dette ikke kunnet afværge et underskud. Dertil kommer, at der i de eksisterende bygninger skal foretages betydelige vedligeholdelsesarbejder, som har været udskudt på grund af arbejdet med forslaget om en radikal ombygning og udvidelse af feriehjemmet for at skabe en driftsform, der gav det en reel mulighed for at hvile økonomisk i sig selv. Som bekendt var udgangspunktet for dette forslags udarbejdelse en kongresbeslutning i 1962, og som fik sin afslutning med urafstemningen sidste år, hvor en meget stor del af medlemmerne sagde nej til forslagets gennemførelse. Dermed fratoges feriehjemsudvalget en virkelig mulighed for at skabe en rentabel drift, thi med det nuværende er der ringe muligheder. Og nu må udvalget overveje på hvilken måde midler kan fremskaffes til istandsættelse af de eksisterende bygninger, hvis de ikke skal forfalde; men dette vil ikke give bedre økonomi. Mødet gav intet klart indtryk af, hvordan man stillede sig til øjeblikkelige foranstaltninger, snarere måtte man tro, at afgørelsen skal udskydes til den ordinære kongres i 1966.

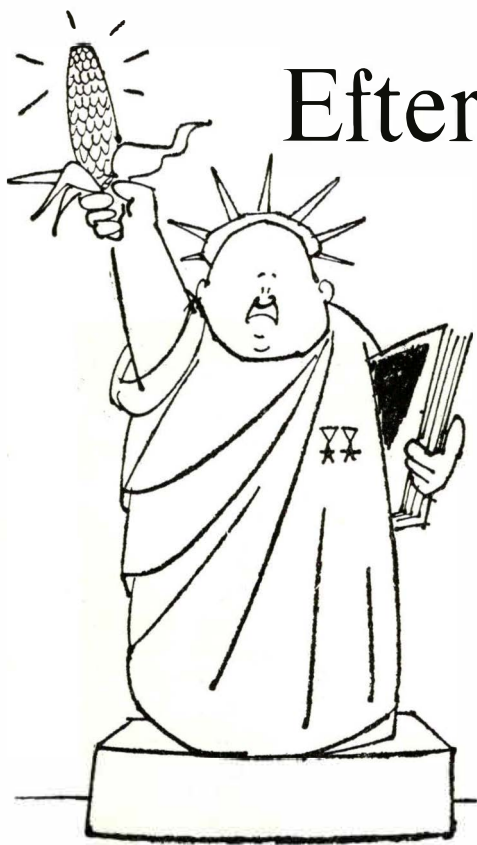
Udover disse større sager drøftedes en række mere eller mindre lokalt prægede, og i frokostpausen foreviste statsbanernes reklametjeneste en 16 minutters film fra det 10. svagføreophold på feriehjemmet. Filmen, som er i farver, blev efter forevisningen skænket foreningen. Senere vil vi modtage kopi af den, og derved bliver det muligt at fremvise den omkring i afdelingerne, når det ønskes.

Tillidsmænd mødes





Samtlige afdelingens formænd og hovedbestyrelsens medlemmer har den 12. januar 1965 været forsamlet til formandsmøde i København. Vor fotograf havde lejlighed til at forevige de deltagende tillidsmænd til Dansk Lokomotiv Tidende.



Efter Krushchevs fald

Omtrent en snes forskellige og tildels modstridende teorier er blevet fremsat siden 15. oktober om, hvordan og hvorfor Nikita Krushchev blev styrtet. En af de sidste, der sivede ud gennem hvad man i journalistsproget kalder »velunderrettede kilder« (det er sådanne, som ikke vil nævnes) omtrent midten af januar, går ud på, at Krushchev slet ikke blev styrtet – han gik af sig selv, som man hele tiden har sagt på det officielle plan. Historien lyder nu således: Krushchevs kolleger havde slet ikke nogen hensigt at afskedige ham. Krushchev trådte tilbage af sin egen fri vilje, efter hans politik var genstand for kritik på et møde i partipræsidiets den 14. oktober. Præsidiets øvrige ni medlemmer var lige så chokerede over Krushchevs beslutning som resten af verdenen. Denne forklares med, at den aldrende leder ikke var i stand til at tage imod kritik eller rette sig efter den.

Denne teori nævnes ikke her, fordi den giver nogen endelig klarhed over magtskiftet i Moskva. Den er af interesse, fordi forklaringen påstås at komme fra sovjetiske regeringskredse – og den fremsættes på en nærmest konspirativ måde i et hemmeligt dokument, der i de sidste uger er dukket op blandt forskellige vestlige kommunistpartier og derfra spillet i hænderne på presfolk. Formålet med aktionen – hvem der end så står bag den – er tydeligt. Der skal skabes indtryk af at det, der skete i Moskva, ikke var noget kup, men et lovligt og nærmest demokratisk regeringsskifte. Dette indtryk understreges endnu kraftigere af en anden historie fra Moskva, der vakte opsigt omtrent samtidig i den vestlige presse. Også her var det anonyme kilder, der stod bag meddelelsen om, at Krushchev nyder sin pensions-tilværelse i ro, sikkerhed og behagelige omgivelser.

Han bor ikke, som tidligere hævdedet, under en slags husarrest i nærheden af Kreml i Moskva, men på sit gamle landsted, han har bil og chauffør til rådighed og går tur i skoven med sine børnebørn.

Historien kan godt være rigtig. Der ingen grund til at antage, at den afgåede leder er blevet sendt til Sibirien eller endnu værre steder. Den tid, da afsatte politikere automatisk endte med nakkeskud, er forbi – også de mænd, som Krushchev selv afskedigede og fordømte som »partiets fjender«, Malenkov, Molotov, Bulganin og Voroshilov og andre, kan den dag i dag ses i Moskva i bedste velbefindende. Ingen har dog set Krushchev endnu. Han har ikke udsendt en eneste erklæring eller afskedsord; hvad offentligheden angår, er Sovjets mangeårige første partisekretær og ministerpræsident forsvundet fra jordens overflade.

Det er derfor forståeligt, at man udenfor Sovjet stadig nærer mistillid til magtskiftet og derved også til det nye regimes legitimitet. Denne mistillid fremtræder faktisk stærkere hos kommunisterne end hos vestlige eksperter og politikere. Det var de østeuropæiske og vestlige kommunistpartier, der straks efter omvæltningen fik fat i noget enkelt og fundamentalt – nemlig at den sovjetiske leders forsvinden alt for meget mindede om Stalin-tiden. Der var ingen offentlig debat om de fejl, man nu påstår, han havde begået; i de første uger blev disse fejl ikke engang nævnt og selv nu forlyder der intet bestemt om, hvad kritikken egentlig gik ud på. Til gengæld har man udrenset Krushchev og alle minder om ham med stalinistisk grundighed – bøger, billeder og alt, hvad der kunne minde om, at Krushchev nogensinde har været Sovjets mægtigste mand er sporeløst forsvundet. Intet under, at spekulationerne om »kuppet i Moskva« stadig er i gang, og at kommunisterne både i satellitstaterne og i vest ikke endnu har givet sig tilfreds.

En overgang så det ud til, at en række kommunistiske partier ville gøre revolte og løsrive sig fra Moskva – en udvikling, der praktisk taget ville tilintetgøre den kommunistiske verdensbevægelse, der i forvejen er svækket af kinesisk splittelse og oprør. Denne katastrofe er blevet afværget. De forskellige partidelegationer, der kom til Moskva på opdagelsesrejse, fik ganske vist ikke deres spørgsmål besvaret – det fremgik klart f.eks. af de danske delegaters pressekonference efter hjemkomsten – men de blev tilsyneladende overbevist om, at en offentlig diskussion ville forvolde ikke blot Sovjet, men hele bevægelsen uoverskuelig skade og være til stort gavn for Peking. En række østeuropæiske ledere, først og fremmest den polske par-

tichef Wladyslaw Gomulka, erklærede deres anerkendelse. Til gengæld har de nye ledere, partisekretæren Brezhnev og ministerpræsidenten Kosygin, udsendt en række erklæringer, hvori de understregede, kraftigere end Krushchev selv nogensinde havde gjort det, øst-bloklandenes ret til uafhængighed og tog afstand fra ethvert forsøg på at påvirke deres politik.

Disse erklæringer er ikke uden ironi. At han tillod de østeuropæiske satellitstaters uafhængige politik, der i nogle tilfælde, tydeligst hos Rumænien, praktisk svarede til løsrivelse fra Moskva, synes at have været en væsentlig del af den kritik, som partipræsidiets med den gamle stalinistiske ideolog Suslov i spidsen, rettede mod Krushchev. Men magtskiftet har ikke standset østblokkens opløsning, tværtimod fremskyndet denne udvikling, der nok bør hilses som fremskridt med hensyn til de enkelte staters socialistiske opbygning og kulturelle liberalisering, men set fra Moskva må anerkendes som et alvorligt tab for sovjetisk magt og prestige.

Dette gælder ikke blot den sovjetiske magtsfære. Alle de politiske fejl, man har bebrejdet Krushchev – for så vidt man kan gætte sig til dem fra sovjetpressens noget vage principerklæringer – har det nye regime bekræftet og endog understreget i praksis. Krushchevs planlagte statsbesøg i Bonn blev ganske vist opgivet, men for få uger siden udsendte man en æresoprejsningserklæring til det tyske mindretal, der var blevet fordømt og deporteret af Stalin – og denne erklæring blev vedtaget under Krushchev i august. Magtskiftet har ikke ført til en tilnærmelse med Kina; man er stadig i gang med at forberede det topmøde mod Peking, som vakte vred modstand, da Krushchev fremkom med planen.

Mest udtrykkeligt er denne »Krushchevisme uden Krushchev« blevet fulgt på det økonomiske og sociale plan. Den økonomiske liberalisering og modernisering, indførelsen af profitmotivet og vestlige markedsprincipper, som den gamle leder utrætteligt propagerede trods vrede fordømmelser fra dogmatikernes side, dyrkes stadig. Forbrugerne, bønder, fabriksdirektører og arbejdere har alle fået løfte om større frihed, flere varer og et mere smidigt, mindre centraliseret planlægningssystem. Når man ser på de nye ledes program og praktiske forholdsregler er det slet ikke klart, hvorfor Krushchev måtte gå af.

Med undtagelse af eet punkt. Krushchev blev beskyldt for at have regeret »udenom partiet«, dvs. uden hensyn til de professionelle partifunktionærer, ideologer, planlægnings- og kontrolorganer som samlet kal-

des partiapparatet. Dette er ikke nogen nyhed. Det har længe været kendt, at Krushchevs mest uforsonlige modstandere var de stive planlægningsbureaukrater, der kaldes »stålædere« for deres sværindustrifanatisme, de funktionærer, der ikke kan glemme politiregimet, som gjorde det nemmere at dirigere folket, og de mange kredssekretærer ude på landet, som havde gjort sig selv til små lokale tyranner og tsarer. Krushchevs reformer truede alle disses privilegier og magtstilling. Og det bør huskes, at partiapparatet i sig selv er et produkt af Stalinregimet og derfor den stalinistiske traditions sidste opholdssted.

Her ligger rimeligvis den virkelige årsag til, at Krushchev blev styrtet. Netop de små træk, der bragte udenlandske kommunister til oprør, viser de gamle kræfters værk. Man er stadigvæk i gang med udrensningen – den nye officielle vægkalender måtte tilbageholdes, fordi Krushchevs billede (der pyntede på april-siden) skulle fjernes; skolebøger og historiebøger bliver inddraget. Efter det indiske statsbesøg i Moskva kort tid inden omvæltningen udsendte den sovjetiske ambassade i New Delhi en brochure om besøget; den er nu blevet inddraget, og man har udsendt en ny, hvor der ikke længere findes et eneste tegn på, at Krushchev var de indiske statsmænds vært.

Grunden til, at man både i Sovjet og ude i verden nærede tillid til Krushchev, var ikke blot hans politiske ideer, men mest den omstændighed, at han var den første hersker i Ruslands tusindårs historie, der regerede med folkets støtte. Netop den kendsgerning, at han gik udenom det forstenede, reaktionære partiapparat, gav håb om, at hans planer og reformer ville kunne gennemføres. Og mistroen overfor hans efterfølgere bundede ikke først og fremmest i deres indre og udenrigspolitik. På dette plan har de allerede vist, at de hverken vil eller kan forlade den gamle linje. Spørgsmålet er, om de bliver i stand til at omsætte den i praksis. Krushchevs magt bundede i, at han både var stats- og partichef. Denne magt måtte han vinde i bitter kamp efter Stalins død. Der er nu en fare for, at denne magtkamp vil gentage sig mellem hans efterfølgere, til lige stor skade for Sovjet og dens partnere.



Aleksej Kosygin

Skønhed med signatur

Som modstykke til – og måske som reaktion mod – vor tids store tekniske fremskridt møder vi overalt i verden en stigende interesse for kunsthåndværk. Man kan i virkeligheden betragte denne kendsgerning som historisk, fordi den ikke alene angår vor smag, vore vaner og erhvervslivet, men også i høj grad vor kulturs udvikling.

Kunsthåndværk tjener i almindelighed to formål – det praktiske og det æstetiske – og til fremstillingen kan anvendes både naturlige og kunstige materialer. Kunsthåndværkets yderste grænse er stort set fremstilling af enkeltstykker, som også selve kunstens væsen er det. I renæssancen – i 1500-tallet – skilte kunsthåndværket sig definitivt ud fra kunsten, og på denne måde nåede man snart forskellen mellem kunst og dekoration.

Det må i denne forbindelse ikke glemmes, at håndværket i hele middelalderen var fællesskabets erhvervsmæssige og sociale rygrad. Håndværkerlaugene satte deres præg på dagliglivet og bestemte den kulturelle og politiske udvikling i århundreder. Set fra et rent historisk synspunkt opstod håndværket samtidig med de første mennesker. Fundet af *homo habilis* i Olduvai-dalen i Tanganjika beviser, at mennesket allerede for næsten 2 millioner år siden var i stand til at fremstille brugsgenstande af sten og knogler – og rimeligvis også af træ.

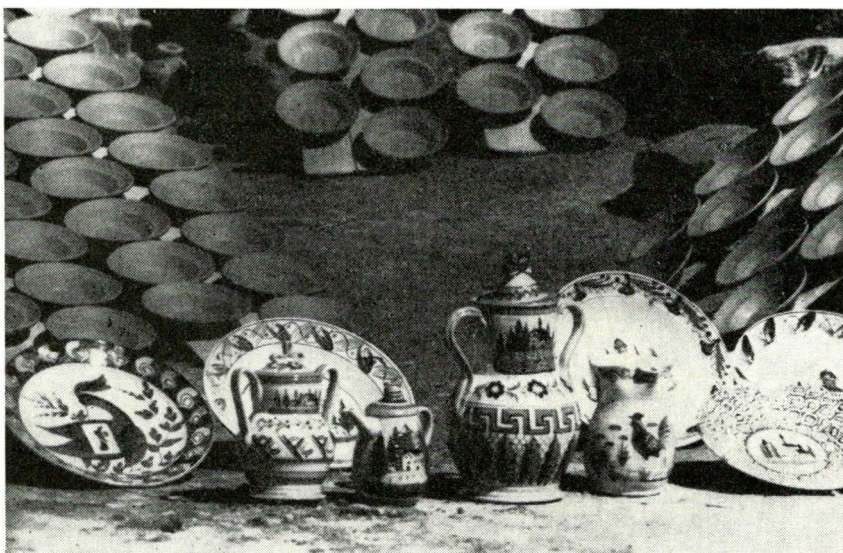
Menneskets historie og håndværket er uløseligt knyttet til hinanden – ja, man kan sige, at vor klodes kultur er bestemt af menneskehåndens udtryksformer, som de har været betinget af nødvendighed, fornøjelse, smerte, glæde, frygt og tro. Denne udvikling gælder den dag i dag. Ingen tekniske og videnskabelige fremskridt, ingen automatisering og serieproduktion har formået at gøre håndens arbejde helt overflødig.

Naturligvis har mangt og meget ændret sig også på dette område siden middelalderens håndværkerlaug, og der er opstået et moderne håndværk med formgivning – eller som det kaldes *industrial design* – men selv om en arkitekt, en møbelsnedker og en psykolog i fællesskab udarbejder en bekvem og elegant stol, er håndværksbegrebet stadig det afgørende.

Tiden forandrer sig – og med den også arbejdsmetoderne.

Ingen vil benægte, at Murano-glassene i 1800-tallet nåede deres højeste hånd-

1



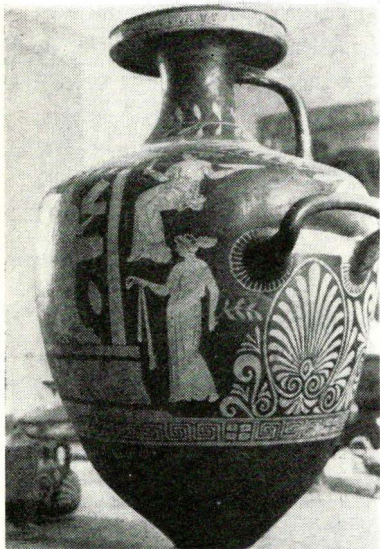
2



3



En fortælling om italiensk kunsthåndværk



4 værksmæssige udtryk, fordi den berømte advokat Antonio Salviati fra Vicenza opfandt nye ovne, der gav mulighed for at fremstille en bedre glasmasse end før – og hermed skabte grundlaget for en videre udvikling af glasblåsningens ædle kunst.

Da man i det 15. århundrede opdagede de kanariske øer mellem Afrika og Europa, mødte spaniere og genuensere det ejendommelige arkæiske folk Guancho'erne, som man mente var resterne af befolkningen fra det forsvundne Atlantis. Dette folk kendte ikke nogen form for metal, men fremstillede deres redskaber af sten og træ, lavede vaser af ler, smykker af dyreknogler og fletarbejder af strå. Det samme kan man i dag møde hos primitive folk mange steder i verden.

Der er mange forskellige opfattelser af grænserne mellem ren kunst, kunsthåndværk, kunstindustri og håndværk – det har altid været et omstridt spørgsmål, som det ikke her er hensigten at finde en patentløsning på – om en sådan da overhovedet lader sig finde. Det er imidlertid nok rigtigt, at et folks kunstfornemmelse står i rimeligt forhold til dets håndværksmæssige formåen – håndværket er i mange tilfælde forudsætningen for frembringelse af kunst. Teknisk højtstående lande uden kunsttraditioner har ofte et håndværk, der tager mere hensyn til det praktiske formål end til skønhed og smuk formgivning. Uden i denne sammenhæng at fremhæve det ene land for det andet, må man nok erkende, at f.eks. Italien er et godt bevis på denne påstand. Der har gammel romersk kultur gået hånd i hånd med en dybtgående kunstnerisk erfaring og formåen – og både de geografiske og klimatiske forhold har nok haft betydning på dette område.

I Italien har håndværket på denne måde fået en historisk-kunstnerisk baggrund, der har været en væsentlig faktor i folkets tilværelse.

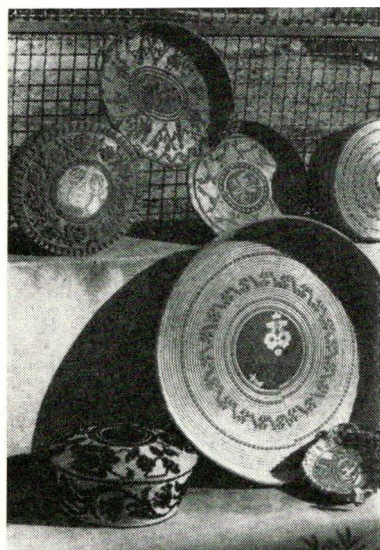
Naturligvis er det ting, som Markuspladsen i Venedig, Dåbskapellet i Florenz, Det skæve Tårn i Pisa og Forum Romanum i Rom, der først og fremmest påkalder den besøgendes interesse under ferierejsen til Italien, men også kunsthåndværket hører med til oplevelserne. Man behøver blot nævne glasblæserne på Murano, keramikkerne i Toscana, broderierne i Assisi, træskærerarbejderne i Norditalien, guld- og sølvsmedearbejdet, mosaikker fra Ravenna og kobbersmedene i L'Aquila – altsammen kunsthånd-

værk man gerne køber og tager med hjem som varige minder om rejsen. Og så er det endda billigt – så billigt at man fristes til at spørge, hvordan det kan betale sig at fremstille det. At det er enorme mængder, det drejer sig om, ser man af exporttallene fra 1963, hvor kunsthåndværket figurerer med et beløb på 410 milliarder lire (ca. 4,5 milliard kroner). Det er sandsynligt, at et tilsvarende beløb er blevet brugt af udlændinge i Italien. Trods alle pessimistiske rygter er der altså intet, der tyder på, at håndværket i kunstindustriell betydning er i tilbagegang.

I en verden, hvor den forretningsmæssige konkurrence er hård, og hvor produkterne på grund af den hurtige smagsændring har stadig kortere levetid, får kunsthåndværket uden tvivl en stadig større udbredelse – fordi dets produkter og udtryksformer er originale.

Ejendommeligt nok findes der intet samlet værk – endsi en samlet fortegnelse – om det italienske kunsthåndværk, men kun enkeltværker om de forskellige grene af kunstindustrien. Et sådant værk fortæller, at der i 1400-tallet alene i Florenz fandtes 84 større silkevæverier med 15.000 arbejdere, 85 snedkerier til fremstilling af møbler og 54 marmorværksteder. I dag findes der i Italien godt og vel 917.000 virksomheder, hvor kunsthåndværk fremstilles individuelt – i mange tilfælde efter samme metoder som anvendtes af etruskerne og romerne, men som også omfatter damemoder og moderne møbelkunst. Vi lever i en tid, hvor den intensive industrialisering næsten gør os til automater. Under sådanne forhold er det godt at finde håndværk, der er frit skabende og helt uafhængigt af samlebånd og tidskontrol. En maskine, der »kan det hele« og måske erstatter 10 eller 100 arbejdere, gør mindre personligt indtryk på os, end keramikeren eller glasblæseren, der giver det rå materiale form og liv – vi finder større skønhed i kunstens håndværk end i overlegne masseproduktioner – i det man kan kalde arbejdedes poesi.

1) Fra keramikerenes værksted i Grottaglie. 2) Kobbersmeden hamrer ornamentik i de flotte kobbevaser (Venedig). 3) Unge piger har specialiseret sig i dekoration af venezianske glas. 4) En herlig romersk vase i Det Arkæologiske Museum i Potenza. 5) Flettede kurve med smukke motiver fra værkstederne i Sinnai. 6) I Sorrento er man særlig dygtige til at fremstille de populære smykkeskrin med indlagt musik.



5



6

Tyske og engelske ingeniører genopbygger den bane Lawrence ødelagde

Hedjasbanen fra Damaskus til Medina skal atter befor

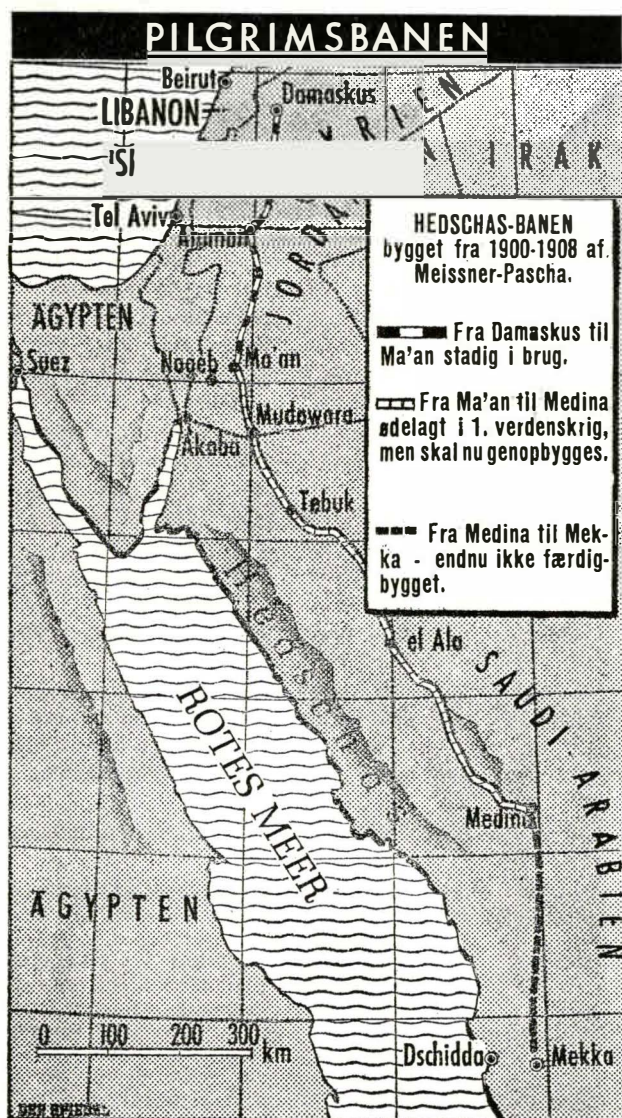
Otte tyske ingeniører og et stort engelsk entreprenørfirma er for tiden i færd med at genopbygge en af de mest sagnomspundne jernbaner i verden. Det er den ca. 850 km lange Hedjadsbane, som den britiske oberst *T. E. Lawrence* og hans kamelberedne beduiner satte ud af drift under den første verdenskrig. »Lawrence of Arabia«, der senere i sin bog »Visdommens syv Søjler« skildrede sin guerillakrig mod de tyrkiske styrker i ørkenen, demolerede ialt 57 broer, ødelagde 25 tog og foretog ca. 15.000 sprængninger langs selve baneløbet.

»Den hellige bane«, der skulle forbinde Damaskus med Mekka, blev påbegyndt i året 1900. Den skulle følge den 1700 km lange pilgrimsvej mellem Syriens hovedstad og profeten Muhammeds fødeby Mekka, der ligesom Medina, hvor profeten ligger begravet, er situeret i det vældige ørkenrige, der nu hedder Saudi-Arabien. Den tyrkiske sultan *Abdul Hamid*, eneherkeren over Stor-Arabien og en af de hårdeste og dygtigste fyrster, den nære orient har haft, var idétager til og drivkraften bag det kæmpemæssige baneprojekt. Det var sultanens hensigt for det første at lette og fremme pilgrimsrejserne til Medina og Mekka og for det andet at skabe muligheder for en hurtigere transport af tropper fra Tyrkiet til steder, hvor opsætsige beduinstitammer rejste sig mod sultanen.

Soldater på arbejde

Abdul Hamid var på det rene med, at ingen af hans egne teknikere ville være i stand til at bygge en jernbane på 1700 km gennem ørkenstrækninger, bjerge, dybe dale osv., og han henvendte sig derfor til en tysk ingeniør, *Heinrich Meissner*, der nogle år forinden havde anlagt et par banestrækninger på det tyrkiske fastland, bl.a. mellem Saloniki og Monastir. For at finansiere projektet appellerede sultanen til de troende muhammedanere i hele det udstrakte rige og uden for, og indtil 1908 var der i frivillige gaver indsamlet et beløb på mere end 74 millioner guldfranc, der efterhånden som pengene rejstes blev anbragt i den tyrkiske statsbank i Konstantinopel.

Heinrich Meissner satte anlægsarbejdet igang allerede i December 1900. Han samlede en stab af ingeniører fra en række europæiske lande, og som underentreprenører antog han byggefirmaer fra Østrig, Italien, Tyrkiet og Ægypten. I de følgende år byggede Meissners folk bl.a. 1532 broer, 96 banegårde og et utal af cisterner. Som arbejdskraft anvendtes fortrinsvis soldater fra den store, tyrkiske arme. Således stillede det 5. armekorps, der var stationeret i Damaskus,



ca. 7500 mand til rådighed for jordarbejder på strækningen mellem Damaskus og Medina, mens 1800 infanterister fra Hedjadsdivisionen blev sat ind på sektionen mellem Medina og Mekka.

Fremskaffelsen af materiale var et meget vanskeligt problem at løse. Så godt som alt måtte importeres. Indledningsvis benyttedes den allerede eksisterende jernbane fra Beirut til Damaskus, men senere anlagde Meissner en stikbane fra Derat til Middelhavet ved Haifa for at lette og billiggøre transporten af de uhyre mængder af jern, stål, cement, træ og andre byggematerialer. Cement og kalk leveredes af franske firmaer, skinner og stålveller kom fra Tyskland, lokomotiver og jernbanevogne byggedes på tyske fabrikker, og en lang række italienske, engelske og schweiziske firmaer leverede specialudstyr af forskellig art.

Beduinernes levebrød

Arbejdet foregik i et forbausende hurtigt tempo. Allerede i sommeren 1904 kunne sultanen åbne banestrækningen fra Damaskus til Amman, og fire år senere rullede det første tog med pilgrimme ind på den nye banegård i Medina. Abdul Hamid var så begejstret over den tyske ingeniørs præstation, at han adlede Heinrich Meissner, der fremtidigt føjede et *Pascha* til sit navn.

Den sidste strækning, 400 km, fra Medina til Mekka, blev afstukket og forberedt, men aldrig bygget. Årsagen hertil var, at de vilde beduinstammer i området gjorde oprør. De havde i århundreder levet festligt og solidt af at overfalde og udplyndre pilgrimskaravanerne, og de ville ikke finde sig i, at man berøvede dem deres levebrød. Da generaldirektøren for den tyrkiske jernbanekommission, *Kiazim-Pascha*, aflagde et inspektionsbesøg i egnen syd for Medina, blev han og hans følge af tyrkisk militær angrebet af beduiner, der dræbte ca. 100 tyrkiske soldater samt nogle embedsmænd. Generaldirektøren slap med nød og næppe helskindet tilbage til Medina.

Meissner trådte fast i tyrkisk tjeneste og byggede bl.a. fra 1910 til 1914 banelinjen fra Aleppo til Bagdad. Han døde i Istanbul i 1940 i en alder af 78 år. Han efterlod sig en millionformue.

Hedjadsbanen fungerede kun i otte år. I 1916 rejste T. E. Lawrence beduinstammerne til opstand mod tyrkerne og begyndte systematisk at ødelægge pilgrimsbanen, der i de første to år af forrige verdenskrig blev stærkt benyttet til militærtransporter. Lawrence's forvorne kamelryttere interesserede sig især for banestrækningen mellem oaserne Ma'an og Mudewara. De

afbrændte samtlige banegårde og ødelagde en mængde lokomotiver og flere hundrede jernbanevogne. Banens rullende materiel var, da Lawrence indledte sin guerillekrig, på 35 lokomotiver, 180 personvogne, ca. 1500 godsvogne og 20 tankvogne til vandtransport.

I årene efter første verdenskrig slog Syrien og Jordan sig sammen om istandsættelsen af den banestrækning, der forbinder den syriske hovedstad Damaskus med den jordanske by Ma'an. Under den sidste verdenskrig brækkede australske pionertropper ca. 70 km skinner og sveller op syd for Ma'an. Af materialet anlagde de en forsyningsbane mellem Ma'an og Nageb.

To millioner D-mark i honorar

Ti år efter, at den sidste storkrig var tilende, sluttede de tre muhammedanske lande Syrien, Jordan og Saudi-Arabien sig sammen om at genopbygge hele pilgrimsbanen. De skabte et særligt baneministerium med sæde i Damaskus og stillede i fællesskab en sum på 170 millioner kr. til rådighed for istandsættelsesarbejderne. Man entredede med det amerikanske ingeniørforetagende IREX, hvis eksperter gennemtrawlede hele strækningen fra Ma'an til Mekka og udarbejdede et restaureringsprojekt. Det viste sig, at lange stykker af banelinjen var intakt, og at en hel del af det materiel, der befandt sig på lagerpladser i ørkenen, stadigvæk kunne anvendes.

I 1961 henvendte Damaskusministeriet sig til den tyske konstruktionsingeniør *Kurt Becker*, München, og bad ham foretage en nærmere prøvelse af det amerikanske genopbygningsprojekt. Beckers teknikere kørte rundt i ørkenen nogle uger, og det tyske firma præsenterede derefter et nyt overslag og en serie forbedringer til det amerikanske forslag. Ved en licitation overdroges arbejdet herefter til en gruppe bestående af det saudi-arabiske firma *Bin Ladin*, det japanske *Marubeni* og det spanske *Ferrovial*, men arbejdet kom ikke i gang, fordi der udbrød krig i Jemen, og det saudi-arabiske firma desårsag trak sig ud af konsortiet.

For et år siden kunne man endelig påbegynde arbejdet. Det engelske entreprenørfirma *Cowley & Alderton Construction* indledte i samarbejde med Beckers ingeniører istandsættelsen af banelegemet. Man har fundet ud af, at der skal flyttes ialt 1,2 mill. kubikmeter ørkensand, sprænges 25.000 kubikmeter klipper og bygges 100 nye broer i stedet for de bortsprængte. Der skal lægges 450 km nye skinner og anvendes 750.000 træsveller. For at lede arbejdet, som skal gøres færdigt på 950 dage, får firmaet Kurt Becker 2 mill. D-mark.

Nogle bemærkninger til Beeching-

En rapport er for nylig blevet udgivet af the British National Council on Inland Transport (det britiske nationalråd for indenrigstransport) – en uafhængig sammenslutning af organisationer med interesse i opretholdelsen af gode transportmuligheder, omfattende to organisationer tilsluttet ITF (International Transport Worker's Federation – transportarbejdernes verdensforbund), the National Union of Railwaymen (jernbanernes personaleforbund) og the Transport Salaried Staff's Association (transportlønarbejdernes forbund). Rapporten opregner de indvendinger, der i det sidste år er blevet fremført mod foreslåede nedlægninger af jernbaner, og påpeger alvorlige unøjagtigheder i beregningerne i »Beeching-rapporten« af 1963 vedr. de britiske jernbaners nyudformning (ITF Journal).

Siden Beeching-rapporten har endnu et antal rapporter set dagens lys – om bytrafik, om behovene i de økonomisk tilbagestående områder, om befolkningsflugten til Sydøstenglands velstand og om befolkningstilvæksten. Disse rapporter viser, i hvor høj grad det nationale transportbehov vil øges, og nødvendigheden af at undersøge, hvorvidt det nuværende system kan opfylde dette behov. »Det ville røbe en afgrund af tåbelighed, om dr. Beeching i dag fik lov til at ødelægge jernbaneanlæg, som det kan blive nødvendigt at genskabe om blot få år.«

Blandt de konklusioner, rapporterne har draget, kan nævnes: a) behovet for fuld udnyttelse af jernbaner i byområder, eftersom alene disse kan befordre myldretimernes trafik af abonnementskortrejsende, b) behovet for jernbaner i udviklingsområder til befordring af både passagerer og fragt, især hvor jernbaner allerede betjener små byer, der er i vækst på grund af tilflytning af overskudsbefolkningsgrupper og c) det fremtidige behov for hurtig og bekvem jernbanetransport for de mennesker, som det næste halve århundredes befolkningstilvækst på 20 millioner vil tvinge til at søge bopæl i landdistrikterne.

Udsagn fremkommet under klagesager i anledning af foreslåede jernbanenedlægninger viser, hvor vigtige jernbanerne er for nationens liv. Blandt de vigtigste således afslørede ulemper kan nævnes:

– Vanskelighederne for dem, der ikke har egen bil, og som bruger jernbanen for at komme på arbejde eller på indkøb. Alternativet, bustransport, er ofte dyrere og altid mere tidsrøvende.

– Vanskelighederne for patienter og deres familie og venner, der skal rejse til og fra hospitalerne. Ifølge

Sundhedsministeriets centraliseringsplaner må patienter nu rejse over meget længere afstande for at få den fornødne specialistbehandling og for at blive opereret. I almindelighed kan de rejse bekvemt med tog, men de kan ikke tåle en busrejses besværligheder, ofte heller ikke en ambulancetransports, og den sidstnævnte mulighed står også kun i sjældne tilfælde til rådighed.

– Vanskelighederne for skolebørn og lærere, som rejser til og fra skole med tog. Alternativet, bustransport, betyder øget besvær, fordi rejsen varer længere, og øget udgift. Desuden må børnene tidligere hjemmefra og kommer senere hjem. Hjemmearbejdet og forberedelsen til vigtige eksaminer lider herunder. Mange børn lider af køresyge ved busrejser. Med skolernes centralisering får stadig flere børn en lang skolevej, og forældre er ikke glade for, at deres børn skal stå og vente ved busstoppesteder i al slags vejr.

– Jernbanerne kan opretholde driften i dårligt vejr, hvor vejene er ufarbare.

– Jernbanerne kan sørge for hurtig bytrafik på tidspunkter, hvor trafiktætheden på vejene har reduceret hastigheden her til en kryben.

– Stykgodstransporten: passagertogenes medførsel af stykgods er af vital betydning for samfundet, især for hurtig transport af letfordærlige varer. Bussernes stykgodstransport er begrænset til 80 (eng.) pund pr. pakke, og transport med særbus kan ikke garanteres, da bagagepladsen er meget begrænset.

– Nedlæggelsen af en jernbane i et landdistrikt er et slag mod de lokale egnsudviklingsråds bestræbelser på at opmuntre industrien, beskæftigelsen og landbruget i området, og sætter øget fart i befolkningsflugten til byområdernes arbejdsmuligheder.

– Feriestederne, der er afhængige af turisttrafikken, får en stor del af deres klientel tilført af jernbanerne.

Med henblik på jernbanetrafikken til feriestederne påpeger rapporten, at mens behovet for togtrafik uden for ferieperioderne er lille, ville transporten af alle de passagerer, der fylder de normale tog og feriesærtogene i topbelastningsperioderne, med busser og rutebiler øge trafiktætheden på vejene katastrofalt. At forbedre vejene, så de kan klare den øgede trafik i måske et par sommermåneder om året, vil koste betydeligt mere end opretholdelsen af den eksisterende jernbane.

Nationalrådet for indenrigstransport angriber også de tal, som den britiske jernbanestyrelse har forelagt the Transport Users' Consultative Committees (TUCC's – transportforbrugernes rådgivende komiteer) vedrørende tabene på de linier, de foreslår nedlagt. F.eks. blev følgende tal stillet til rådighed for TUCC's

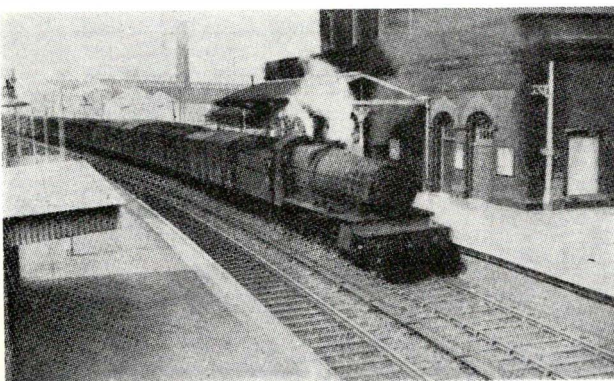
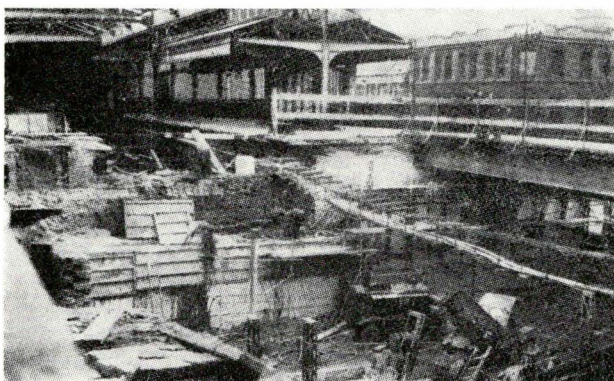
rapporten - et år efter

undersøgelse af den foreslåede inddragelse af en jernbanelinie mellem to byer i distriktet Western Region:

Direkte udgifter foranlediget af den pågældende linie:

Kørsel	120.800 £
Stationer	31.000 £
I alt	151.800 £
Liniens direkte indtægter	118.000 £
Tab	33.800 £

»Undersøgelser viser, at kørselsudgifterne er beregnet på basis af dampdrift (den nuværende driftsform) af 164.000 tog-miles (ca. 264.000 tog-km) og ligger nær det tal Beeching-rapporten opgiver pr. tog-mile, nemlig 15s. Men Beeching-rapporten angiver også 4–6 s. som udgiften pr. tog-mile ved dieseldrift; med andre ord ville en overgang til dieseldrift reducere kørselsomkostningerne til 40.300 £ – en besparelse på 60.000 £, eller næsten det dobbelte af det påståede tab. En undersøgelse af stationsudgifterne viser, at der er fire stationer og otte ubemandede trinbrætter. Ved anvendelse af det af Beeching-rapporten opgivne tal på 2.500 £ som en rimelig gennemsnitsudgift for en lokal station, og ved hertil at lægge en ikke snævert anslået sum til vedligeholdelse af trinbrætterne, bliver resul-



tatet, at stationsudgifterne ikke burde overstige 15.000 £. Med andre ord skulle de direkte udgifter forbundne med driften med en rimelig margin ikke beløbe sig til mere end 55.000 £, og overskuddet på linien herefter blive 63.000 £.«

Rådet angriber Beeching-rapportens unkladelse af at søge veje til en nedskæring af udgifterne og en forøgelse af trafikken. Rapporten vier disse muligheder en så ringe opmærksomhed, at man kun kan udlede en uvilje mod at give ringe udnyttede linier chance for at kunne hvile økonomisk i sig selv, selv hvor dette ville være muligt.

Fem metoder til at gøre urentable linier levedygtige tages op til betragtning. De fem, der udmærker sig ved deres udeladelser, er følgende: lavere billetpriser, højere billetpriser, erstatning af tog med skinnebusser, færre tog, færre stationer . . . (Men) Rapporten behandler hvert af disse forslag, som om det var meningen, at *dette forslag alene skulle få linien til økonomisk at hvile i sig selv*. Det er der selvfølgelig ingen, der vil påstå. Det, der foreslås, er at en kombination af flere af disse forslag skulle forsøges.

»Med hensyn til forslaget om at erstatte tog med skinnebusser siger rapporten: »(Dette forslag) tager ikke hensyn til de store udgifter forbundet med etableringen af selve linien og heller ikke til den kendsgerning, at skinnebusser er et dyrere befordringsmiddel end landevejsbusser.« Med hensyn til udgifterne til etableringen af linien så har forslaget om skinnebusser ikke overset dette spørgsmål. Det har nemlig intet med det at gøre. Skinnebusser er et forslag til et middel til nedskæring af kørselsudgifterne, ikke linieudgifterne. Det er lige så vanskeligt at se, hvad der hentydes til med henvisningen til landevejsbusser – bortset fra det rent retoriske.« Rådet påpeger også, at Beeching-rapporten har undladt i hvert fald et vægtigt forslag til nedskæring af udgifterne, et ofte gentaget forslag, at flere stationer kunne betjenes som ubemandede trinbrætter.

Beeching-rapporten påstår, at det er uøkonomisk at have de 6.000 ekstra vogne til rådighed for ferietrafikken. Denne udtalelse er øjensynligt baseret på et typisk regnskabsargument: de 6.000 vogne pålægges fuld vedligeholdelses- og afskrivningsbyrde uden hensyn til den kendsgerning, at de allerede er blevet 100 pct. afskrevet, og at praktisk talt ingen reparationer er nødvendige. Der er en stadig strøm af sådanne vogne, der degraderes fra den normale trafik, og en stor reserve af sådanne vogne vil sandsynligvis også i fremtiden være til rådighed til feriebrug *prak-*

tisk taget uden ekstra-udgift, som det hidtil har været tilfældet . . .

»Rapportens alvorligste undladelse er den fuldstændige mangel på en henvisning til den dårlige ledelse af mange ringe udnyttede linier. Penge kan på mange måder spares på de sekundære linier: bedre køreplaner (der både giver publikum en bedre betjening og en mere økonomisk toggang), modernisering af de besværlige og bekostelige signalerings- og spor-systemer, og anvendelse af kørende personale til udstedelse af billetter.«

Rådet fortsætter med at foreslå, at jernbanerne kunne støttes ved, at der blev gjort virkelige forsøg på at lade togene køre, når folk ønsker at rejse. Det påpeger ligeledes, at det ud fra en undersøgelse af togmiles, lokomotiv-timer og antal af lokomotiver ser ud til, at hvert lokomotiv, der står stille, producerer omkring 49 tog-miles i døgnet: en hastighed af 2 miles i timen. »Årsagen hertil ligger simpelthen i den tid, der anvendes af lokomotiver og tog, der bare står stille uden at foretage sig noget. Her kan tjenes penge af en ganske anden størrelsesorden end ved at lukke sidelinier. Mange dieseltog kører stadig efter dampkøreplaner med tid afsat til indtagelse af vand og kul, udtømning af aske, etc.«

Som konklusion fastslår Nationalrådet for Indenrigstransport som sin mening, at »fremtidens moderniserede jernbaner bør udvides, ikke indskrænkes. De bør heller ikke underkastes nogen selvstændig bedømmelse, men må ses i sammenhæng med andre transportformer. »Undersøgelsen af en transportform i sig selv er et morsomt eksperiment, men tids-spilde . . .«: Gilbert S. Szlumper, den tidligere general-direktør for Southern Railway. Rådet opstiller et prøvedriftsregnskab for landevejstransport beregnet efter principperne for et jernbaneregnskab, indbefattet udgifterne til vejbygning og -vedligeholdelse, færdsels-politi, signaler, administration, parkering, ulykker, trafikknuder, skader på bygninger osv., som viser et underskud, udgifter ÷ indtægter, på 876 millioner £.

»Det er ikke til at komme uden om, at vejene efter denne målestok taber langt flere penge end jernbanerne. Vi ønsker ikke nogen hævn gennem en forøgelse af vejbeskatningen: vi ønsker fair play og en anvendelse af samfundets fordel og dettes gevinst og tab som den fælles målestok, således at jernbaner og vandveje (som i andre lande) kommer til at transportere en øget mængde af den tunge trafik til lettelse af vore vejes belastning og til fordel for samfundet som et hele.«

SR & SIR SPØRGSMÅL OG SVAR

Spørgsmål: Spørgerubrikken i DLT hilses velkommen. Må jeg lægge for med et sikkerhedsspørgsmål:

SR § 17, pkt. A, 1, foreskriver, at »forreste eller næstforreste køretøj skal have virksom trykluftbremse«.

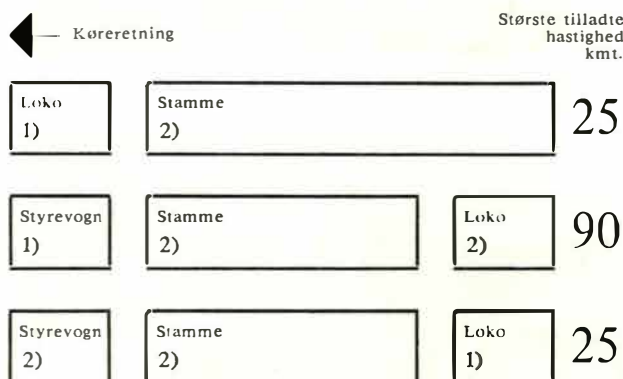
Er forreste køretøj togets trækraft, eller mener man togets forreste vogn?

Spørgsmålet har især betydning, når man læser paragraffens næste punktum: »Hastigheden må ikke overstige 90 km/t, såfremt forreste køretøj er uden virksom luftbremse«.

E.H.

Svar: Med togets forreste køretøj menes første køretøj i toget, altså enten togets trækraft eller en vogn (normalt styrevogn). Havde der alene været tale om togets trækraft, ville der i stedet for »køretøj« stå »lokomotiv«, som er fællesbenævnelsen for alle arter af trækraftenheder, jfr. SR § 3, punkt 1.

I øvrigt er der anledning til at gøre opmærksom på, at bestemmelsen om, at hastigheden ikke må overskride 90 km/t, såfremt forreste køretøj er uden virksom trykluftbremse, kun får betydning, når togets forreste køretøj er en styrevogn, og denne er uden virksom tryklufsbremse, idet bestemmelsen i § 17 må sammenholdes med den bestemmelse i SR § 18, afsnit A, punkt 2 a, der, som betingelse for at togets hastighed må overskride 25 km/t, blandt andet kræver, at der i spidsen af toget findes en førerplads, hvorfra lokomotivføreren kan betjene trykluftbremsen på *alle arbejdende* trækraftenheder. Lad os belyse spørgsmålet med et par eksempler:



1) Tryklufsbremse uvirksom 2) Tryklufsbremse virksom

»12 timers regelen«

I nr. 24 af bladet i 1964 tillod jeg mig at stille nogle spørgsmål til redaktionen. Disse spørgsmål blev, stort set, ikke besvaret. Det undrer mig, at man ikke var i stand til at give fyldestgørende svar, her var ellers en lejlighed til at redegøre, for hvorledes DLF's stilling var til de løbende »sager« ang. 12 timers regelens praktisering.

Ved at se i DLT 1961 nr. 6, side 86, vil man da også let kunne konstatere, at de af 1. distrikt udsendte cirkulærer vedrørende dette spørgsmål er i strid med tjenestemandsløvens bestemmelser – hvis ellers DLT's nævnte artikel er korrekt – og det må man vel gå ud fra, at den er!

Vi er mange indenfor DLF der, af forståelige årsager, opfatter regelens praktisering som et forsøg på, at foretage en besparelse på personalets bekostning. Jeg tør også påstå, at vi er lige så mange der – netop i et sådant spørgsmål – venter at finde Dansk Lokotivmands Forening parat til at kræve, det vi mener er ret og rigtigt, nemlig betaling iflg. loven, for delt tjeneste der strækker sig udover 12 timer.

Lovens underbestemmelser nævner ikke med eet ord noget angående det tjenestefrie opholds størrelse. Altså kommer hverken 11 eller 8 timers ophold på fremmed depot på tale. Delt tjeneste må så ganske afgjort være en tjeneste, der falder i flere afsnit, fra det tidspunkt man møder ved hjemstedet, til det tidspunkt man slutter på samme, strækker denne tjeneste sig udover 12 klokketimer, er man, i hvert fald iflg. loven, berettiget til at kræve betaling for de timer, der overskrider tolv.

Meningen med loven synes ganske klar, man har øjensynlig med denne bestemmelse, villet lægge en dæmper på meget lange fraværelser fra hjemstedet, og hvor disse ikke helt kunne undgås, da at yde den pågældende tjenestemand en yderst rimelig kompensation for de forøgede udgifter en meget langstrakt tjeneste medfører.

H. Rossen, lkf. Kø

Vi vender senere tilbage til dette indlæg.

»Lanternen«

beder herved alle interesserede medlemmer at reservere onsdag den 31. marts 1965, da der afholdes ordinær generalforsamling på nævnte dato kl. 16,00. Der vil også blive lejlighed til at indtage en

veltillavet herremiddag. Samtidig er her en lejlighed til stiftelse af nye kammeratskaber samt styrkelse af de bestående.

Ikke-medlemmer, der er interesseret i at styrke og udbygge kammeratskabet blandt lokomotivmændene, bedes venligst ringe på telefon 30 21 54 eller 94 53 46 og der få nærmere oplysninger om denne forestående »manneaften«.

Oplysning om mødested samt dagsorden vil følge senere.

Bestyrelsen.

P Å S P O R E T

Infrarøde stråler smelter sneen

Santa Fé-jernbaneselskabet i USA har taget et nyt middel i brug ved optøning af tilsneede sporskifter. Det er dels propangas og dels infrarøde stråler, som gennem varmelegemer, der er anbragt på master i nærheden af sporskifter, sender varmen ud over sporet og smelter sneen på en flade, som er tre meter bred og otte meter lang.

Anlægget sættes automatisk i gang af en termostats, som reagerer efter temperatur og nedbør.

Londons trafik reguleres gennem fjernsyn

En af de tre statssekretærer i det britiske trafikministerium, viceadmiral John Hughes-Hallert, har udtalt i underhuset, at trafikken i Londons vestlige del inden længe vil blive reguleret gennem TV-apparater, og at det forsøgsvis gennemføres ved Hammersmith-broen og Englands motorvej M 6. Der er udarbejdet en omfattende plan med hensyn til denne tekniks anvendelse, så man kan få lettet trafikstrømmen gennem Londons City.

Udenlandsk arbejdskraft

I 1960 begyndte tyske forbundsbaner at antage udenlandsk arbejdskraft. I året 1964 beskæftigede man således 14.000 fremmede, heraf 55 pct. italienere, 23 pct. spaniere, 14 pct. tyrkere, 3 pct. grækere, mens de sidste fem procent var af forskellige nationaliteter.

Valsede jernbanehjul

Kina har taget sin første fabrik for valsede jernbanehjul og hjulringe af stål i brug. Disse hjul holder fire, fem gange længere.

PERSONALIA

Antaget som lokomotivmedhjælperaspirant pr. 1/1-65.

E. Wedderkopp, København Gb.
E. Rasmussen, København Gb.
P. H. Aalling, København Gb.
K. A. Olsen, København Gb.
K. S. Larsen, København Gb.
J. Pedersen, København Gb.
A. A. Nielsen, København Gb.
H. B. R. Jensen, København Gb.

Overgået til stilling som lokomotivfører (12. lkl.) efter ansøgning pr. 1/1-65.

Lokomotivfører (15. lkl.):
O. E. Henriksen, Korsør, i Korsør.

Overgået til stilling som tegner (9. lkl.) efter ansøgning pr. 1/1-65.

Lokomotivfører (12. lkl.):
R. C. Stadpris, Helgoland.

Tildelt hverv som depotforstander efter ansøgning pr. 1/2-65.

Lokomotivfører (12. lkl.):
H. P. H. Hansen, Horsens.

Afsked.

Lokomotivfører (15. lkl.):
A. E. K. F. Z. Givskov, København Gb., er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31/3-65).

Lokomotivfører (12. lkl.):
P. C. P. Frost, Fredericia, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30/4-65).

Optaget som medlem pr. 1/1-65.

Lokomotivmedhjælperaspirant:
John Jørgensen Nielsen, København Gb.

†

Pensioneret lokomotivfører H. G. H. Runge, Røgumvej 48, Sønderborg, født den 11/7-1886, er afgået ved døden den 19/9-64.

Pensioneret lokomotivfører Edvard Olsen, Knudrisgade 54, Århus, født den 27/5-1878, er afgået ved døden den 12/12-64.

Pensioneret lokomotivfører Jul. Kr. P. Jensen, M. Bruunsvej 8, 3., København F., født den 21/4-1897, er afgået ved døden den 16/12-64.

