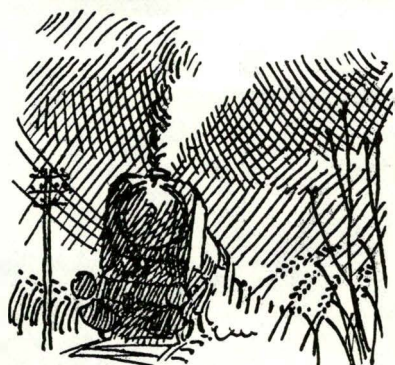


DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING



Nummer 6 – 20. marts 1965 – 65. årgang



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

20. MARTS 1965 — 65. ÅRGANG

6

Indhold:

| | |
|---|----|
| Resultat af lønforhandlingerne | 2 |
| Vietnam: USA's grimme krig | 3 |
| Jernbane mellem Tanzania og Zambia | 5 |
| SR & SIR | 5 |
| Nazi-arkiv på bunden af »Den sorte sø« | 6 |
| Afhugget arm sat på igen | 7 |
| I samarbejds tegn | 8 |
| Lønninger m.v. fra 1. april 1965 | 10 |
| Studie i jernbanedrift | 11 |
| Dødsfald — Aage H. Hansen | 15 |
| Emolumenter og funktionsvederlag . . | 15 |
| Vil helst blive hjemme | 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.

På baggrund af arbejdsmarkedets mæglingsforslag gik tjenestemændene til forhandling med finansministeren om lignende forbedringer, og den 5. marts afsluttedes forhandlingerne med det resultat, at der udbetales 9 overenskomstillægsportioner fra 1. april 1965 og yderligere 5 fra 1. april 1966. Spørgsmålet om arbejdstidsnedsættelsen skal behandles i et nedsat udvalg, og der er i modsætning til tidligere, grundlag for at gennemføre ændringer samtidig med arbejdsmarkedets arbejdstidsnedsættelse, som i følge mæglingsforslaget finder sted fra 1. marts 1966. Da der sidst var forhandling om tjenestemændenes lønefterslæb, var skæringsdatoen for efterslæbets beregning udgangen af første kvartal 1964. Tiden siden da har kun udvist en minimal forandring, men for ikke at risikere et efterslæb, som det vi havde fra 1958 til 1964, er tjenestemandorganisationerne interesseret i hyppigere forhandlingsterminer, og som almindelig opfattelse bør disses varighed være 1 år. Nogen egentlig forhandlingstermin fastlagdes ikke denne gang, men tilsagn blev givet om, at der næste forår kunne etableres en forhandling, om hvorvidt der måtte være grundlag for lønmæssige ændringer. Dette er hovedtrækkene i forhandlingsresultatet, og dertil kan føjes en aftale om, at det nedsatte udvalg, som skal udarbejde retningslinier for arbejdstidsnedsættelsen, også skal se på, om der skal ændres i reglerne for særlige ydelser, f.eks. natpenge og betaling for tjeneste på søn- og helligdage. For det sidstes vedkommende vil det være rimeligt, om resultatet blev betaling over længere tidsrum end det nugældende. Weekend-begrebet kan være vejledende for et fremtidigt betalingstidsrum. Sammen med dyrtidsportionen, som er forfalden til 1. april 1964, er der en mærkbar lønfremgang, men det må naturligvis erkendes, at dyrtidsportionerne i virkeligheden er bagudbetaling for skete prisforhøjelser. Imidlertid vil der altid være forsinkelse med denne reguleringsform, fordi prisbevægelserne skal beregnes for en periode. Vi afventer nu de bevilgende myndigheders bekræftelse på forhandlingsresultatet, idet finansudvalget skal have afgørelsen, som formentlig falder omkring tidspunktet for dette blads udgivelse. Det bør være en formel afgørelse.

Vietnam: USA's grimme krig



... som en britisk tegner ser på krigen i Vietnam.

For et år siden holdt senator William Fulbright, formand for kongressens udenrigspolitiske udvalg, præsident Johnsons personlige rådgiver i internationale spørgsmål og en af de mest indflydelsesrige amerikanske politikere, en opsigtsvækkende tale om »myter og realiteter« i USA's storpolitiske holdning. I sin tale, der fik stor publicity verden over, angreb Fulbright nogle af de helligste amerikanske køer: opfattelsen, at alle kommunistregimer i verden danner del i en organiseret sammensværgelse mod USA's frihed; at Castros styre på Cuba truer amerikansk sikkerhed; og at Mao Tse-tungs regime i Kina kunne ignoreres af den amerikanske regering. Alle disse synspunkter betegnedes Fulbright som eksempler for »myter«. Det var nødvendigt, sagde han, at affinde sig med realiteterne – nemlig, at det kommunistiske system er en kendsgerning, som hverken kan afskaffes med våbenmagt eller gennem ønsketænkning.

Nu, et år senere, kunne det anses for symbolsk, at Fulbright holdt sin tale i et næsten tomt senatskammer. Verdenspressen kastede sig over manuskriptet, som om det var en åbenbaring; men senators kolleger var ganske uinteresserede. Den berømte tale sammen med nogle andre af senator Fulbrights pjecer, er lige blevet udgivet for første gang i Europa, under titlen »Gamle Myter og nye realiteter«, og ved gennemlæsningen bliver det klart, hvor få af disse myter er blevet forkastet, og at endnu færre af realiteterne er blevet anerkendt i USA's politik. Den grimme, uendelige krig i Vietnam kan betegnes som indbegreb af disse illusioner, der opretholdes uanset, hvor tit og hvor fuldstændigt de har svigtet.

Siden begyndelsen af februar har Vietnamkrisen udviklet sig med rivende hast til en slags ny Svinebugtskatastrofe, et lige håbløst og barbarisk foretagen-

de som Kennedys forsøg på at tvinge Castro i knæ i foråret 1961. USA's tropper i Vietnam, der officielt betegnes kun som »rådgivere« led deres største ofre, da 8 amerikanere blev dræbt og over 100 såret under et Vietcong-angreb på byen Pleiku; få dage senere, yderligere 21 dræbtes ved et angreb på havnebyen Qui Nhon. Første gang reagerede USA ved en straffekampaktion med 50 flyvemaskiner, anden gang deltog 160 maskiner i hævnaktionen. Den slags udvikling kendes under det militærpolitiske fagudtryk »escalation« – som på en rulletrappe er det umuligt at stå stille og vanskeligt at vende om. Siden aktionen i Tonkinbugten i sidste sensommer kan man tale om en lavine, der før eller senere kan slutte med en atomeksplosion.

At krigen i Vietnam ikke kan vindes har været klart for størstedelen af verden siden Frankrigs desperate forsøg på at opretholde deres kolonimagt over det tidligere Indokina endte i katastrofe for over tyve år siden. Geneve-konferencen i 1954, ledet af den britiske og den sovjetrussiske udenrigsminister i fællesskab, var en anerkendelse fra vestlig side af dette faktum. At konferencen ikke kunne opfylde sit mål, Indokinas genforening og neutralisering, var først og fremmest USA's skyld. Den daværende amerikanske udenrigsminister John Foster Dulles gjorde sit bedste for at overtale Frankrig til at fortsætte den tabte kolonikrig; da dette forsøg svigtede, overtog USA selv rollen. Dulles nægtede at deltage i fredskonferencen, hvis konklusioner USA aldrig har anerkendt. Det var på amerikansk initiativ, at det sydvietnamesiske regime i Saigon afviste konferencens vigtigste forslag om at afholde frie valg under international kontrol i hele Vietnam.

Man kan næppe forestille sig en mere klassisk illustration af hvad den kommunistiske propaganda betegner som USA's aggressive imperialisme – eller for den sags skyld af Maos teori om, at denne imperialisme blot er en papirtiger. Der kan ikke være tvivl om, at de kommunistiske Vietcong styrker fra Nordvietnam er ved at vinde krigen til trods for en stadig stigende indsats fra USA's side. Det mest bemærkelsesværdige moment i udviklingen er måske, at denne indsats faktisk har gjort kommunisterne mere populære syd for den 17. parallel, der blev fastlagt som grænsen mellem Indokinas to dele i 1954. Dengang blev delingen fulgt af en udveksling af 100.000 Vietminh-kommunister fra syd for 850.000 antikommunister nordfra. I dag nyder Vietminh's efterfølgere, Vietcong, stadig større støtte hos den sydvietnamesiske befolkning; dels ganske vist på grund af deres terroristiske fremgangsmåde, men dels også på grund af befolkningens



modvilje mod de korrupte, reaktionære og ikke mindre brutale regimer, som er blevet påtvunget dem med amerikansk støtte.

Den første af disse magthavere var premierminister Ngo Dinh Diem, udnævnt af »kejseren« Bao Dai i juni 1954. I 1955 gjorde Diem – takket være Dulles' støtte – sig selv til præsident og regerede som en feudal despot bag den konstitutionelle republikanske facade indtil han blev afsat af hæren ved et kup i 1963. Siden da har regimerne i Saigon skiftet så hurtigt, at den indre situation er blevet uoverskueligt selv for amerikanerne. Den uendelige række af kup, kupforsøg og kontrakup, magtkampen mellem fraktioner og grupper indenfor magtelisten, hæren mod politikerne, katoliker mod buddhisterne har trængt selve krigen i baggrunden. Det er en tragikomisk kendsgerning, at jo større mængder krigsmateriale, tropper og penge USA sender til Vietnam, desto voldsommere kæmper syd-

vietnamesere indbyrdes. Amerikansk støtte til Saigon var 320 mill. dollars i 1962 – siden da er den blevet fordoblet. De militære »rådgivere« blev forøget fra 800 i 1960 til 2000 i 1962 og 23.000 i dag. Samtidig blev den sydvietnametiske hær forøget fra 100.000 til 240.000, plus 100.000 medlemmer af den såkaldte »civilgarde«, der opretholder politistaten i Saigon. Denne kæmpeindsats har ikke kunnet forbedre den militære situation, men den har utvivlsomt forværret befolkningens vilkår og deres forhold til regimet. Man taler nu om udvidelse af hæren til 350.000 mænd – denne plan alene skaber en revolutionær stemning, der hjælper de kommunistiske guerillaer.

Her er problemets kerne. USA betaler nu halvanden million dollars pr. dag på krigen; 25 pct. af alle amerikanske officerer og omtrent samme pct. af befalingsmænd er på en eller anden måde engageret i Saigon. Men anstrengelserne om at gennemføre sådanne

sociale og økonomiske reformer, der kunne danne nogen berettigelse til at tale om det »frie« Vietnam, har været virkningsløse. Diems første gerning i 1955 var at opkræve bønderne 8 års forfaldne »renter« – den del af risproduktionen, som de feudale jordejere lægger beslag på. I dag regeres Vietnam stadig på feudal måde; en jordreform er blevet vedtaget, men hidtil blev mindre end en tiendedel af jorden fordelt til risbønderne. Kommunisterne i nord har forlængst lært at udnytte denne situation. Deres taktik baserer på princippet »jo værre, desto bedre«; de indledte deres fornyede offensiv i 1957 med et massedrab på lokale funktionærer. Denne taktik bruges stadig. Der dræbes omtrent 5000 funktionærer pr. år og antallet stiger støt.

USA's ledere og borgere er hverken så onde eller så naive som mange også i vesten tror. De er klare over situationen; en opinionsundersøgelse for nylig viste, at størstedelen af den amerikanske offentlighed går ind for at »trække USA ud« af den håbløse krig. Regeringen i Washington har erklæret, at den nye offensiv ikke har til sigte at erobre Nordvietnam, men at tvinge det kommunistiske regime i Hanoi til et diplomatisk initiativ. Det vil sige, at muliggøre et tilbagetog uden at tabe ansigt. Kommunisterne og først og fremmest Kina gør alt for at vanskeliggøre dette tilbagetog så meget som muligt. For et par uger siden erklæredes det i Peking, at Thailand var det næste mål for »befrielseskampen«. Og efter ministerpræsident Kosygin's besøg i Hanoi er også Sovjet, om end med en vis uvilje, blevet draget ind i spillet. Det er den tristeste side af USA's grimme krig, at den udelukkende tjener den kinesiske imperialismes interesser.

Frank Osvald.



Jernbane mellem Tanzania og Zambia under kinesisk indflydelse

Regeringerne i de to nye afrikanske stater Tanzania og Zambia nedsætter et fælles udvalg for at klare problemerne i forbindelse med finansieringen af et 1600 km langt jernbaneanlæg mellem de to stater. Dette skridt er foretaget efter en utilfredsstillende rapport fra Verdensbanken.

Begge stater håber på finansiering fra Verdensbanken, men dels er der uoverensstemmelser mellem Zambia og banken om størrelsen af det beløb, der menes fornødent til banens anlæg på den zambiske strækning, og dels mener man, at Zambia selv kan afholde udgifterne. For Tanzania's vedkommende er der tilbud fra Kina om at finansiere denne del af strækningen.

Det anses fra Verdensbankens side ikke for nødvendigt at benytte en eventuel ny bane til transport af Zambia's kobber, da eksisterende linier vil være tilstrækkelige til dette formål. En ny bane, der alene har til formål at udvide samhandelen mellem de to lande, vil efter beregningerne være en underskudsforretning i de næste 25 år.

Hvis der endvidere findes mineraler i Zambia's nordlige provins, vil den projekterede bane være anlagt på et forkert sted.

SR & SIR SPØRGSMÅL OG SVAR

Spørgsmål: Hvordan skal lokomotivføreren forholde sig, når han har modtaget formular S 103 med oplysning om, at anlægget ved en automatisk sikret overkørsel er i uorden, og det viser sig, at kontrolsignalet eller overkørselssignalet viser hvidt blinklys »overkørslen sikret«? Skal han henholde sig til meddelelsen på formular S 103, eller kan han køre, som om anlægget er i orden?

Svar: Når lokomotivføreren har modtaget formular S 103, skal han tilrettelægge kørslen således, at toget med sikkerhed kan bringes til standsning foran overkørslen, men viser kontrolsignalet eller overkørselssignalet ved hvidt blinklys »overkørslen sikret« (signal nr. 38 a henholdsvis nr. 38 b), må overkørslen passeres på normal måde.

Nazi-arkiv på bunden af »Den sorte sø«

6

Sidste sommer blev gjort et fund fra krigens sidste dage, som havde bud til mange lande i verden, et fund, der i hemmeligt-stemplede dokumenter gav oplysning om de tyske nazi-spidsers planer og spionagetjeneste.

Her var papirer omhandlende ordrer fra Goering, Himmler og admiral Canaris. Her kunne man bl.a. læse, hvordan nazisterne tilrettelagde mordet på den østrigske forbundskansler Dollfuss, og om det tredje riges spionager i Frankrig, England og Amerika.

Mange nævnt ved navn, fødested og andre data og de pågældendes særlige interesser.

Disse arkivhemmeligheder, der oprindeligt lå velbevarede i Reich-Sicherheits Hauptamt i Prinz Albertstrasse 8 i Berlin, og som de allierede meget gerne ville sikre sig, forsvandt på en gådefuld måde i krigens sidste dage.

Ingen vidste da, hvor arkiverne blev af. Tilsyneladende var de forsvundet fra jordens overflade.

Dette var også tilfældet. De lå nemlig dybt nede på bunden af »Den sorte sø«, ca. 150 km fra Tjecoslovakiets hovedstad, Prag. Dette blev først afsløret i sommer – næsten 20 år efter. Her er historien, mere spændende end en kriminalroman.

En tjeckisk TV-mand, som er med til at producere udsendelsen »Det nysgerrige kamera«, syntes, at man nu havde haft så mange emner på landjorden, at det kunne være interessant at lave en dykkerudsendelse fra en af de dybe søer ved Sumava-området.

Disse søer havde intet godt ry på sig. I gamle dage holdt røvere og smuglere til her og skjulte sig i de vildsomme skove omkring søerne. Det var ikke steder, hvor befolkningen yndede at komme.

To af de største søer hedder »Djævelsøen« og »Den sorte sø«. Sagnet fortæller om den første, at djævelen passer på den, og at roen omkring søen ikke forstyrres. Mange har måttet betale med deres liv i »Djævelsøen«, og en docent ved det retsmedicinske fakultet i Pilsen har bekræftet, at mange personer, ikke mindst soldater, druknede i søen under den sidste krig. Når man bjergede dem måneder efter, viste ligene intet tegn på at have ligget så længe i vandet.

Man har i øvrigt før forsøgt at udsætte fiskeyngel i »Djævelsøen«, men fisk kan ikke leve her, dette er også en af søens mærkværdigheder.

TV-ekspeditionen begyndte at tage film fra »Djævelsøen«s bund, dykkere gik ned, men man fandt intet af interesse. Den tredje dag kom en dykker op med en velbevaret tysk soldateruniform. I lommen var der kun et spisebestik.

Den sjette dag blev på 12 meter vand fundet tyve grønne kasser, som var forsvarligt sammenbundet. Der gik rygter om, at det kunne være et hemmeligt arkiv, og folk strømmede til. Myndighederne konstaterede, at de grønne kasser indeholdt sprængemner af tysk og engelsk oprindelse. Sprængstofferne blev uskadeliggjort på et militært område og havde kraftig virkning.

Det var det første og eneste fund af interesse, TV-ekspeditionen gjorde i »Djævelsøen«, men derimod gik det ganske anderledes kort tid efter i »Den sorte sø«.

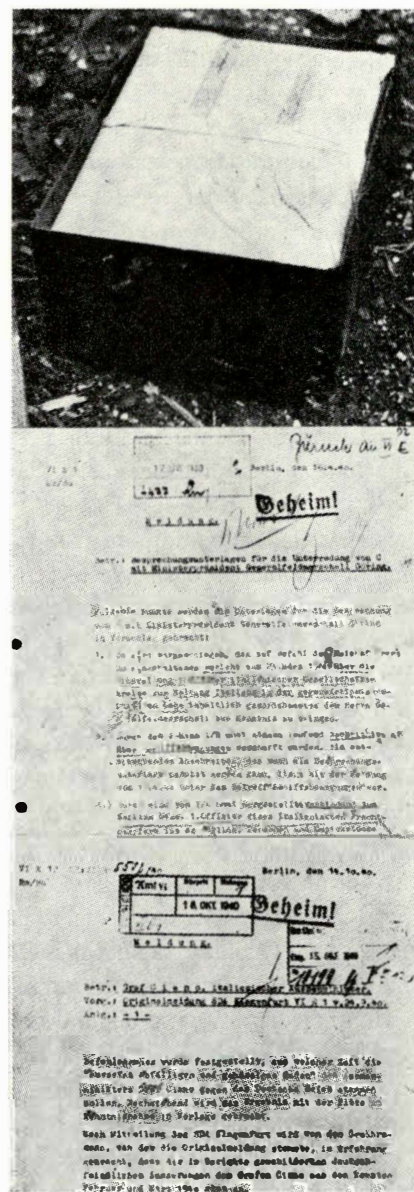
Her fandt man fire velisolerede kasser i størrelsen 56×47×29 cm og temmelig tunge. De var af militær oprindelse og blev transporteret til Prag for at blive nærmere undersøgt. Man sikrede sig mod, at tyskerne havde anbragt sprængstoffer ved kassernes lås, og tog derfor billeder af låsene ved hjælp af Kobolt 60.

Flere personer meldte sig straks efter fundet. En mand huskede, at amerikanske soldater lige efter krigens slutning ledte efter sådanne fire kasser ved »Den sorte sø«. I indenrigsministeriet havde man fundet et dokument, på hvilket protektorat Böhmen-Mährens daværende rigsminister Karl Hermann Frank gav ordre til, at vigtige dokumenter og guld skulle gemmes ved Sumava-søerne.

En anden mand, tidligere kz-lejrfange, oplyste, at han var med i en arkivtransport, som blev ledet af den berygtede SS-officer, Otto Skorzeny, og udgik fra Reich-Sicherheitsamt i Berlin. Skorzeny var manden, som befriede Mussolini, og som stod bag uddannelsen af spræng- og terrorgrupper, der skulle virke rundt om i Europa – også i Danmark, hvor en af hans grupper, »Peter-gruppen«, bl.a. dræbte kendte personer og sprængte Tivoli, Bolbro-tårnet og mange bygninger som clearing.

Nu åbnede man i Prag fundet fra »Den sorte sø«s bund. Og hermed stod man over for det længe eftersøgte, store naziarkiv.

Det ene hemmeligt-stemplede dokument blev taget op efter det andet og afslørede vigtige rapporter fra tyske spioner rundt om i Europa, og oplysninger



En af kasserne, fyldt med hemmeligt-stemplede dokumenter. Nedenunder ses i fotokopi et par af dem. Det øverste er en indberetning til Göring om nazi-spionager og et forslag om, at de sendes med italienske skibe til USA. Det nederste dokument omhandler den italienske udenrigsminister, grev Ciano, der var en hård modstander af naziregimet og til sidst blev likvideret af dette.

om møder mellem nazi-spidsere og deres beslutninger. Alt er stemplet »Geheim«. Her læser man et forslag til Goering om landsættelse af tyske spioner i USA uden om engelsk kontrol.

Her læser man videre, hvordan det kunne lade sig gøre for de tyske tropper

Afhugget arm sat på igen

i Italien at tilfangetage to amerikanske generalstabe. Et dokument handler om den tyske spionage i Frankrig i 1944 og bringer navnene på spionerne. I samme forbindelse nævnes, at en af admiral Canaris spionager var ansat i et forsikringselskab i Le Havre. Han lavede lister over skibe, også neutrale, som forlod havnen, og de blev torpederet under den totale tyske u-bådskrig.

Et dokument drejer sig om den italienske udenrigsminister, grev Ciano, iøvrigt Mussolinis svigersøn, som havde udtrykt sig hadefuldt om det tredje rige. SD-agenter skriver rapporter om ham, han skygges og bliver tilsidst henrettet af nazisterne.

Og der er dokumentet, hvorpå der står »Dette må absolut ikke blive kendt af offentligheden«, underskrevet af den berøgtede SS-chef Heydrich. Dokumentet beskriver nærmere, hvordan mordet på den østrigske forbundspræsident Dollfuss udføres, og navnene på dem, der skulle deltage i udåden. Flere af dem, der tilrettelagde sagen, skal endnu leve som velagtede borgere.

»Den sorte sø« i Tjekkiet har afgivet den hemmelighed og det arkiv, som efterretningstjenesten over hele Europa har søgt efter i mange år. Det er et lige så uhyggeligt som interessant anklagemateriale, der her er bjerget – takket være TVs nysgerrige kamera.

● Opsigtvækkende operationer gennemført med held i Peking

En afhandling er blevet forelagt det lægevidenskabelige fakultet i Peking. Den behandler kinesisk, traumatisk kirurgi i forbindelse med heldigt gennemførte operationer og påsying af en arbejdets afhuggede arm, som blev udført på et hospital i Shanghai, og her er historien, der har vakt opmærksomhed blandt kirurger verden over.

Den 26. november 1963 arbejdede den unge Tsao Hsing-lung ved en maskine på Wuchings værk i Shanghai. Han var uforsigtig og forsøgte at reparere maskinen, mens den var i gang. Han blev grebet af akslen, som kvæstede hans hoved og bryst og fuldstændig skar hans venstre arm af, få tommer under skulderleddet.

Den bevidstløse mand førtes til hospitalet. Ambulancen ankom hertil en time efter ulykken. Fem minutter efter lå han på operationsbordet.

De opererende læger var Chen Chungwei, Chien Yun-ching, Wang Yen og Pao Yueh-sze, som tidligere havde medvirket ved påsyingen af en anden arbejdets afhuggede hånd. Denne operation blev også gennemført med heldigt resultat.

Men tilbage til den hårdt kvæstede patient. Lægerne skulle først klare problemet med Hsing-lungs blodomløb. På

grundlag af erfaringerne med den påsyede hånd og de senere erfaringer i kirurgien, forenede man straks de to hovedblodårer, pulsåren og hovedvenen samt to andre vener, så det gav mulighed for fri blodstrøm. Man undgik herved opsvulmen efter operationen.

De tre vener blev sat sammen med et nyt produkt, overlappende rør af titanium-aluminium, mens pulsåren blev syet sammen. En af blodårerne og en vene var imidlertid blevet så alvorligt læderet, at man måtte transplantere vener fra patientens ben for at dække hullet. Denne operation varede i fem timer. Næsten tyve centimeter nerve var blevet blottet ved den frygtelige lemlæstelse.

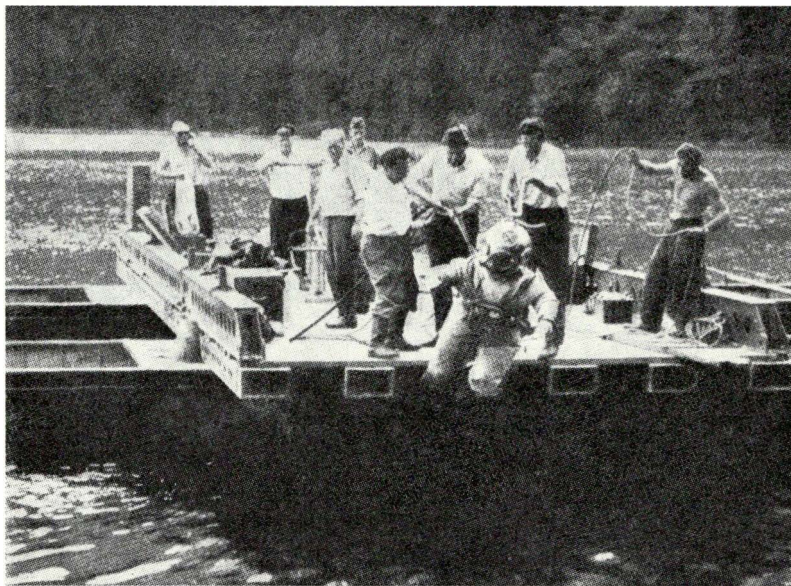
Den følgende aften blev gennemført en ny operation, denne gang af patientens kvæstede hoved.

I samråd med neurologiske specialister, traumatiske kirurger, ortopæder og andre specialister, havde de behandlende læger en række rådslagninger. Man tilrettelagde, hvordan man bedst kunne redde Tsao Hsing-lungs liv og hans arm. Det blev bestemt at gå frem med operationer i tre etapper. 40 dage senere, den 7. januar 1964, blev den blottede nerve i armen opereret og sammenføjet. Man foretog også nerve-transplantation for at erstatte manglende nervesektioner.

Tredie operation fulgte den 7. maj, hvor den rutinemæssige sammensyning blev fortsat, og så skete det forbløffende, at nerverne begyndte at fungere igen, følelsen vendte lidt efter lidt tilbage i den påsyede arm. Endelig udførte kirurgerne en sene-transplantation, for at patienten igen skulle kunne bevæge albuen frit.

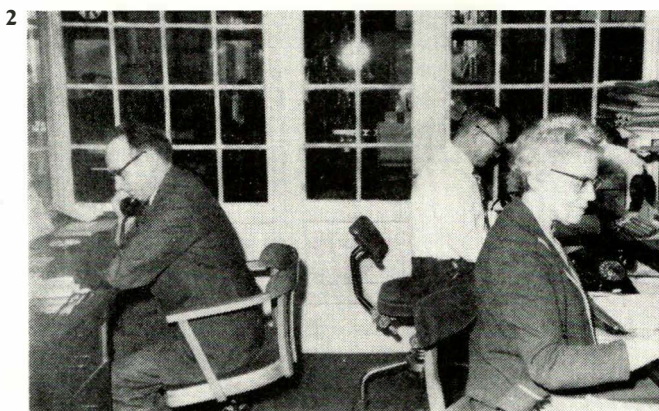
I dag vokser de sammensatte nerver stadig. Efter et års forløb kunne Hsing-lung løfte sin arm og berøre hovedet. Han er i stand til at løfte lettere genstande, og lægerne er fast overbevist om, at han vil genvinde førligheden og brugen af sin arm. De genforenede nerver er vokset ned i underarmen; der er igen ved at komme følelse i denne, og behandlingen fortsættes ved fysioterapi og massage på hospitalet.

Selv om Tsao Hsing-lung vel ikke opnår den samme kraft i armen, som han havde inden ulykken, må man sige, at der her er udført et kirurgiens mesterværk, hvis nærmere beskrivelse og afhandling burde kendes af læger verden over, som beskæftiger sig med disse alvorlige arbejdsulykker.



Fra en flåde er dykkeren på vej ned i »Den sorte sø« for at afsløre en hemmelighed, der havde været skjult i 19 år.

I samarbejdets tegn



1 Ordreudskrivning og bogføring.

2 »Buret«. Her tilrettelægges produktionen.

3 2 Intertype-sættemaskiner i 2-holds drift sætter den »skære sats«.

4 Papiret, som kommer hjem i store ark, må skæres ned i format til den enkelte tryksag.

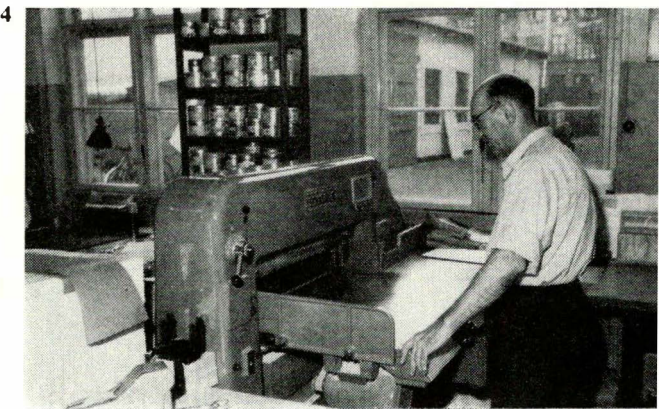
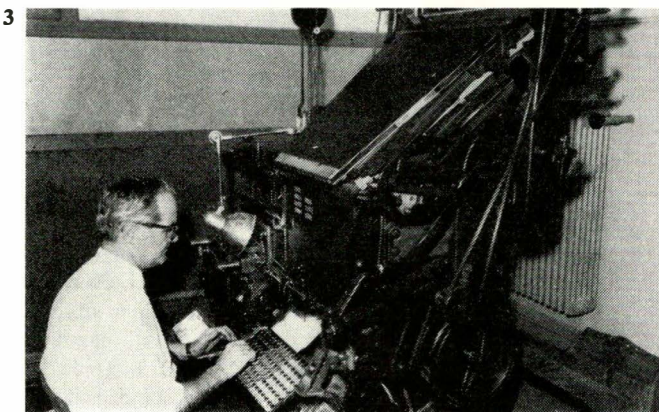
5 Håndsætteriet behandler satsen fra sættemaskinerne. Overskrifter sættes.

6 Montering af sats og clichéer til den færdige side.

7 »Han sidder ved smeltediglen« – Den benyttede sats smeltes om til ny brug.

8 Store og små trykmaskiner står til rådighed alt efter tryksagens størrelse.

9 Fastsættelse af prisen på tryksagen foretages af bogtrykkeren.



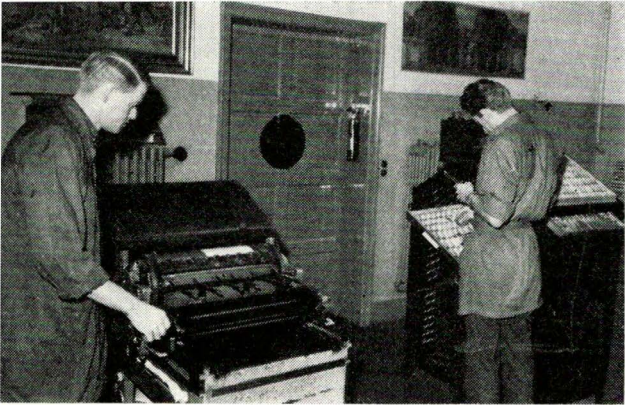
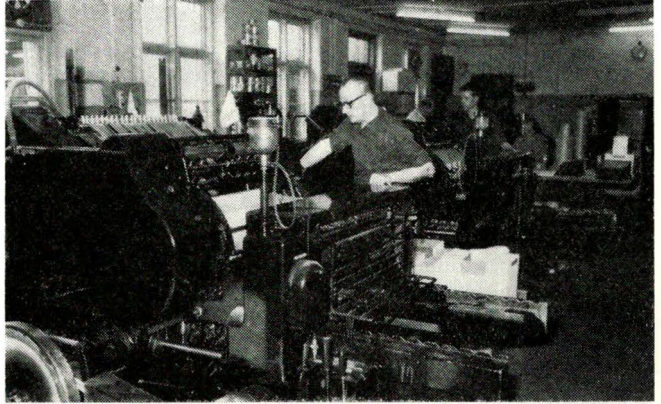
Når vi har fundet anledning til at lave denne fotomontage, som giver et indblik i Frederiksberg Bogtrykkeri, der trykker vort medlemsblad, så har det direkte forbindelse med den kendsgerning, at firmaets chef, bogtrykker Jørgen Nielsen, i dag den 20. marts fylder 50 år, og selv om vi ved, at Jørgen Nielsen er en meget beskeden mand, hvorfor han også på

fødselsdagen er bortrejst, så har vi alligevel ment, uden at ville ødelægge det gode forhold til ham, at her var anledning til samtidig at give læserkredsen indblik i »teknikken«, som ligger bag bladets organisation. Dansk Lokomotiv Tidende bliver nemlig fremstillet i det bedste samarbejde med Frederiksberg Bogtrykkeri, det gælder dens ledelse såvel

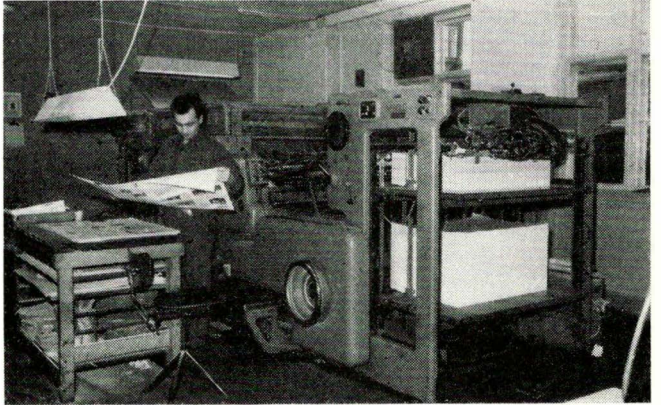
som alle firmaets medarbejdere, og de skal ikke herske mindste tvivl om, at kunden får en reel behandling og må betale rimelige priser for et udpræget kvalitetsarbejde. Siden 1. juli 1920 er vort medlemsblad blevet trykt hos F.B. og vi føler, at der har bestået et godt forhold mellem parterne gennem de 45 år. I en række år har bogtrykker Jørgen



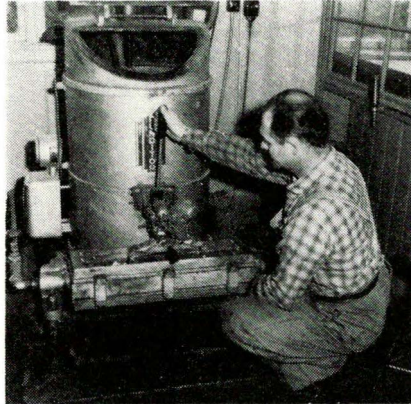
8



8



7



9



elsen forestået ledelsen af firmaet. n hans hu står også til andre ting end gtrykkunstens. Og selv om faget som lan kan være udtryk for fin kunst er være med til at bringe kunsten ud andre områder, så deles dette med in-essen for bildende kunst og antikke g. Jørgen Nielsen har imidlertid fulgt nilietraditionerne videre inden for fa-

get og kan endvidere glæde sig ved at have en søn, som lige har udstået sin læretid i faget med medaille til resultat. Vi ville gerne have rost fødselaren på det »skammeligste«, men undlader dette i forvisningen om, at han ikke holder af de store ords parade. Lad derfor disse linier stå som et ærligt ønske om en lykkelig fremtid for fødselaren, at der må blive

mange stunder til fordybelsen i den kunst, som fylder så stor en del af manden selv, og lidt egoistisk, at vor forening fortsat må nyde godt af samarbejdet med fødselaren og firmaet.

Bladets redaktion ønsker til lykke med dagen.

Lønninger m. v. fra 1. april 1965

Resultatet af forhandlingerne mellem finansministeren og statstjenestemændenes centralorganisationer samt Danmarks Lærerforening udformedes i følgende meddelelse dagen for forhandlingernes afslutning.

»Tjenestemændenes overenskomsttillæg forhøjes fra 1. april 1965 med 9 portioner tilsvarende at dække det første års generelle lønforhøjelse i henhold til mæglingforslaget samt en vis justering af tjenestemandslønningerne under hensyn til lønudviklingen siden januar kvartal 1964.

Under hensyn til den i mæglingforslaget indeholdte generelle forhøjelse af lønningerne i foråret 1966 vil tjenestemændenes overenskomsttillæg fra 1. april 1966 blive forhøjet med yderligere 5 portioner.

Der vil i foråret 1966 blive optaget forhandlinger mellem finansministeren og organisationerne om, hvorvidt der med udgangspunkt i lønudviklingen siden januar kvartal 1964 måtte være grundlag for en yderligere justering af tjenestemandslønningerne.

Endvidere søges bevillingsmyndighedernes tilslutning til, at det midlertidige tillæg, der ydes til de i tjenestemandsløn-

ven eller ved tekstanmærkning på finansloven hjemlede bestillingstillæg samt de på finansloven opførte honorarer, forhøjes med 3 pct. til 34 pct. pr. 1. april 1965.

Der opnåedes endvidere enighed om, at der af finansministeren nedsættes et udvalg med repræsentanter for statstjenestemændenes centralorganisationer og Danmarks Lærerforening til behandling af spørgsmålet om nedsættelse af tjenestemændenes arbejdstid i overensstemmelse med de i mæglingforslaget indeholdte retningslinier.

Dette forhandlingsresultat har været forelagt centralorganisationens forretningsudvalg, der har givet det sin tilslutning.

Med hensyn til udvalget om arbejdstiden er det endvidere aftalt, at dette skal have til opgave at overveje spørgsmålet om eventuel ændring af sådanne for tjenestemændene gældende særlige ydelser, som står i forbindelse med arbejdstidsforholdene som f.eks. natpenge og godtgørelse for tjeneste på søn- og helligdage.

Honorarer

Som følge af pristalsreguleringen stiger procentsatsen for honorarberegning

med 7,2 pct. i tillægget til grundbeløbet som jfr. stigningen i overenskomsttillægene pr. april forhøjes med 3 pct. Beregningen bliver således grundbeløb + 34 pct. \times 156,8 pct.

Folkepension

Folkepensionens mindstebeløb udgør kr. 1 860,00 til ægtepar, der begge er fyldt 67 år og kr. 1 236,00 for ægtepar, hvor kun den ene ægtefælle er fyldt 67 år samt for enlige, som også er fyldt 67 år.

Beregning af lønnen

Eksempel: 12. lkl. slutløn årligt

| | |
|---------------------------------|------------------|
| Grundløn + alderstillæg . . . | 16 080,00 |
| Dyrtdstillæg pr. 1. april 1963 | 2 304,00 |
| Overenskomsttillæg, | |
| 106 portioner | 6 360,00 |
| Dyrtdstillæg efter 1. april | |
| 1963 (7 pct. af foranstående | |
| 3 summer) | 1 732,08 |
| Stedstillæg a (København) . . . | 1 356,00 |
| | <u>27 832,08</u> |
| ÷ pensionsbidrag | 1 059,04 |
| Nettoløn | 26 773,04 |

| Lønklasse | Grundløn + alderstillæg 1 | Dyrtdstillæg 1. april 1963 2 | 106 portioner Overenskomsttillæg | | Bruttoløn (1+2+3+4) | 4% pensionsbidrag af bruttoløn | | Feriegodtgørelse |
|-----------|------------------------------|---------------------------------|----------------------------------|-------------------------------|---------------------|--------------------------------|---------------|------------------|
| | | | 3 | Dyrtdstillæg 7% af 1+2+3 4 | | 6 | Nettoløn 7 | |
| 7. | 12 120 | 1 728 | 5 088 | 1 325,52 | 20 261,52 | 810,46 | 19 451,06 | 194,51 |
| | 12 480 | 1 728 | 5 088 | 1 350,72 | 20 646,72 | 825,87 | 19 820,85 | 198,21 |
| | 12 840 | 1 872 | 5 088 | 1 386,00 | 21 186,00 | 847,44 | 20 033,56 | 203,39 |
| | 13 200 | 1 872 | 5 088 | 1 411,20 | 21 571,20 | 862,65 | 20 708,55 | 207,09 |
| | 13 560 | 2 016 | 5 088 | 1 446,48 | 22 110,48 | 884,42 | 21 226,06 | 212,26 |
| | 13 920 | 2 016 | 5 088 | 1 471,68 | 22 495,68 | 899,83 | 21 595,85 | 215,96 |
| 10. | 13 200 | 1 872 | 5 088 | 1 411,20 | 21 571,20 | 862,65 | 20 708,55 | 207,09 |
| | 13 560 | 2 016 | 5 088 | 1 446,48 | 22 110,48 | 884,42 | 21 226,06 | 212,26 |
| | 13 920 | 2 016 | 5 088 | 1 471,68 | 22 495,68 | 899,83 | 21 595,85 | 215,96 |
| | 14 520 | 2 160 | 5 088 | 1 523,76 | 23 291,76 | 931,67 | 22 360,09 | 223,60 |
| | 15 120 | 2 160 | 5 088 | 1 565,76 | 23 933,76 | 957,35 | 22 976,41 | 229,76 |
| 12. | 13 680 | 2 016 | 5 088 | 1 454,88 | 22 238,88 | 889,56 | 21 349,32 | 213,49 |
| | 14 280 | 2 016 | 5 088 | 1 496,88 | 22 880,88 | 915,24 | 21 965,64 | 219,66 |
| | 14 880 | 2 160 | 5 088 | 1 548,96 | 23 676,96 | 947,08 | 22 729,88 | 227,30 |
| | 15 480 | 2 160 | 6 360 | 1 680,00 | 25 680,00 | 1 027,20 | 24 652,80 | 246,53 |
| | 16 080 | 2 304 | 6 360 | 1 732,08 | 26 476,08 | 1 059,04 | 25 417,04 | 254,17 |
| 15. | 14 940 | 2 160 | 5 088 | 1 553,16 | 23 741,16 | 949,65 | 22 791,51 | 227,92 |
| | 16 020 | 2 304 | 6 360 | 1 727,88 | 26 411,88 | 1 056,48 | 25 355,40 | 253,55 |
| | 17 100 | 2 448 | 6 360 | 1 813,56 | 27 721,56 | 1 108,86 | 26 612,70 | 266,13 |
| | 18 180 | 2 592 | 6 360 | 1 899,24 | 29 031,24 | 1 161,25 | 27 869,99 | 278,70 |
| 18. | 17 820 | 2 592 | 6 360 | 1 874,04 | 28 646,04 | 1 145,84 | 27 500,20 | 275,00 |
| | 19 260 | 2 736 | 7 632 | 2 073,96 | 31 701,96 | 1 268,08 | 30 433,88 | 304,34 |
| | 20 700 | 3 024 | 7 632 | 2 194,92 | 33 550,92 | 1 342,04 | 32 208,88 | 322,09 |

Til lønningerne tillægges stedstillæg efter satserne:

- a 1 356 kr.
- b 924 »
- c 708 »
- d 540 »
- e 240 »

Pensioner efter slutløn i 12. og 15. lkl.

| | Grundpension 1 | Dyrtdstillæg 1. april 1963 2 | 106 portioner overenskomsttillæg 3 | Dyrtdstillæg 7% af 1+2+3 4 | Bruttopension 5 |
|-----|-------------------|---------------------------------|---------------------------------------|-------------------------------|--------------------|
| 12. | 10 692,00 | 1 584 | 3 816 | 1 126,44 | 17 218,44 |
| 15. | 11 794,50 | 1 728 | 3 816 | 1 213,70 | 18,551,70 |

Studie i jernbanedrift

Efter at jeg et par gange i min ferie har foretaget rejse til det sydlige udland i auto, en rejsemåde jeg ligesom så mange af mine kolleger mente var den eneste rigtige, spekulerede jeg over, om der egentlig ikke var noget forkert i talen om, at man som lokomotivmand kører nok til daglig og derfor må slappe af med en anden form for ferietransport end tog. Personlig er jeg kommet til det resultat, at vi i særdeleshed bør kende togrejsen og navnlig over en længere strækning for virkelig at kunne tale med om, hvilken rejsemåde der giver den bedste afslappelse, og endelig vil man måske med bedre kendskab kunne propagandere for togrejse og derigennem hverve kunder, hvilket vi alle må være stærkt interesseret i.

Foranlediget af tanken om, hvad der var bedst og med lyst til udvidet kendskab til jernbanedriften i Tyskland, Schweiz og Italien og navnlig på felter, der kan have interesse for lokomotivmænd, kontaktede jeg maskintjenesten, der stillede sig overordentlig velvillig ved at udfærdige introduktionskrivelser og efter de øvrige velkendte rejseforberedelser kunne denne studierejse, som jeg vil kalde den, tage sin begyndelse, nærmere betegnet midt i januar med afgang fra København kl. 22,30, Hispania-Express.

Efter en behagelig natrejse havde jeg før indkørsel til Hamburg, hvor der var ankomst kl. 6,15 fornøjelsen at køre side om side med et andet internationalt tog fremført af et damplokomotiv, et velkendt stolt syn. Fra Hamburg, hvor der var afgang kl. 6,26, passerede jeg 2 lokomotivremiser med efter danske forhold mange damplokomotiver under damp.

Jeg tror i øvrigt, det er i overensstemmelse med, hvad de fleste lokomotivmænd føler for dampen, når jeg her udtrykker glæde over at have tilhørt en af de generationer, der kom til at virke som damplokomotivførere, denne glæde bliver den kommende lokomotivmand sikkert ikke begunstiget med, hvilket jeg godt kunne have ønsket for ham.

Trækraften fra Puttgarden til Hannover var det velkendte diesellokomotivtype V 200. Fra Hannover til Frankfurt a. M. var det et elektrisk lokomotiv af typen E 10, 4 aksler med 4 BM. Til sin rådighed havde lokomotivføreren 5000 hkt, maximal hastighed 150 km/t. Med denne maskine tilkoblet var der afgang fra Hannover kl. 8,32 og den 348,5 km strækning til Frankfurt a. M. blev tilba-

gelagt på 3 timer og 34 min. af samme lokomotivfører, en kurvet og til tider stærkt stigende strækning, hvor man fornemmede trækraftens overlegenhed. Ved ankomsten til Frankfurt a. M., som var det første mål for besøg på et maskindepot måtte jeg dvæle lidt ved denne banegårds format, der med sine 24 spor fra f.eks. kl. 23,32–24,00 havde ikke mindre end 11 togafgange, hvilket måske kan give et lille billede af det fantastiske liv, der udspiller sig her, hvor man fornemmer alle sprogarter møder hinanden.

Fra hovedbanegården gik turen videre til DB-direktion Frankfurt a. M., en bygning hvor ca. 2000 mennesker er beskæftiget, her blev jeg sat i forbindelse med hr. bundesbahnberrater, der elskværdigt gav mig en oversigt over DB's opbygning.

I hele Vesttyskland er der 16 direktionsområder med ca. 30.000 lokomotivmænd, heraf er ca. 2500 beskæftiget ved Frankfurt a. M.s direktion. Jeg var naturligvis stærkt interesseret i at høre, om lokomotivmandens løbebane, som former sig således: Det kræves, at han er håndværker, før han kan begynde som reserve-lokføreransvarer, hans arbejde her består væsentlig af værkstedstjeneste, derefter bliver han reservelokomotivfører i 4–6 år, hvor han dels virker som lokomotivfyrbøder og lokomotivfører, derefter lokomotivfører, overløkomotivfører og det sidste trin hauptlokführer, som nåes når han er ca. 50–60 år, her har han på højeste løn ca. 800 DM, kørepenge 65 Pf pr. time, natpenge fra 22–6 40 Pf pr. time. Efter denne lille oversigt gik turen ud til et maskindepot beliggende i Greisheim, her blev jeg orienteret om DB's trækraft i hele Tyskland:

Diesel: 250–300 stk. type V 200 max. hastighed 140–2000 hk. 1 stk. type V 320 max. hastighed 160–4000 hk.

Ellok.: 370 stk. type E 10 max. hastighed 150–5000 hk. 680 stk. type E 40 max. hastighed 100–5000 hk. 360 stk. type E 41 max. hastighed 120–3400 hk. 140 stk. type E 50 max. hastighed 100–6000 hk.

og så har man naturligvis et større antal rangermaskiner såvel diesel som el.

Damplokomotivernes tal er meget sværende, da man til stadighed ophugger, derfor ingen statistik over disse.

Ved depotet i Griesheim, som hørte til Frankfurt a. M.s direktion, havde man 95 el. lokomotiver til disposition, til at vedligeholde dem havde man en håndværkerstyrke på 45 mand, 15 remisear-

bejdere til rengøring og diverse arbejder. I remisen var der 5 spor, ca. 15 meter lange, et reservedelslager af meget ringe dimension, men som man udtrykte det kræver disse el. lokomotiver meget sjældent reservedele, da erfaringen har vist stort driftssikkerhed.

Damplokomotiverne her er et næsten ukendt begreb, af og til kommer der et som hører hjemme ved et andet depot, og et sådant fik jeg lejlighed til at køre med på fra Frankfurt a. M. til en lille stad Niederhausen, der ligger i Taunusbjerglandskabet. Denne maskine type 41 – nr. 319 var 2 cyl., 4 koblet med tender kedeldamptryk 15 kg/cm², 16000 hkt, max. hastighed 80 km/t.

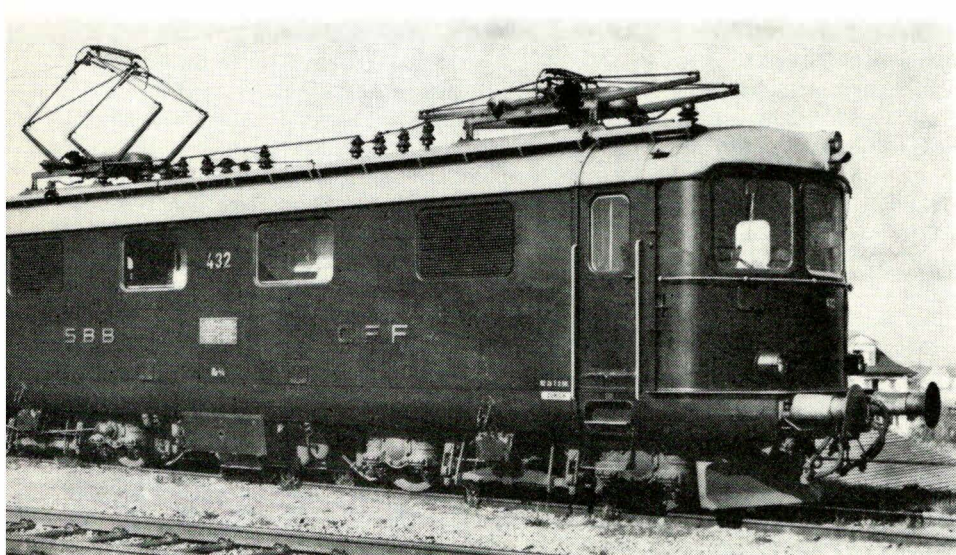
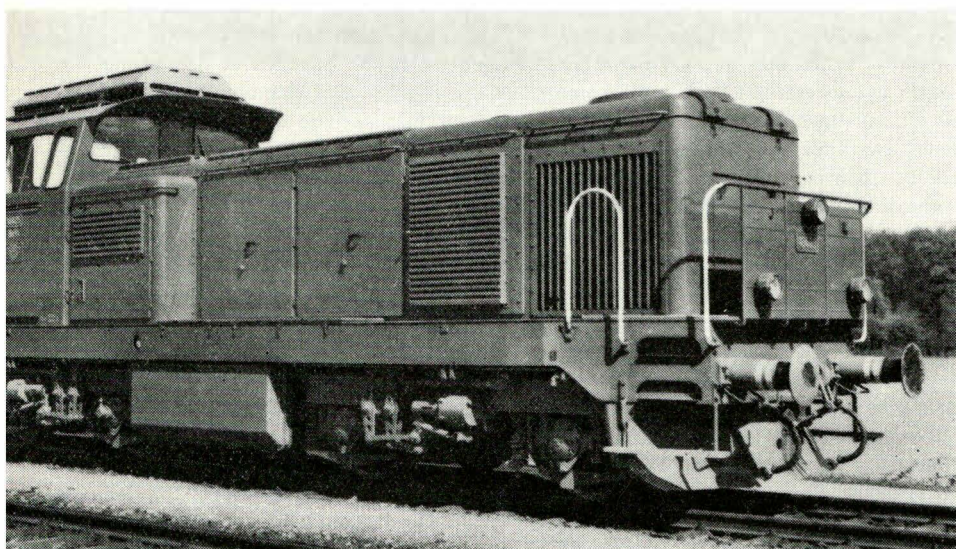
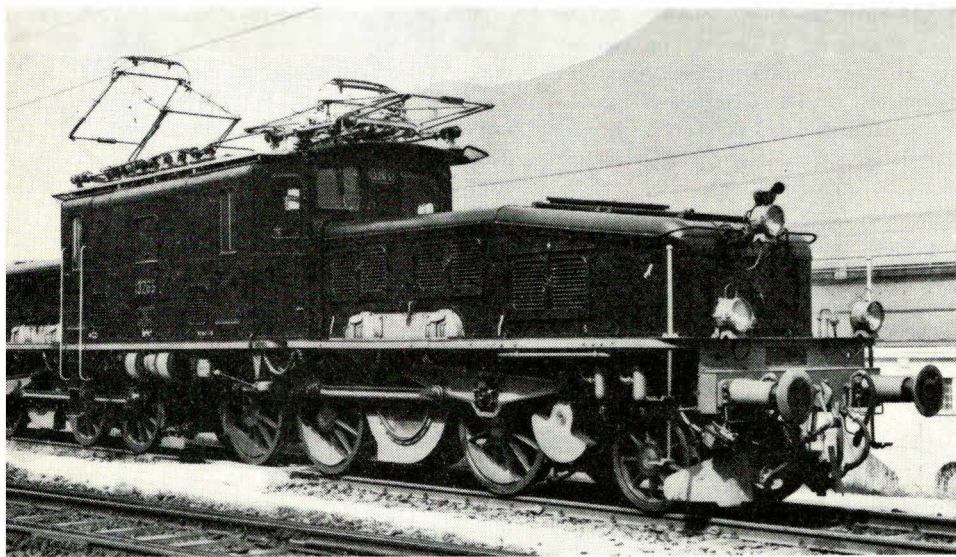
Jeg har altid syntes, at der var en særlig atmosfære på en fyrplads, men på denne maskine, der så vidt jeg kunne se, var ældre end de, jeg kender fra DSB, fornemmede man den endnu mere. Årsagen hertil kan have været den gamle types styring med håndhjulsbetjening, den for mig ukendte og vel nok meget ældre vandstandsarmatur, ja måske var det de træstykker, man havde anbragt forskudt for hinanden over kulbakken for at sikre kullene imod at ryge ned på gulvet, ja der var jo jernskabet til kaffedunken anbragt ved siden af vandstandsarmaturen eller, måske var det, det hårde hule dampslag, fløjtens hyppige brug, dens vidunderlige tone i samklang med bjerglandskabet, ja måske alt dette sammenholdt, der medvirkede til denne vidunderlige stemning, men ligegyldigt hvad der gav den og med al respekt for den nye trækraft, syntes jeg, at denne særlige atmosfære hører til damplokomotivet, og jeg tror ikke, den kan genskabes på nogen anden trækraft.

Næste dag gik turen videre fra Frankfurt med afgang kl. 12,06 og med ankomst til Basel kl. 15,45, denne 347,9 km strækning blev tilbagelagt med et lokomotiv af tidligere nævnte type E 10. Jeg fik her lejlighed til at følge den tyske lokomotivførers arbejde, der naturligvis er analog med den danske lokomotivførers. Distriktet havde beredvilligt stillet deres lokomotivinstruktør til rådighed, der forklarede om maskinens funktioner, her hæftede jeg mig især ved den sikkerhed, man har, hvis en lokomotivfører overser et forsignal, der er anbragt ca. 1000 m før alle hovedsignaler, står det på halv, vil den på lokomotivet anbragte induktive zügbeeinflussung på et persontogslokomotiv og med en hastig-

SBB Godslokomotiv Be 6/8 CC 13251-65, 75 km/t, 3640 hk.

SBB Diesel-elektrisk lokomotiv Bm 4/4 18401 og følg., 75 km/t, 1200 hk.

SBB Let hurtigtogslokomotiv Re 4/4 427-450, 125 km/t, 2520 hk.



hed under 70 km/t efter 22 sek. afbremse toget, er hastigheden over 70 km afbremses det med det samme, er det et ekspres-togslokomotiv med hastighed under 90 km sker afbremningen tilsvarende efter 22 sek., er hastighed over 90 km/t med det samme. Foruden denne sikkerhedsforanstaltning har man på alle ekspres-togslokomotiver anbragt den på DSB's nye lyntog velkendte Sifa (dødmansanordning). Turen til Basel hovedbanegård blev foretaget af 2 lokomotivførere, den første kørte til Karlsruhe 141,2 km, den anden de resterende 206,7 km, ankomst kl. 15,45, herfra overtager en schweizisk lokomotivfører videre kørslen med et schweizisk lokomotiv.

Under dette lange stræk havde jeg flere gange lejlighed til at betragte autobanen og kunne fryde mig over ikke at deltage i dette racerløb, som det sikkert bliver for de fleste.

I Basel var der 2 timers ophold, idet toget til Bern først afgik kl. 18,06 med ankomst kl. 19,36. Denne banegård overgår ikke Frankfurt an Main med sit format, men til gengæld er udseendet vel nok noget af det mest moderne. Arbejdet, der blev påbegyndt for 6-7 år siden ventes færdig om ca. 5 år, her er bogstavelig tale om, at man har revet den gamle banegård ned og rejst den nye imellem de rejsende, et meget stort og elegant udført arbejde, der må have været meget vanskeligt, da man jo samtidig har skullet afviklet togtrafikken. Efter dette skue gik jeg ud på Berns maskindepot, hvor jeg blev modtaget af 4 lokomotivførere, der fortalte mig om lokomotivførernes problemer i Schweiz, der tilsyneladende var overskuelige. Jeg fik i øvrigt en oversigt over de strækningskøretøjer, man har til rådighed i hele landet, og som jeg her skal nævne:

114 stk. leveret i perioden 1930-40, de betegnes Ae 3/6, hvor det første tal betyder motorantal, og det andet tal, hvor mange aksler, der er under maskinen, max. hastighed 110 km, 2100 hk.

Af nyere lokomotiver. 120 stk. Ae 6/6, 125 km/t, 6600 hk. 50 stk. Re 4/4, 125 km/t, 5600 hk.

De sidste nye var elektronisk udstyret antal: 84 stk. RBe 4/4, 125 km/t, 2720 hk. 56 stk. RE 4/4, 140 km/t, 5600 hk.

Endelig havde man foruden et stort antal rangerlokomotiver, 3 stk. dobbelt maskiner, 11000 hk. Jeg fik demonstreret er af de nyeste lokomotiver, som de forståeligt nok var stolte over.

I Schweiz er lokomotivførerantallet ca. 3000, han skal ligesom i Tyskland og Danmark være håndværker. Uddannelsen til lokomotivfører former sig således:

Værkstedstjeneste ca. 1 år, derefter begynder han at køre, det skulle egentlig være som fyrbøder, men det er naturligvis vanskeligt, da man kun har damplokomotiver i stærkt begrænset omfang, derfor bliver det væsentligt rang tjene-
 ste, varighed 1 år med afsluttende prøve, en såkaldt førerhjælperprøve, 1 år senere førerprøve og endelig efter yderligere 1 års tjeneste en afsluttende prøve. I øvrigt oplystes det, at lokomotivførerne skal til teoriprøve hvert 5. år og den varer 2 dage, overhøringen foretages af distriktets lokomotivinstruktør, bliver resultatet ugunstigt, bliver lokomotivføreren overhørt en gang mere indenfor 4–5 mdr., men af 2 lokomotivinstruktører, idet man foruden den stedlige tilkaldes en fra et af de 2 andre distrikter, man har i Schweiz, er resultatet påny ugunstigt, bliver det rangertjeneste resten af jernbanetiden.

På Berns maskindepot var beskæftiget ca. 220 lokomotivførere, heraf kørte de 80 i fast strækningstur, idet man havde 5 16 mands ture, bygges op efter samme princip som DSB's tur for elektroførere, nemlig aftentur efter fridagen, derefter mellemtur og endelig morgentur før fridag. Denne ordning var man tilfredse med, men for reservelokomotivpersonalets vedkommende var der nogen utilfredshed, jeg blev desværre ikke helt klar over grunden, idt der pludselig kom en lokomotivfører ind af døren til opholdsstuen, og det kan nok være, at han var i dårligt humør. Distriktet havde netop skabt en nyordning, der straffede den lokomotivfører, der skrev forkert lokomotivnummer på sin rapport med en bøde på 4 SF og denne forseelse havde han netop begået. Men efter denne heftige diskussion, der bredte sig til flere andre emner, fik jeg lejlighed til at se hele personalebygningen, der var under ombygning.

Næste dags formiddag gik turen videre afgang fra Bern kl. 9,31 med ankomst Milano kl. 14,33. Denne strækning blev delt imellem SBB, privatbanen BLS og italienske jernbaner. Jeg havde også her lejlighed til at køre på lokomotiver, hvor BLS strækning vel nok var den mest storslåede med skiftende kørsel uden på bjergene og gennem tunneller, hvoraf den længste, hvis navn var Lötschberg,

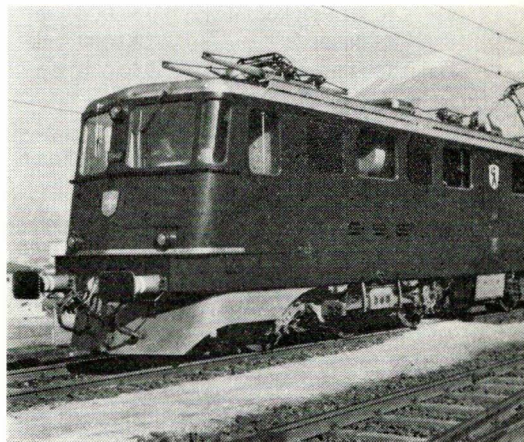
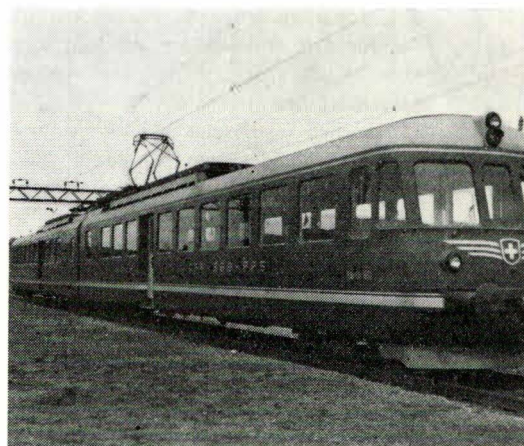
gennembrudt i perioden 1906–12, var 14,5 km lang. Denne privatbane havde ca. 30 moderne lokomotiver med hk fra 2000–8000. Fra en lille by Brig var det atter SBB, der overtog kørslen, og her kom vi igennem Torrenthorn, i denne 19,805 km lange tunnel var der ens temperatur sommer og vinter ca. 35° varme, hvilket efter lokomotivførerens forklaring skyldes bjergets højde 2000 m og så beliggenheden. Hastigheden herigennem var som i de fleste andre lange tunneller 110 km/t. Ved ankomsten til grænsebyen Domodossola overtog italienske jernbaner viderekørslen blandt andet, fordi man her kører med en anden spænding på ledningsnettet. Jeg ankom Milano banegård, der ikke, bortset fra en kolossal facade, kunne dupere tidligere nævnte banegårde. Opholdet her var af kortere varighed, idet besøget kun omfattede banegården og dens omkringliggende terræn.

Næste dag begyndte tilbagerejsen, som foregik på lokomotivet over Sct. Gotthardt. Denne strækning blev befaret af SBB. Mange vil sikkert ikke genkende til det, jeg her beretter, men af hensyn til dem, der spekulerer meget over, hvor ferieturen skal gå hen, skal det nævnes, at man her har mulighed for en uforglemmelig oplevelse, som jeg mener, man må berige sig selv med.

Denne strækning er ca. 83 år gammel. Den største stigning, der er på 27 ‰, ligger på strækningen ved den lille station Gornico, her går et el-lok op med 700 tons, hastighed 75 km/t, uden væsentlig besvær. For 3–4 år siden ophørte damplokomotiverne med at befare denne ca. 70 km lange strækning, som i dag domineres af el-lokomotiver. Kl. 20,05 ankom jeg München banegård, der som følge af udslettelsen under krigen fremtræder stor og i moderne stil, herfra gik turen ud til maskindepotet, hvor man beskæftigede ca. 1400 mennesker, heraf 650 lokomotivførere, her havde man tilføjede 200 lokomotivfyrbødere, da man endnu i Sydtykland kører med en del damp på sidestrækninger, men i løbet af 3–4 år er dampen også død her og diesel vil afløse på disse bistrækninger.

Jeg fik her lejlighed til at se bygningen med lokomotivpersonalets overnatningsværelser, hvor der var:

25 dobbelt til damppersonalet, 25 enkelt til el- og diselokomotivførere, enkelte værelser var kun med brikse, idet man skulle have mere end 2 timers op-



SBB Dobbelttog R Ae 4/8 1022 og 1023, 125 km/t, 138
 SBB Gotthardlokomotiv Ae 6/6 11426-50, 125 km/t, 58
 Centralbanegården i Milano.



DB strømliniedamplokomotiv 05001, 175 km/t, 2360 hk. Hastighedsrekord 200,4 km/t den 11. maj 1936.

hold for at få senge. På værelserne var der foruden air-kondition, telefon, som man blandt andet brugte til at vække personalet med.

München distriktet var i øvrigt først med el-drift, idet man startede i 1904 på strækningen München-Oberammengau. Den efterfølgende dag viste en lokomotivmester mig rundt på maskindepotets terræn, der omfattede remiser for hver trækraft damp, diesel og el. I damplokomotivets glansperiode var der stationeret 140 stk., af dem var der kun 40 tilbage, til gengæld havde man fået 45 diesel og 85 el-lok. Jeg fik yderligere oplyst, hvad dette antal maskiner kørte pr. måned:

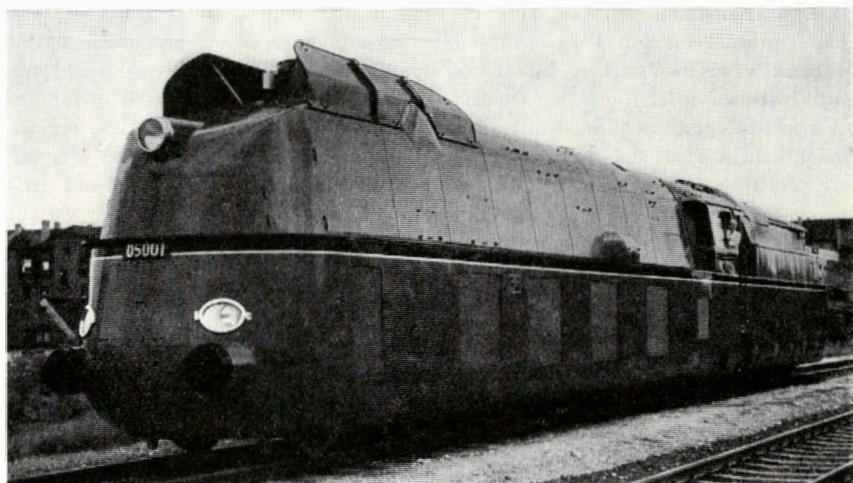
| | |
|--------------------|------------|
| 40 damplokomotiver | 120.000 km |
| 45 diesel | 200.000 km |
| 85 el-lok | 950.000 km |

et ganske anseeligt km tal.

Ved dette depot havde man i øvrigt et enmandsbetjent vaskeanlæg for lokomotiver, et såkaldt galgeararrangement, hvorfra vandet igennem hundrede dyser oversprøjtede lokomotivet, mens det langsomt blev skubbet forbi.

Da besøget her på maskindepotet var forbi, havde jeg ca. 3 timer til rådighed, før toget afgik mod Nürnberg, der var det egentlige sidste rejsemål. De 3 timer benyttede jeg til et besøg i det stærkt omtalte Deutsches Museum, hvor man iblandt mange tekniske tilblivelser i ca. en halv time har lejlighed til at følge kulminearbejderens hårde og farlige job, helt som det har formet sig fra tidligste tider. Da jeg gik nede i kulminegangene og betragtede disse menneskefigurer, der fremtræder så levende i alle arbejdsituationer, blev jeg rigtig klar over den store respekt, man må have for den energikilde de her skaffer op til jordens overflade. Kommer man til München må et besøg på dette museum stærkt anbefales.

Kl. 15,12 gik turen videre til Nürnberg, her besøgte jeg MAN. Efter at jeg i forhallen havde fået et overblik over virksomheden, der beskæftiger ca. 10.000 mennesker, skal jeg vel vidende om, at man tidligere her i bladet har beskæftiget sig med denne kolossale fabriksvirksomhed afholde mig fra en detaljeret fremstilling, men et lille overblik mener jeg bør gives. Man har 5 virksomheder, nemlig en i München, der fabrikker lastvognskarrosserier, en i Augsburg, hvor skibsmotorer og motorer til blandt andet MH fremstilles, i Hamburg monterer man skibsmotorer i skibe og foretager



reparation af samme, i Gustavburg fremstiller man brokonstruktioner, elevatorer og lejeanlæg for skibe og endelig Nürnberg, hvor man fremstiller automotorer, presser, dampturbineanlæg, jernbanemateriel og blandt andet de nye lyntog til DSB, her fulgte jeg med særlig interesse begyndelsesstadiet af den kommende levering af disse elegante tog, der som bekendt forventes i drift inden påske 1966. Eksporten er naturligvis verdensomfattende, man var netop ved at afsende en serie personvogne til Indonesien, hvor sæderne, der var af rørflet, og propellerne i loftet tydeligt vidnede om de mange varmegrader, man har på de kanter. Efter dette interessante besøg havde jeg lejlighed til at besøge en hypermoderne jernbaneskole for flere kategorier tjenestemænd og deriblandt lokomotivmænd. Som tidligere nævnt er der 16 distrikter i Tyskland, heraf benyttede de 4 denne skole, der var indrettet med 3 store klasseværelser med plads til 30 elever i hvert. Af tekniske finesser var der flere, men her skal blot nævnes den store tavle, der automatisk kunne køres op og ned. På en anden etage havde man indrettet værelser for eleverne med henholdsvis 4, 3 og 2 sengestuer, naturligvis moderne med blandt andet læselamper over sengene og endelig havde man i kælderens 2 bordtennis, billard, russisk keglespil og flere andre fritidssysler.

Undervisningsplanen for lokomotivmænd på denne skole var følgende: 14 dage med 7 timer pr. dag, lørdag 4 timer, her giver man den unge lokomotivmand indblik i driften, og herunder hvordan hans job former sig, derefter kørsel som lokomotivfyrbøder i 2 år, påny skolebænk, denne gang 21 dage, der efterføl-

ges af 27 dage som 3. mand på damplokomotiv med afsluttende prøve, men først efter at have aflagt en skriftlig prøve afgøres det, om han kan blive lokomotivfører.

Efter dette besøg havde jeg endnu et tilbage, nemlig jernbanemuseet, her kunne man se det første lokomotiv i Tyskland, der var fabrikeret på Adler tillige kendt for autofabrikation, denne maskine befærede den første jernbanestrækning i Tyskland, der gik fra Nürnberg til Fürth, som blev åbnet i 1835. Foruden denne maskine havde man samtlige modeller, der har kørt over tyske strækninger. Med Tyskland vel nok eleganteste, damplokomotiv i fuld størrelse, blev jeg beriget med endnu en oplevelse, denne maskintype, som man kun havde 3 af, betegnes 05001-05003 blev fabrikeret hos Borsig i Berlin i 1935, de befærede strækningen Berlin-Hamburg, havde 2360 hk, max. hastighed 175 km, satte den 11. maj 1936 en hastighedsrekord ved at køre 200,4 km i timen. Den 14. juli 1958 kørte det den sidste tur, og nu kan man som nævnt her fryde sig ved synet af den tiloversblevne.

Da jeg efter dette besøg satte mig til rette i det tog, der skulle køre den lange strækning hjem, kunne jeg se tilbage på en tur, hvor jeg havde været i forbindelse med flere embeds- og alle kategorier af tjenestemænd, der har med lokomotivdriften at gøre, og hvor jeg havde en klar fornemmelse af, at alle havde et til fælles, stor interesse for det ansvarsfulde job, de bestrider, og hvor min indstilling til togdriften som langtidsferie-transportmiddel blev en stor anbefaling.

Elo E. Christensen,
lokomotivfører, Gb. mdt.



Dødsfald

Efter nogen tids sygdom er pensioneret lokomotivfører Aage H. Hansen afdøet ved døden mandag den 1. marts d.å.

Aage Hansen var velkendt i foreningens arbejde. Al sin jernbanetid omfattede han dette arbejde med megen interesse, og i såvel afdelingsarbejdet, som i hovedbestyrelsen øvede han en indsats i forreste række.

I to perioder var han medlem af hovedbestyrelsen, nemlig 1942–1945 og 1949–1953. Og i 1949 udpegedes han til pladsen som foreningens sekretær og samtidig redaktør af medlemsbladet. Disse hverv beklædte han til slutningen af 1951, hvor hans helbred gjorde det nødvendigt for ham at begynde afvikling af organisationsarbejdet. Ved en solid, helhjertet indsats har Aage Hansen øvet

indflydelse såvel i små som store opgaver, og det er trist, at han ikke fik lov til at nyde sit otium sammen med sin familie, som var det han så hen til, da helbredet atter tvang ham til at sige farvel til aktivt arbejde, denne gang fra det krævende arbejde som lokomotivfører i MY-driften.

Aage Hansen var med til at bygge DSB's spareklub op og sad en årrække i dens bestyrelse. Ligeledes som medlem af 1. distrikts samarbejdsudvalg har han været med til at varetage medlemmernes interesse. I det hele har han på sin rolige måde stået fast i organisationsarbejdet gennem mange år, trofast og loyal mod foreningens bedste traditioner. Lad dette stå i erindringen for os i fremtiden, som billedet på den gode tillidsmand og kammerat. Æret være hans minde!

Emolumenter og funktionsvederlag 1. april 1965

Rettelsesblade til foreningens lommebog side 14 og 15 gyldig fra den 1. april 1965.

| Ydelsens art | | Lokomotivpersonale | | | | |
|---|----------------------------|--|----------|----------|----------|---------|
| | | 18. lkl. | 15. lkl. | 12. lkl. | 10. lkl. | 7. lkl. |
| Time- og dagp. | Timepenge | 1,19 | 1,19 | 1,09 | 1,09 | 1,09 |
| | Fulde dagpenge | 22,45 | 22,45 | 20,45 | 20,45 | 20,45 |
| | Hertil nattillæg | 27,70 | 27,70 | 24,25 | 24,25 | 24,25 |
| | Tillæg for 1.—4. dag | 9,95 | 9,95 | 7,95 | 7,95 | 7,95 |
| | Nedsatte dagpenge | 15,75 | 15,75 | 15,00 | 15,00 | 15,00 |
| | Hertil nattillæg | 9,95 | 9,95 | 8,40 | 8,40 | 8,40 |
| Kørepenge | | 0,99 | 0,99 | 0,83 | 0,83 | 0,83 |
| Rangergodtgørelse | | — | 0,49,5 | 0,41,5 | 0,41,5 | 0,41,5 |
| Overarbejdspenge | | — | 17,56 | 15,94 | 15,06 | 14,15 |
| Godtgørelse for mistede fridage | | — | 140,00 | 127,00 | 120,00 | 113,00 |
| Betaling for ekstraordinær tjenestefrihed | | 1/30 af nettomånedslønnen inkl. stedtillæg pr. dag | | | | |
| Natpenge | Kl. 18—21 | 0,86 | 0,86 | 0,86 | 0,86 | 0,86 |
| | Kl. 21—6 | 1,72 | 1,72 | 1,72 | 1,72 | 1,72 |
| Søn- og helligdagstjeneste | Kl. 6—18 | 1,42 | 1,42 | 1,42 | 1,42 | 1,42 |
| | Kl. 18—21 | 0,86 | 0,86 | 0,86 | 0,86 | 0,86 |
| For mere end 3-delt tjeneste... | | 1,82 | 1,82 | 1,82 | 1,82 | 1,82 |
| For delt tjeneste udov. 12. time | | 0,86 | 0,86 | 0,86 | 0,86 | 0,86 |

Funktionsvederlag pr. dag (fra 1.-4.-65)

| | | | | | |
|------------------|------------|------------|------------|-------------|-------------|
| 7. lkl. grundløn | 358.816 ø. | 541.742 ø. | 953.326 ø. | 2297.129 ø. | 3334.882 ø. |
| 7. » 1 tillæg | 253.282 ø. | 436.208 ø. | 847.792 ø. | 2191.595 ø. | 3229.321 ø. |
| 7. » 2 » | 105.534 ø. | 288.460 ø. | 700.044 ø. | 2043.847 ø. | 3081.600 ø. |
| 7. » 3 » | 147.748 ø. | 182.926 ø. | 594.510 ø. | 1938.312 ø. | 2976.066 ø. |
| 7. » 4 » | 105.534 ø. | 98.630 ø. | 446.762 ø. | 1790.564 ø. | 2828.318 ø. |
| 7. » 5 » | 218.104 ø. | 105.534 ø. | 341.227 ø. | 1685.030 ø. | 2722.784 ø. |
| 12. » grundløn | — ø. | — ø. | 411.584 ø. | 1755.386 ø. | 2793.140 ø. |
| 12. » 1 tillæg | — ø. | — ø. | 235.693 ø. | 1579.496 ø. | 2617.249 ø. |
| 12. » 2 » | — ø. | — ø. | 164.384 ø. | 1361.392 ø. | 2399.145 ø. |
| 12. » 3 » | — ø. | — ø. | 200.515 ø. | 812.614 ø. | 1850.367 ø. |
| 12. » 4 » | — ø. | — ø. | 341.227 ø. | 594.510 ø. | 1632.263 ø. |
| 15. » grundløn | — ø. | — ø. | — ø. | 1343.803 ø. | 2381.556 ø. |
| 15. » 1 tillæg | — ø. | — ø. | — ø. | 612.099 ø. | 1649.852 ø. |
| 15. » 2 » | — ø. | — ø. | — ø. | 295.890 ø. | 1259.375 ø. |
| 15. » 3 » | — ø. | — ø. | — ø. | 731.704 ø. | 900.559 ø. |

Foredrag og film

I samarbejde med landsoplysningsudvalget afholder Københavns oplysningsudvalg foredrags- og filmaften onsdag den 7. april kl. 19,30 i »Folkets Hus«, Engshavevej, opgang B. Rejsbygade.

Maskinchefen, hr. Risbjerg Thomsen, vil tale om DSB's trækraftproblemer.

Efter foredraget vises filmene om de ny MA-lyntog og færgen »Christian IX«.

Vi indbyder alle lokomotivmænd til denne interessante aften og venter også stort besøg af udenbys kolleger.

Byttelejlighed

En 2 værelses lejlighed med centralvarme og bad haves i Fredericia. Huslejen er 213,- kr. mdl. med varme. Ønskes byttet med tilsvarende i Korsør. Henvendelser bedes rettet til lokomotivmesterkontoret ved Kø. mdt.

Vil helst blive hjemme

Men forholdene er mange steder for dårlige

16

Toget holder med et ryk i Bologna. Siden vi kørte fra Rom har jeg sovet fredeligt i en tom kupé, men nu bliver roen forstyrret. Døren skydes op og ind kommer fire unge italienske mænd med store kufferter, med hvilke de straks beslaglægger pladserne overfor mig. Ruden trækkes ned, og flere tunge kufferter bliver ude fra løftet op til fredsforstyrrelserne, der stavler bagagen op i nettet under livlig samtale. Senere skændes de lidt over pladserne, for toget er med et slag blevet fyldt til bristepunktet.

Jeg rejser mig op og gnider øjnene. Straks bliver de frigjorte pladser okkuperet af et par stykker fra sidegangene, der nu også under megen larm giver sig til at anbringe deres kufferter. Kupeen er som en myretue, og først da hver har indtaget sin plads, falder der lidt ro over det hele.

Oplevelsen er ikke enestående. Det er italienske arbejdere på rejse til en arbejdsplads i Tyskland. De mellemeuropæiske jernbaner har igennem de sidste år haft meget at gøre med at transportere denne arbejdskraft frem og tilbage over grænserne.

Mens toget glider nordpå, ser jeg på mine rejsefæller. Tydeligvis er de alle syditalienere, små, mørke i løden og med sorte øjne. De fleste af dem er uden tvivl ude på deres første udenlandsrejse. De virker ængstelige og melankolske, mens den ene, der har prøvet turen før, forsøger at sætte mod i dem og giver dem gode råd ud fra sine rige erfaringer.

De beslutter sig alle til at holde frokost. De må have fat i kufferterne, der for en stor del synes at indeholde vinflasker og solide landbrød. Med ægte italiensk elskværdighed byder de mig vin og da den ene ikke vil stå tilbage for den anden, må jeg smage af hver enkelt flaske. De er stolte af deres vin, ja, af hele deres solrige land, og det er så absolut ikke af lyst de begiver sig nordover.

Hvorfor rejser italienske arbejdere da i hundredtusindvis nord på? Det gør de ganske simpelt af lyst til at tjene en anstændig løn, og for manges vedkommende for ikke at gå arbejdsløse. Arbejdsløshedsproblemet i Italien er gammelt og er aldrig blevet løst. Ikke en gang Mussolini kunne med sin uindskrænkede diktatormyndighed bremse op for den stadig om sig gribende arbejdsledighed. Først gennem de sidste par år har der været en mærkbar tilbagegang, men i mange af landets provinser, som i Calabrien og på Sardinien og Sicilien er der mange ledige hænder.

I Norditalien er der efter krigen sket et fantastisk industrielt opsving. Mange af Syditaliens arbejdsløse tager da også arbejde i Torino, Milano og andre af de

nordlige industribyer. Der foregår således en enorm omplacering af arbejdskraften indenfor Italiens egne grænser. Grunden til, at både nord- og syditalienere rejser til udlandet for at finde arbejde er først og fremmest de lave lønninger der betales. Måske kan en arbejder fra Sicilien tjene dobbelt så meget, hvis han tager arbejde i Torin, men tager han til Tyskland eller Schweiz, er det muligt at tjene det firedobbelte. I løbet af relativ kort tid kan han her sammenspare et, efter italienske forhold, ret stort beløb, skønt han, hvis han er gift, og det er ret ofte tilfældet, må føre to husholdninger.

Overalt i italienske byer findes udenlandske arbejdsanvisningskontorer. Arbejdsgiverne betaler rejsen, der efterhånden fradrages i lønnen. Noget officielt tal over, hvor mange italienske arbejdere, der arbejder i udlandet, foreligger ikke, men tallet må ligge omkring en million. Ingen af disse arbejdere er rejst ud for at blive. Undtagelser findes naturligvis, men reglen er, at kun et fåtal kan finde sig i at være borte fra hjemlandet mere end et år eller to. De har i dette tidsrum kunnet tjene så meget, at de for sig og deres familie har kunnet erhverve nogle af de forbrugsgoder nordeuropæiske arbejdere betragter som uundværlige. De har for lange tider genoprettet deres økonomi og tager derefter dårligere betalt arbejde i hjemlandet, hvor de befinder sig bedst.

Mange italienske arbejdere vender hjem efter få ugers forløb, fordi de ikke har kunnet tilpasse sig. Tilpasningsvanskelighederne er i det hele taget store. Dette skyldes først og fremmest, at kun et lille fåtal er i stand til at tale tysk eller noget andet fremmed sprog. Endvidere er de vant til en hel anden livsform, og især om vinteren er klimaet dem for koldt. Uden kontakt med omgivelserne driver de i deres fritid rundt i de tyske eller schweiziske byer og føler sig udenfor det hele.

Arbejdsgiverne er glade for de italienske arbejdere. Det er en dygtig og solid arbejdskraft, men hvorledes fastholde den? Kantiner med italiensk mad og oprettelse af italienske klublokaler, som forefindes i nogle byer, kan ikke erstatte La Bella Patria. De italienske arbejdere vedbliver at være fremmede og nærer intet ønske om at slå rod udenfor Italiens grænser.

Det melankolske udtryk i mine italienske medpassagerers øjne vil ikke få et anstrøg af munterhed, før de om et halvt år eller måske før, atter sidder i toget, denne gang på vej sydover. Indtil da vil de leve i drømme om, hvad de vil foretage sig, når de vender hjem med fuld pengesæk.

Chris Parø.