

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING



Nummer 8 – 20. april 1965 – 65. årgang



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

20. APRIL 1965 — 65. ÅRGANG

8

Indhold:

50 år ved DSB	2
Klodsbremse og skivebremse	3
Himmelekspressen	6
Fra historie til nutid	8
Hamborg lægger autostrada mod nord	11
Bygning af tunnelbane i Budapest ..	12
... ret	13
Fra medlemskredsen — Feriehjem- mets fremtid	14
Personalialia	15
SR & SIR	15
Tjäna på at veta	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.



Det er ikke enhver beskåret at kunne skilte med 50 års tjeneste i samme virksomhed, men blandt dem, der kan, er afdelingschef L. Buus-Pedersen. Den 1. maj er det 50 år siden, han som elev betrådte de veje, som skulle føre ham frem til en af de højeste poster i statsbaneadministrationen, chef for personal- og organisationsafdelingen, personalechefen, som vi i det daglige omtaler ham.

Det er såvist ingenlunde en let opgave at give den chef, som står for personaleforhandlingerne, et ord med på vejen, al den stund man kunne mistænkes for med store ord at ville påkalde sig hans bevågenhed på standens vegne eller på den anden side måske kunne virke lidt bidende som et udspring af modsætninger ved et forhandlingsbord, men navnlig det sidste kunne egentlig på fortræffeligste måde karakterisere manden og danne en ypperlig baggrund for hans præstationer som personalechef.

Troligt er det vel, at han ikke er lige højt elsket alle steder, men uomstødeligt står den kendsgerning, at der siden hans tiltræden som personalechef i 1953 har været en effektiv udvikling på de områder, hans virke direkte har omfattet. Som en rød tråd er det gået gennem opgaverne, at det var statsbanernes og dermed samfundets tarv, der lå stærkt på sinde.

Skuffet har man kunnet gå fra et forhandlingsbord, fordi personalechefen viste meget lidt imødekommenhed overfor de efter bedste overbevisning fuldt saglige fremsatte forslag, men man kommer ikke udenom, at denne »hårhed« fulgte den røde tråd. Og så er det alligevel lykkedes at finde en rimelig løsning på problemerne i de fleste tilfælde, og det må godskrives, at der bag det ofte barske ydre og stædige jyske sind ligger en menneskelig forståelse af »undersåtternes« berettigede ønsker.

Vi løber derfor risikoen og udtrykker glæde over samarbejdet gennem mange år og ønsker personalechefen et hjerteligt til lykke med jubilæumsdagen og de bedste ønsker for fremtiden.

Klodsbremse og skivebremse

Fortsat fra nr. 7

Tromlebremser.

For 30 år siden tog DSB tromlebremser i brug i de dengang nye lyntog. Bremsebakkerne er forsynet med bremsebelægninger indeholdende asbest, metal- eller ståluld, sammenkittet under stort tryk i opvarmede forme med kunststoffer af forskellig art. Afkølingsforholdene ved sådanne bremsetromler er ret dårlige, således at DSB måtte udskifte de oprindelige ret tyndvæggede tromler, der ganske vist havde køleribber, med tromler med så stor godstykkelse, at den under bremsning udviklede varme kunne akkumuleres i tromlen.

Temperaturen i bremsefladen bliver derved holdt så tilpas nede, at de ulemper, der blev omtalt under bremseklodser af kunststof, i knapt så udpræget grad optræder. Da disse lyntog normalt kører ret langt og hurtigt mellem hver bremsning, får tromlerne tid til at afkøles tilstrækkeligt inden næste bremsning. Tromlebremser kan ikke med fordel anvendes i tog med hyp-pige standsninger.

Et eksempel på tromlebremse er vist på fig. 6.

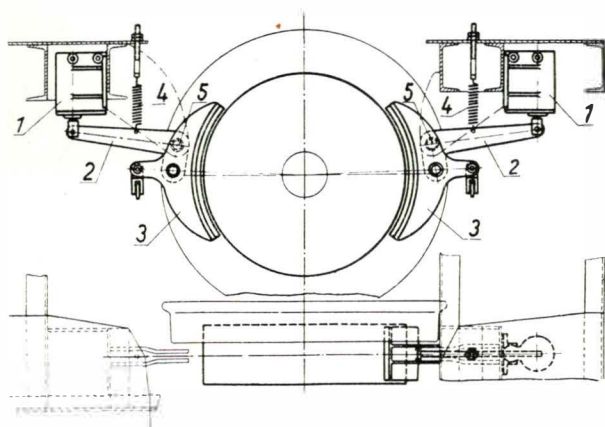


Fig. 6. Bremsetøj til tromlebremse.

Skivebremser.

Fartglade automobilister med pengepungen i orden og med respekt for sig selv (og andres liv) sværger nu til skivebremser. Disse er dog ingen nymodens foreteelse. Allerede i 1925 udtoges et patent af Berliner-ingeniøren Kindler på skivebremser til anvendelse på sporvogne. På dette grundlag videreudviklede en anden tysk ingeniør Arthur Fuhrmann skivebremser til anvendelse i jernbanekøretøjer.

Hvad gør skivebremser bedre egnet til jernbane-drift end tromlebremser? Først og fremmest, at skivebremser muliggør en meget mere effektiv luftkøling af bremseklodsen, idet denne ved radiære ribber kan

virke som ventilator, der suger luft ind ved akslen og slynger luften ud ved omkredsen. Herved kan bremsefladen holdes nede på forholdsvis lav temperatur. Da temperaturen måles ved prøveforsøg med enkelte S-togsvogne udstyret forsøgsvis med skivebremser, viste den sig at være maksimalt ca. 270° C efter mange hurtigt på hinanden følgende fuldbremsninger. Denne temperatur ligger langt under de 450° C, hvortil der kræves temperaturbestandighed af belægningsene. Jo lavere temperaturen kan holdes, desto mindre mulighed er der for varig deformation af skiverne, og jo længere levetid kan forventes af bremsebelægningen.

Friktionen mellem belægning og skive kan med den nuværende fremstillingsteknik forlanges at ligge mellem 0,32 og 0,38 svagt stigende ved lavere hastigheder op til 0,42. Friktionens afhængighed af hastigheden fremgik af fig. 5 i afsnittet om kunststoffremseklodser.

Bremseklodserne findes i forskellige udformninger. Når der er plads dertil, påpresses hjulakslen en eller to dobbeltsidede bremseklodser med ventilationskanaler dannet af radiære ribber, f.eks. som på bivognene til vore nye lyntog, midterhjulsettene på Mx og de to Fs-vogne, der forsøgsvis er forsynet med skivebremser.

Igennem adskillige år er sådanne skivebremser, således som de er udviklede af Bergischer-Stahl-Industri, støbt i et stykke i stålstøbegods. Dette materiale frembyder imidlertid visse vanskeligheder, hvorfor Knorr fremstiller bremseklodser, der er opdelt i et støbestålsnav, som gennem opslidsede fjedrende stål-bøsninger overfører bremsekræfterne fra bremseklodsen, der er af en særlig støbejernsart, der ved nøje overholdelse af sammensætningen har en slidstyrke, der er overmåde meget større end den, man kan opnå med stålstøbegods.

På hjulset, hvor størstedelen af akslen i forvejen er optaget af banemotor og tandhjul, og der derfor ikke er plads til akselbårne bremseklodser, er det nødvendigt at placere bremseklodser på hjulskiverne. Dette er udført i ret varierende former på adskilligt jernbanemateriel i de seneste år og er herhjemme anvendt på Ma og forsøgsvis på Mm-vogne. Bremseklodser på hjulskiverne har køle- og ventilationsribber på den side, der vender ind mod hjulskiven, og udsparinger såvel ved nav som ved hjulfælg, så kølende luftstrøm frit kan passere mellem bagside af bremseklodse og hjulskive.

Denne udformning med bremseklodse på hjulskive er tungere og dyrere end bremseklodse på akslen og

Klodbremse og skivebremse

4

skulle synes forbeholdt banemotorhjulset o. lign. Ikke desto mindre er der visse tendenser i udlandet i retning af at anvende hjulbremseskive også på hjulset, hvor pladsforholdene på akslen muliggør bremseskive på denne. Denne tendens hænger sammen med, at det kan være ønskeligt at gennemføre kontrol med løs bremse på en tilsvarende måde som ved klodbremsen. Efter min personlige mening er dette dog et udslag af ønsketænkning. For det første er spillerummet ved støbejernsklodser ca. 5 mm ved løs bremse, mens spillerummet mellem bremseskive og bremsebelægning på bremsebakke ikke bør være mere end ca. 1 mm for at undgå for tyk isdannelse på disse overflader ved længere tids kørsel under sneforhold o. lign. Selv om et islag meget hurtigt forsvinder under den første del af bremsningen, vil et for tykt islag bewirke en formindsket effekt af bremsningen indtil islaget er forsvundet og derved forøge bremselængden. Et 1 mm spillerum lader sig vanskeligere konstatere end et på 5 mm, og desuden er skivebremsens spillerum orienteret på tværs af køretøjet, mens klodbremsens spillerum på langs af køretøjet er langt lettere at observere ved synsretning på tværs af vognsiden.

På de ny lyntog er som følge deraf installeret indikatorer for fast eller løs bremse, hvor bremsecylindertrykket styrer indikatorens visning.

Skivebremsen på det midterste hjulset i Mx-bogierne er af lidt ældre konstruktion med bremsecylinder af samme type, som anvendes til klodbremser, hvor stempelvandringen er stor nok til at give effektiv bremsning også ved nedslidte bremsebelægninger. Da disse ivoøvrigt slides meget lidt, kræves ikke hyppig efterspænding af bremsetøjet. På billede 7 ses anordningen nedefra. Bremseskiverne er af den omtalte Knorr-type og bremsetøjet er ækvilibreret, således at alle 4 bremsebakker trykker lige hårdt, også når belægningerne ikke er lige tykke på hver af bakkerne. Disse er gennem penduler ophængt i bogierammen, og trykkraften fra balancerne overføres sådan, at bremsebelægningerne slides ensartet over det hele. Disse er fastnittede til en slæde, der nedefra skubbes op i svalehaleformet udsparring i bremsebakken.

I den modsatte ende af de inderste balancer ses to tynde stænger gående ud til hver sin side af bogien. Disse er senere erstattet af en enkelt stang, som har fat i den yderste del af stempelstokken og går ud i et hul i den nærmeste bogievange, således at enden af stangen flugter med den udvendige vangeside, når bremsen er løs, og under bremsningen stikker så langt

udenfor, som stempelvandringen er. Stangen er derved samtidig indikator for, om skivebremsen er løs eller ej. På de 4 skivebremsede forsøgsvogne litra Mm og Fs er indikator helt udeladt som følge af, at dette materiel underkastes hyppige depot eftersyn, og der har da heller ikke i den forløbne tid vist sig vanskeligheder i denne henseende takket være en type bremsereregulator, der er indbygget i umiddelbar forbindelse med bremsecylinderen.

Denne bremsereregulator har den store fordel, at stemplets slaglængde er konstant uanset om bremse-

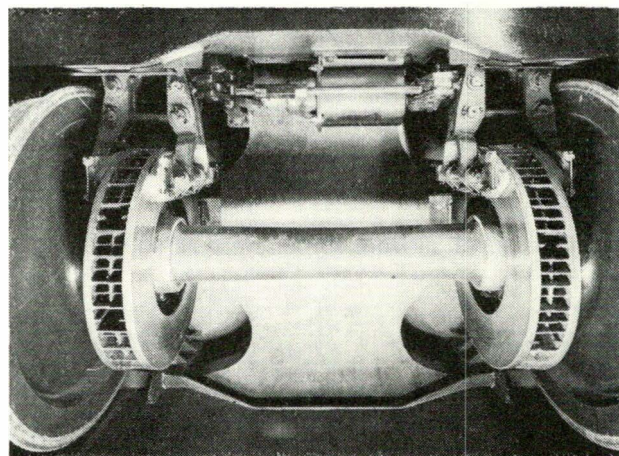


Fig. 7. Skivebremse på midterhjulset, Mx-bogie.

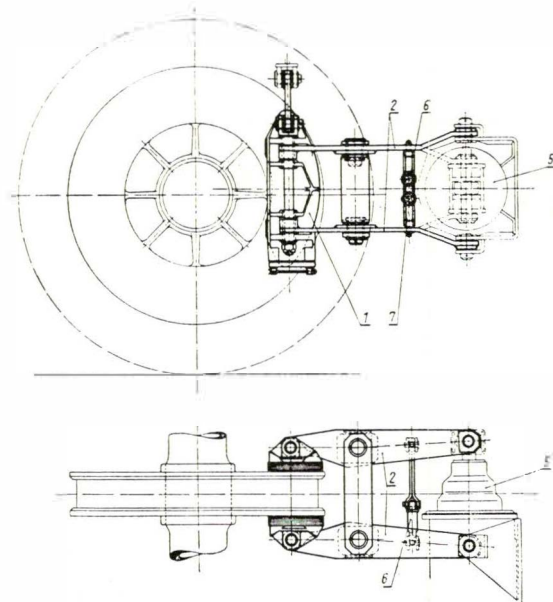


Fig. 8. Skivebremse med bremeskive monteret på akslen.

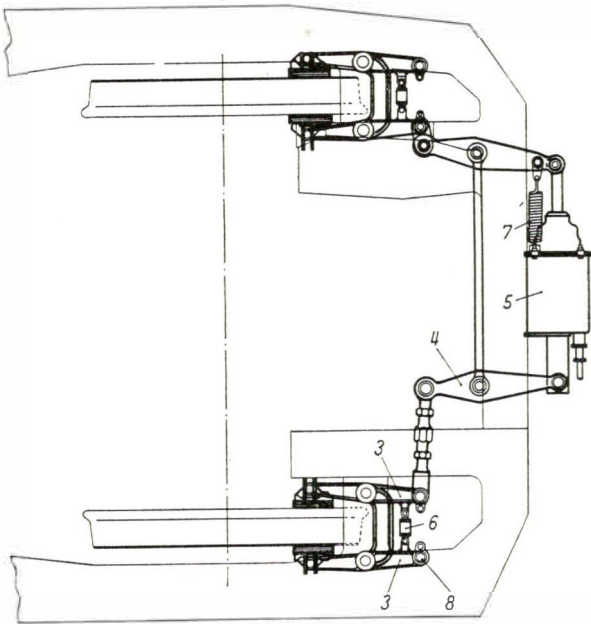
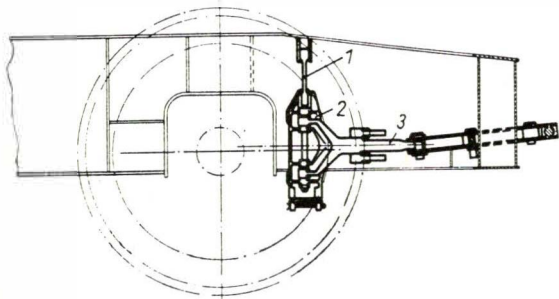


Fig. 9. Skivebremse med bremseskiver monteret på hjulene.

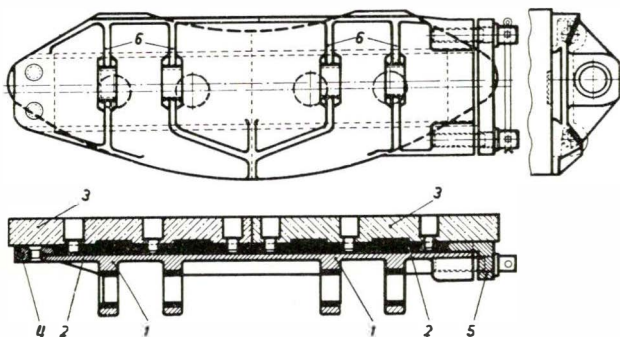
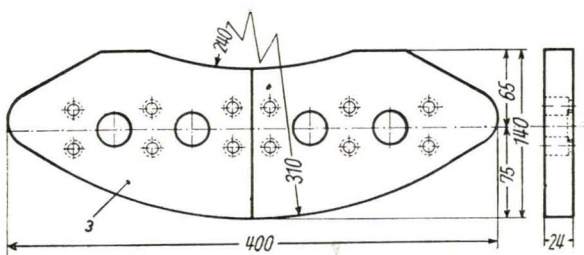


Fig. 10. Bremsebakke og tilhørende bremsebelægning.

belægningen er ny eller nedslidt. Dette betyder et væsentlig mindre luftforbrug under bremsning end ved klodsbremsning.

Af fig. 8 og fig. 9 fremgår ret tydeligt, hvordan skivebremsens bremsetøj sædvanligvis virker som tang.

Fig. 10 viser en bremsebakke og belægning. Kun slæden, belægningen er nittet på, skal nedtages ved udskiftning af belægninger nedslidt til ca. 6 mm med nye, der normalt er 24 mm tykke. Nedtagning og opsætning kan kun med vanskelighed foretages på normalt sporterræn. Når køretøjet befinder sig over grav, er udskiftningen til gengæld hurtigere at foretage end en bremseklodsudskiftning, især i sammenligning med dobbelte bremseklodser. Slæden er nemlig forinden fastholdt med 2 skruer, som er hurtige at fjerne og skrue i igen.

Skivebremsede og klodsbremsede køretøjer vil kunne indlemmes i flæng i kortere tog, da det i praksis har vist sig, at dette kan lade sig gøre uden ryk og stød i toget. Hvad sidstnævnte forhold angår, har skivebremsen den fordel, at den giver en langt jævnere standsning og i det store og hele næsten uhørlig bremsning.

Skivebremser på det køretøj, lokomotivføreren fremfører toget fra, kræver en vis tilvænnning, idet man kun har bremsemanometrene og hastighedsmåleren samt fornemmelse af bremsningens effektivitet at holde sig til, fordi den bremsestøj, der kendes fra klodsbremsen, ganske udebliver. Denne forskel vil man hurtigt vænne sig til. Imidlertid vil det være vigtigt for lokomotivføreren at være klar over, om der i det tog, han fremfører, både forekommer skivebremser og klodsbremser, idet afslutningen af bremsningen da skal foretages, som om hele toget var klodsbremset for at undgå bremseflader på de klodsbremsede hjulsæt.

Efter nu at have optrukket hovedlinierne ved klods- og skivebremser kan det være fristende at prøve at forestille sig, hvordan den fremtidige udvikling vil forme sig.

Skivebremser vil vinde stadig større indpas og i tidens løb blive enerådende på materiel til trafik med hyppige standsninger og til særligt hurtigkørende materiel, der har mulighed for at blive intensivt udnyttet, da skivebremsen for sådanne tog vil give kortere bremselængder end klodsbremsen.

Klodsbremser vil mange år ud i fremtiden blive bibeholdt på godsvognsmateriel og almindeligt personvognsmateriel.

HIMMELEKSPRESSEN

En kold storm fejer ind over landet, da jeg en aften i buldrende mørke presser mig frem gennem statsbanernes flade terræn ved Sydhavnen. Vidste jeg ikke bedre, kunne jeg let tro mig hensat til en øde markvej, fjernt fra menneskelig beboelse. Dog kan et blik på himmelen, der genspejler lysene fra Københavns lysreklamer, hurtigt overbevise mig om, at jeg befinder mig i storbyen men på et ejendommeligt sted. Efterhånden som mine øjne vænner sig til mørket, kan jeg dog også skimte kolonihavehuse og primitive hytter, der under den stadig herskende bolignød tjener mange til helårsbeboelse.

Alt er så mærkeligt stille her. Kun med lange mellemrum høres en dampers tuden. Lyden af hvislende damp fra et lokomotiv eller en fjern lyd fra en sporvogns skurren, når den passerer kurven ved Vasbygade. Kun sjældent ses en bil men af og til silhuetten af en anden, der ligesom jeg har nok med at kæmpe sig frem gennem uvejret.

Endelig når jeg frem til Himmelekspressen, det galgenhumoristiske navn for de gamle jernbanevogne, der her ligger sammenbyggede for at tjene som natteherberge for storbyens allerringest stillede, de hjemløse, der ellers har set sig nødsaget til at overnatte på lofter og trappegange eller hvor, de nu har kunnet finde sig et skjul og en smule værn mod kulde og fugt.

HIMMELEKSPRESSEN! Ja, kunne nogle af de gamle førsteklasses vogne føle, ville de nok græmme sig over deres skæbne. Før bærende rejssende fra samfundets øverste klasse gennem landet eller fra land til land, og nu liggende stille, hver nat modtagende storbyens lurvede vagabonder.

Bestyrer Edvin Nielsen, der beredvilligt har givet mig tilladelse til at se Himmelekspressen indefra, er et rigtigt stykke mandfolk af en type, der er velegnet til denne stilling. Han er barsk og bestemt, hvad der nok kan gøres nødvendigt her, men bag det hele føles et varmt hjerte i pagt med den ånd, hvori institutionen i sin tid blev startet.

I Himmelekspressens modtagelsesrum fortæller han mig om den komité, der står bag og som i 1952 tog initiativ til at skabe et overnatningssted for de »spritere« og hjemløse, hvis optræden var af en sådan beskaffenhed, at end ikke byens hjemløseherberge så sig i stand til at huse dem. Det havde været svært at få myndighedernes velsignelse, men omsider lykkedes det, hvorefter De Danske Statsbaner beredvilligt stillede en grund og nogle gamle vogne til rådighed her på Sydhavnsterrænet. En stor kreds af interesserede

stillede sig bag dette eksperiment, der aldrig har modtaget støtte fra hverken stat eller kommune. I dag står 130 mænd til rådighed og kan hjælpe til som vagter, mens en gruppe af damer gør deres for at stoppe og reparere de sokker, og de sæt undertøj, der bliver indleveret.

Jeg får lov at gå rundt at kikke i de forskellige vogne, som jeg vil. Inde i en stue, der så vidt jeg kan se, er indrettet i en gammel godsvogn, serveres der the og fedtebrød for en snes mere eller mindre skæggede mænd, der allerede er ankommet. Her sidder en halvfjerdsårig vagabond, der gennem et langt liv har kæmpet mod sin trang til spiritus og sin lyst til at være en fri mand, her sidder et par overfriske slagsbrødre, der har været med til at gøre mere end en herbergsfar gråhåret, her er mænd i laser og her er sagtmodige sjæle, der ganske vist har opgivet at køre livets vogn ad de stier, der er velsignet af kirken og samfundet, men som forunderligt nok holder lidt igen, når det gælder det ydre forfald.

Den fælles skæbne og den varme the forener dem alle i en mærkelig galgenhumoristisk stemning. Himmelekspressens huskat gnider sig mod deres ben til en række den et stykke fedtebrød, som den nådigt tager en bid af.

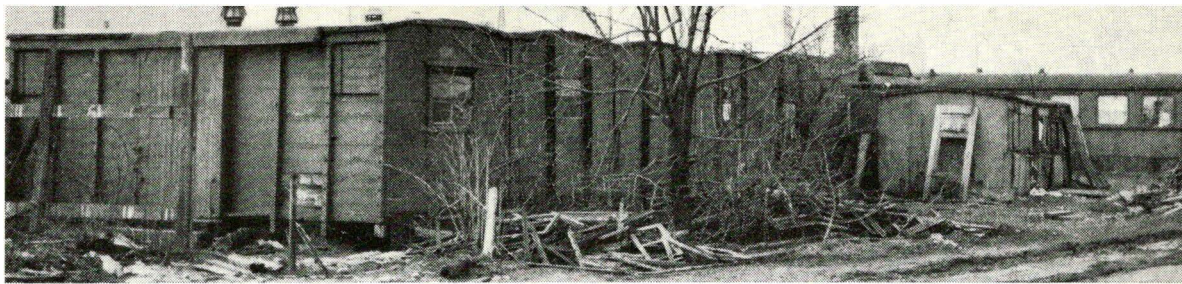
– Spiser den fedtebrød? spørger en stor fyr med en rødblå næse forbavset.

– En kat kan spise alt, siger den glade giver saligt.

– Undtagen meloner og kokosnødder. Det kan den ikke tygge, siger en humorist i en kæmpestor overfrakke stiv af årtiers fedt.

Sådan fortsættes sludderen, men det varer ikke længe, før de første trækker sig tilbage til deres sovekupeer, efter at være blevet synet af bestyrer Nielsen. Inden elleve skal alle være gået til ro.

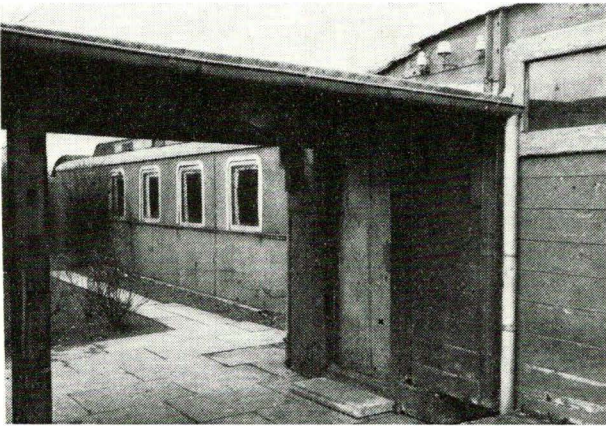
Trods velfærdsstat og gode tider må disse mennesker fortsætte denne tilværelse. Selv i vore moderne tider findes der mennesker, der ikke kan tilpasse sig vort samfund. Disse samfundets ringest stillede møder aften efter aften hos bestyrer Nielsen eller en af de mange, der hjælper til som vagt i Himmelekspressen. Modsat samtlige byens overnatningssteder kan de kun komme til ro, hvis de frejdigt kan erklære, at de er blevet smidt ud fra ethvert andet herberge i byen. Sådanne kvalificerede får lov at lægge sig i køjerne indrettede i de gamle kupeer. Dog stilles der endnu en betingelse af en art, der nok kan skabe betænkeligheder hos enkelte af disse samfundets nødstedte. Der kræves af hver nyankommen, at han tager et bad. Bliver han i længere tid, må han stille sig under bruseren en gang



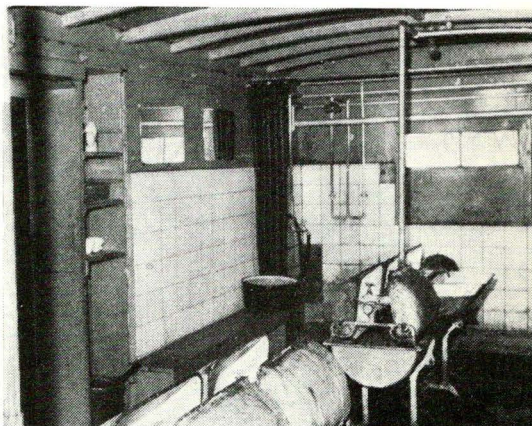
1



3

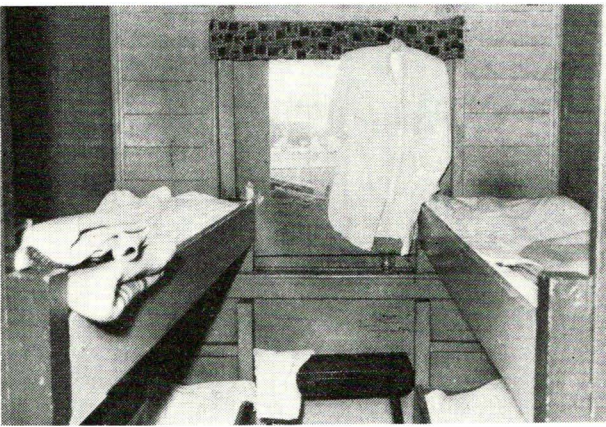


4

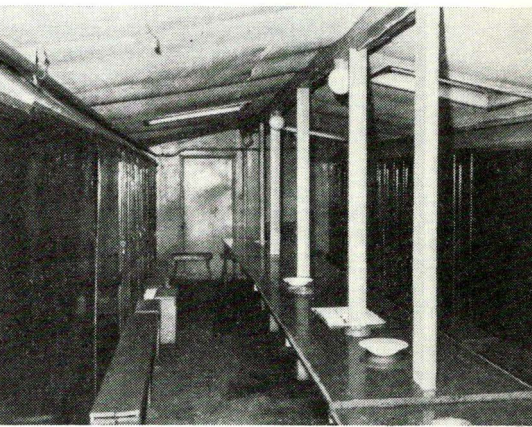


Bagsiden set fra jernbaneterrænet. Gangen bærer tydeligt spor af sin jernbanefortid. Indgangen til Himmel-ekspressen. Vaskerum. Der er også »fastboende gæster. Skiftetøjet venter. Her serveres kaffe eller te, når de hjemløse kommer mellem 20-21 om aftenen, og før de går om morgenen.

5



6



om ugen. Efter badet udleveres rent undertøj og hele sokker mod aflevering af det snavsede og udslidte.

Bestyrer Nielsen eller den, der har vagt, må træffe afgørelser, når mennesker af vidt forskellige årsager kommer for at bede om nattelogi. I aften har bestyreren det dog let, og der har ikke været mange nye indskrivninger. Ved halv elleve tiden kommer der imidlertid en ældre mand med langt, gråt skæg og med bart hoved, hvorfra nogle skidne lokker kryber ned over den slidte overfrakke. Han er en smule bedugget. Det viser sig hurtigt, at han er i allerhøjeste grad kvalificeret til at bo i Himmelekspressen. Centrankontoret for hjemløse mænd, der til stadighed giver oplysninger om de hjemløse, kan meddele, at man ikke ser sig i stand til at huse ham på noget herberg.

– Men De må have et bad!

– Er det en betingelse? Manden ser forbløffet på bestyreren.

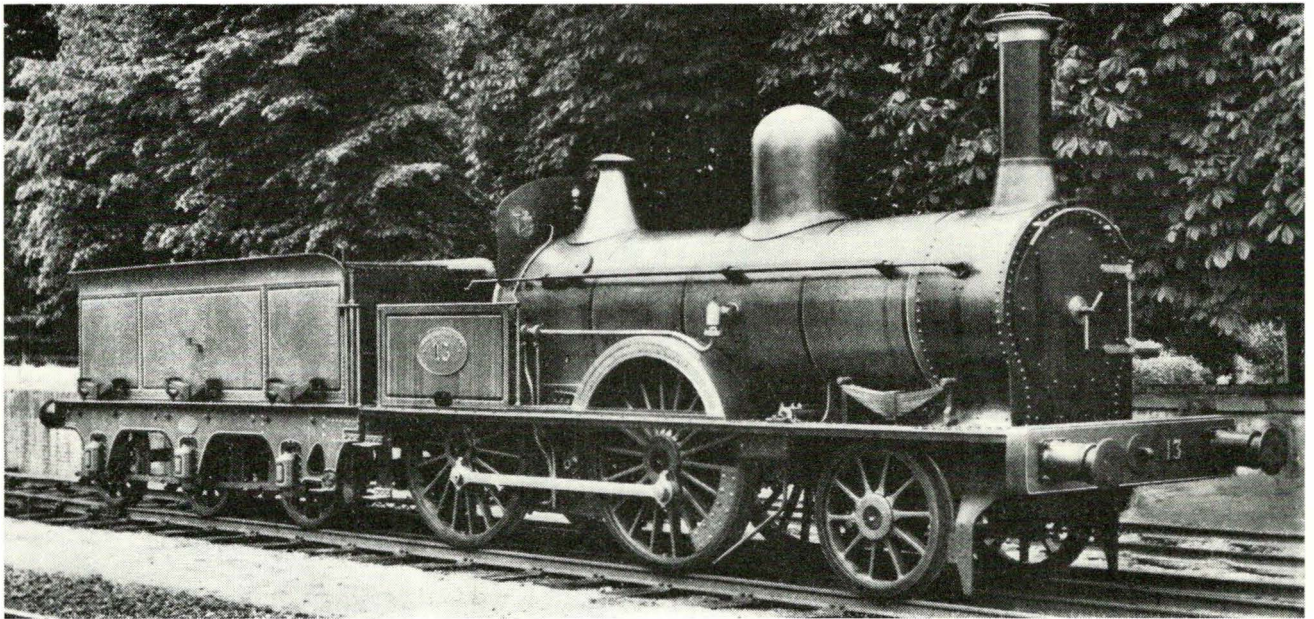
– Det er det.

Mandens øjne synes at fortælle, at nok har han været med om meget i sit lange liv, men dette kan man dog ikke byde ham. Han vender sig for at skyde den gamle vogndør op ud mod friheden, men et særligt

kraftigt vindstød får ham til at betænke sig. Måske kommer han også over det med badet, men det ses tydeligt på hans holdning, da han begiver sig til badeværelset, at han ikke er glad for situationen.

Badeværelset er indrettet i en gammel kølevogn. Mens den gamle vagabond efter bedste evne forsøger at gnide sig ind i sæbe, tænder den vagthavende en kraftig pære, hvorunder hans undertøj bliver synet. Det er sort som kul, men der findes ingen lus. Havde det været tilfældet, var han blevet sprøjtet med et insektdræbende middel for næste dag at blive sendt til aflusning på Sundholm.

Ved halvellevetiden er alle gået til ro. Freden sænker sig over de gamle jernbanevogne, der nu giver husly til eksistenser, som ingen ellers vil huse. De fleste er gamle kendinge, om hvem man ikke nærer større håb om, at de vil forbedre sig, men hvor der findes jordbund derfor, søger man lempeligt at lede tilværelsen i den rigtige retning. Himmelekspressen har sin sociale rådgiver og kan yde lægehjælp, hvis nogen ønsker det. Uden prædikener eller salmesang, viser danske mænd og kvinder her i handling, hvad kristen næstekærlighed kan være, når den udøves på rette måde.



Det hollandske jernbanemuseum i Utrecht

Omkring 1910 begyndte man i Holland at tænke på at oprette et jernbanemuseum til opbevaring og fremvisning af genstande, der havde tilknytning til både jernbane og sporveje – og det skulle samtidig beskæftige sig med disse ting rent kolonimæssigt, nemlig fra Hollandsk-Ostindien og Sydafrika. Selvom betydende kredse inden for handel og industri og fra jernbane- og sporvejsadministrationen var særdeles positivt indstillet til tanken, lod den sig dog ikke realisere på grund af manglende pengemidler.

I disse år var en jernbaneembedsmand, G. W. van Vloten, nærmest som hobby begyndt at samle på udrangerede jernbanedele i såre beskeden målestok. Hans samling blev ganske tilfældigt grundstenen til det senere hollandske jernbanemuseum.

I 1927 stiftede den hollandske jernbandedirektion sammen med van Vloten det officielle jernbanemuseum. Det blev en vanskelig begyndelse, da man ikke rådede over – og heller ikke havde udsigt til at skaffe – en selvstændig museumsbygning. Det blev nødvendigt gentagne gange at flytte samlingen fra sted til sted. Under den sidste krig blev den opbevaret i Rigsmuseet i Amsterdam, og efter krigen blev de mindre genstande flyttet til Centralbanegården i Amsterdam. De større dele blev i denne tid anbragt i skure under jernbanens beskyttelse, men

den største del blev ødelagt under krigshandlingerne i 1944. Værst gik det ud over de ting, der hørte til sporvejene – de blev næsten totalt ødelagt.

Først i 1951 kunne man se en udvej på disse håbløse tilstande, da præsidenten for de hollandske jernbaner stillede banegården Maliebaan i Utrecht til rådighed for samlingerne. Dette initiativ betød samtidig et bredere grundlag for udvidelse af samlingerne. Hidtil bestod samlingerne kun af historiske genstande, men nu blev det muligt at føje en mere moderne og tidssvarende afdeling til.

Banegården Maliebaan har en rolig beliggenhed. Den blev opført som hovedbanegård for linien Utrecht-Hilversum i 1847. Den består af en stor ankomsthale med to lavere sidefløje og blev benyttet indtil sidste krig. Derefter blev den brugt til mange forskellige formål, der alle satte deres sørgelige spor på bygningen, og først efter en gennemgribende restaurering kunne den i 1953 anvendes som museum, men der gik endnu det meste af et år, før museet blev åbnet for offentligheden.

I den store hal findes et antal lokomotivmodeller, der viser hollandske fabrikater, og ved siden af disse vises en brugbar dampmaskine, der i 1843 blev bygget i Holland til det hollandske Rhin-jernbaneselskab. Den højre sidefløj består af otte rum, og her følger man den

hollandske jernbanes historiske udvikling siden 1840 samt alle redskaber, der gennem tiderne har været anvendt til sporlægning. En særlig afdeling viser gamle og nye banegårdsbygninger og ved siden af denne ser man de forskellige brotyper, der har haft særlig betydning i det kanalrige land. Den nyeste del af museet viser det moderne hollandske jernbanenet i smukke og interessante modeller med signalanlæg, løftebroer og det såkaldte N.X.-sikkerhedsanlæg. Man får også et overskueligt indtryk af banernes elektrificering og et relativt langsomt kørende lokomotiv viser i model, hvordan vigespor og krydsspor betjenes.

Fra den store modelhal til lokomotiver og vogne i naturlig størrelse i det fri, er der kun få skridt. Det ældste hollandske lokomotiv hedder ligesom det samtidige tyske »Der Adler« (hollandsk »De Arend«). Af de ældste lokomotiver nævner vi S.S.13 »Nestor«, S.S.326 og N.R.S.107 samt det engelske krigslokomotiv »Longmoor«. Efter at denne del af museet i 1962 blev overdækket, er forholdene blevet noget nær det ideelle.

Foruden lokomotiverne vises her også flere typer sporgvogne fra de større hollandske byer samt små lokalbaner og sidebaner, der har været i brug fra slutningen af forrige århundrede til vor tid.

I Hamar findes det norske jernbanemuseum

Det norske jernbanemuseum er det ældste i Skandinavien og samtidig det ældste tekniske museum i Norge. Det blev allerede oprettet i 1896, og takket være den tids forudseende jernbanefolk er utallige ting blevet gemt, der ellers var dømt til ødelæggelse. Indtil museet i 1956 fandt sin endelige plads i Hamar, har det ført en såre omskiftelig tilværelse.

I begyndelsen var den oprindelige udstilling anbragt i et rum over ankomsthallen i den daværende nyopførte banegård i Hamar. Der var den indtil 1912 og kunne glæde sig over stor interesse fra offentligheden. Imidlertid fik man brug for udstillingsrummet til andet formål, og da der ikke fandtes andre egnede lokaler, blev udstillingen pakket sammen og oplagret indtil 1926.

Heldigvis fik Hamar dengang en ny banechef, der interesserede sig meget for samlingen. Det var ingeniør Harald Poppe, og han gennemtrumfede, at samlingen fik overladt 3 bygninger til udstillingen. Det var de nedlagte banegårde Kløften, Bestum og Ilseng. Disse bygninger blev revet ned og genopført på et areal uden for Hamar. Samlingen blev udvidet med forskelligt materiel, nogle udrangerede lokomotiver og et par kongelige salonvogne. De næste 20 år var en lykkelig og rolig tid for museet, selv om der ganske vist ikke var nogen mulighed for udvidelser. Samlingen var stadig meget beskeden og dens økonomi ikke allerbedst. Den var stadig privatejet og fik kun et lille tilskud fra statsbanerne. Alt vedligeholdelsesarbejde udførtes af jernbanefunktionærer i fritiden og blev nærmest symbolsk betalt.

Disse forhold ændredes betydeligt i 1946, da museet kunne fejre sit 50-års jubilæum. Samlingen blev overtaget af de norske statsbaner, og der blev ansat en kvalificeret leder, der kunne beskæftige sig udelukkende med museet. Det blev igen nødvendigt at finde nye bygninger, og disse blev indrettet ved siden af bymuseet i Storhamar. Her er vældig god plads og en smuk beliggenhed ved søen en halv times gang fra banegården i Hamar. Jernbanemuseet råder over ikke mindre end 30.000 m² – dets døre er åbne hele dagen, og man kan kombi-

ner besøget i samlingen med en dejlig spadseretur i den omliggende park eller et bad i søen. De tre gamle banegårdsbygninger er opført i passende afstand fra hinanden og er forbundet med jernbaneskiner, vigespor og signalmaster. En del af skinnerne er iøvrigt de gamle Brunell-skiner, der i de første 10–12 år efter 1854 blev brugt i Norge. Foruden banegårdsbygningerne opførte man en 70 m lang hal til lokomotiver og vogne.

Generaldirektøren for de norske statsbaner indviede museet i 1956. Omkostningerne var bevilget af Stortinget, men også jernbanefunktionærerne og deres foreninger bidrog – f.eks. stillede Jernbaneforbundet 100.000 kr. til rådighed.

De tre gamle banegårdsbygninger holdes i deres oprindelige stil med ventesale og tjenesteterm, og på førstesalen i det ene er indrettet bolig for stationsforstanderen anno 1890 med møbler fra tiden.

Det ældste af lokomotiverne er fra Robert Stephensons værksted i 1861. Det er stadig køreklart og blev sidst benyttet i 1954 ved 100-års dagen for oprettelsen af jernbanedrift i Norge. Blandt lokomotiverne skal også nævnes det akkumulatordrevne fra Rjukan-banen og Norges

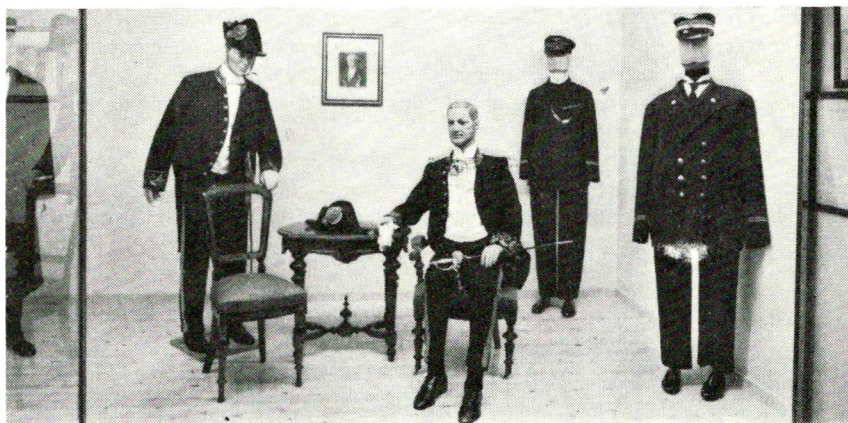
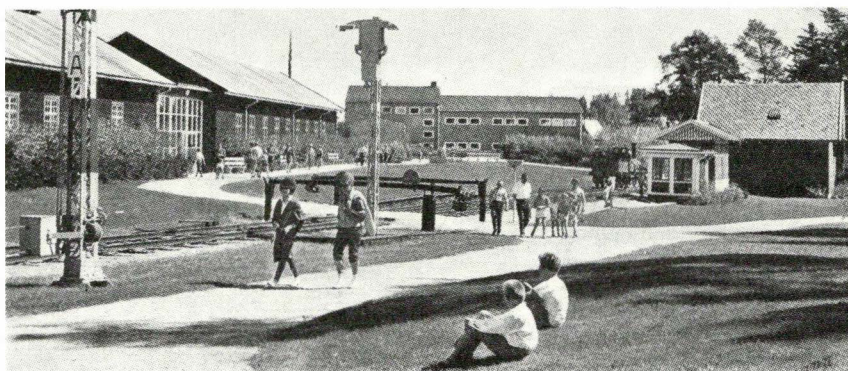
største damplokomotiv »Dovregubben«, der med kul og vand vejer 157 tons. Der fandtes 7 lokomotiver af denne model, der udgik af driften i 1958 og erstattet med diesellokomotiver. Dovre-banen er iøvrigt nu ved at blive elektrificeret.

En lilleputbane med sporvidde 750 mm, der oprindeligt hed Urskog-Hölands-banen, kører gennem udstillingen til den lille endestation Killingmo i hvis nærhed en af Norges mest moderne campingpladser er opført.

Foruden de mange interessante udstillingsgenstande, der fortæller om Norges jernbaneudvikling, råder museet over et omfattende bibliotek med 7000 bind og 3000 manuskripter samt et billedarkiv med 35.000 fotos, 5000 lysbilleder, 6000 tegninger og 14.000 klicheer.

Museets ledelse består af seks medlemmer. De norske statsbaner vælger chefen og to medlemmer. Yderligere to vælges af Jernbane-forbundet – den ene af disse to skal være stationsforstander – og det sidste medlem udpeges af den norske ingeniørforening. I sommersæsonen er 7–8 pensionerede jernbanefolk ansat som fremmedførere i museet.

DB/JP



Fra Jernbanemuseet i Hamar.

Det danske jernbanemuseum på femte sal

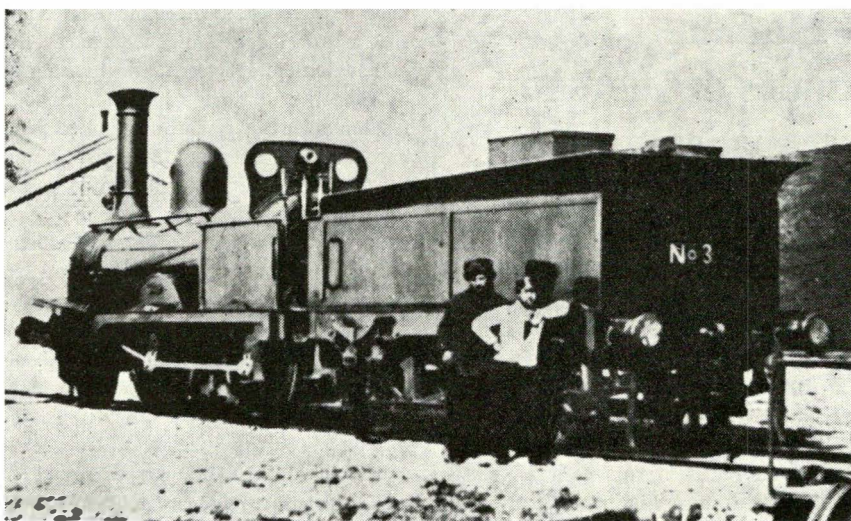
Omkring århundredskiftet begyndte her i landet tanken om at oprette et jernbanemuseum at trænge sig på – og selv om museet sådan set forlængst er oprettet og vel også i kraft af sine interessante udstillingsgenstande har en slags status som museum, er der dog stadig meget, der trænger sig på.

De små mørke loftsrum i Sølvgade virker mere som opbevaringslokaler end som egentlig udstilling, selv om museets leder, trafikkontrollør Parbøl, og fhv. stationsforstander Holger Hansen gennem mange år har lagt et stort arbejde i museets udformning og drift.

Museet er som bekendt et udpræget DSB-anliggende, og det er da også Statsbanerne, der bidrager med husly, lys og varme – men museets fremtid tegner usikker på grund af pengemangel. Det ville nok være en god idé, om man lige som i Berlin kunne få stillet midler til rådighed fra Tipstjenesten og også kunne få de bevilligende myndigheder til at interessere sig noget mere for sagen.

Et museum, der henvender sig i den grad til offentligheden som et trafik- og jernbanemuseum, kan ikke have nogen fremtid på en femtesal med en halvårlig åbningstid på 4 timer om ugen. Når man yderligere tager i betragtning, at de mest interessante udstillingsgenstande – set med publikums øjne – som lokomotiver, vogne og salonvogne ikke er tilgængelige for besøgende uden i særlige tilfælde, men opbevares rundt omkring i landet i skumle remiser, tegner billedet sig endnu mørkere.

De forskellige europæiske jernbanemuseer er samstemmende af den opfattelse, at offentlighedens interesse er stigende i forholdet til deres udstillinger – hr. Parbøl mener, at det samme er tilfældet her, og ikke mindst blandt ung-



En af de gamle »Canada-maskiner«, nr. 3 fra 1862.

dommen, der i hobbyarbejdet er kommet teknikken på nærmere hold end tidligere. Alligevel regner man kun med et årligt besøgstal på 10–1100, hvoraf en del er udenlandske gæster. Det er ikke noget imponerende tal – til sammenligning er tallene fra 1963:

Søfartsmuseet i Helsingør	98.400
Zoologisk museum	36.000
Hirschsprungs Samling	13.800
Lousiana	244.700

Det tidligere projekt med en høj byggevej ved Østerport station, hvor det også var hensigten – hvis forholdene ivotrigt gjorde det muligt – at placere jernbanemuseet strandede jo desværre på indsigelse fra fredningsmyndighederne. Det eneste projekt med bund i virkeligheden, der i øjeblikket er på tapetet, går ud på at samle lokomotiver og vogne i egnede og opvarmede remiser ude i landet – det er dog ikke så meget af hensyn til publikum som for at hindre materiellet i at blive fuldstændig ødelagt af vejr og vind – og det giver jo i hvert fald ikke bedre samling på museet!

Det ofte omtalte fremtidige tekniske museum i Helsingør, hvor jernbanemuseet naturligt skulle indgå, svæver også

stadig i det uvisse. Foreløbig er der kun givet byggetilladelse til et værkstedshus og et udstillingsareal på ca. 700 m², der ikke har relation til jernbanemuseet.

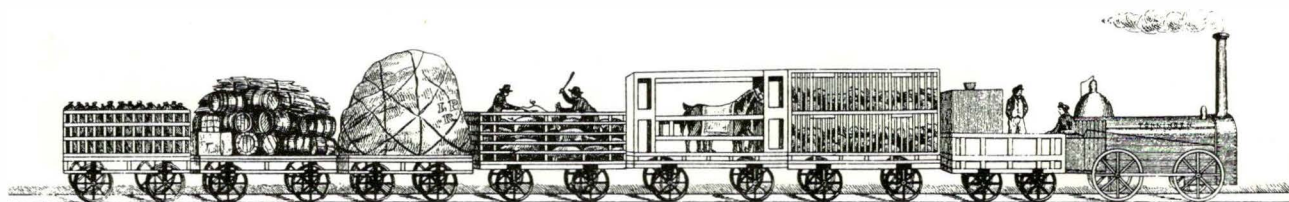
Det helt ideelle ville vel være – som f.eks. i Schweiz – at oprette et all-round transportmuseum, der foruden jernbaner også skulle omfatte søfart, flyvning, automobiler m.m. – men det er altså fremtidsdrømme og ønsketænkning selv om det bliver stadig mere brændende aktuelt.

I år kommer dog nogle af museets genstande til ære og værdighed. På den internationale transport- og kommunikationsudstilling i München er det tanken at udstille enkelte modeller af lok. vogne og færger. Denne kontakt er formidlet af DSB's Reklametjeneste.

På ét punkt fungerer jernbanemuseet i Sølvgade helt efter hensigten – her tænkes på den altid beredvillige og indsigtfulde oplysningstjeneste overfor presse og offentlighed, og det lader sig da også altid gøre at aflægge museet besøg i samlete grupper uden for åbningstiden.

Når hr. Parbøl om føje tid trækker sig tilbage fra trafiktjenesten, håber han at få mere tid til museet, som han har ledet i 14 år og interesseret sig stærkt for meget længere – det vil blive hilst af museets venner med glæde!

J. P.



Hamborg lægger autostrada mod nord til grænsen

Der har på en række områder vist sig en stigende konkurrence gennem de senere år mellem Hamborg og København. Det drejer sig om trafikken både til lands, til vands og i luften. Teknikere og byplanlæggere har i begge byer udarbejdet meget store planer. Tilsyneladende drejer det sig nu om, hvem der først får projekterne gennemført til gavn for industri og handel, ja, hele samfundet.

De trafikale problemer til lands trænger sig voldsomt på i begge storbyer. Det bliver tvingende nødvendigt at omlægge gader og kørebaner og at bygge nye tilkørsels- eller omkørselsveje og autobaner, hvis ikke trafikken må snegle sig af sted eller ende i en kæmpeprop.

Kaster vi blikket mod syd er det ganske tydeligt, at Hamborg med det projekterede eller allerede igangværende vejnet også vil lægge en hovedfærdselsåre i retning mod Flensborg. Herved bliver det lettere for biltrafikken fra Jylland-Fyn at komme til Nordtyskland og Hamborg. Betydningen heraf er indlysende.

Det kan have den største interesse at se på denne trafikale kappestrid, og her skal i korte træk omtales, hvilke projekter man arbejder med syd for grænsen for at styrke Hamborgs position i dysten om førerstillingen.

Motorvejen Hamborg-Flensborg vil opstå af jorden i de nærmest kommende år. Den første del er allerede færdig og blev taget i brug i juli måned, nemlig den 6,4 km lange strækning fra det nordvestligste Hamborg i retning mod Eidelstedt. I 1965 går dette arbejde videre mod nord. Først den 20 km strækning fra Hamborgs bygrænse til Kaltenkirchen, hvor der skal anlægges en ny lufthavn for Hamborg og Slesvig-Holsten.

Det er i parantes bemærket nok ikke for tidligt, man i Danmark får sat ekstra fart i planerne om den nye storlufthavn til afløsning for Kastrup. Men tilbage til Tyskland. Den nye lufthavn her kommer til at hedde Hamborg-Holstenfeld, og den vil over forstaden Fuhlsbüttel få en glimrende autovej-forbindelse med storbyen. Denne del af motorvejen skal være færdig i 1969 og er anslået at ville koste ca. 80 mill. D-mark.

I retning mod Danmark vil den nye motorvej dele sig ved Neumünster, sådan at den ene gren af vejen fører til Kiel, mens den anden anlægges over en ny kanalbro ved Rendsborg og går videre til den danske grænse. Motorvejen vil i øvrigt blive ført uden om Neumünster på samme måde, som den nye sjællandske motorvej fra Halsskov føres uden for byerne og udmunder i Køgevej.

Hamborg kigger ikke alene mod nord, men har også

blikket rettet sydpå. Byens senat har således behandlet og vedtaget en plan, omfattende en ny Elbtunnel ved Othmarschen, med henblik på en udvidelse af byens havn. Industriområdet ved den sydlige del af Elben skal forbindes med den nye motorvej og føres til Horster Dreieck. Her forgrener autostradaen sig til Bremen og Hannover.

Disse nye motorveje mod syd og vest skal være færdige i 1970. Strækningen Hamborg-Maschen bliver udbygget med ikke mindre end seks kørebaner til trafikken mod syd og over Bremen mod vest. Dette vejafsnit menes at koste ca. 60 mill. D-mark og ventes taget i brug i 1967. Til den tid vil også den sekssporrede vej fra Hamborgs byområde mellem Horner Ring, tilkørslen til Lybæk-motorvejen, og Berliner Tor, som fører til motorvejen Bremen-Hannover, være færdig.

I Slesvig-Holsten arbejder man også med et stort projekt. Det er en ny Elb-bro ved Geesthacht af beton. Udgift 12 mill. D-mark. Til denne bro skal føre en hovedvej, som forbinder Kiel med motorvejen til Lybæk ved Hammoor. På programmet er også en ny motorvej fra Hamborg til Cuxhafen, men den skal endnu ikke være endelig vedtaget.

Selve Hamborgs bykerne vil i de nærmeste år blive ændret og få flere autobaner, heriblandt en, som fører fra City til motorvejen i den vestlige omegn. En anden særlig bilvej i byen vil forbinde det nordlige forretningskvarter med lufthavnen Fuhlsbüttel og videre herfra til motorvejen, som går til Kaltenkirchen-Neumünster-Flensborg.

Dette er blot nogle af de betydelige projekter, Hamborg for tiden beskæftiger sig med, alt ud fra den betragtning, at byen i den skærpede konkurrence storbyerne imellem må tage et forspring og befæste stillingen som et nordeuropæisk trafikknudepunkt.

Mr. Traffic.

* * * * *
* »HVOR LIGGER MALLORCA?« *
* * * * *
* Spurgte man om det i 1958, blev de fleste svar *
* skyldig. Men i dag, 7 år efter, er det ikke ual- *
* mindeligt at få svaret. »Mallorca? Jeg ved det *
* ærlig talt ikke, for jeg er fløjet dertil hver gang!« *
* I løbet af disse få år er udgifterne til udlandsrej- *
* ser fordoblet, og det varer ikke længe, før turist- *
* rejserne koster os halvt så meget som vi ofrer *
* på huslejen. Og så er der endda nogen, der på- *
* står, at velfærdsstaten indsnævrer horisonten! *
* * * * *

Bygning af tunnelbane i

Budapest gennem 20 år



Store vanskeligheder med forskellige jordlag i 30 meters dybde

Allerede i 1896 kunne Ungarns jernbanevæsen meddele, at man åbnede Europas anden undergrundsbane. Det skete i centrum af Budapest og var en teknisk triumf efter datidens forhold.

U-banen var anlagt kun tre meter under gadeniveau, og den løb parallelt med og under den meget lange og brede hovedgade, hvor der lå det mindste antal underjordiske kabler. Banen havde en længde af 3,7 km og havde endestation ved zoologisk have.

Efter planen regnede man dengang med, at der skulle transporteres fire millioner rejsende årligt, det ville være en god aflastning for sporvognene med deres 17 millioner passagerer og de hestetrukne sporvogne, som befordrede 22 millioner mennesker årligt.

I det senere forløbne halve århundrede er trafikken i Budapest steget lige så stærkt som andre steder, måske endda mere. En trafikopgørelse viste, at budapesterne er meget »bevægelige«. For hver 267 rejsende i Stockholm, 364 i Paris og 519 i London, blev der i Budapest befordret 640.

Man vedtog i 1950 at tage fat på bygning af en ny, stor metro, arbejdet kom hurtigt i gang, men allerede i 1954 måtte det indstilles på grund af økonomiske vanskeligheder. Først i 1963 bestemte arbejdsministeriet, at arbejdet skulle genoptages.

Den nye metro bliver 10 km lang og kommer til at løbe i 33 meters dybde for de otte kilometers vedkommende, mens 1,2 km bliver højbane. Den får 10 stationer med østlig endestation i bydelen Pest bag travbanen. Den modsatte endestation skal ligge i Buda med en sydbanegård.

Byggearbejdet foregår i forskellige skakter, og man har haft meget store problemer med jordlagenes geologiske forskelle. Ved sydbanegården er der således mergelforekomst mellem klippelag, så det bliver nødvendigt at foretage sprængninger. En særlig interessant del af arbejdet bliver, at banetunnelen skal føres ned under Donaufloren, men her synes det ikke at skulle frembyde særlig store vanskeligheder.

Overalt arbejdes med de mest moderne metoder i skakterne, som er dækket med brystværn, og de store trykluftsbør og -maskiner går stærkt fremad. Tunnelrøret måler 8,5 meter i gennemsnit, på kørestrækningen er der to og på stationerne tre tunnelrør. Hele baneanlægget skal kunne tages i brug i 1970.

Selv om forholdet nok ikke helt kan sammenlignes med forholdene herhjemme, siger det alligevel noget om, hvor langvarigt det er at anlægge en undergrundsbane. Det københavnske projekt trænger sig stærkt på. Ellers kan man ikke undgå trafikkaos i 1970'erne.

...ret...

Statsbanerne har udsendt en smuk brochure i dybtryk med henblik på at få unge mennesker til at søge ind ved etaten. En lang række illustrationer viser arbejdspladsens forskellige funktioner, og for hver personalekategori er en skematisk fremstilling af stillingsplacering og oprykningsvejen. Vi bringer på denne side en prøve på brochurens indhold med forord af personalechefen.

»RET« . . . eller »RET IGENNEM« er udtryk hentet fra lokomotivets førerplads. De fortæller, at signalet viser KØR eller KØR IGENNEM. Denne brochure har vi kaldt »RET . . . en stilling for Dem hos Danske Statsbaner«. Udtrykket kunne for så vidt godt være hentet hos H. C. Andersen, der var en stor beundrer af jernbanen og som blandt andet skrev:

»Jeg har hørt Flere sige, at ved Jernbanerne var al Reise-Poesi borte, og at man foer det Smukke og Interessante forbi, hvad dette Sidste angaaer, da staaer det jo Enhver frit for at blive, paa hvilken Station han vil, og der see sig om, til den næste Vognrække kommer og hvad det angaaer, at al Reise-Poesi forsvinder, da er jeg af en særdeles modsat Mening.«

Vor store digter har ret. Jernbanerejsen har virkelig sin poesi. Men ikke alene jernbanerejsen. Også livet ved jernbanen har en egen stemning, sit eget indhold. Arbejdet knytter os sammen. Vi er alle jernbanefolk. De vil selv opleve dette fællesskab den dag De vælger Danske Statsbaner som arbejdsgiver. De vil føle Dem – som jeg ønsker Dem – velkommen.

L. Buus-Pedersen, personalechef.



... bliver De tjenestemand ved statsbanerne, er De – foruden en række andre goder – sikret tryghed for Dem selv og Deres familie gennem . . .

automatisk lønstigning inden for lønningsklasserne

i 2.–12. lønningsklasse ydes tillæg hvert 2. år, i 15.–28. lønningsklasse hvert 3. år.

løn under sygdom

således at De – inden for en vis grænse – ikke lider økonomisk tab, hvis De skulle blive ramt af sygdom.

muligheder for avancement

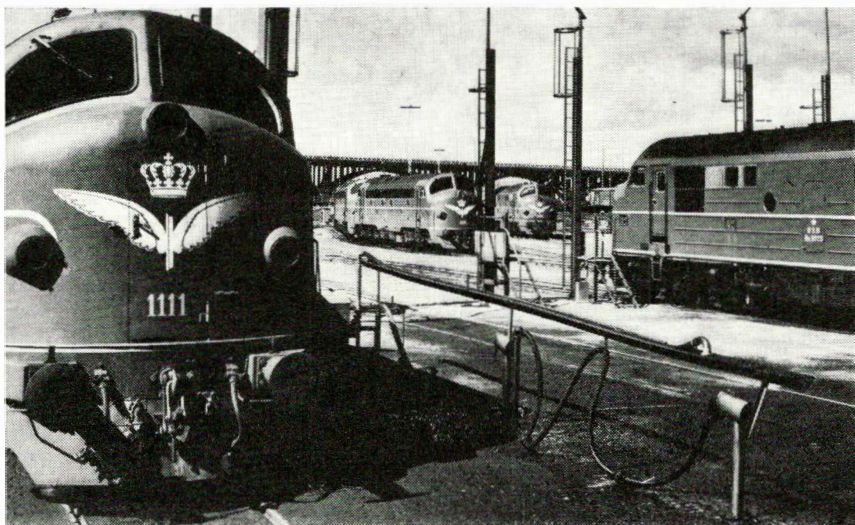
herom kan De læse nærmere foran under de enkelte stillingsgrupper.

gratis uniform og arbejdstøj

udleveres, hvis De bliver ansat i en stilling, hvormed der er forbundet pligt til at bære uniform. Til andre, hvem det pålægges at bære uniform i et vist omfang, ydes tilskud til udgifterne til uniform.

værdisikret pension

som ikke risikerer at blive undergravet af inflation. Retten til pension indtræder fra det tidspunkt, De har været tjenestemand i 5 år efter det fyldte 30. år – altså normalt i 35 års alderen. Fra dette tidspunkt vil der i tilfælde af afsked på grund af sygdom kunne ydes pension. Pensionens størrelse er aftrappet efter hvor mange års tjeneste, der er udført før afskeden og afhængig af lønnens størrelse på afskedigelsestidspunktet. Fuld pension opnås normalt ved 67 års alderen og udgør 60–70 pct. af den sidst udbetalte løn.



Feriehjemmets fremtid

Først en tak til lokomotivfører N. V. H. Haakonsen, Esbjerg, for indlægget i DLT under ovennævnte titel. Vi er ikke så langt fra hinanden i opfattelsen af vort »pengevæsen«. Jeg må dog tro, at du gør dig skyldig i nogle fejlvurderinger, som alene fremkommer ved vore lovmæssige bestemmelser vedrørende anbringelsen af vore midler. Disse bestemmelser kan naturligvis ændres på en kongres, men som det er i dag, har jeg lidt svært ved at tro på beregningerne vedrørende checkkonto kontra lånemuligheder. Lad mig for en ordens skyld nævne, at vor nuværende foliokonto stort set er tømt hver måned. Denne konto er hovedkassens administrationskonto. Af vort månedlige kontingent overføres de i lovene vedtagne beløb naturligvis til de respektive konti og anbringes i overensstemmelse med det fastsatte. Vi har ikke større mulighed for at ændre på dette uden kongressens tilslutning. Jeg tror, du selv vil kunne indse, at din opstilling for lån på nuværende tidspunkt kun er teoretisk. Men da vi mangler penge og ikke efter min opfattelse kunne afvente en kongres i 1966 må de praktiske muligheder, vi har, undersøges. Nærmere uddybning af den store betydning en tilslutning til andelstegningen på 600 kr. andele ville være er vi sikkert enige om – anbringelsen inden for pengevæsenet kan vi diskutere.

Vi må også hurtigt kunne blive enige om værdien i at bevare feriehuset og foretage de nødvendige moderniseringer.

Når jeg derfor til reparationsbrug – det er jo et andet beløb end ombygningsudgifter – nævner andre fonds end feriehuset, er det for at gøre opmærksom på, at foreningen ejer likvid kapital. Når vi, som vor mulighed er i dag, skulle optage de »normale« lån, har jeg derfor påpeget rimeligheden af at lade andre fonds købe obligationerne. Kurstabet lider man jo først, når man sælger, og da du selv er inde på den ret lille mulighed, der er for, at vi måtte realisere vore aktier i f.eks. kampfonden, ja, så ligger det vel klart, at samme fond har tid til at vente til den normale udtrækning finder sted, og vi har altså ikke lidt noget tab. Jeg er dog klar over, at muligheden for det modsatte kunne opnås. Skete det, kunne man jo til den tid tage bestemmelse om, hvor kurstabet skal placeres. Vi måtte jo nok se den kendsgerning i øjnene, at vi måtte sælge alt, hvis vi kom ud i en konflikt af

længere varighed. At renten også er høj og virker tyngende, er vi helt enige om. Men her ville det jo også være en fordel, hvis vi fik tegnet en anelig del af 600 kr. andele. Disse skal jo forrentes med højst 5 procent. Det må vel siges at være en umiddelbar fordel. Derfor har jeg i mit første indlæg koncentreret mig om denne mulighed, ikke mindst fordi tilbagebetalingen ville blive fordelt over en meget lang årrække, samtidig med at den nye medlemstilgang forhåbentlig ville tegne andele til erstatning for de, der var til udbetaling.

Vi har jo været meget tilbageholdende i henseende til at regulere feriehusandelenes størrelse. Jeg tænker her på 120 kr. andele. For mange år siden var 120 kr. ud af en lokomotivførerløn på 3-4000 kr. årlig af en ganske anden karat og i et helt andet forhold end det, vi kender i dag. Mon ikke der trods alt er mange lokomotivmænd landet over, der vil erkende dette. Det ville glæde mig, om man fandt disse 120 kr. andele frem og skænkede dem til feriehuset, mange har gjort det, men det ville være en god ting, om flere fulgte efter. Uden forbindelse har jeg talt med en af JAK-bankens funktionærer og fået følgende oplysninger. Rigtigt som Haakonsen skriver det, kan vi i banken efter et halvt år låne ud fra gennemsnittet af indestående pr. dag på checkkontoen – 800 kr. af hver 1000,- kr. som hovedregel. Jeg spurgte derfor om, hvis vi satte 200.000 kr. på en sådan konto i den fastsatte tid, om vi så kunne låne 200.000 kr. Dette bekræftedes. Det skal dog bemærkes, at vi naturligvis *ikke* får renter af beløbet på denne konto i modsætning til, hvis vi havde ladet dem stå på en bog på opsigelse, hvor renten er 6¾ pct., altså lider vi et rentetab her. Der er dog også den klausul på, at vi *ikke* kan hæve af de 200.000 kr. på checkkontoen, uden at det får følger for lånet, idet der altid i gennemsnit skal stå på kontoen, hvad vi skylder. Vi kan altså ikke bruge vore egne penge, når lånet er optaget, men må fortsat lide dels rentetab på 6¾ pct. af indestående og samtidig betale 4 pct. p.a. til administration. Vi låner altså banken det samme beløb, som de til enhver tid har lånt os, og det koster os 4 pct. p.a. Det fik jeg ikke ud af artiklen, men det behøver naturligvis ikke være Haakonsens skyld.

Det skal i øvrigt oplyses, at JAK-banken driver almindelig bankvirksomhed

som andre banker, og det kunne sikkert være interessant at se, hvordan det på checkkontoen bundne beløb arbejder i den samlede forretning. Mon der skulle være en forbindelse mellem »almindelig bankforretning« og den bundne konto? Jeg ved det ikke. Hvis vi stod i den situation, at vi havde lånt de 200.000 kr. og nødvendigvis måtte nedskære checkkontoen til 100.000 kr., kan vi nemlig få en særlig afdragsordning for de 100.000 kr., men mod at betale almindelig lånerente af disse penge. Det fik jeg heller ikke ud af artiklen.

Man har endvidere en anden låneform, idet man i 2¼ år kan indsætte et bestemt beløb, f.eks. 200.000 på en konto som heller ikke forrentes. Efter den nævnte tidsgrænse kan man låne 1½ gang det indskudte beløb. Altså ville vi i alt kunne stå med 500.000 kr. efter 2¼ års forløb. Jeg spurgte, om man så var sikker på at få disse penge til låns. Ja, for så vidt der var penge at låne ud af. Hvis vi nu forestiller os, at vi var de sidste, der indskød penge, måtte vi skam pænt vente til tidligere låntagere havde indbetalt deres lån og at vor anciennitet berettigede os til at få vores lån. Altså intet sikkert. Undskyld, at jeg gør opmærksom på, at det er vore medlemmers penge, vi taler om og ikke vore egen private formue.

Konklusionen for mig må blive, at der ikke ligger de muligheder i JAK-banken for os, som Haakonsen giver udtryk for.

G. A. Rasmussen.

Opmærksomhed frabedes

Opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

K. B. Sprogøe,
lokomotivfører, Struer.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum den 8. maj frabedes venligst.

K. J. R. Jensen,
lokomotivfører, Struer.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

S. E. T. Andersen,
lokomotivfører, Struer.

Al opmærksomhed ved mit jubilæum den 1. maj frabedes.

K. G. Lindvig Larsen,
lokomotivfører, Nyborg.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

K. Sørensen, lokomotivfører, Slagelse.

Medlemskonference

Medlemskonference den 9. marts 1965 kl. 9, Ungdomshjemmet, Orla Lehmannsvej 7. Indleder S. Suneson. 22 deltagere.

1. emne: Er vi lønmæssigt fulgt med?
2. emne: Er tjenestetidsreglerne egnede for lokomotivmændene, eller skal vi have særregler?

J. Thillemann bød velkommen.

Suneson gav en redegørelse for den lønmæssige udvikling og samtidig talte om fremtidsmulighederne samt forholdet til privatindustriens beskæftigede. En særlig opmærksomhed lagde indlederne i overenskomsttillægsportionerne, som jo i perioder havde givet anledning til svære dønninger.

Derefter toges tjenestetidsreglerne op til gennemgang, hvor Suneson redegjorde for de svære opgaver, foreningens ledelse ofte blev sat på, da det måtte betragtes som umuligt at opnå regler, der tilfreds-stillede alle vore medlemmer – hertil var ønskerne for uensartede. Særlig den nye 12 timersregel gjorde Suneson indgående rede for.

Derefter blev der arbejdet i 2 grupper.

Efter frokost fik ordfører for gruppe 1, lokomotivfører K. M. Nielsen ordet for at afgive rapport for det, man havde drøftet i gruppen. Man fandt den lønmæssige placering for lav – særlig for de unge.

Suneson kommenterede.

For gruppe 2 talte lokomotivfører O. Christoffersen, som særlig hæftede sig ved tildeling af fridage og weekendordning, da mange hustruer går på arbejdet.

Man ønskede overtid erstattet med frihed og aldrig med penge. Det store ønske var, så meget fritid hjemme hos familien som muligt. Man havde drøftet ugenorm i stedet for månedsnorm.

Suneson kommenterede.

Det tjener det københavnske oplysningsudvalg til ære, at man med dette forsøg prøver nye veje for at fremme oplysningsarbejdet, og det kunne være interessant at se, om andre afdelinger ude i landet med lige så stort held kunne forsøge noget tilsvarende. Forhåbentlig lader oplysningsudvalget i København ikke dette være en enlig svale.

Deltager.

Lanternen

»Lanternen« holder sin årlige skovtur i Sydsjællands skønne egn onsdag den 12. maj 1965 med afgang fra Kh. kl. 14,30 og ankomst igen kl. 0,25.

Nærmere oplysninger angående turen gives ved opslag på depoterne samt i næste nummer af DLT.

Interesserede medlemmer bedes reservere denne dag til »Lanternen«.

Bestyrelsen.

PERSONALIA

Forflyttelse efter ansøgning pr. 10/3-65.

Lokomotivfører (12. lkl.):
S. Christensen, Helgoland, til København Gb.

Afsked.

Lokomotivførerne (12. lkl.):

J. E. Lysholm, Randers, er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (30/4-65).

M. J. K. E. Nielsen (depotforstander), Sønderborg, er afskediget på grund af alder med pension (31/5-65).

O. Nielsen, Herning, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31/5-65).

J. S. M. Beusen, Helgoland, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31/7-65).

Afskedigelsen efter ansøgning (30/4-65) af lokomotivmedhjælper K. Henningsen, København Gb., er efter ansøgning annulleret.

Medlemslisten.

Lokomotivfører Andreas Jacobsen, Randers, er genindmeldt fra 1.-4.-65.

†

Pens. lokomotivfører Carl G. Frølich, Sejrøgade 1, 3., København Ø., født den 26/4-1882, er afgået ved døden d. 18/3-65.

Pens. lokomotivfører A. E. Martinsen, Vald. Sejrsvej 59. 2., Holbæk, født d. 13/1-1893, er afgået ved døden.

Pens. lokomotivfører F. A. Jønsson, Tre-kronersgade 7 B, Valby, født d. 8/2-1892, er afgået ved døden d. 23/3-65.

Pens. lokomotivfører Laurids Christensen, Rosenvangs alle 39, Rosenvang pr. Århus, født d. 1/7-1885, er afgået ved døden.

SR & SIR SPØRGSMÅL OG SVAR

I § 33, stk. 5, er fastlagt bestemmelser for togenes afgangstider, således at ikkepersonførende tog kan køre over en bestemt strækning 30 min. før de i planen opførte tider, mellem 18 og 6. Betingelsen er dog bl.a., at tog- og lokomotivfører er skriftligt underrettet herom.

Hvorfor opretholdes denne sidste bestemmelse, når den aldrig benyttes i praksis?

Når det er pålagt stationen at undersøge om betingelserne for at befare strækningen 30 min. før tiden, og altså ikke må sætte signal før disse betingelser er til stede, må det umiddelbart antages at nævnte underretning til tog- og lokomotivfører er overflødig. *Lkf.*

Svar: Som det fremgår af mange af SR's paragraffer, f.eks. § 4, punkt 5, tilstræber man at inddrage to eller flere instanser ved udførelsen af sikkerhedsmæssige funktioner. På denne måde opnår man den største sikkerhed, og det må være ud fra ønsket herom, at man har foreskrevet, at togføreren og lokomotivføreren skal have skriftlig meddelelse om, at toget kan køre indtil 30 minutter før planen.

Spørgsmål. Et lokomotiv holder udenfor togvejsdagslyssignalet for udkørsel, signalet kan ikke ses, men der vises blå lys bagud.

Må lokomotivføreren køre, når han kan se det blå lys?
K. W.

Svar: Ja.



For godt ti år siden etableredes i Sverige en forbrugerkomité som en del af et nærmere samarbejde mellem ABF (Arbetarnas Bildningsförbund, svarende til AOF i Danmark) og KF (Kooperativa Förbundet). Senere er komiteen udvidet til at omfatte andre organisationer med tilknytning til arbejderbevægelsen.

Det arbejde, som komiteen har udført i de forløbne 10 år bærer stærkt præg af fremsynethed og beslutsomhed – og har været et glimrende udtryk for netop det samarbejdsorgan, som man egentlig ønskede.

Den succesfulde forøgelse af forbrugeroplysningen i landet er vel den bedste måde at måle værdien af komiteens arbejde på.

1964–65-aktivitet

Det vil føre for vidt at fortælle om alle de gennemførte aktiviteter og derfor begrænser vi os til at omtale den sidste succes. »Tjäna på att veta«-kampagnen.

Denne kampagne kører i sæson 1964–65, og meget tyder på, at man overgår alle tidligere kampagner.

Formålet med kampagnen er »at give oplysninger om oplysninger« og derved forsøge at hjælpe forbrugerne i købsøjeblikket. Man vil gennem denne aktion lære forbrugeren, at hun ikke bare skal lade sig nøje med de oplysninger, som varernes producenter og de handlende giver hende. Hun skal selv gøre sig bekendt med oplysninger om de forskellige vareområder og om de enkelte varer.

For at kunne gennemføre denne målsætning har man udgivet forskelligt materiale med henblik på arbejdet i studiekredse, ligesom en bog med titel som kampagnen er udgivet. I hele dette materiale har man bestræbt sig på at være upartisk og objektiv.

Forbrugerhåndbog

Studiekredsmaterialet handler ikke alene om varer, men også om tjenesteydelser af forskellig art. Det er den hidtil

bedste og fuldstændigste kortlægning af, hvem der hjælper forbrugerne, og hvor denne skal henvende sig ved evt. reklamationer, ja, faktisk er det en forbrugerhåndbog.

En række organisationer og foreninger af faglig, politisk og kooperativ karakter er gået helhjertet ind for denne kampagne. Alle har de bistået med oplysninger og mandskab ved udarbejdelsen af materialet. Ikke mindst de kooperative foreningers medvirken i studiekredsvirksomheden er en stor styrke for kampagnen.

Samtalekredse

Selve kampagnen baseres på, at der landet over oprettes samtalekredse på 6–12 mennesker, der med det udarbejdede materiale som baggrund diskuterer tingene igennem. Disse grupper har mødested i de kooperative butikker – eller i hvert fald gennem disse kunne komme på besøg her og sammenholde diskussionskonklusionen med de praktiske ting. Varerne kan da fremvises og tjenesteydelser diskuteres på stedet, og butikkerne arrangerer demonstrationer af forskellig art.

Uddeleren og en del af personalet inviteres til at deltage i nogle af møderne, både for at kunne give de nødvendige oplysninger om varerne, og for at eventuelle fejl eller mangler ved butikken kan diskuteres. Nogle aftener er viet til vareorientering, andre til service og tjenesteydelser.

Sideløbende hermed er butikkerne blevet opfordret til at etablere samtalekredse for personalet til gennemdrøftelse af de opståede problemer og spørgsmål.

Konsulenter ansat

ABF har ansat nogle konsulenter specielt med henblik på denne kampagne, bl.a. skal de udvirke butiksbesøg, arrangere de nødvendige studieture til andre byer eller større virksomheder samt i det hele medvirke ved aktiviseringen af foreningerne hele den periode, hvor kampagnen løber.

I noget udsendt materiale hedder det, at oplægget til denne aktion forudsætter aktiv deltagelse af hver eneste brugsforening og kooperatør, og man har direkte sagt tilbestyrelserne, at de har hovedansvaret for, at resultatet kan stå mål med indsatsen.

Over 20.000 deltagere

Da kampagnen startede, satte man til foreløbigt mål etableringen af ca. 500 kredse, men nu da opgørelsens dag nærmer sig vil det vise sig, at antallet er nærmere 2000 kredse med over 20.000 deltagere.

Det offentlige interesse i denne »tjäna på att veta«-kampagne er helt klar, og Statens Konsumråd har da også bevilget 126.000 kr. til udarbejdelsen af materialer ligesom kredsene for en stor dels vedkommende kan få tilskud gennem den gældende aftenskolelovgivning.

Der er i forbrugerkredse en tro på, at ikke alene de, der har deltaget i kredsene, men også en stor del af de øvrige forbrugere vil få øjnene op for, hvor meget de selv kan gøre for ikke at blive taget ved næsen. Og kunne det sætte gang i bevægelsen henimod mere pris- og kvalitetsbevidste forbrugere, så har denne kampagne indfriet sine forventninger.

Måske vi i Danmark burde gøre noget tilsvarende i de nærmeste år? Hvad siger fagbevægelsen, Kooperationen, politikerne, forbrugerrepræsentanterne og oplysningsorganisationerne?

E. S.

Foredrag og film i København

Som afslutning på vinterens arbejde indbyder Københavns oplysningsudvalg medlemmer med damer, aspiranter og pensionister til en festlig aften mandag den 26. april kl. 19,30 i »Folkets Hus«, Enghavevej.

Foreningens hovedkasserer, G. A. Rasmussen, vil tale om »8 dage med de svagføre på DLF's feriehjem«. Filmen om det 10. svagførerarrangement i 1964 vil blive vist.

Efter foredraget og filmen hygger vi os over en kop kaffe. Vi venter stort besøg til denne hyggeaften.

Billetter a kr. 3,00 skal købes eller bestilles senest den 25. april kl. 18,00 hos Gravgård, Gb. maskindepot, Jørn Thillemann, Gb. maskindepot, tlf. 78 90 42, Knud Ravn, Hgl. maskindepot, tlf. He. 9618, eller Niels Ove Dinesen, Av. maskindepot, tlf. Æg. 9744.

Bemærk. Intet salg ved indgangen.