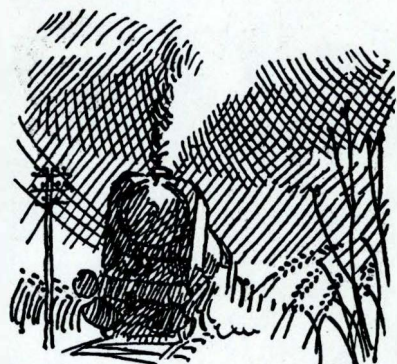




5

DANSK  
LOKOMOTIV  
TIDENDE





# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

5. MARTS 1966 — 66. ÅRGANG

5

## Indhold:

Der startes .....	2
Horisonten rundt .....	3
Elektrisk transmission på diesel-elektriske lokomotiver .....	7
Et nyttigt initiativ .....	11
Personalia .....	12
Damernes Dag .....	16

## Redaktører:

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

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

Frederiksberg Bogtrykkeri  
Howitzvej 49.

Ikke mindst på baggrund af de mange finanspolitiske foranstaltninger, som er blevet en stadigt tilbagevendende begivenhed herhjemme, er statsforetagsomhed blevet ildeset; thi der er ikke noget, som ram på ens tegnebog, der kan få selv saglighed til at bevæge sig bort fra fornuftens vej. Danske statsbaner er et af de foretagener, der er ude for megen kritisk bedømmelse, fordi driftsregnskabet år efter år er belastet med mindre eller større underskud. Det fæstner sig i folks bevidsthed. For en virksomhed uden for den offentlige sektor er det almindeligvis sådan, at den skal kunne bære sig, og man beskæftiger sig kun med det, som er lønnende. Det samme synspunkt kan ikke umiddelbart anlægges for en statsvirksomhed med forpligtelser som skal klares uden hensyntagen til om de er tabsgivende – f.eks. de sociale og transportmæssige forpligtelser som statsbanerne har. Imidlertid har mange gennem årene fulgt statsbanernes virksomhed med gode råd, men ingen har virkelig kunnet gennemføres til fjernelse af ondets rod – manglende trafikplanlægning og -koordinering her i landet. Der er ellers ikke det område – stort eller lille – vi ikke organiserer på, men i dette tilfælde desorganiserer vi i stedet for. Ofte fremsættes den tanke, at statsbanerne skulle være et koncessioneret selskab. Som om det var nogen løsning. Det ændrer ikke ved de trafikmæssige forhold. Måske fik man mere rimelige afskrivnings- og forrentningsvilkår, men det kan man med god vilje klare foruden et koncessioneret selskab. I givet fald måtte forudsætningen for et sådant selskab også være koncession på al trafik. Det er heller ikke den vej man skal. Trafikken bør samordnes eller koordineres om man vil. Det er en samfundsmæssig meningsløshed, at det ikke er sket forlængst, men de politiske muligheder har ikke været tilstrækkeligt realistiske siden trediverne, hvor en trafikkommission tilvejebragte nogle mindre ændringer. Det er derfor med største interesse, at vi erfarer om trafikminister Kai Lindbergs forberedelse af et lovforslag til nedsættelse af en trafikkommission. Det har været behandlet i regeringen, som har givet grønt lys for forslaget fremsættelse i folketinget. Tilbage er da håbet om, at det må klare sig godt igennem de mange politiske krogveje. Og at man vil kunne få et relativt hurtigt kommissionsarbejde, selv om vi naturligvis er klar over, at arbejdet må gøres grundigt.

# Horisonten rundt

Af Viggo Jensen

»Den kommende krig mellem Sovjetunionen og Kina«

Den 29. marts indledes i Moskva den 23. »kongres« – et politisk arrangement, der finder sted med varierende mellemrum og som bivånes ikke alene af parti-repræsentanter fra samtlige Sovjet-republikker, men også af delegationer fra alverdens kommunistiske partier (bl.a. det danske). Det ser ud til, at den nye kongres som udenrigspolitisk hovedtema vil behandle forholdet mellem Sovjetunionen og Kina.

Dette forhold er, som bekendt, ikke just præget af idyl og fordragelighed. Og adskilligt tyder på, at de russiske ledere vil benytte den kommende kongres til at sige utvetydigt og højt, hvad man længe har visket i krogene: at USSR ikke længere betragter De Forenede Stater som revolutionens fjende nr. 1. Sovjet-unions præsident, *Podgorny*, har i følge det velorienterede italienske dagblad *La Stampa* forleden sagt (ordret refereret): »Det er udelukkende krisen i Vietnam, der hindrer vort land i at etablere normale venskabelige forbindelser med Amerikas forenede Stater.«

Denne udtalelse faldt på et møde i Moskva, hvor *Podgorny* i en snæver kreds af partiledere talte om de mange angreb, den kinesiske presse i året 1965 har rettet mod Rusland. Præsidenten oplæste og kommenterede et brev, Moskva-regeringen fornyligt sendte til Peking. I denne meget lange skrivelse rettes præcise anklager mod den kinesiske regering. Som dokumentation fungerer ca. 2000 udklip fra kinesiske dagblade og tidsskrifter. I en af de pågældende artikler (der åbenbart har undgået Vestens, men ikke Sovjetunionens opmærksomhed) gives der de kinesiske læsere en indgående orientering om »den kommende krig mellem USSR og Kina.«

I russiske blade fremtræder USA officielt stadigvæk som det store, grimme dyr i åbenbaringen. Men reelt rettes kanonerne mod Kina. Topfigurerne i Moskva har i en række møder med partiledere fra hele Rusland bl.a. sagt følgende:

»Kina har udarbejdet planer for en krig mod USSR. Peking-regeringen gør krav på en række af Ruslands asiatiske territorier, bl.a. hele regioner af Sibirien, indbefattet zoner i nærheden af Bajkal-søen. 190 væbnede sammenstød mellem russiske og kinesiske tropper, alle provokerede fra kinesisk side, har fundet sted i 1965. Efter fem års ideologisk offensiv er kineserne nu skredet til direkte angreb i interessesfærer, der vedrører Rusland som *nation*.«

Tusinder af partiets ordførere gentager for tiden i tusinder af møder over hele Sovjetrusland de samme

anklager mod *Mao*-regeringen. Man beskylder Peking for at have organiseret en systematisk sabotage mod de russiske vare- og våbentransporter til Nord-Vietnam, og man taler åbent om, at kinesiske agenter i de sidste måneder har »infiltreret« russisk territorium og har distribueret millioner af pjecer med anti-sovjettisk indhold. Rygter vokser frem som svampe i regnvejr: Et af de sidste forlydender vil vide, at den ene russiske division efter den anden sendes til Sibirien.

*20.000 franskmænd dør af druk pr. år*

Mens Frankrig, under General *Charles de Gaulle's* håndfaste førerskab, synes at stå sig vel med kommunist-dominerede lande af både russisk og kinesisk observans, tømmer generalens undersætter tilsyneladende flere og flere bægre: En statistisk opgørelse, som nyligt er afsluttet, fastslår, at der hvert år i Frankrig registreres ca. 20.000 dødsfald på grund af alkoholisme, og at ca. 15.000 personer årligt indlægges på landets sindssygehospitaller, fordi de har drukket sig fra vid og sans.

I 1950 afgik 9205 mennesker i Frankrig ved døden som følge af umådeholden nydelse af vin og spiri-

*I Kina forbereder selv pigerne sig på krig. De bærer våben og marcherer sammen med de unge mænd.*







General de Gaulle i udenrigspolitisk funktion: »Kære venner«

tuosa. I 1965 var det tilsvarende tal steget til 20.279. I de ti første måneder af 1965 døde 18.135 mennesker i den 5. franske republik, fordi de havde drukket mere, end den menneskelige organisme kan kapere. Den franske regerings »kamp mod kæferten«, som generalen (der selv er yderst mådeholden med mad og drikke) indledte for nogle år siden, har ikke været nogen sejrrig kampagne.

Ovennævnte statistik stedfæster også de virkelig farlige druk-distrikter: Det er Bretagne, Normandiet, de nordlige departementer, de østlige egne samt visse regioner omkring Rhône-floden. Men i Sydfrankrig, hvor vindyrkningen er bondens levebrød, er der forholdsvis færre alkoholister.

Det vil erindres, at helten fra Verdun, Marskal *Pétain*, der efter den Tredie franske republik kapitulation i 1940 blev Frankrigs regeringschef, indførte strenge bestemmelser mod salget af absinth (Pernod). Før krigen kunne man i de små franske *bistro'er* hver aften se almindelige arbejdere tømme tre-fire store glas absinth, før de gik hjem til *la sope*. Marskallen mente, at absinth hindrede avlen af sunde børn. General de Gaulle (der sendte sin gamle ven og chef i fangenskab på livstid) har foreløbigt ikke haft krigslykken med sig i sit felttog mod vin og sprut.

Det har den danske afgiftspolitik derimod: Vi drikker ikke meget! Her er et par tal:

#### Forbrug pr. voksen person af litre alkohol (ren)

	1951	1961
Frankrig .....	28,0	26,8
Italien .....	14,2	24,0
Schweiz .....	12,0	12,5
Belgien .....	8,8	9,1
USA .....	8,8	8,2
Storbritannien .....	8,5	7,1
Vesttyskland .....	5,1	11,5
Sverige .....	5,1	5,6
Danmark .....	4,9	6,9

#### Kunsten at være konge

Da Belgien i 1961 opgav sit kolonierredømme over en række distrikter i Afrika, skabtes på vestsiden af *Victoria-søen* et nyt kongedømme, *Burundi*. De to betydeligste folkegrupper i den nye stat var *Watusi'erne*, der er meget høje og flotte, og *Bahutu'erne* som er mindre høje og mindre flotte. Til hersker udråbtes *Watusiernes* høvding, *Mwambutsa IV*, der nu er 54 år og regerer fra slottet i sin hovedstad *Bujumbura* – eller *burde* regere derfra. I de sidste måneder har han udøvet sine kongelige prerogativer fra en otte-værelses luksulejlighed i Genève. Hans navn står i den schweiziske bys telefonbog, hans profession er angivet som: *Konge*.

*Burundi* er et af de udviklingslande, der modtager økonomisk og anden støtte fra den vestlige verden, og det oplevede i oktober 1965 en af de nu så hyppige afrikanske revolutioner. Det var *Bahutu-stammefolkene*, som var utilfredse med, at *Watusi'erne* sad inde med det meste af magten, æren, embederne og den gode valuta vestfra. *Bahutu'erne* belejrede i ni timer kongeslottet og forlangte herskernes afgang samt (sandsynligvis) hans hoved. Opstanden blev slået ned, og derefter rejste kongen til Genève, hvor der er flere og bedre natklubber end i *Bujumbura*. Den, der bevægede *Mwambutsa IV* til at tage på ferie, var en blond, 32-årig fransk *strip-tease-danserinde*, *mademoiselle* *Josy Vellecour*.

Den høje, mørklødede konge havde nogle måneder i forvejen under et Europa-besøg truffet danserinden, der faldt i hans smag. Han bragte hende med tilbage til *Burundi*, udnævnte hende til uofficiel dronning, installerede en *svimmingpool* i sit rødmalede slot og lod to af de lokale natrestauranter fikse op, så han havde et par steder at gå hen, når han ønskede at danse (hvad han er usædvanligt dygtig til).

*Mademoiselle* *Josy* syntes imidlertid ikke om revolutioner. (Siden 1961 er to af *Burundis* ministerpræ-



sidenter blevet dræbt og en tredje såret). Parret flyttede altså til Schweiz. De blev velsete stamgæster i »Club 58« og i »Ba-Ta-Clan«, der også jævnligt besøges af velbeslåede udlands-danskere. Når kongens tegnebog blev slunken, fik han pr. fly sendt en pose diamanter op fra sin beholdning i Bujumbura. Hjemme i Burundi stabiliserede Watusi-partiet den politiske situation, idet de lod en eksekutions-peloton skyde 86 af Bahutu-partiets ledere, heriblandt samtlige Bahutu-medlemmer af parlamentet. Andre 1000 blev sat i fængsel.

Men efterhånden som kongen trak sin europæiske ferie i langdrag, og da desuden ministerpræsident *Leopold Biha* var fraværende, som rekonvalescent efter såret, han pådrog sig under Oktober-opstanden begyndte den politiske udvikling i det nye u-land at tage en venstredrejet retning. Kongen havde, før han tog på »ferie«, udvist den kinesiske ambassadør. Omkring 20. januar i år modtog udenrigsministeriet i Washington pr. almindeligt brev (tolv dage undervejs) en opfordring fra Burundis udenrigsminister til at hjemkalde den amerikanske ambassadør *Donald A. Dumont*, der beskyldtes for at sympatisere med Bahutu'erne. Washington dementerede kategorisk. Men Dumont blev udvist. Den egentlige årsag var, i følge amerikanske efterretningsdokumenter, at kineserne i kongens fravær påny havde skaffet sig afgørende indflydelse i den nye stat.

Amerikanske journalister forsøgte i Genève at få kong Mwambutsa i tale. Det lykkedes ikke. *Mademoiselle Josy* oprådte som majestætens talerør. Hun sagde, at »Imana« (som betyder »Gud« og er en af kongens titler) var »højt hævet over alle disse bagateller«. Desuden var Josy og kongen lige vendt tilbage efter en anstrengende rejse til Bryssel, hvor »vi dansede meget – twist osv. – men ikke noget politisk«. Når kongen var kommet lidt til hægterne efter dette trættende *trip*, ville parret iøvrigt vende tilbage til Burundi. Kongens private flyvemaskine ventede allerede i Genève's lufthavn.

#### *Rustnings-kapløb i Mellemøsten*

Et par europæiske blade bragte for kort tid siden en notits om, at der mellem Frankrig og Libanon er sluttet aftale om levering af 12 hypermoderne jet-jagerbombere af typen *Mirage III*, der fremstilles i Frankrig og er konstruerede af den samme, geniale tekniker, som byggede Caravellerne – *Marcel Dassault*.

Hermed er verdens opmærksomhed igen blevet rettet mod det rustningskapløb, som der for tiden fore-

går i det mellemste Østen og hvis officielle deltagere er England, Frankrig og Amerika.

Disse tre magter begrundede deres våbenleverancer til landene omkring og i nærheden af det østlige midelhav med det fælles argument, at man med »velberegneede våbensalg« rimeligvis vil kunne bringe kraftforholdene i det spændingsfyldte Mellemøsten ind i en stabil balance: få bør have for meget og færre for lidt.

Kapløbet startede omkring nytår. Saudi-Arabiens kong *Feisal* afsluttede med England og Amerika en handel om våbenleverancer til et beløb af ca. 1,8 milliarder kr. Engelske firmaer skulle forsyne kongens luftstyrker med overlyds-jager-maskiner, radaranlæg, *computers* og anden højmoderne teknik. De forenede stater skulle levere *Hawk*-raketter (som Israel allerede har i ikke ringe mængder). Amerikanerne viste sig beskedne i denne forretning: deres regning vil blive ca. en fjerdedel af, hvad den britiske *faktura* beløber sig til. Englænderne vil sende Feisal jagere af typen *Ligtning Mark 3*.

*Kongen af Burundi har det rart i Genève. Selv i natklubber er han ledsaget af en elegant uniformeret adjutant.*





Den saudiarabiske hersker har officielt begrundet sine kæmpeindkøb med, at han må sætte sit luftvåben i stand til at beskytte Saudi-Arabiens oliefelter mod et muligt ægyptisk angreb.

Den israelske generalstab synes ikke helt beroliget af denne kongelige erklæring. Den er endnu mindre glad for det krigsmateriel, Jordan er i færd med at indlemme i sine arsenaler Kong *Husseins* hær modtager fra amerikanske fabrikker ca. 100 *Patton*-tanks, som en slags modvægt mod de *M-48*-tanks, Vesttyskland videresolgte til Israel fra de lagre, forbundsrepublikken fik stillet til rådighed af USA. Libanon får nu foreløbigt de ovennævnte *Mirage III*-Jagerbombere. Men også Jordan forhandler i Paris om levering af disse meget effektive militærmaskiner, og det ser ud til, at både Libanon og Jordan kan regne med store lån fra Kuwait og fra det rige Saudi-Arabien.

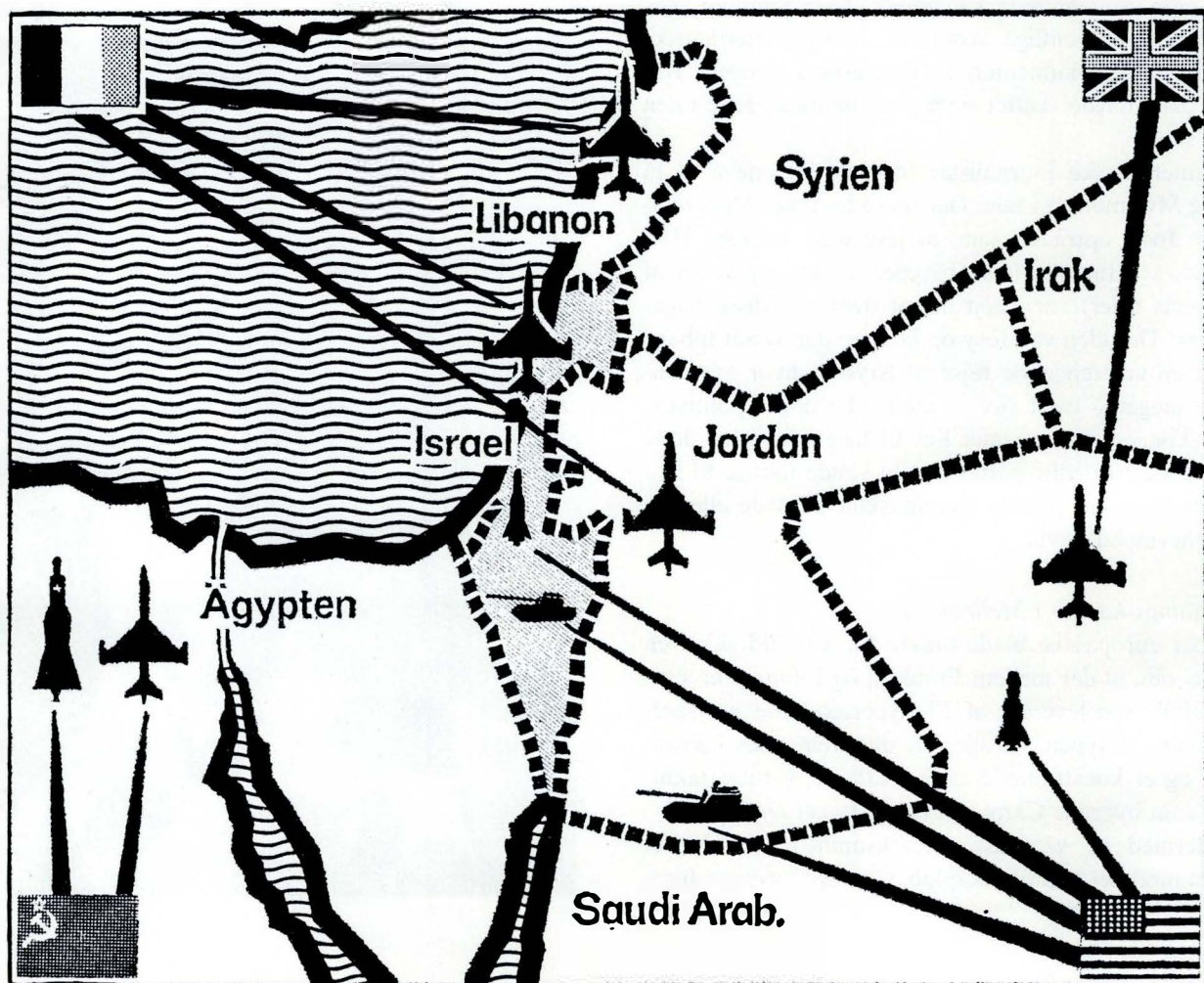
Den ægyptiske præsident *Abdel Nasser* foretager også store våbenkøb i øjeblikket. Hans luftstyrker udrustes med russiske *MIG-21*-jagere og med russiske

raketter. Og Nasser lægger ikke skjul på, hvad han vil bruge disse farlige ting til: »Israel bliver tilintetgjort!« – erklærede han i en tale, som han i slutningen af november holdt til medlemmer af den ægyptiske ungdomsorganisation. Han erklærede videre, ved samme lejlighed, at i løbet af de sidste tre år er der spenderet ca. 5 milliarder kr. på en oprustning af Syrien, Libanon og Jordan.

Militære iagttagere, der fungerer som vagthunde for Vesten, mener imidlertid, at Israel stadigvæk har et stort forspring for sine potentielle modstandere, hvad bevæbning angår. I de første tre-fire år vil det lille, nye land sandsynligvis være i stand til at holde sig foran Nasser og hans fæller.

Det store spørgsmål er, om Israel vil vente og lade tiden gå, til dets fjender er lige så stærke som det selv – skriver det tyske blad »Die Welt«. Eller om det går i gang med at lave sine egne atombomber? De kæmpe-mæssige kraftanlæg i nærheden af Jordan-floden og andetsteds har måske et særligt formål.

*Frankrig, England og Amerika leverer våben til det mellemste Østen. Og russerne har Nasser som kunde.*



- 3) Maximalafbryder for manøvrestrøm (stilling ON), hvorefter der er spænding på den gennemgående ledning P C.  
Samtidig magnetiseres ORS og CR-relæet.
- B: Fortrykspumpe-strømkreds.
- 1) Manøvrestrøm som under A.  
På instrumentbrættet slutes:
  - 2) Maximalafbryderen for fortrykspumpe (stilling ON).  
FPC ind, og fortrykspumpen kører.  
Åbnes en af fareafbryderne, stopper fortrykspumpen.
- C: Startkredsløb.
- 1) Manøvrestrøm som under A.
  - 2) Fortrykspumpe som under B.
  - 3) Startomskifteren på starttavlen i maskinrum i stilling: START.
  - 4) Startknappen nedtrykkes. GS-startafbryderen går ind, og fra batteriet sendes strøm over den 400 A startsikring gennem startviklingen og ankeret på hoveddynamoen, der nu kører som motor og trækker dieselmotoren igang.
  - 5) Når dieselmotoren er igang, slippes startknappen, og startomskifteren sættes i stilling: DRIFT.
- D: Strømkredse for FREM-BAK-kørsel.
- 1) Manøvrestrøm m.v. som under A, B og C.
  - 2) Frem-bak-håndtaget (i førerrum 2 i efterfølgende eksempel) sættes i stilling FREM.
    - a) Fra køreretningsomskifteren får ledning FO strøm til vendevalsens magnetventil, der ved trykluft drejer valsen frem (hvis den ikke står i denne stilling). Derved slutes RVR (For) og afbryder RVR (Rev).
    - b) Serieafbryderne S 13 og S 24 går ind.  
Herefter er lokomotivet klar til at køre frem.
- E: Magnetisering.
- 1) Manøvrestrøm m.v. som under A, B, C og D.
  - 2) På instrumentbrættet slutes maximalafbryderen for magnetisering (stilling ON).
  - 3) Frem-bak-håndtaget sættes i stilling FREM eller BAK.
  - 4) Tids- og bremserelæet YBL3B går ind, såfremt kørelåsens kontakt er sluttet, idet relæet får spænding over ledning PC, frem-bak-

- kontakt i kontroller »2« over ledning GFB, centrifugalkontakt og kørelås.  
Når centrifugalkontakten ved 20 km/t skifter og slutter forbindelse mellem ledning GFB og SN får YBL3B spænding over PC, dødmanspedal eller -knap, ledning TS og kørelås.
- 5) YBL3B's bikontakt slutter og såfremt manøvrestrømsudkoblerne YBT 9 har sluttet kontakterne, går manøvrestrømsrelæet PCR ind. PCR kan kun gå ind, når begge kontrollere står i stilling tomgang, og holdes derefter inde af bikontakterne A-B og C-D på PCR.
  - 6) Kontrolleren føres til stilling 1, hvorefter kontakten for ledning EX slutter, og kredsløbet bliver som følger:  
Ledning PC, PCR (A-B og C-D), ledning PY, kontrollerkontakt, ledning EX, magnetiseringsafbryder, ledning GF, startomskifterkontakt F-E (i stilling DRIFT), GR (G-H), TR (L-M), S 13 (G-H), S 24 (G-H), WS 13 (A-B) og WS 24 (A-B) til SF, shuntfeltafbryderen, der går ind.
  - 7) SF (A-B) slutter, og BF, batterifeltafbryderen, går ind, når WSS (A-B) er sluttet. BF (C-D) åbner og ORS-relæet afmagnetiseres.
  - 8) Hovedkontakterne på SF og BF slutter kredsløbene til magnetisering af shuntfelt og batterifelt i hoveddynamoen.
  - 9) Magnetiseringskredsløbene er tilsvarende, når kontrolleren føres videre fra stilling 1 til 8. Hoveddynamoen kan nu afgive effekt til banemotorerne, og lokomotivet sætter igang.
- F: Omkoblingskredsløb.  
Som beskrevet i pkt. 504 foretages omkoblinger af banemotorerne for at opnå fuld effekt ved forskellige hastigheder. Omkoblingsforløbet mellem de forskellige koblinger 1-4 fremgår af nedenstående oversigter:
- Omkoblingen sker som følger for MY 1101-04:
- Opadgående omkobling:
- Kobling 1 (serie-parallel):
- 1) afbryderne S 13 og S 24 slutes (indtræder som følge af pkt. A, B, C og D ovenfor).
  - 2) afbryderne SF og BF slutes.
- Fra kobling 1 til kobling 2 (serie-parallel-feltsvækning):
- 1) FSR relæet går ind (når hoveddynamoens spænding når 880 volt og togets hastighed ca. 37 km/time),



2) som følge heraf slutes FS afbryderen.

Fra kobling 2 til kobling 3 (parallel):

- 1) FTR relæet går ind (når hoveddynamoens spænding når 920 volt og togets hastighed ca. 51 km/time),
- 2) ORS spolen, der er anbragt i dieselmotorregulatoren, får strøm (magnetiseringsregulatoren drejer sig mod stilling minimum felt),
- 3) TOC relæet går ind (som følge af pkt. 2),
- 4) PR relæet går ind,
- 5) SF og BF afbryderne falder ud,
- 6) FTR og FSR relæerne falder ud (idet hoveddynamoens spænding formindskes på grund af, at SF og BF afbryderne falder ud),
- 7) FS afbryderne falder ud,
- 8) S 13 afbryderen falder ud,
- 9) P 1 og P 3 afbryderne går ind,
- 10) S 24 afbryderen falder ud,
- 11) P 2 og P 4 afbryderne går ind,
- 12) SF og BF afbryderne går ind (ændringen til kobling 3 afsluttet),
- 13) ORS spolen afbrydes (dieselmotorregulatoren styrer herefter igen magnetiseringsregulatoren).

Fra kobling 3 til kobling 4 (parallel-feltsvækning):

- 1) FSR relæet går ind (idet hoveddynamoens spænding når 880 volt og togets hastighed ca. 100 km/time),
- 2) FS afbryderen går ind.

Nedadgående omkobling.

Fra kobling 4 til kobling 3 (parallel):

- 1) FSR relæet falder ud (når hoveddynamoens spænding falder til 590 volt og togets hastighed til ca. 75 km/time),
- 2) FS afbryderen falder ud.

Fra kobling 3 til kobling 1 (serie-parallel):

- 1) BTR relæet går ind (når hoveddynamoens strømstyrke når 2250 A, og togets hastighed er faldet til ca. 39 km/time),
- 2) PR relæet falder ud,
- 3) SF og BF afbryderne falder ud,
- 4) ORS spolen slutes (magnetiseringsregulatoren drejer sig mod stilling minimum felt),
- 5) BTR relæet falder ud (idet hoveddynamoens strømstyrke falder på grund af, at SF og BF afbryderne er faldet ud),

- 1) Hvis en forkert regulatorindstilling bevirker, at dieselmotoren går for langsomt og derved afgiver for lille effekt, vil omkoblingen alligevel ske ved omtrent normal hastighed.
- 2) Omkoblingen vil ske i enhver kontrollerstilling over stilling 4, forudsat at lokomotivet kører med en hastighed, der er større end eller lig med den normale omkoblingshastighed. Endvidere vil feltsvækningskontakto- ren ikke falde ud, så længe hastigheden svarer til kørsel med felt- svækning og kontrolleren forbliver i stilling 3 eller derover. Trækkräf- ten vil også følge kontrollerstillingen direkte, og herved bliver betje- ningen af lokomotivet lettere.
- 3) Når der indtræffer en reduktion af hoveddynamospændingen, enten som følge af hjulslip eller umiddelbart efter feltsvækning af banemoto- rerne, vil feltsvækningskontakto- ren forblive inde, ligesom en pendling af denne undgås.
- 4) Ændringer i trækkräften som følge af omkoblinger medfører ingen pendling, og der kan derfor tillades mindre forskel mellem opad- og nedadgående omkoblinger, og af særlige tidsforsinkelsesrelæer findes kun FSD.
- 5) Da nedadgående omkoblinger kan ske ved lavere kontrollerstillinger, bliver især koblingen 3-1 ved lav hastighed mindre brutal såvel i elektrisk som i mekanisk henseende.

### 505a. Strømskemaet og de vigtigste strømkredse

Strømskemaet, plan 3 A for MY 1101-04 og plan 3 B for MY 1105-44, er tegnet med alle afbrydere åbne og alle relæer og kontaktorer umagneti- serede. Hoved- og bikontakter er vist i en hertil svarende stilling, og når et relæ magnetiseres (går ind), skifter alle dette relæ kontakto- rer, som er angivet på fig. 5-5, hvorved andre strømkredse slutes eller afbrydes.

I øvrigt henvises til plan 2 A og 2 B med forklaring af de på strøm- skemaet anvendte symboler.

A: Manøvresystem.

På manøvretavlen i det elektriske apparatskab slutes:

- 1) Knivafbrydere for batteri og hjælpedynamo.
- 2) Knivafbryder for manøvrestrøm, og på instrumentbrættet slutes:



Det sidste koblingstrin består igen af en feltsvækning («4») af de parallelkoblede banemotorer, jfr. fig. 5-3 B.

Omkoblingen mellem de nævnte 4 koblingstrin sker automatisk, såvel i opadgående som i nedadgående retning, således at der altid etableres den kobling af banemotorerne, der ved den givne hastighed tillader den fulde udnyttelse af hoveddynamoens og dermed dieselmotorens afgivne effekt (se fig. 5-3 C).

A. Den automatiske omkobling på MY I bestemmes af de på hovedstrømskemaet viste 3 relæer (FSR, FTR og BTR).

FSR og FTR relæerne er spændingsrelæer, medens BTR relæet er et strømrelæ. Opadgående omkobling sker altid ved en bestemt spænding. Nedadgående kobling sker ved en bestemt spænding fra kobling 4 til kobling 3 og fra kobling 2 til kobling 1, især FSR relæet falder ud. Nedadgående omkobling fra kobling 3 til kobling 1 sker ved en bestemt strømstyrke, idet BTR relæet magnetiseres.

Idet relæerne går ind eller falder ud, slutes eller afbrydes en række bi-kontakter, som kontrollerer rækkefølgen af omkoblingerne.

B. Den automatiske omkobling på MX og MY II kan finde sted, uanset om kontrolleren er i stilling 8, når blot den til omkoblingstrinet svarende hastighed er til stede.

Omkoblingsarrangementet benævnes »E-I transition«, hvilket vil sige, at den hoveddynamospænding (E), ved hvilken omkoblingsrelæerne trækker til, er afhængig af den strøm (I), som i det givne øjeblik afgives fra hoveddynamoen til banemotorerne.

De to relæer, der styrer omkoblingerne, benævnes FSR og PTR, se fig. 5-14. Går et af disse relæer ind, sker der en opadgående omkobling, og falder det ud, sker der en nedadgående omkobling. Relæspolerne for begge disse relæer er over nogle modstande tilsluttet hoveddynamospændingen, men også hoveddynamostrømmen påvirker relæerne, idet en kobberskinne, der fører denne strøm, er ført igennem de ringformede jernkerner på relæerne. De magnetfelter, som dannes i jernkernerne som følge af hoveddynamospændingen og -strømmen, er modsat rettede, og det vil i praksis sige, at der kræves en mindre spænding til at få relæerne til at trække, når strømmen er nul eller meget lille, men en større og større spænding, efterhånden som strømmen vokser mere og mere. Der skal således altid være et bestemt forhold til stede mellem hoveddynamospænding og -strøm, for at relæerne kan trække til, og dette system indebærer flere fordele, hvoraf kan nævnes følgende:

- 6) afbryderne P 1, P 2, P 3 og P 4 falder ud,
- 7) afbryderne S 13 og S 24 går ind,
- 8) afbryderne SF og BF går ind,  
(den automatiske nedadgående omkobling til serie-parallel er afsluttet).
- 9) ORS spolen falder ud (dieselmotorregulatoren styrer herefter igen magnetiseringsregulatoren).  
Bemærk: nedadgående omkobling sker fra kobling 3 (parallel) til kobling 1 (serie-parallel).

Fra kobling 2 til kobling 1 (serie-parallel):

- 1) FSR relæet falder ud (når hoveddynamoens spænding falder til ca. 590 volt og togets hastighed til ca. 23 km/time).
- 2) FS afbryderen falder ud.

Omkoblinger sker som følger for MY 1105-1144:

Opadgående omkobling:

Kobling 1 (serie-parallel):

- 1) afbryderne S 13 og S 24 slutes som følge af pkt. A, B, C og D ovenfor,
- 2) SF og BF afbryderne slutes, når kontrollerhåndtaget sættes i stilling 1-8. Toget sættes igang, og efterhånden som hastigheden forøges med kontrollerhåndtaget i stilling 8, finder den automatiske omkobling af banemotorerne sted:

Fra kobling 1 til kobling 2 (serie-parallel-feltsvækning):

- 1) Lidt om relæers indkoblings- og udkoblingsværdier (holdestrømmens værdi). F.eks. som her på MY 1105-1144 hvor FSR-relæet er et spændingsrelæ med indværdi 920 volt. Forbindelsen til FSR spole går gennem hele 15000 V modstanden og en mindre del af 10000 V modstanden over FSD (C-D).  
Udværdien for FSR-relæet er mindre, da der kræves en større spænding for at holde det magnetiseret. Dette ses f.eks. ved en nedkobling fra 4-3. Her er udværdien for FSR-relæet 595-645 volt, selv om værdien gennem modstandene er den samme som ved indværdien på de omtalte 920 volt.  
Nu går forbindelsen til FSR blot over en af de nu sluttede P 3 (G-H) eller P 4 (G-H) i stedet for den nu afbrudte FSD (C-D) kontakt.



Ved nedkobling 2-1 er P 3 (G-H) P 4 (G-H) og FSD (C-D) alle afbrudte således at holdestrømmen skal gennem mere af 1000 V modstanden, og derved forandres FSR spolens udværdi til 720–730 volt.

- 2) FSR relæet går ind ved ca. 920 volt hoveddynamospænding (MY 1105: ca. 890 volt). (Strømmen til FSR går over FSD relæets bikontakt CD).
- 3) FSD magnetiseres. FSD er et tidsforsinket relæ, der forsinker åbningen af dets normalt lukkede bikontakt CD og lukningen af dets normalt åbne bikontakt AB i 10-12 sekunder, efter at det er magnetiseret. FSR relæet vil stadig i de 10–12 sekunder det varer inden FSD skifter sine bikontakter få sin holdestrøm 595–645 volt over FSD (C-D). Volten skal igen inden for de 10–12 sekunder, medens FSD (C-D) er inde, være steget til 720–730 volt som nu er værdien af FSR relæets holdestrøm.  
Denne virkemåde forhindrer, at der umiddelbart efter opkobling sker nedadgående kobling 2-1.
- 4) FS går ind, og banemotorerne (i serie-parrallel) feltsvækkes.

Fra kobling 2 til kobling 3 (parallel):

- 1) FTR relæet går ind ved ca. 965 volt hoveddynamospænding. (Strømmen til FTR går over FSD relæets bikontakt AB).
- 2) FSR (A-B) sluttes til TR relæet, der går ind, og dens 6 bikontakter skifter.
- 3) FSR (A-B) sluttes til TDB relæet, der går ind. Når TDB går ind, løftes BTR relæets »IND-værdi« fra  $2250 \pm 25$  A til 2400–2500 A i ca. 1–1½ minut og forhindrer derved en pludselig tilbagekobling fra 3 til 1.
- 4) TR (L-M) afbryder og SF og BF falder ud. Idet SF falder ud, indskydes 100 ohms modstand i hoveddynamoens shuntmeltekredsløb, hvorved hoveddynamoens gradvis aflastes.
- 5) BF (C-D) slutter og ORS går ind, hvorved magnetiseringsregulatoren går imod minimumfelt.
- 6) I det korte øjeblik hvor TR (G-H) der slutter og til omkoblingen har nået det tidspunkt, hvor P 1 (C-D) eller P 4 (A-B) bliver afbrudt vil udværdien for FSR være 500–525 volt, derved sikres at FSR relæet og dermed FSD og FS først falder ud når spændingen når de omtalte 500–525 volt.
- 7) FTR falder ud ved en spænding under 620–690 volt.
- 8) FSR falder ud ved en spænding under 515 volt.

Når frem-bak-håndtaget på kontrolleren i et førerrum betjenes, sættes der spænding på en af de gennemgående ledninger FO eller RE, hvorved FOR- eller RER-relæet magnetiseres, og over en bikontakt på det relæ, der magnetiseres, indkobles de respektive frem- og bak-kontakter.

Frem- og bak-relæerne strømforsynes over maximalafbryderen mrk. MANØVRESTRØM, mens frem- og bak-kontakterne forsynes over maximalafbryderen mrk. INTERN MANØVRESTRØM, og dette har især betydning ved multiple-kørsel med flere lokomotiver, idet de gennemgående ledninger kun belastes med den lille strøm til relæerne, mens den store strøm til kontakterne leveres internt for hvert multiple-koblet lokomotiv for sig. Herved undgås for store spændingsfald i de gennemgående ledninger.

#### 504. Elektrisk omkobling af banemotorerne

For at kunne udnytte den fulde effekt fra lokomotivets hoveddynamo under alle forhold indenfor lokomotivets hastighedsgrænser er det nødvendigt at kunne foretage en omkobling af banemotorerne.

Under igangsætning og ved lave hastigheder er banemotorerne koblede i serie-parallel (»1«), hvilket vil sige, at banemotor 1 og 3 er koblet i serie og samtidig er banemotor 2 og 4 koblet i serie. Disse 2 og 2 serie-koblede banemotorer er atter parallelforbundne med hoveddynamo, jf. fig. 5-1 A. Hver banemotor får således den halve hoveddynamospænding.

Efterhånden som hastigheden stiger, vokser den modspænding (mod-elektromotoriske kraft) som opstår i banemotorerne, og derfor stiger også hoveddynamoens spænding (Volt), men da den ikke kan stige ubegrænset, nås der til sidst en grænse, hvor lokomotivet ikke kan accelerere mere, og hvor hoveddynamoens effekt begynder at falde.

Forinden dette sker, foretages en feltsvækning (»2«) af banemotorerne, hvorved modspændingen reduceres, og omdrejningstallet kan forøges, jfr. fig. 5-2 B. Feltsvækning vil i praksis sige, at der for hver banemotor indkobles en modstand parallelt til banemotorens feltvikling. Herefter kan lokomotivet atter accelerere, indtil den maximale spænding påny er nået.

Nu kobles alle 4 banemotorer i parallel (»3«), hvorved modspændingen igen reduceres. Hver banemotor får nu den fulde hoveddynamospænding, jfr. fig. 5-3 A, og lokomotivet kan atter udnytte den fulde effekt til forøgelse af togets hastighed indtil den maximale spænding påny nås.



# Et nyttigt initiativ

Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg havde i tidsrummet 8.-12. februar d.å. arrangeret en bredt anlagt konference på Hotel Nyborg Strand og kaldt den »Organisation og arbejdsplads«. Meningen med den var, som tidligere refereret, at styrke samarbejdet mellem personalegrupperne både på arbejdspladserne og i organisationsarbejdet. Dernæst at samarbejde en række forskellige forhold af fælles interesse, som bør rejses overfor administrationen og endelig sammen med denne at rette henvendelse til politikerne for at få gennemført foranstaltninger til styrkelse af statsbanernes trafikale position.



Økonomiminister Ivar Nørgaard og trafikminister Kai Lindberg.

## Samarbejdsfølelsen mellem personalegrupperne må styrkes

Første dags formiddag diskuteredes samarbejdet på den daglige arbejdsplads, og der var rig lejlighed til at pege på de forhold, som kan give anledning til gnidninger mellem personalegrupperne.

Som konklusion af debatten kan fremføres, at samarbejdet i det daglige kunne forbedres ved afholdelse af fælleskursus, større udveksling på de enkelte organisationers egne kursus, oprettelse af kontaktudvalg, lokale fællesmøder og gennem introduktion af tillidsmænd.

Eftermiddagen brugtes til en kritisk gennemgang af samarbejdsformen mellem de fire jernbaneorganisationer. Hovedindtrykket af debatten om en stærkere udbygning af samarbejdet mellem jernbaneorganisationerne er, at man principielt indser værdien af dette ved f.eks. oprettelsen af enhedsorganisation, men der var nogen usikkerhed overfor, om tidspunktet til en sådan sammensmeltning er aktuel på nuværende tidspunkt. Imidlertid vil man gennem en intensivering af samarbejdet over JFU styrke udviklingen af samarbejdsformerne for ligesom at skabe en modningsproces for en omfattende sammenslutning af jernbanemændene.

Der var de to imellem ingen uoverensstemmelse om, hvorvidt tjenestemænd og funktionærer skulle organiseres. Ja, der var for så vidt en forbausende forsonlig tone i debatten mellem de to, hvis organisationer tidligere har rivaliseret stærkt i spørgsmålet om organisering af tjenestemænd og funktionærer. Det var jo begrebet »gule foreninger«, som fik fagbevægelsen under LO's regi til at tage afstand fra FTF, men dette begreb turde være et overstået stadium. Spørgsmålet

er derfor om at få lavet en grænsedragning, så man for fuld kraft kan sætte ind på at få organiseret de ca. 200.000 overvejende funktionærer og nogle få tjenestemænd, som står udenfor fællesskabet.

Marvin Madsen stillede spørgsmålet om rimeligheden i, at to lønmodtagerorganisationer bruger tid og kræfter på indbyrdes kamp om funktionærerne. Det måtte være disse organisationers mål at kæmpe for og ikke om funktionærerne.

FTF er angrebet for at være politisk

P. Lamp,  
Fællesorganisationen  
DSB



E. Hauge,  
Jernbaneforeningen



N. W. Pedersen,  
Dansk Lokomotivmands  
Forening



## LO og FTF nærmer sig hinanden

Næstformanden i LO, Kai Petersen, indledte om aftenen sammen med direktør Marvin Madsen, FTF, om »Hvor skal tjenestemænd og funktionærer organiseres«?



neutral, men man er nødt til at have en meget realistisk indstilling hertil med den sammensætning FTF's medlemsorganisationer har. Politisk tilknytning til den ene eller anden side ville hurtigt medføre sprængning af FTF.

Ved starten i 1952 havde FTF 11 organisationer med ca. 60.000 medlemmer tilsluttet, medens forholdene i 1965 viser, at der er 55 organisationer med ca. 155.000 medlemmer tilsluttet.

Kai Petersen indrømmede, at LO for sent var begyndt at interessere sig for tjenestemænds og funktionærers problemer; men man udfoldede nu en stærk aktivitet på dette område gennem tjenestemænds- og funktionærudvalget under LO. Samarbejdet mellem Socialdemokratiet og fagbevægelsen havde været til gavn for tusinder af lønmodtagere – også uden for LO; men selv om man havde dette snævre samarbejde, kunne der være »røg i køkkenet« ind imellem.

Kai Petersen udtrykte det synspunkt, at der på et senere tidspunkt bør findes en grænsedragning sted med hensyn til organisering af funktionærer og tjenestemænd, og er der god vilje til stede i gensidig respekt for hinandens opfattelser, vil der på længere sigt være mulighed for et samarbejde. Man bør fornuftsmæssigt anerkende FTF's eksistens og sammen må vi påvirke udviklingen.

### Den offentlige forvaltning skal være effektiv

Ikke mindst som statsbanemand var det med skærpet interesse, man fulgte departementschef Erik Ib Schmidt i hans foredrag: *Fungerer den offentlige forvaltning og de offentlige virksomheder tilfredsstillende?*

Under dette område beskæftiges ca. 300.000, og der udbetales omkring 8 milliarder kroner i årsløn. Det er derfor ri-

meligt at beskæftige sig med effektiviteten i den offentlige forvaltning. I privatindustrien skal lønstigning modsvares af større produktivitet, og det offentlige må for sin del også sørge for større effektivitet gennem f.eks. tekniske hjælpemidler, bedre arbejdslokaler, rationalisering, strukturændring og uddannelse.

Det er fremfor alt nødvendigt med langtidspanlægning med mulighed for korrektion i relation til den løbende udvikling. Statsbanerne rationaliserer, men med megen træghed. En broforbindelse over Storebælt vil blive indledningen til en ny æra for banerne, men det er et spørgsmål, om en sådan forbindelse bør laves i en nærmere fremtid. Der er endnu en del år gode muligheder med færgefart, hvis man vil tage mindre færger i brug og så seje hyppigere, sådan ønsker publikum det i dag.

Større effektivitet og produktivitet er en forudsætning for større velstand, fast-

B. Aanæs,  
Dansk Jernbane  
Forbund



E. Madsen,  
Dansk Jernbane  
Forbund



Direktør  
Marvin Madsen,  
FTF



K. B. Knudsen,  
Dansk Lokomotivmands  
Forening





slog Erik Ib Schmidt, men en forudsætning for større effektivitet og produktivitet er planlægning. Et af de mest forsømte områder er en samlet trafikplanlægning. Ansvar for det må i høj grad pålægges landets politikere. Men de offentlige virksomheder må også planlægge, og personalet må med ind i planlægningen, ja, de må endda være så interesserede, at de i mangel på planlægning selv må presse på de ansvarlige ledere, så der finder en planlægning sted.

### Rundbordskonferencen

Med nogen forventning havde konferencelederne imødeset rundbordskonferencen hvori deltog trafikminister Kai Lindberg, økonomiminister Ivar Nørsgaard, generaldirektør P. Skov, folketingsmændene Svend Horn (Soc), Stæhr Johansen (Kons), Enggaard (Venstre), Arne Larsen (SF) og Bækgaard (Uafh).

I hovedtrækkene skulle man behandle statsbanernes økonomi, herunder forrentning og afskrivning samt sociale forpligtelser, planlægning, velfærdsforanstaltninger, statsbanernes organisation m.m.

Desværre fik spørgsmålene kun en overfladisk behandling på grund af manglende tid, men stort set kan meningerne sammenfattes sådan, at man gerne vil være med til at overveje kompensationer for sociale udgifter, at afskrivning og forrentning dog fortsat må indgå i regnskabet, men at man fra borgerlig side kunne tænke sig statsbanerne som et koncessioneret selskab med en aktiekapital og de almindelige muligheder for afskrivning. Trafikministeren var ikke imod et koncessioneret selskab, men forudsætningen måtte da være al trafik underlagt dette og ikke blot jernbanerne. Der må laves landsplanlægning til på trafikområdet, og der må tages initiativ til en trafikkoordinering, men spørgsmålet er dybest

set belastet af forskellig politisk opfattelse.

Økonomiministeren var meget interesseret i at skabe de bedst mulige velfærdsforanstaltninger for statens personale. Han var videre positiv til oplæget om intensiveret efteruddannelse, hvortil udgifterne blev inddækket på en måde, som ikke belastede statsbanernes regnskab. Retningslinien er faktisk angivet i Erhvervsfonden, hvor handel og industri får mange penge til efteruddannelse.

Skulle de glimtvis positive indstillinger fra ministre og folketingsmænd få lov til at gro videre på de politiske agre er der håb for bedre afgrøde til statsbanerne og senest erfares det da også gennem dagspressen, at trafikministeren ønsker nedsat en trafikkommission. Er dette måske et resultat af konferencens afholdelse? Det tror vi på og håber, hvad der i øvrigt blev fremført vil brede sig som ringe i vandets overflade.

*O. H. Jensen,  
Jernbanefor-  
eningen*



*Generaldirektør  
P. Skov*



*Departementschef  
Erik Ib Schmidt*



*Leif Lantov,  
Fællesorganisationen  
DSB*





## PERSONALIA

### Forflyttelse efter ansøgning pr. 15/2-66.

Lokomotivfører (12. lkl.):  
F. Asring, København Gb., til Helgoland.

### Forflyttelse efter ansøgning pr. 1/3-66.

Lokomotivførerne (12. lkl.):  
H. F. Ribbung, Esbjerg, til Helsingør.

H. Nielsen, Næstved, til Esbjerg.

Lokomotivmedhjælper:  
A. Madsen, København Gb., til Næstved.

### Medlemslisten

Lokomotivfører (12. lkl.):  
K. J. P. Gotfredsen, Helgoland, er genindmeldt.

### Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

H. T. Larsen,  
lokomotivfører, Ålborg.

Opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

H. Vedel,  
lokomotivfører, Gb.

### Påskønnelse

Generaldirektoratet har udtalt sin bedste tak og påskønnelse over for lokomotivfører E. G. Appel, Århus, i anledning af, at han den 22. december 1964 ved Struer station udviste god agtpågivenhed og derved var medvirkende til, at en egentlig faresituation ikke opstod.

Pensioneret lokomotivfører L. H. C. Olsen, Vognmandsvej 6, Nyborg, født d. 7/6-1907, er afgang ved døden den 6/1-66.

Pensioneret lokomotivfører A. P. Robdrup, Lundingsgade 35, 1., Århus, født den 8/5-1894, er afgang ved døden den 9/1-66.

Pensioneret lokomotivfører Carl Olsen, Istedgade 85, 2., København V., født den 16/10-1881, er afgang ved døden den 12/1-66.

Pensioneret lokomotivfører N. F. Nielsen, Fjordvej 26, Nyborg, født den 9/4-1895, er afgang ved døden den 21/1-66.

Pensioneret lokomotivfører Holger Jensen, Svanedamsgade 17, Nyborg, født den 2/2-1882, er afgang ved døden den 28/1-66.

### DANSKE JERNBANEMÆNDTS TURISTORGANISATION

Fortegnelse over de af DJT henholdsvis af de andre nordiske landes rejseorganisationer arrangerede rejser i 1966

rejse nr.	dato	antal dage	Bestemmelsessted	omtr. pris
<i>Rejser i Norden</i>				
161	30/ 5- 5/ 6	6	Pensionistrejse til Leksand (Dalarne)	300 kr.
163	12/ 6-19/ 6	7	Pensionistrejse til Hällevik	200 »
110	19/ 6-25/ 6	7	Nordkap, midnatsolens land	625 »
168	7/ 8-14/ 8	7	Fjeldvandring på Nordkalotten	180 »
111	14/ 8-21/ 8	7	Fodtur i Rondane	275 »
112	15/ 8-20/ 8	5	Norges Vestlands fjorde	480 »
113	21/ 8-28/ 8	7	Fodtur i Rondane	275 »
169	22/ 8-30/ 8	7	Finland rundt	550 »
170	28/ 8- 4/ 9	7	Pensionistrejse Åre	250 »
175	11/ 9-18/ 9	7	Efterårsfarver i Björkliden	220 »
<i>Rejser i det sydlige udland</i>				
251	21/ 4- 8/ 5	18	Tyrkiet - Grækenland - Italien	1.450 kr.
260	8/ 5-18/ 5	11	Irland (Dublin-Killarney)	600 »
50	10/ 5-26/ 5	17	Portugal (Lissabon - Coimbra - Porto)	680 »
51	20/ 5- 2/ 6	14	Sydfrankrig - Italienske Riviera	700 »
52	4/ 6-12/ 6	9	Sammenkomst for jernbanemænd i Belgien	425 »
53	27/ 6- 2/ 7	6	Berlin	350 »
54	23/ 7-31/ 7	9	Frankrigs 5 vestligste provinser (Bretagne og Normandiet)	525 »
350	18/ 8-31/ 8	14	Østrig rundt	950 »
352	27/ 8- 4/ 9	9	Rhinen og Heidelberg	525 »
351	28/ 8- 4/ 9	7	Schweiziske søer og bjerge	330 »
355	28/ 8-11/ 9	14	Rimini-Firenze-Venedig (fly hjem)	925 »
203	29/ 8-11/ 9	14	Rundrejse i Jugoslavien (fly hjem)	1.275 »
205	4/ 9-17/ 9	14	Klassiske Italienstur	850 »
206	8/ 9-23/ 9	16	Roma - Capri - Sicilien	875 »
208	10/ 9-19/ 9	10	Badeferie i Varazze	390 »
361	23/ 9-10/10	18	Badeferie på Spaniens solkyst (fly hjem) (ophold i Madrid og Granada)	1.075 »
371	2/10-22/10	16	Badeophold på Spaniens solkyst (København-Málaga-København med jetfly)	880 »

Detaljeret program over samtlige rejser tilsendes gerne efter anmodning.



## Uheldforsikringsforeningen

Som tidligere oplyst, har et ekstraordinært repræsentantskabsmøde den 20. november 1964 vedtaget at ændre paragraf 23 i foreningens love vedr. anbringelse af vore pengemidler.

Denne vedtagelse er godkendt af forsikringsrådet, og paragraffen har nu følgende ordlyd:

De til reservefondet og bonusfondet henlagte midler skal anbringes som indlån i danske banker eller sparekasser eller i stats-, kommune- eller kreditforeningsobligationer, idet der endvidere kan anbringes indtil kr. 250.000 i aktier i et aktieselskab, hvis eneste formål er at eje eller drive en eller flere faste ejendomme.

Denne rettelse kan fås til indklæbning i vedtægterne ved henvendelse til foreningen. Adr. Københavns Hovedbanegård, V.

*Styrelsen.*

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

## Grosserer A. Collstrops Rejselegat

I løbet af kortere tid vil der kunne ske uddeling af legatportioner af Grosserer A. Collstrops Rejselegat, hvis bestyrelse for tiden består af:

Direktør Jens Møller, I/S Elektricitetselskabet Vestkraft, Esbjerg.

Direktør Poul Hjortkjær, Danske Privatbaners Fælleskontor, Nyropsgade 37, København V.

Telefondirektør Johs. Rosbæk, Nørregade 21, København K. og

Generaldirektør P. E. N. Skov, Sølvgade 40, København K.

Det til rådighed kommende beløb vil blive på ca. 6.000 kr.

Legatportionerne kan i henhold til fundatsen kun tilstås ansatte ved Danske Elektricitetselskaber, Danske Privatbaner, Danske Telefonselskaber og Danske Statsbaner til anvendelse til *studierejser til dygtiggørelse i deres tjeneste*, og portionernes størrelse vil i hvert enkelt tilfælde blive fastsat af bestyrelsen.

Ansøgninger må indgives inden den 25. marts 1966 til formanden, Sølvgade 40, København K, og ansøgningsblanketter kan fås hos legatets sekretær, Statsbanernes Generaldirektorat, Sølvgade 40, København K. Central 400, lokal 2.

## PÅ SPORET

I Leningrad bygges de første sovjetiske jernbanevogne i to etager, 24 m lange og 5 m høje, beregnet til 160 km/t. Underste etage indrettes som sovevogn til langvejsrejsende med 28 pladser. På 1. sal er der armstole med indstilleligt ryglæn, og de kan drejes 180 grader. Overvægge og loft er af organisk glas og plastic. Vognene har luftkonditionering, lystofrør og et badeværelse med varmt og koldt brusebad.

Hvert år kører ca. 25 mill. rejsende og ca. 20 mill. ton gods gennem de seks alpe-tunneler. Hovedparten går til og fra Italien, henholdsvis 39 og 35 pct. af ovennævnte antal. Mens passagertrafikken deles ligeligt mellem jernbane og vejtrafik, er den transporterede godsmængde fire gange så stor på jernbanen som ad landevejene.

Som den sidste af de større schweiziske privatbaner er linjen Mittel-Thurgau, 40 km, blevet elektrificeret. Den forbinder Konstanz med Kreuzlingen ved den tysk-schweiziske grænse. Der er nu kun fem korte, ikke el-drevne jernbaner i Schweiz tilbage.

I januar er el-drift taget i brug mellem London, Manchester og Liverpool. Der bygges en serie på 100 lok til 25 kV vekselstrøm, den første standardkonstruktion i England, og desuden sættes 54 motorvogne ind i driften på de nævnte banestrækninger.

I London nærmer den nye Victoria-undergrundsbane sig nu fuldførelsen. Arbejdet har stået på siden 1962. Strækningen er 17 km med dobbeltspor 20 m under jorden. Den udgår fra Victoria station i det sydlige London, løber ind mod centrum med tilslutning til et stort antal stationer. Flere af disse bliver i øvrigt ombygget. Udgiften er anslået til ca. 56 mill. pd. sterling.

Franske statsbaner har taget en ny type dieselhydrauliske B'B'-lok, bygget af Societé des Forges et Ateliers du Creusot, i brug til eksprestog på ikke elektrificerede hovedstrækninger. De nye lok vejer i tjenstfærdig stand 84 ton og yder 4.800 hk.

Som trækfugl jeg vender tilbage omkring ved midten af maj, ved ankomst kun få jeg behage, man siger, at køn er slet ikke jeg.

Jeg er dog, som man har skabt mig i form så vel som i dragt, og har jeg lidt dårlige manerer, er de af skaberne i mig lagt.

Man mange folk beskæftiger med hvert år at forny min dragt, og hvert år vækker jeg anstød trods udgiften, man på mig har bragt.

I spænding man venter mit komme og tror mig kønnere hvert år, måske derfor skuffelse - når jeg forandret, men på samme stede står.

I fald jeg drog ud uforandret, mon så jeg blev modtaget så slet? Eller man spurgte mine værter om de af mit udseende var træt?

Nogle skønhedsfejl man kunne vel rette - mine skabere og værter i pagt - og spare den megen trætte, som hvert år mit komme har bragt.

Forandring bør være forbedring og ikke en dårligere variation, hvad jeg føler som fornædning, ved skabernes disposition.

Kan arbejdsdagen jeg lette, ta'r jeg gerne forandringerne med; men ændringer blot for at ændre bør ikke mere finde sted.

Som andre fugle jeg kunne vel glæde hvert forår blot ved at møde op, men så man ikke mig klæde med pjuskede fjer på min krop.

Og er jeg først akcepteret i den kreds, som jeg blev sendt til, da bliver jeg *der* respekteret, gid I mine skabere det samme vil.

*V. C. B. Møller.*



# DAMERNES DAG

16

## *Skoenes dag*

Det siges, at med de korte skørter, der er aktuelle for tiden, vil der ikke blive sendt mange blikke i retning af fodtøjet, men efter at have set Dansk Skomoderåds udstilling af forårets og sommerens skomoder, tør vi spå, at slet så galt kommer det ikke til at gå. For at begynde i det små, snakker vi denne gang om børnefodtøjet og vender næste gang tilbage til moden for voksne.

I de helt små størrelser var der ikke så meget nyt. I denne aldersgruppe spiller det modemæssige trods alt ikke den store rolle. Ser skoen eller støvlen sød ud og opfylder den de sundhedsmæssige krav, forlanger man ikke stort mere.

Anderledes med skoen til skolepigen. Hun ved åbenbart, hvad moden drejer sig om i de voksnes verden. Mange af sommerskoene var tro kopier af de voksne modeller.

– Jo, siger man, det vil børnene have! Mødrene er ofte lidt imod det, de synes tidsnok, børnene kan få en voksen smag. Men i reglen er det ikke dem, der har det afgørende ord, når der købes sko.

Derfor var der masser af tofarvede sko med remme og sløjfer. Tåen var afhugget eller i kontrastfarve, hælen æg-formet.

Der findes nu en lille, tapper flok, der har mod til at erklære, at de ikke interesserer sig så meget for, hvad der er mo-

derne og gerne stikker foden i en sko af det klassiske snit. Det er beundringsværdigt for det kræver en vis portion mod af en lille evadatter at gå imod strømmen.

Det må bemærkes, at ikke alle børnesko fremstilles i samme bredde, idet fabrikanterne er begyndt at tage hensyn til de smalfodede børn, der ligefrem »svømmer« i en fodformet model. Til dem fremstilles en smallere sko, selvfølgelig stadig bygget over en naturlig læst. (Se foto).

## *To naboer – een tanke*

En indtrængende stemme i radioens »familiespejls-program« agiterede varmt for en møderække, afholdt af Dansk Kvinde-samfund i København. Mange deltagere havde meldt sig fra Jylland og Øerne, men det lå mere end tungt med at få københavnerinderne ud af busken.

– Kniber det med at få børnene passet, sagde radioens milde dame, så prøv for en gangs skyld at ringe på hos Deres nabo. Jeg er vis på, hun gerne vil hjælpe Dem et par timer.

Det er jeg ikke særlig sikker på. Så havde man nok fundet ud af selv at spørge. Mange står på udmærket fod med naboerne uden at bruge dem som

baby-sittere. Men hvad skulle man nu stille op, hvis man lod sig overtale af den optimistiske stemme og på vej mod naboens dør møder nabokonen i nøjagtigt samme ærinde og med retning mod ens egen dør? Hvem skulle så passe hvilke børn? Det gode naboskab skulle jo gerne bevares.

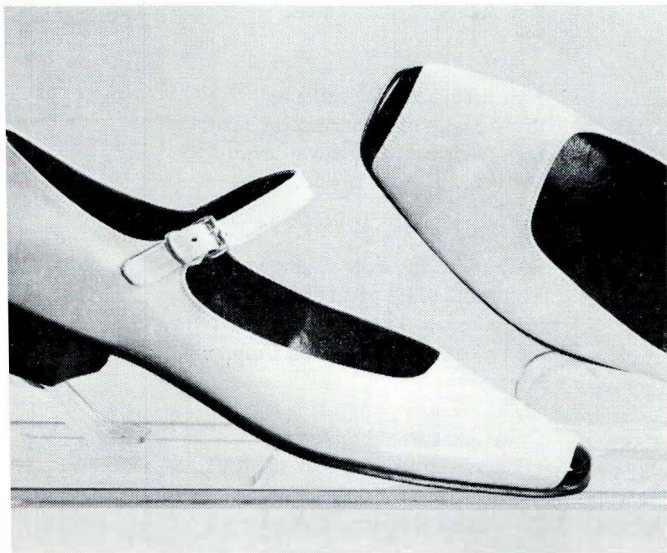
## *Til den søde tand*

Er der noget om, at visse husmødre ikke kan lide nem mad? Ikke fordi smagen er ringe, men fordi det kan gå ud over husmoderæren, hvis man slipper for nemt til en ret.

Enhver kan li' ferskener med flødeskum, men der tilkommer ikke husmoderen megen ros for velsmagen, for at åbne en dåse ferskener og piske en deciliter piskefløde kan selv en fummelfingret husfader klare.

Samme ret kan med held gøres lidt mere indviklet ved, at man også åbner en dåse ananas, lægger en halv fersken ovenpå en ananasring, rører æggeblomme med sukker og vanille efter smag og tilsætter flødeskum, hvorefter hele molevitten arrangeres pænt i et dybt fad – og man serverer med god samvittighed en lækker dessert. Æren er reddet og iøvrigt hedder desserten forlorne spejlæg.

*Lys pigesko med tåparti i sort lak. Stilen er så behersket, at mor og datter nok skal finde hinanden i dette valg. Dansk Skomoderåd.*



*En snøresko i ruskind med indsats af kalveskind samt lædersål. Viddens er moderat for at efterkomme smalfodede børns behov. Fra Dansk Skomoderåd.*

