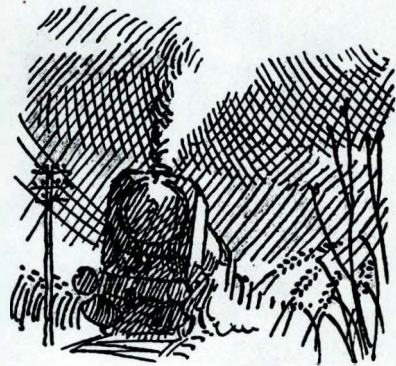




6

DANSK  
LOKOMOTIV  
TIDENDE





# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

20. MARTS 1966 — 66. ÅRGANG

## 6

### Indhold:

Tjenestetidsforkortelse .....	2
Lønninger fra 1. april 1966 .....	3
Hyggelig dag med »Herlig-Søren« ..	4
Prins Claus har fået en rig svigermor	6
Elektrisk transmission på diesel- elektriske lokomotiver .....	7
Luftpude-tog .....	11
Over grænserne .....	12
Personalía .....	14
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.

Tjenestetidsudvalget har afgivet betænkning om tjenestetidsforkortelsen for statens tjenestemænd. Når dette skrives er de udarbejdede regler endnu ikke godtaget af lønningsråd og folketing, men der er næppe antagelse for, at udvalgsarbejdet ikke kan godkendes i disse instanser.

I hovedtrækkene går reglerne ud på en generel arbejdstidsforkortelse med 1 time pr. uge fra de nuværende 45 timer til 44 timer eller  $190\frac{2}{3}$  time pr. måned med 4 fridage. Nedsættelsen til 42 timer for ubekvem arbejdstid i tidsrummet kl. 18 til kl. 6 kompenseres på den måde, at der for hver fulde 44 timers arbejde i dette tidsrum ydes 2 timer erstatning som opsamles til arbejdsfrie dage. Beregningen af de 44 timer er ikke endeligt godkendt, men tendensen går i retning af opsummering af antal minutters tjeneste imellem kl. 18 og kl. 6. Det opsparede antal timer opgøres en gang årligt pr. 30. september og gives som arbejdsfrie dage. Sådanne dage, som ikke er givet inden den følgende 31. marts, skal erstattes med et vederlag som for mistede fridage. I den forbindelse kan føjes til, at vederlag for mistede fridage som hidtil beregnes som 8 timers overarbejde. Betalingen for søn- og helligdagestjeneste ændres til, at der i hele tidsrummet fra lørdag kl. 14 til søndag kl. 24 gives 1,59 kr. i timen. Med hensyn til opsummering af den ubekvem arbejdstid i 44-timers perioder skal man gøre opmærksom på, at medregnelig tjeneste som f.eks. passagerrejse, ventetid og rådighedstjeneste skal tages med i opgørelsen.

Det bærende grundlag for vore ønsker i spørgsmålet om arbejdstidsforkortelsen har været ønsket om at få compensation gennem arbejdsfrie dage, og dette har vore forhandlere haft held til gennemførelse af. Det har ikke været nogen let opgave at skabe den fornødne tilslutning dertil, og at det kunne nåes er al anerkendelse værd. Disse regler for tjenestetidsforkortelsen skal have virkning fra 1. april 1966 og i den udstrækning, det lader sig gøre, sættes i kraft uden ændring i kørselsfordelingerne, medens man i øvrigt skal finde frem til en overgangsordning for de dele af ændringerne, som ikke kan indpasses, før de nye kørselsfordelinger til sommerkøreplanen sættes i kraft. Dette skal der forhandles om mellem generaldirektoratet og organisationerne så hurtigt som muligt, således at man kan være klar til at påbegynde reglerens iværksættelse til 1. april d.å.

# Lønninger fra 1. april 1966

Med forbehold over for den lønregulering som evt. kan fremkomme ved forhandling med økonomiministeren om lønfterslæbning bringes her en oversigt over lønninger fra 1. april 1966.

Det meddeles herved, at der – som følge af stigningen i reguleringspristallet for januar 1966 til 116 – i henhold til § 87 i lov nr. 154 af 7. juni 1958 om lønninger og pensioner m.v. til statens tjenestemænd med virkning fra 1. april 1966 vil være at foretage en 3 pct. forhøjelse af lønninger, pensioner og ventepenge.

Endvidere forhøjes i medfør af samme lovs § 90 dyrtidstillægget til bestillingstillæg og til de på finansloven opførte honorarer – ligeledes med virkning fra 1. april 1966 – med 7,2 pct.

Det samlede dyrtidstillæg til lønninger, pensioner og ventepenge i henhold til den nugældende lovbestemmelse udgør herefter 16 pct., og for bestillingstillægs og honorarers vedkommende andrager det samlede dyrtidstillæg 178,4 pct.

Samtidig skal man meddele, at finansudvalget tidligere har tiltrådt, at der for finansåret 1966/67 udbetales statens tjenestemænd yderligere 5 portioner overenskomstillæg i henhold til lønnings- og pensionslovens § 88, således at det samlede antal por-

tioner overenskomstillæg fra 1. april 1966 udgør 111, jævnfør tekstanmærkning nr. 9 til § 8 B. Økonomiministeriet på forslaget til finanslov for finansåret 1966/67.

Det bemærkes endvidere, at den i lønningslovens § 13, stk. 1, omhandlede særlige feriegodtgørelse ved tekstanmærkning nr. 2 til § 8 B. Økonomiministeriet på finanslovsforslaget for 1966/67 er fastsat til 1 pct. af den pr. 1. april 1966 normerede årlige nettoløn.

*Beregning af løn:*

Eksempel: 12. kkl. slutløn årligt

Grundløn + alderstillæg	16 080,00
111 portioner overenskomstillæg	6 660,00
Tillæg pr. 1. april 1963	2 304,00
Dyrtidstillæg efter 1. april 1964 (16 pct. af foranstående 3 summer)	4 007,04
	<u>29 051,04</u>
÷ 4 pct. pensionstillæg	1 162,05
	<u>27 888,99</u>
+ stedstillæg a	1 356,00
	<u>29 244,99</u>

Pensionen efter slutløn i 12. og 15. kkl. udgør henholdsvis kr. 18 872,72 og kr. 20 321,46.

Løn- kl.	Grundløn + alders- tillæg 1	111 portio- ner overens- komstillæg 2	Tillæg 1. april 1963 3	Dyrtidstil- læg 16 % af 1+2+3 4	Bruttoløn (1+2+3+4) 5	4 % pensions- bidrag af bruttoløn 6	Nettoløn (5-6) 7	Ferie- godtgørelse 8
7.	12 120	5 328	1 728	3 068,16	22 244,16	889,77	21 354,39	213,54
	12 480	5 328	1 728	3 125,76	22 661,76	906,48	21 755,28	217,55
	12 840	5 328	1 872	3 206,40	23 246,40	929,86	22 316,54	223,17
	13 200	5 328	1 872	3 264,00	23 664,00	946,56	22 717,44	227,17
	13 560	5 328	2 016	3 344,64	24 248,64	969,95	23 278,69	232,79
	13 920	5 328	2 016	3 402,24	24 666,24	986,65	23 679,59	236,80
10.	13 200	5 328	1 872	3 264,00	23 664,00	946,56	22 717,44	227,17
	13 560	5 328	2 016	3 344,64	24 248,64	969,95	23 278,69	232,79
	13 920	5 328	2 016	3 402,24	24 666,24	986,65	23 679,59	236,80
	14 520	5 328	2 160	3 521,28	25 529,28	1 021,18	24 508,10	245,08
	15 120	5 328	2 160	3 617,28	26 225,28	1 049,02	25 176,26	251,76
12.	13 680	5 328	2 016	3 363,84	24 387,84	975,52	23 412,32	234,12
	14 280	5 328	2 016	3 459,84	25 083,84	1 003,36	24 080,48	240,80
	14 880	5 328	2 160	3 578,88	25 946,88	1 037,88	24 909,00	249,09
	15 480	6 660	2 160	3 888,00	28 188,00	1 127,52	27 060,48	270,60
	16 080	6 660	2 304	4 007,04	29 051,04	1 162,05	27 888,99	278,89
	16 680	6 660	2 304	4 097,04	29 914,04	1 196,58	28 717,46	287,18
15.	14 940	5 328	2 160	3 588,48	26 016,48	1 040,66	24 975,82	249,76
	16 020	6 660	2 304	3 997,44	28 981,44	1 159,26	27 822,18	278,22
	17 100	6 660	2 448	4 193,28	30 401,28	1 216,06	29 185,22	291,85
	18 180	6 660	2 592	4 389,12	31 821,12	1 272,85	30 548,27	305,48
18.	17 820	6 660	2 592	4 331,52	31 403,52	1 256,15	30 147,37	301,47
	19 260	7 992	2 736	4 798,08	34 786,08	1 391,45	33 394,63	333,95
	20 700	7 992	3 024	5 074,56	36 790,56	1 471,63	35 318,93	353,19



# Hyggelig dag med »Herlig-Søren«

Af Viggo Jensen

4 *Lokomotivførerstærk familie:  
Far og 3 sønner i samme fag.*

»Vi har det dejligt!«

Man har jo nok valgt en forkert profession – siger man til sig selv. Man skulle åbenbart have været *lokomotivfører* . . . (et fag, der også interesserede kronprins Frederik, da han i en meget ung alder spekulerede over, hvad han gerne ville være, hvis han ikke skulle være konge).

– Jeg ville ikke bytte med selve kongen – sagde K. V. Sørensen en dag her for nyligt – ikke sandt, Margrethe? Vi har det vel nok *dejligt!*

K. V. Sørensen gik på pension i 1965. Han sagde farvel til aktiv tjeneste i DSB efter 46 års veloverstået arbejde i gamle og nye førerkabiner, i gamle og nye lokomotiver, på lange og på korte strækninger, i snestorme og i solskin, i »dampere« og i lyntog, fra Frederikshavn og til København.

– Det har været et godt liv – sagde *Herlig-Søren*.

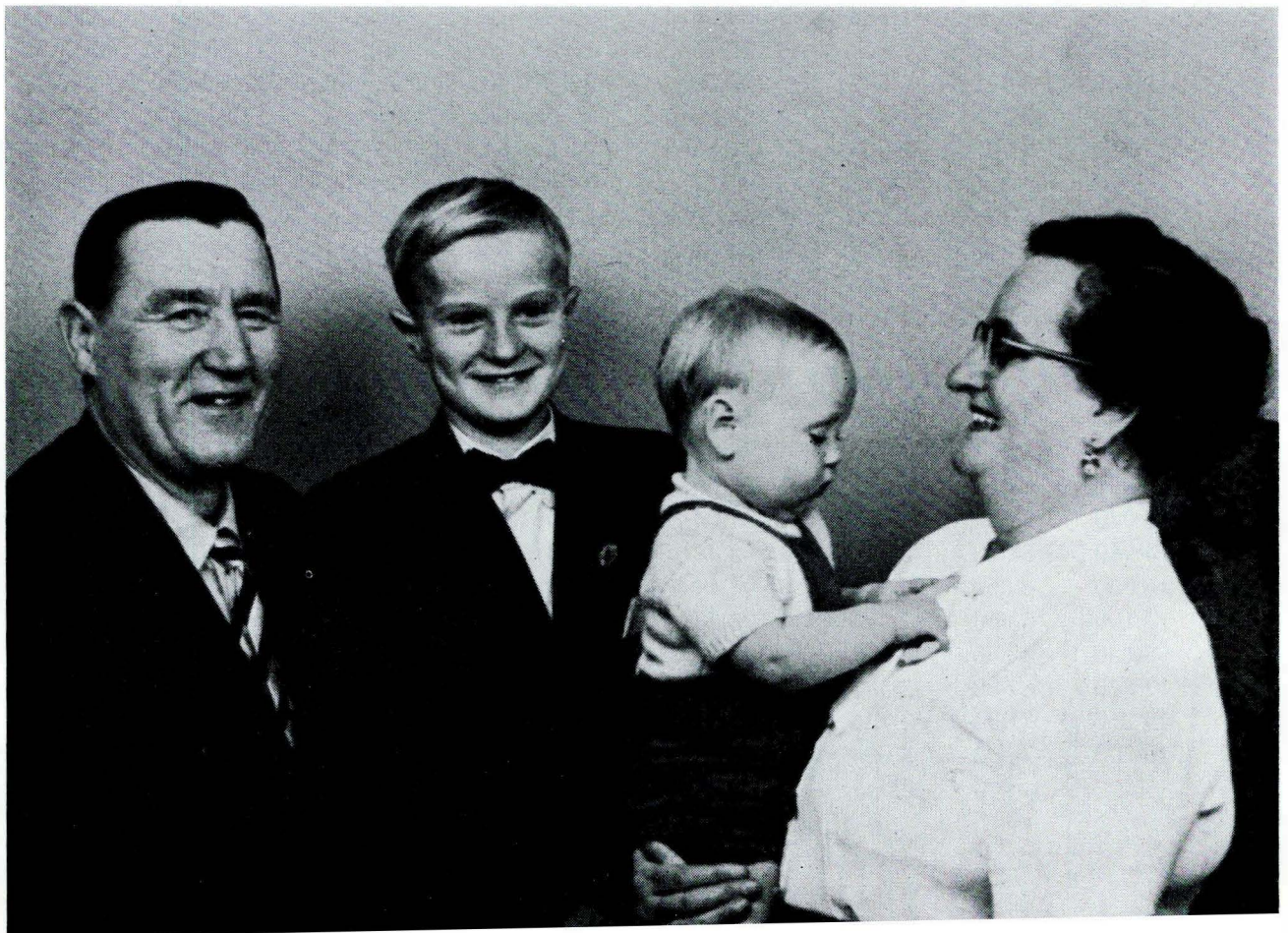
Af de syv lokomotivførere, der bor i Århus, tilhører de fire dynastiet Sørensen. Det er flotte folk

at se på. K. V., der nu er 68 år, måler 188 centimeter. Man ville mene, at han var midt i halvtredserne. En rask, munter, bredskuldret kæmpe, der aldrig har været ramt af nogen sygdom og kun en enkelt gang har haft en mindre orlov på grund af en affære med blodtrykket. Han er jøde. Hans far var smed, hans farfar maskinmester. Hans kone *Margrethe's* far var overportør. Hans tre sønner er alle sammen i dag lokomotivførere, hans ældste sønnesøn, der nu er udlært maskinarbejder og skal i kongens tjeneste, ønsker at komme ind ved DSB. Det ligger i blodet, åbenbart.

K. V. Sørensen og hans kone Margrethe bor i en rummelig anden sals lejlighed i Bissensgade i Århus. Tre store, smukt møblerede stuer mod gaden, et andet værelse, et køkken og et par mindre rum mod gården. På en af sofaerne ligger en pude med et broderet *bon mot*: Kast anker og slap af!

– Det er det, vi har gjort – sagde K. V. – vi slapper af! Det eneste, jeg har at foretage mig nu, af virkeligt ansvarsfuldt arbejde, er at gå byærinder for min kone. Jeg begyndte i Ålborg som bydreng – jeg ender i Århus som bydreng! Ringen er sluttet!

*Ægteparret K. V. og Margrethe Sørensen med to sønnesønner. Billedet er taget for 11 år siden, da den yngste sønnesøn, Preben, fyldte eet år. Peter, der står ved siden af sin bedstefar, er nu udlært maskinarbejder og ønsker at komme ind ved DSB.*





### *Man skal være tilfreds*

Som så mange andre af de ældre lokomotivførere begyndte K. V. Sørensen som værkstedsarbejder. Det var i Ålborg i 1919. Han var 22 år gammel.

– Jeg var håndværker i et år – sagde han – en periode, som i de tider ansås for nødvendig, for at man kunne tilegne sig de fornødne færdigheder, kendskab til maskineriet på et lokomotiv osv. Men den egentlige oplæring foregik på lokomotivet, som fyrbøder. Jeg blev fast ansat den 1. november 1920 som fyrbøder og kom til Struer, hvor der på det tidspunkt var ca. 100 ansatte fra DSB. Jeg var den eneste, der hed Sørensen, blandt de menige, vel at mærke. Maskin-ingeniøren hed også Sørensen, men han blev aldrig kaldt andet end »Spejderen«. Han var nu god nok. Han havde et øje på hver finger. Det var derfor, han fik sit tilnavn. Vi har næsten alle sammen tilnavne, vi lokomotivfolk. Mig kalder de *Herlig-Søren*. Det er vel fordi jeg undertiden siger, at det er *herligt* – at leve, at være lokomotivfører, at have en god kone og nogle sønner, man er tilfreds med. Og hvorfor skulle man ikke være tilfreds? Når man har været ude på en forrygende hård og kold tur og kommer hjem og det hele er gået godt, har man lov til at være tilfreds . . . det er da herligt!

I Struer var der hyggeligt. Det var den gang en lille by på ca. 5000 indbyggere. Jeg kan lide at bo i små byer. Man kommer i kontakt med menneskene – ikke sådan at forstå, at man absolut skal kigge ind ad hinandens vinduer eller vide, hvad nu den eller den har lavet – men der er lunt omkring én, når man er ven med dem, man bor i by med . . . Århus er jo lidt for stor. Den gang havde vi en pige og en dreng. Pigen døde af skarlagensfeber – en stor sorg for os. I 1925 blev vi forflyttet og kom tilbage til Ålborg. Her fik vi en ny, lille dreng. Han døde af mæslinger.

– Vi ville så gerne have haft en pige igen – sagde K. V. stiltødt – men den sidste blev også en dreng. Han er 37 år i dag. Alt det er sikkert bestemt for os mennesker, og vi er glade for de tre drenge. Naturligvis er jeg særligt tilfreds med, at de alle sammen ville være lokomotivførere. Jeg har ikke skyndet dem til det. Nu var der eet år, i 1964–65, da vi *alle fire* førte lokomotiver. Det var en dejlig følelse!

– Det normale var den gang – sagde K. V. Sørensen – at man kørte som fyrbøder 10–12 år, før man blev forfremmet til fører. Men jeg kørte som fyrbøder i 18 år. Det var en god tid. Jeg holdt mest af at køre med de ældre lokomotivførere. De var altid så taknemlige, hvis man kunne finde på et eller andet at

gøre for dem, hjælpe dem med osv. Det var kloge og rolige mennesker, de fleste af dem. Der var en god tone på de gamle »dampere«, som vi jo kaldte damplokomotiverne. Arbejdet med skovlen var naturligvis strengt sommetider, men jeg havde kræfter nok, og der kom en mærkelig fornemmelse af tilfredshed, når man hele tiden kunne holde dampen på det tryk, der skulle til, og føreren uden besvær kunne holde sin fart og var tilfreds. Herlig følelse . . . Men det er også hændt mig, at jeg kom ud med en fører, der ikke havde lyst til at tage kontakt med fyrbøderen. Det var man ikke længe om at lægge mærke til. Så tav man stille og passede sit job. Jeg har haft førere (vi skiftede jo hvert år fører, eller *de* skiftede fyrbøder), som jeg ikke har vekslet et menneskeligt ord med på turene. Underlig kold fornemmelse.

### *Fra damp til motor*

Indtil 1938 boede K. V. Sørensen i Ålborg. Han havde i de sidste år af sin lange fyrbøder-tjeneste ofte fungeret som fører. Imidlertid var motorlokomotiverne blevet sat i tjeneste på de danske strækninger, og man spurgte K. V., om han havde lyst til at lade sig uddanne som motorfører. Han meldte sig og kom på motorskole i Århus (mens han stadigvæk havde sin bopæl og sin familie i Ålborg). Han bestod sin eksamen og de nødvendige psykotekniske prøver og blev fra 15. maj 1938 lyntogs-motorfører. Han førte lyntogene bl. a. på strækningen Frederikshavn–København, og det lykkedes ham at finde en lejlighed i Århus, hvor han nu var stationeret. (Historien om K. V. Sørensens lejlighed i Århus har et ret metafysisk præg og skal senere indskydes i denne skildring af et hyggeligt besøg hos en tilfreds pensionist.

Den 9. april blev Danmark besat af tyskerne, og besættelsen, med dens olie- og benzinrestriktioner, havde til følge, at lyntogstrafikken blev indstillet. De danske jernbaners situation tegnede sig temmeligt forvirret.

Et af de sidste lyntog, der ankom til København efter stop-ordren, førtes af K. V. Sørensen. Han tog afsked med sin kabine, pakkede sine sager sammen og gik, som passager, ombord i et almindeligt tog på Københavns hovedbanegård. En halv snes timer senere nåede han til Århus. Med sin lille taske i hånden spadserede han ud til det sted, hvor han boede, satte sin nøgle i døren, gav sin kone et kys og bad om en bajer:

– *Og hvad nu, K. V.?* – sagde Margrethe.  
(Afsluttes i næste nummer).



# Prins Claus har fået en rig svigermor

6

*Dronning Juliane af Nederlandene ejer en formue på ca. 600 mill. dollars*

Naturligvis er det uopdragent at interessere sig altfor nærgående for andre folks økonomiske og øvrige private forhold. Det er imidlertid et dogme, som i hvert fald journalister ikke efterlever: Derfor ved vi andre nu, at prins Claus har fået en meget velstående svigermor.

Dronning Juliane af Nederlandene, hvis datter Beatrice den 10. marts giftede sig med den tyske adelsmand Claus von Amsberg (nu prins af Holland) ejer en formue på mere end 600 mill. dollars. Hun er den rigeste dame i verden.

Medarbejdere ved det amerikanske *National Broadcasting Company* foretog i ugerne før brylluppet i Amsterdam en veritabel kulegravning af den kongelige, hollandske families formuesomstændigheder og andre, dem uvedkommende forhold. Detetivanstregelserne gav bonus, og den store radio- og fjernsynskoncern i New York kunne i en serie af udsendelser orientere lyttere og seere om fyrstehuset *Oraniens* formueomstændigheder i fortid, nutid og (sandsynligvis) fremtid.

Som kilder til de oplysninger, man stillede til rådighed for et interesseret publikum, anførtes de sædvanlige »hoffet nærstående kredse« samt folk, der i kraft af deres tilknytning til banker og finanskrede i Amerika ved besked om hjemlig og udenlandsk kapital i de Forenede stater.

NBC kunne bl.a. meddele, at dronning Juliane er stor-aktionær i *Esso* (Standard Oil) samt i *Royal Dutch*

*Shell*, hvad angår amerikanske aktier. Hendes Majestæt skal være næsten ene-indehaver af den hollandske del af *Shell*. Det hollandske luftfartsselskab *KLM* har dronningen som en af sine store aktionærer. Det amerikanske »Adams Express« opererer med ca. 44 mill. kr. af den hollandske kongefamilies penge. I verdens største kobbermine-selskab, »Anaconda Copper«, ejer den kommende prinsgemals svigermoder aktier for ca. 130 mill. kr.

## *Store besiddelser i Holland*

Også i Holland har dronning Juliane (stadigvæk i følge de amerikanske angivender) sit på det tørre. Hun ejer en kæde af banker, flere forsikringselskaber, nogle transportforetagender samt en hel del jord, ejendomme, slotte, juveler, kunstsamlinger osv. I Italien, ved *Porto Ercole*, besidder Oranien-familien en stor villa, i Schweiz en anden, i Østrig en tredie. Et sted i Syd-Afrika bygger dronningens arkitekter for tiden en slags jagtgård midt i et gigantisk reservat, der også tilhører det hollandske kongehus.

Endelig er dronning Juliane medejer af kæmpekoncernen *Unilever*, der som bekendt også arbejder på dansk grund (*Sunlight*-fabrikkerne, O. C. Olsen-trykkeriet, Pakko-Tryk, reklamebureau Lintas osv.).

De nysgerrige amerikanere mente at kunne regne ud, at kronprinsesse Beatrices moder har en årsindtægt på ca. 25 mill. kr. (Så hun steg naturligvis straks i almen amerikansk agtelse).

Videre fandt NBC's medarbejdere ud af, at hvert medlem af den kongelige, nederlandske familie har en større eller mindre privatformue samt betragtelige appanager fra statskassen. Prins Bernhard, den nuværende prinsgemal, skulle således ligge inde med for 12 mill. dollars aktier i »Esso Standard Oil«, medens kronprinsesse Beatrice i sit eget navn har aktier i *Shell* og *Anaconda Copper* for 3 mill. dollars.

Fra den hollandske »civilliste« modtager den regerende dronning 2 mill. gylden pr. år (1 gylden = kr. 1,91), hendes gemal 300.000 gylden og prinsesse Beatrice ligeledes (som tronarving) 300.000 gylden årligt.

Det må siges til de amerikanske journalisters ros, at de loyalt understreger den kongelige families næsten sparsommelige livsførelse:

– *Dronning Juliane går ud med sin kurv på armen og står i kø som andre, fornuftige hollandske husmødre!* – hed det i en af NBC's udsendelser om Villem af Oraniens regerende efterkommerske.

V. J.



*Prins Bernhard og Dronning Juliane af Holland.*

- e) MX FS (P-N) MY II FS (E-F) slutter og forbereder et kredsløb til FSR-spolen (P-N), men denne magnetiseres ikke, da FSR (G-H) er åben.

Kobling 2→3: (serie-parallell med feltsvækning→parallel).

- 1) Ved en hastighed på ca. 65 km/t vil PTR på MX gå ind ved 970 volt og 950 ampere, når kontrolløren står i stilling 8. MY II 54 km/t ca. 980 volt og 1300 ampere.
- a) PTR (A-B) slutter, og TR går ind, da FSR (C-D) er sluttet.
- b) MX PTR (E-F) MY II TR (E-F) slutter og kortslutter derved en del af modstanden i de to 7.500 ohms modstande på MX eller RE 2 3000–6000 ohm på MY II, hvorved udfaldsværdien for PTR ændres. På MX til 590 volt og 1600 ampere og på MY II til ca. 550 volt og 2300 ampere, d.v.s., at nu virker PTR (J-K-L-M og N-P) spolerne udværdi på MX 1600 ampere og MY II 2300 ampere som nedkoblingsrelæ således at forstå. Når PTR (J-K-L-M og N-P) spolerne igen mister deres magnetisering vil PTR (A-B) afbryde og dermed også forbindelsen til TR relæet.
- c) PTR (C-D) slutter, og over P 4 (A-B) og P 2 (E-F) på MY II, der også er sluttet, magnetiseres kalibreringsspolen FSR (P-N) i en retning modsat magnetiseringen af FSR-spolerne (J-K og L-M); herved ændres udkoblingsværdien af FSR til 500 volt.
- d) TR (A-B) slutter og danner parallelt med FSR (C-D) et holdkredsløb for TR.
- e) TR (L-M) åbner, hvorved SF og dermed BF falder ud. Hoveddynamospændingen falder til en værdi, der er bestemt af den nu indskudte modstand på 60 ohm ( $2 \times 120$  ohm parallelt) på MX 100 ohm,  $3 \times 300$  på MY II i serie med shuntfeltviklingen. Endvidere vil SF (C-D) og BF (C-D) slutte og derved magnetiseres **ORS**.
- f) TR (J-K) åbner, men S 13 holdes inde over den lukkede kontakt FS (C-D).
- g) TR (C-D) slutter og forbereder et kredsløb for P 1 og P 3, men disse går ikke ind, da S 13 (A-B) er åben.
- h) TR (G-H) åbner og holder parallelkredsen på 10 ohm til PTR spolerne afbrudt.
- 2) Ved ca. 500 volt falder FSR ud.
- a) FSR (E-F) åbner og indkobler modstandene i serie med FSR-

- 9) FS åbner feltsvækningskontakterne.
- 10) FSD falder ud.
- 11) TDB bliver strømløst. TDB er et tidsforsinkelsesrelæ, hvis normalt åbne bikontakt AB holdes lukket i ca. 1–1½ minut efter, at strømmen til relæspolen er afbrudt. Dette forhindrer en pludselig tilbagekobling far 3 til 1.
- 12) FS (C-D) afbryder – S 13 falder ud.
- 13) S 13 (A-B) slutter – P 1 og P 3 går ind.
- 14) P 1 (A-B) P 3 (A-B) afbryder – S 24 falder ud.
- 15) S 24 (A-B) afbryder – P 2 og P 4 går ind.
- 16) P 4 (E-F) slutter og SF BF går ind.
- 17) AF (C-D) afbryder og ORS afmagnetiseres. – Opkoblingen til parallel er gennemført, lokomotivets trækraft udnyttes igen.
- 18) Af ovenstående ses den naturlige rækkefølge af TR kontakternes mission under en omkobling til parallel. Først afbryder TR (L-M) for strømmen til SF og BF spolerne – BF (C-D) slutter til ORS spole, deraf nu kun lidt magnetisering til hoveddynamo, spændingen og strømmen falder, når spændingen til FSR spole over TR (G-H) som under (6) omtalt er faldet til de omtalte 500–525 volt, da først begynder den egentlige omkobling, thi nu afbrydes til FSR–FSD og FS spolerne – FS (C-D) afbryder – S 13 ud – P 1–P 3 ind – S 24 ud – P 2–P 4 ind, og P 4 (E-F) vil over den sluttede TR (E-D) igen slutte til SF og BF spolerne – BF (C-D) afbryder til ORS spole og omkoblingen dermed færdig.

Fra kobling 3 til kobling 4 (parallel feltsvækning):

- 1) FSR går ind ved ca. 920 volt hoveddynamospænding (MY 1105: ca. 890 volt).  
(Strømmen til FSR går over bikontakten GH på P 4 henholdsvis bikontakten GH til P 3).
- 2) FSD magnetiseres.
- 3) FS går ind, og banemotorerne (i parallel) feltsvækkes.

Nedadgående kobling:

Når togets hastighed formindskes med kontrolløren i stilling 8, f. eks. på grund af stigninger, vil den automatiske nedkobling ske, som følger:

Fra kobling 4 til kobling 3:

- 1) FSR falder ud (ca. 600 volt).
- 2) FSD afmagnetiseres.



- 3) FS åbner feltsvækningskontakterne.  
Omkoblingen er udført, og banemotorerne er i parallel.

Fra kobling 3 over kobling 1 til kobling 2:

- 1) BTR går ind ved  $2250 \pm 25$  A.
- 2) TR falder ud.
- 3) SF og BF falder ud.
- 4) ORS magnetiseres. – Magnetiseringsregulatoren går mod minimum felt.
- 5) BTR falder ud. (»UD«-værdien er ca. 83 % af »IND«-værdien. – BTR falder ud som følge af hoveddynamoens aftagende felter, jfr. ovenstående pkt. 3).
- 6) P 1 og P 3 falder ud.
- 7) S 13 går ind.
- 8) P 2 og P 4 falder ud.
- 9) S 24 går ind.
- 10) SF og BF går ind.
- 11) ORS afmagnetiseres. – Herved er banemotorerne ført tilbage til kobling 1 (serie-parallel).
- 12) Hoveddynamospændingen vil efter gennemført omkobling fra 3 til 1 i løbet af få sekunder nå en værdi af ca. 920 volt (MY 1105: ca. 890 volt), og en opkobling fra 1 til 2 (serie-parallel-feltsvækning) vil finde sted som tidligere beskrevet.

Fra kobling 2 til kobling 1:

FSR er indstillet til automatisk at falde ud ved ca. 725 volt (MY 1105: ca. 700 volt) i serie-parallel-feltsvækning. Feltsvækningen ophører, når hoveddynamospændingen falder til denne værdi.

### 505b. Strømskemaet og de vigtigste strømkredse på MX og MY II

Strømskemaet, plan 3, er tegnet med alle afbrydere åbne og alle relæer og kontaktorer umagnetiserede. Hoved- og bikontakter er vist i en hertil svarende stilling, og når et relæ magnetiseres (går ind), skifter alle dette relæes kontakter, som angivet på fig. 5-3, hvorefter andre strømkredse slutes eller afbrydes.

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

videre fra stilling 1 til 8. Hoveddynamoens kan nu afgive effekt til banemotorerne, og lokomotivet sætter igang.

F: Omkoblingskredsløb (MX og MY II).

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 oversigt (MY II, se diagrammet på strømskema): Gælder for al op- og nedkobling.

Kobling 1→2: (serie-parallel→serie-parallel med feltsvækning).

- 1) Når lokomotivets hastighed efter igangsætning er steget til ca. 44 km/t, vil på MX FSR gå ind ved 970 volt og 950 ampere, idet kontrolleren antages at være i stilling 8. Ved lavere kontrollerstillinger går FSR ind ved samme hastighed og samme forhold mellem spænding og strøm, men naturligvis ved lavere værdier af spænding og strøm. På MY II 39 km/t ca. 980 volt og 1300 ampere.
  - a) FSR (A-B) slutter, og FSD går ind.
  - b) FSD (C) slutter momentant, og over den tidsforsinkede kontakt FSD (B) magnetiseres ORS, der bevæger magnetiseringsregulatoren mod minimum felt.
  - c) FSR (E-F) slutter og kortslutter derved en del af modstanden i de to 7.500 ohms modstande, på MX eller RE 6000 ohm MY II, hvorved udfaldsværdierne for FSR ændres, således at FSR nu kan holdes magnetiseret ved lavere spænding.
- 2) Efter 2,5 sekunders forløb åbner FSD (B), og samtidig slutter FSD (A).
  - a) FSD (B) åbner og afbryder kredsløbet til ORS. Magnetiseringsregulatoren styres igen af regulatorens styreventil alene.
  - b) FSD (A) slutter, FS går ind, og banemotorerne feltsvækkes 55 %.
  - c) FS (A-B) åbner og afbryder parallelkredsen på 10 ohm til PTR-spolerne (J-K, L-M og N-P), idet BF (E-F) er åben. Herefter kan der kun gå strøm til opladning af kondensatoren på 1000 mikrofarad og strøm gennem PTR-spolerne, der kan opfattes som en enkelt spole sammensat af 3 serieforbundne spoler og PTR får sin normale indkoblingsværdi.
  - d) FS (C-D) slutter parallelt til TR (J-K) og danner et holde-kredsløb for S 13 og S 24.



indkoblede på den interne manøvrestrøm, uafhængigt af RER (A-B).

- g) RVR 3 (E-F) og RVR 4 (E-F) slutter, hvorved banemotorkontakterne S 13 og S 24 kan gå ind over RER (C-D) og i øvrigt som angivet under 2 e.

Herefter er lokomotivet klar til at køre bak.

E: Magnetisering (MX og MY II).

- 1) Manøvrestrøm m.v. under A, B, C og D.
- 2) På instrumentbrættet slutes afbryderen for magnetisering.
- 3) Frem-bak-håndtaget sættes i stilling FREM eller BAK.
- 4) Tids- og bremsereleæet YBL3B går ind, såfremt kørelåsens kontakt er sluttet, idet releæet får spænding over ledning PC, frem-bak-kontakt, ledning SR, afbryder for sikkerhedsrelæ, ledning CF, sikkerhedsrelæ kontakt 7-8, ledning DMA, afbryder for sikkerhedsrelæ, ledning TS, kørelås og ledning YBL. Når sikkerhedsrelækontakten ved 20 km/t skifter fra 7-8 til 5-6, får YBL3B spænding over en anden frem-bak-kontakt, ledning SP 1 (eller SP 2), dødmanspedal eller -knap, ledning TS, kørelås og ledning YBL.
- 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, controllerkontakt, 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), MX WS 13 (A-B) og WS 24 (A-B) MY II (C-D) på MY II endvidere WS (J-K), P 3 (C-D) og P 1 (C-D) til SF, shuntfeltkontakten, der går ind.
- 7) SF (A-B) slutter, og BF, batterifeltkontakten, går ind, når MX WSS (A-B) MY II WS (L-M) er sluttet. BF (C-D) og MX SF (C-D) åbner og ORS-releæet afmagnetiseres.
- 8) Hovedkontakterne på SF og BF slutter kredsløbene til magnetisering af shuntfelt og batterifelt i hoveddynamoen.
- 9) Magnetiseringskredsløbene er tilsvarende, når kontrolleren føres

A: Manøvrestrøm.

På manøvretavlen i det elektriske apparatskab slutes:

- 1) knivafbryderne for batteri og hjælpedynamo (på MY II ingen knivafbr. for hjælpedynamo, skal stå i stilling

(ind))

- 2) maximalafbryderne for MANØVRESTRØM og INTERN MANØVRESTRØM (begge i stilling TIL) og på instrumentbrættet slutes:
- 3) afbryderen for manøvrestrøm (stilling TIL), hvorefter der er spænding på den gennemgående ledning PC. Samtidig magnetiseres ORS og CR-releæet.

B: Fortrykspumpe – strømkreds.

- 1) Manøvrestrøm som under A.  
På manøvretavlen i apparatskabet slutes
- 2) maximalafbryderen for fortrykspumpe og på instrumentbrættet slutes
- 3) afbryderen for fortrykspumpe.  
Hvis de 4 fareafbrydere for fortrykspumpe er sluttet, går FPC ind, og fortrykspumpen kører.  
Åbnes en af fareafbryderne, stopper fortrykspumpen.  
På MY II 1, 2, 3 som MX forberedes et kredsløb fra hjælpedynamoen plusside over den 250 A sikring, ledning AP, startknappens kontakt (5-6), FPC (A-B) og maximalafbryderen for fortrykspumpen til fortrykspumpens motor, men fortrykspumpen kører endnu ikke.
- 4) På starttavlen i maskinrummet drejes startknappen, der er udformet som en drejefafbryder med 2 yderstillinger (nr. 1 og 3), begge med tilbagetrækningsfjedre til midtstillingen (nr. 2), over i stilling nr. 1, hvor den holdes en vis tid, mens det kontrolleres, at fortrykspumpen kører og at brændstofolie tilførslen er i orden. Fortrykspumpen kører og at brændstofolie tilførslen er i orden. Fortrykspumpens motor strømforsynes nu fra batteriet over startknappens kontakt (1-2), mens kredsløbet fra 3) er afbrudt af startknappens kontakt (5-6), hvilket forhindrer, at hjælpedynamoen trækkes rundt som motor fra batteriet. Startknappen er forsynet med en plomberbar arreteringsanordning i stilling 1, således at fortrykspumpen – ved kontrol af brændolieforstøverpumper eller i nøds-



tilfælde ved svigtende hjælpedynamospænding – kan holdes igang permanent tilsluttet batteriet.

C: Startkredsløb på MX.

- 1) Manøvrestrøm som under A.
- 2) Fortrykspumpe som under B.
- 3) Startomskifteren på starttavlen i maskinrum i stilling START.
- 4) Startknappen nedtrykkes. GS-startkontakten går ind, og fra batteriet sendes strøm over den 400 A startsikring gennem startviklingen og ankeret på hoveddynamo, der nu kører som motor og trækker dieselmotoren igang.
- 5) Når dieselmotoren er igang, slippes startknappen, og startomskifteren sættes i stilling DRIFT.  
MY II som 1-2-3 under MX.
- 4) Startknappen drejes over i stilling nr. 3, hvor kontakt (7-8) slutter og indkobler startkontakten GS. Fra batteriet sendes strøm over den 400 A startsikring gennem startviklingen og ankeret på hoveddynamo, der nu kører som motor og trækker dieselmotoren igang. Herved kommer hjælpedynamo på spænding og det under B 3) forberedte kredsløb, som også er etableret med startknappen i stilling nr. 3, bliver nu strømførende, og fortrykspumpen kører.
- 5) Når dieselmotoren er igang, slippes startknappen, og startomskifteren sættes i stilling DRIFT. Fortrykspumpen vedbliver at køre, indtil stopknappen betjenes, en af fareafbryderne åbnes eller hjælpedynamo ophører at afgive spænding, jf. pkt. G: Stop af dieselmotor.

D: Strømkredse for FREM-BAK-kørsel og indkobling af banemotorkontakter.

- 1) Manøvrestrøm m.v. som under A, B og C.
  - a) Alle frem- og bak-kontakter forbliver ude.
- 2) Frem-bak-håndtaget (i førerrum 2 i efterfølgende eksempel) sættes i stilling FREM.
  - a) FOR-relæ går ind.
- b) Da kontakterne RER (G-H) og RVR 3 (C-D) på MY II endvidere RVR 4 (C-D) er sluttede, indkobles RVF 1 og RVF 2 over FOR (A-B).

- c) RVF 1 (A-B) og RVF 2 (A-B) åbner, hvorved en 50 ohms sparemodstand indskydes i serie med hver af de respektive spoler.
- d) RVF 1 (G-H) og RVF 2 (G-H) slutter og holder kontakterne indkoblede på den interne manøvrestrøm, uafhængigt af FOR (A-B).
- e) RVF 1 (E-F) og RVF 2 (E-F) slutter sammen med FOR (C-D) et kredsløb til banemotor-kontakterne S 13 og S 24, idet den interne manøvrestrøm går over disse kontakter, startomskifterkontakt (G-H) i stilling DRIFT, GS (B), MX P 3 (A-B), MY II COR (C-D), P 1 (A-B) og TR (J-K) henholdsvis P 2 (A-B).
- f) RVF 1 (C-D) på MY II endvidere RVF 2 (C-D) åbner og forhindrer indkobling af RVR 3 og RVR 4.
- 3) Hvis RVF 1 skulle falde ud som følge af en svigtende forbindelse, sker følgende:
  - a) Ensretteren over RVF 1-spolen vil forsinke udfaldet af denne kontakt, som ikke kan tåle at afbryde strømmen, i forhold til udfaldet af banemotor-kontakterne, der indtræffer som følge af
  - b) bikontakt RVF 1 (E-F) åbner, hvorved banemotorkontakterne falder ud. Herved mindskes risikoen for gnistdannelse på hovedkontakterne af RVF 1.
- 4) Frem-bak-håndtaget sættes atter i 0-stilling.
  - a) FOR falder ud.
  - b) FOR (C-D) åbner, og banemotorkontakterne falder ud.
  - c) FOR (A-B) åbner, men RVF 1 og RVF 2 forbliver inde, da kontakterne G-H stadig er sluttede, jf. pkt. 2 d.
- 5) Frem-bak-håndtaget sættes i stilling BAK (i førerrum 2).
  - a) RER-relæ går ind.
  - b) Kontakterne RER (G-H) åbner, og RER (A-B) og (C-D) slutter.
  - c) RVF 1 og RVF 2 falder ud.
  - d) RVF 1 (C-D) slutter. På MY II endvidere RVF 2 (C-D) åbner og forhindrer indkobling af RVR 3 og RVR 4.
  - e) RVR 3 og RVR 4 går ind, da FOR (G-H) er sluttet.
  - f) RVR 3 (G-H) og RVR 4 (G-H) slutter og holder kontakterne



# Luftpude-tog

*På 21 sekunder en hastighed på 110 km i timen*

En af de sidste dage i februar blev der tømt nogle flasker champagne i en barak udenfor den franske provinsby *Limours*, i departementet *Seine-et-Oise*. Den, der betalte champagnen, var Frankrigs berømte luftpude-ekspert, ingeniør *M. Bertin*.

I en artikel her i bladet omtaltes for nogle måneder siden de eksperimenter, den franske tekniker og hans stab af specialister i årevis har haft løbende (eller glidende) for at godtgøre, at fremtidens tog vil kunne køre på luftpuder.

Den 21. februar havde ingeniør Bertins »aérotrain« sin officielle debut. Den forløb heldigt.

Udenfor *Limours* byggedes (som basis for luftpude-togets lange serie af prøver, mulige forbedringer og eventuelle succes) et højt cementspor, der lignede et solidt betongærde. Det var en seks kilometer lang model af en eensporet luftpude-bane.

Jernbaneteknikere fra en lang række lande, bl.a. Italien, Vesttyskland, England, Holland, Schweiz og Sverige, havde efter høflig fransk inviation indfundet sig i *Limours* for at overvære Bertin-togets sidste og afgørende prøvefart. De mange udenlandske teknikere tog plads i det ejendommeligt udsende »aérotrain«. De fik deres livs oplevelse.

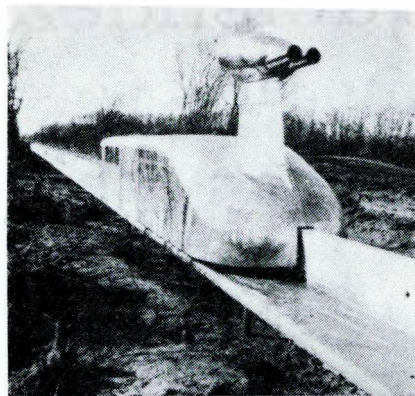
I løbet af 21 sekunder nåede Bertin-toget op på en hastighed af 110 kilometer i timen. Det holdt sig, for en sikkerheds skyld, på denne forholdsvis beskedne fart. Men så snart aerotoget bliver operationelt (som *M. Bertin* udtrykker sig), vil marchhastigheden kunne sættes op til over 400 km i timen. Det er klart, at en sådan flyvemaskinefart ikke kan etableres på en prøvebane, der kun er seks kilometer lang.

De udenlandske gæster konstaterede, at deres franske kollegas nye samfærdselsmiddel var roligt at sidde i, som en lænestol i en fastforankret dagligstue. Man gled. Der følte ingen rystelser. Der var ingen rytme-fart støj fra skinne-sammenføjninger.

Cementmaskinen er ikke særlig bekostelig i anlæg, og en ultrahurtig togforbindelse mellem storbyer via aerotog kræver derfor ingen uoverkommelig investering. Det vil ovenikøbet være muligt, mener ingeniør Bertin og hans medarbejdere, at anlægge en een-skinne-bane langs midterlinjen af en moderne autostrada – motorvej på dansk.

*Men også englænderne holdt fest i februar*

De franske luftpude-folk har, som meddelt tidligere, også eksperimenteret med fartøjer, der skal kunne bevæge sig på luftpuder ikke alene langs en betonskinne, men til søs og over mere eller mindre jævn landjord.



*Ingeniør Bertins aerotrain på prøvebanen.*

Hvad færdsel på bølgerne angår, lægger de engelske *Hovercraft*-konstruktører nogle hestelængder foran *M. Bertin*.

Den 16. februar startede et luftpude-skib fra den britiske kystby *Dover* med kurs tværs over kanalen mod *Calais*. Det var *Westland*-fabrikkernes nye *SRN 6*, der er bygget til at transportere 30 passagerer og skyder en fart på 105 kilometer i timen. Der var storm over kanalen. Vinden blæste hvidt skum fra bølgetoppene op over det hurtige fartøj. Men ikke én af passagererne blev søsyg. Fartøjet gled. I mindre end en time førte kaptaen *Oliver Perthus*, tidligere *Royal Airforce* pilot, sit skib (på fransk: sin *aeroglisseur*) over kanalen fra den engelske kyst til *Calais*.

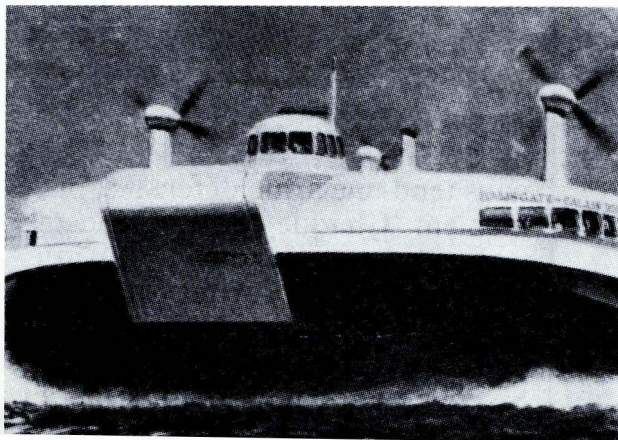
Fra 1. maj indsættes tre luftpude-fartøjer af typen *SRN 6* på ruten *Dover*–*Ramsgate*–*Calais*. Der bliver tyve daglige forbindelser tværs over kanalen.

*SRN 6* er et lille fartøj – ca. 15 meter langt, med en egenvægt på syv tons. Det fungerer som forgænger for de store fartøjer, der allerede er konstruerede og er gået ind i afprøvningsstadiet. Fra foråret 1968 trækkes *SRN 6* ud af kanaltrafikken og erstattes med den meget større *aeroglisseur*, *SRN 4*, der kan sejle i al slags vejr uden nogen risiko og som kan medtage 250 personer og 33 personbiler.

I *Calais* vil der, trods energiske protester fra de franske rederiers side, blive bygget en særlig aeromaritim havn, der skal kunne modtage luftpude-fartøjerne. Når denne sær-havn er parat, vil ingeniør Bertin indlede prøvesejladserne med den franskbyggede luftpude-rutebåd, som han allerede har færdigkonstrueret. Han holder den foreløbigt godt skjult – »som et trumfkort i generalens ærme«, siger et fransk blad.

En af fordelene ved at sejle med luftpude-båd er, at man aldrig bliver søsyg (påstås det).

*Westland-Hovercraft under prøvesejllads.*





# Over grænserne

12

## NU TAB PÅ HOLLANDS STATSBANER

Foruden Schweiz har Holland været det europæiske land, som jernbanemæssigt har været bedst kørende økonomisk. Hvert år siden krigen lige til 1962 kørte de hollandske statsbaner således med overskud, men i det nævnte år indtraf en nedgang med et mindre underskud, som følge af tilbagegang i produktion og stærkt øgede udgifter til lønninger og pensioner.

Den dårligere økonomiske stilling holdt sig også i 1963, og 1964 sluttede med et underskud på ca. 10 mill. gylden, skønt man i marts måned nævnte år havde gennemført tarifførhøjelser både for gods og persontrafik. Imidlertid gik kultransporterne en del tilbage, men til gengæld fik man en stigning på ca. 10 pct. på de hurtige, såkaldte TEEM-godstog.

Den 1. januar 1965 var det nødvendigt med endnu en tarifførhøjelse på Hollands statsbaner, og den eneste chance banerne har for at klare den økonomiske udvikling, er en stigning i landets produktion for derigennem at skabe større indtægter for godstransporten. Men de »gyldne« tider med stadigt overskud for Hollands jernbaner synes nu at være et afsluttet kapitel. Det ventes, at man i indeværende år må budgettere med et større underskud.

## BRITISH RAILWAY'S VÆRKSTEDER OMLAGT

Vi har tidligere omtalt den gennemgribende rationalisering og modernisering til milliardbeløb, som gennemføres af de engelske statsbaner over en længere årrække. Ændringen omfatter også banernes mange værksteder eller vognfabrikker, som enten skal gennemgå en omlægning eller også helt nedlægges. Tidligere var der 30 værksteder, nu er antallet blevet nedskåret til 16.

Man koncentrerer de forskellige opgaver med bygning af materiel på ganske bestemte værksteder. Et skal således tage sig af nye diesellok og dieseltog, det bliver Glasgow-St. Rollox, som i den henseende er blevet ombygget for ca. 30 mill. kr. Doncaster-værkstederne, som foruden lok også skal bygge godsvogne, kraner og andre løftmaskiner og derved sætte produktionen 50 pct. op, er blevet udbygget for 23 mill. kr.

Shildon-værkstederne er ombygget for 17 mill. kr., hvorved de bliver i stand til



— Han bliver nu nok heller ikke forfremmet denne gang. . .

at bygge to trediedele af samtlige British Railway's godsvogne, og samtidig skal her produceres boggiere og fjedre til vognparken. Fra og med 1867 skal Shildon-værkstederne årligt kunne bygge 3.000 nye godsvogne, reparere dobbelt så mange godsvogne og tre gange så mange beholdere som hidtil.

Den samlede omlægning og modernisering af de engelske jernbaneværksteder og -fabrikker vil andrage 17 millioner pd. sterling. I løbet af fem år regner man med gennem denne rationalisering, at have sparet så meget, at investeringerne kan forrente sig.

## SOVJETS JERNBANER VERDENS FØRENDE I GODSMÆNGDEN

*Nye el- og diesellok i seriefabrikation til transport over titusinder af kilometer*

Det er jernbanerne, der i Sovjet har den største betydning for transporten i det udstrakte land, og ca. 80 pct. af den samlede transport udføres af tog. Med hensyn til jernbaneliniernes længde ligger Sovjet på andenpladsen efter USA, men hvad angår transportmængden må man nok regne med Sovjet som det førende land.

I følge syvårsplanen 1959-65 skulle den samlede godsmængde således udgøre 12-13 milliarder ton om året mod 7,4 milliarder ton i 1958. Man regnede dog med en mindre nedgang i godsbefordringen i løbet af 1965 på grund af, at andre transportformer er indsat i voksende mængde. Transporterne i fjor er derfor anslået til 74 pct. af den samlede godsmængde i Sovjet og vil udgøre 1800-1850 milliarder ton-kilometer.

Man er i fortsat udvikling, hvad angår el- og dieseldrift. Nu er over 20.000 km banestrækninger blevet elektrificeret, og

på andre 46.000 km udføres driften af diesellok.

I løbet af det sidste år er arbejdet på at indføre el-drift blevet indledt på den vigtige hovedbane Donetsbækkenet-Kriovoj Rog-Lvov-Chop. Den går til de sydlige kul- og jernområder og har forbindelse til Tjekslovakiet og Ungarn. En anden stor jernbane går fra Moskva og Ural via Gorkij, Kirov og Perm til Sverdlovsk.

På hovedbanen Moskva-Vladivostok, altså gennem Sibirien, kører el-lok en stræk på 1650 km fra Angara til Altaj. I Sovjet går man bort fra dampen i stor udstrækning. Sidste år blev 85 pct. af banernes samlede godsløb befordret af el- og diesel-lok.

Man fremstiller også nye lok-typer. Lenin-fabrikkerne i Tblis har således bygget nye store otte-akslede el-lok, som er sat i seriefabrikation. Det første el-lok til 160 km/t er fremstillet, og man har ligeledes bygget det første universal-lok til både jævn- og vekselstrøm, som er udstyret med el-varmeanlæg i personvognene og bedre elektro-pneumatiske bremser, ligesom der er automatisk signalisering.

Der bygges nye jernbaner i stor stil, og på hundreder af jernbanestationer ombygges pakhuse og andre anlæg. I 1965 blev den 700 km lange hovedbane med el-drift Abakan-Tajsjet, der går gennem urskov, taget i brug.

Der bliver også anlagt nye jernbaner i Ukraine, Volga-området og i Nordkavkasus. Der bygges jernbanebroer over Volga, Severnaja Dvina og andre floder, og man bygger eller ombygger ikke mindre end ca. 40 banegårde.

På næsten 20.000 km jernbaner er nedlagt svære typer skinner med henblik på en øget toghastighed.



# Feriehjemmet på Knudshoved

## DJT

Statsbanernes feriehem på Knudshoved modtager i sommersæsonen 1966 gæster fra søndag den 8. maj til lørdag den 3. september.

Samtlige statsbanernes tjenestemænd og timelønnede fast ansatte med familie (hustru og hjemmевærende børn) har adgang til ophold på hjemmet. Endvidere vil der, i det omfang pladsforholdene tillader det og fortrinsvis uden for skoleferien, blive givet adgang også for pensionister og enker.

Erfaringen har vist, at der altid indgår mange flere anmodninger om ophold i skoleferien, end det er muligt at efterkomme, og det henstilles derfor, at alle, der har mulighed derfor, søger at henlægge ferien til et tidsrum uden for skoleferien, i hvilken forbindelse opmærksomheden henledes på, at der nu er installeret centralvarme i samtlige værelser og opholdsstuer på feriehemmet.

*Endvidere henstilles, at opholdet – især for så vidt angår pensionister og enker – så vidt muligt tilrettelægges således, at ankomst og afrejse finder sted på lørdage.*

Betalingen for opholdet udgør pr. dag og pr. person:

		8/5-18/6
	19/6-14/8	og 15/8-3/9
Voksne . . . . .	16,00 kr.	14,00 kr.
Børn 4-11 år (incl) . . . . .	8,00 »	7,00 »
Børn indtil 4 år . . . . .	4,00 »	3,50 »

Hertil må regnes betjeningsafgift 12½ procent.

Såfremt der undtagelsesvis gives tilladelse til kortere ophold end 5 dage, vil der yderligere blive opkrævet 3 kr. pr. person for forbrug af sengelinned.

Til brug ved anmodning om ophold på feriehemmet er fremstillet en særlig blanket, som vil kunne fås på stationer og ekspeditionssteder. Blanketten indsendes i udfyldt stand (alle 3 dele) direkte til generaldirektoratet.

Stationer og ekspeditionssteder, som måtte få brug for blanketten, (blanket A 849) bedes i nødvendigt omfang rekvirere denne i billet- og blanketforvaltningen.

Belægningen foretages af generaldirektoratet i den rækkefølge, hvori anmodningerne indgår; dog vil alle anmodninger, som er modtaget inden 1. april, blive betragtet som indgået samtidig.

For det tilfælde, at der skulle være optaget i det ønskede tidsrum, må det an-

*7. internationale turistsammenkomst for jernbanefolk i Belgien fra søndag den 5. til lørdag den 11. juni 1966.*

Under ledelse af Belgiske Jernbanemænds Turistorganisation og Turistforeningen for Liège og Omegn vil der blive mulighed for at deltage i et virkeligt stort og godt tilrettelagt program, hvor De får lejlighed til at se den smukke egn i Ardennerne og endvidere tid til et besøg i Bruxelles.

Rejsen foretages efter nedenstående program:

Lørdag 4/6: Afrejse fra København H kl. 20,51 (liggevogn).

Søndag 5/6: Liège ank. kl. 11,57, her samles deltagerne og befordres med særtog om eftermiddagen til Trois-Ponts, hvor hotelindkvartering finder sted i diverse hoteller i byen. Der bliver festlig modtagelse af deltagerne, bl.a. byens orkester og senere reception hos byens borgmester. Aftensmaden, som bliver rejsens første måltid, indtages på de respektive hoteller.

Mandag 6/6: Besøg på de stedlige seværdigheder, bl.a. museet i Stavelot, vandfaldene i Coö og tur med svævebane. Aftensmad i de respektive hoteller.

Tirsdag 7/6: Efter morgenmad køres med særtog til Bruxelles, hvor der bliver modtagelse på rådhuset og serveres små forfriskninger. Der aflægges besøg i Trafikministeriets propagandaudstilling, og senere bliver der modtagelse i den internationale Martini Club, hvor der serveres koldt bord. Retur med særtog, aftensmad i de respektive hoteller.

Onsdag 8/6: Heldagstur med autobus til byerne Hamoir og Huy ved Maasfloden. Man befordres de sidste 3 km med en svævebane, og på rådhuset bliver deltagerne modtaget af borgmesteren, aperitif serveres. Aftensmad i de

\* \* \* \* \*

befale dem, der i så fald kunne ønske ophold i et andet tidsrum, at angive dette subsidiære tidsrum i ansøgningen.

*Af hensyn til en så god udnyttelse af feriehemmet som muligt må de gæster, der af en eller anden grund ikke kan benytte opholdstilladelsen fuldt ud, meddele dette til til generaldirektoratet så tidligt som muligt og senest en uge før ankomstdagen til hjemmet, da indtegningen i modsat fald må betragtes som bindende.*

respektive hoteller. Der arrangeres endvidere stor danseaften.

Torsdag 9/6: Fmd. fri til egne småture i den smukke omegn. Efter middag bustur til de naturlige mineralkilder i Chevron, hvor der aflægges besøg i mineralvandsfabrikken. Her serveres koldt bord og aperitifs, og der overrækkes hver deltager rejsesouvenirs. Derefter køres til grotterne i Remouchamps. Aftensmad i de respektive hoteller. Aften fri.

Freitag 10/6: Fmd. bustur i de smukke Ardennerbjerge. Middag i de respektive hoteller. Eftmd. fri til forberedelse til aftenens gallamiddag, der finder sted kl. 19 med deltagelse af de højeste autoriteter inden for rejse- og turistforeningen. Denne afslutning, som er rejsens festlige højdepunkt, er altid storslået arrangeret og til udmærket orkestermusik bliver der dans til de små timer.

Lørdag 11/6: Fmd. med særtog til Liège, her bliver rundtur med autobus, modtagelse på rådhuset og middagsmåltid, som bliver rejsens sidste måltid. Hjemrejse fra Liège kl. 18,54 (liggevogn).

Søndag 12/6: København H ank. kl. 9,25. Rejsen koster ca. 435 kr. plus 42 kr. for liggevogn ud og hjem.

Undervejs er deltagerne på egen kost. Anmeldelse bedes indsendt senest den 10. april til

Danske Jernbanemænds  
Turistorganisation,  
Bernstorffsgade 18,  
København V.





## PERSONALIA

**Antaget som lokomotivmedhjælper-  
aspirant pr. 1/1-66.**

B. Svendsen, København Gb.

**Uansøgt forflyttelse pr. 5/3-66.**

Lokomotivførerne (12. lkl.):

N. G. P. Andersen, Ålborg, til Århus H.

L. K. Jensen, Ålborg, til Århus H.

J. K. Madsen, Ålborg, til Århus H.

**Afsked.**

Lokomotivfører (15. lkl.):

O. F. C. Koldt, Helgoland, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30/4-66).

Lokomotivfører (15. lkl.):

E. E. Tandrup, Esbjerg, er afskediget på grund af svagelighed med pension (31/3-66).

Lokomotivførerne (12. lkl.):

T. G. Hansen, Odense, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30/4-66).

L. S. Andersen, Helgoland, er afskediget efter ansøgning (30/4-66).

Lokomotivmedhjælperaspiranterne:

S. H. A. Larsen, København Gb., er afskediget efter ansøgning (31/1-66).

P. Wammen, København Gb., er afskediget efter ansøgning (2/2-66).

E. Wedderkopp, København Gb., er afskediget efter ansøgning (28/2-66).

†

Pensioneret lokomotivfører H. N. Hansen, Peder Hjortsvej 27, 2, Valby, født den 12/3-1895, er afgang ved døden.

Pensioneret lokomotivfører C. K. Christensen, Danmarksgade 57, Struer, født den 26/2-1885, er afgang ved døden den 7/2-66.

## MEDLEMSLISTEN

Lokomotivførerne G. K. Løfgreen og C. A. Kaarup, begge Randers, er genindmeldt i foreningen fra 1. april 1966.

**Overgået som ekstraordinære medlemmer pr. 1/2-66.**

Pensioneret lokomotivfører H. E. Mortensen, Fyensgade 6, Struer.

Pensioneret lokomotivfører A. W. Vendt, Jyllandsgade 10 A, 2., Fredericia.

Pensioneret lokomotivfører H. N. Jensen, Stjernevej 8, st., København S.

Pensioneret lokomotivfører N. C. Plougmann, H. Guldbergsgade 121, Århus C.

### Opmærksomhed frabedes

Al eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum den 1. april frabedes venligst.

J. Faxø,

lokomotivfører, Helgoland.

Al eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

O. S. Madsen,

lokomotivfører, København Gb.

### »Lanternen«

Som allerede bekendtgjort afholder »Lanternen« sin generalforsamling den 4. april 1966 kl. 16,00 i forsvarsbrødrenes lokaler i Gothersgade 137 med følgende dagsorden:

1. Protokol.
2. Beretning.
3. Regnskab.
4. Indkomne forslag.
5. Valg.
  - a. formand (E. J. Svendsen).
  - b. bestyrelsesm. (E. A. Hansen).
  - c. bestyrelsesm. (B. A. Jensen).
  - d. suppleant (Vagn Vedel).
  - e. suppleant (Otto Bech).
  - f. revisor (Ole Hansen).
  - g. suppleant (O. S. Nielsen).

Bestyrelsesmedlemmerne E. A. Hansen og B. A. Jensen modtager ikke genvalg.

Efter generalforsamlingen bliver der lejlighed til kammeratlig samvær med spisning, hvor der serveres sild med øl og snaps, hakkebøf med løg og spejlæg og til slut ost og snaps for 17 kr. pr. deltager. Vi håber på, at også du vil møde op.

Angående stiftelsesfesten den 11. maj 1966 kan det oplyses, at deltagerprisen bliver 65,00 pr. deltager.

*Bestyrelsen.*

### Statsbanepersonalets Sygekasse

**Jordmoderhjælp.**

Den almindelige danske Jordmoderforening har opsagt overenskomsten med Statsbanepersonalepersonalets Sygekasse om ydelse af jordmoderhjælp.

Da det ikke er lykkedes at afslutte ny overenskomst, idet sygekassens bestyrelse ikke har ment at kunne indgå på de af jordmoderforeningen fremsatte krav om en meget betydelig forhøjelse af honorarerne, vil sygekassen fra 1. april d.å. og indtil videre ikke have overenskomst med jordmoderforeningen.

Medlemmerne må herefter selv betale for ydet jordmoderhjælp og vil, når betalt regning indsendes til sygekassen, få det af bestyrelsen fastsatte beløb refunderet.

\* \* \* \* \*

### Fra Femernsund til Capri

Ved indsættelsen af verdens største godsfærge »Asa-Thor« på Storebælt blev distriktchef Aksel Kristensen spurgt, hvad man vil gøre ved de mange færger, når Storebæltbroen engang kommer. Han svarede, at der nok blev brug for en del færger andre steder, hvor man var interesseret i at købe dem.

Der afsættes bl.a. ældre færger til syd-europæiske lande. De tyske forbundsbaner havde en togfærge, der sejlede mellem Femern og fastlandet, indtil broen og færgeoverfarten Rødby Havn-Puttgarden kom. Så blev denne færge »Schleswig Holstein« arbejdsløs. Forbundsbanerne solgte færgen til et italiensk rederi i Napoli, den er blevet omdøbt til »Ferry Capri« og skal sejle på den vidunderlige tur fra Napoli til den skønne ø som bilfærge.

For kort tid siden sejlede færgen fra Puttgarden til Kiel, hvor den skal gennemgå nogle ændringer på værft, så den vil kunne klare sig i høj sø. Det er meningen, at den nu italienske færge skal gå ved egen maskinkraft den lange tur ned langs Frankrig og Spanien og gennem Gibraltar og Middelhavet til sin nye hjemhavn, Napoli.



# Adressefortegnelse

**Københavns Godsbanegård:** Lokomotivfører P. J. J. Busk, Bremensgade 64, st. København S. Tlf. Asta 3093.  
*Kasserer:* Lokomotivfører P. K. Kristensen, Banefløjten 8<sup>2</sup> tv., Brh. Tlf. 94 75 46.

**Helgoland:** Lokomotivfører E. C. L. Christiansen, Tværbommen 41, st. th., Gentofte. Tlf. GE 5659 v.  
*Kasserer:* Lokomotivfører K. E. H. F. Nielsen, Sognegårds Allé 48<sup>2</sup>, Hvidovre. Tlf. 78 47 55.

**Enghave:** Elektrofører N. O. A. Dinesen, Charlotte Muncksvej 30<sup>4</sup>, København NV. Tlf. ÆG 9744.  
*Kasserer:* Elektrofører E. G. Nielsen, Dannevirkegade 13<sup>1</sup> th., København V. Tlf. VE 7285.

**Roskilde:** Lokomotivfører Kaj Juul Rasmussen, Holbækvej 10. Tlf. (03) 35 76 20.  
*Kasserer:* Lokomotivfører E. W. Pedersen, Ringparken 31<sup>1</sup> tv.

**Helsingør:** Lokomotivfører J. Maymann Hansen, Sct. Knudsvej 6.  
*Kasserer:* Lokomotivfører J. A. Nielsen, Pontsøvej 31<sup>1</sup>.

**Næstved:** Lokomotivfører O. E. Søltøft, Rosenvej 3 st. Tlf. (03) 72 09 56.  
*Kasserer:* Lokomotivfører J. Ourø Jensen, Præstøvej 177.

**Gedser:** Lokomotivfører H. P. Kjær Hansen, Langgade 8 c.  
*Kasserer:* Lokomotivfører J. H. M. Hansen, Danmarksgade 11.

**Nykøbing F.:** Lokomotivfører A. Jacobsgaard, Nørrevænge 29.

**Rødby Færge:** Lokomotivfører E. R. Rasmussen, Langgade 30, Gedser.  
*Kasserer:* Lokomotivfører H. Bahne Larsen, Lærkevej 9, Rødby havn.

**Kalundborg:** Lokomotivfører T. G. B. Olsen, Røsnæsvej 28.  
*Kasserer:* Lokomotivfører P. A. Jensen, Stationsvej 3 B.

**Slagelse:** Lokomotivfører E. Meng, Klokketøbergade 15<sup>1</sup> th.  
*Kasserer:* Lokomotivfører H. Klørup Kristensen, Valbyvej 40<sup>1</sup>.

**Korsør:** Lokomotivfører S. Juul Madsen, Thiesens Allé 29<sup>1</sup>. Tlf. (03) 57 24 74.  
*Kasserer:* Lokomotivfører H. E. Jørgensen, Fasanstien 1<sup>1</sup> th.

**Nyborg:** Lokomotivfører A. Tarpø, Aldershvilevej 25. Tlf. 1728.  
*Kasserer:* Lokomotivfører Knud Falkenberg, Vester Voldgade 16<sup>1</sup>.

**Odense:** Lokomotivfører P. A. L. Jørgensen, Poul Møllersvej 13. Tlf. 11 59 09.  
*Kasserer:* Lokomotivfører N. E. K. Larsen, Prs. Benediktes Allé 4, Frunsens Bøge.

**Svendborg:** Lokomotivfører E. Larsen, Tvedvej 62.

**Fredericia:** Lokomotivfører N. P. Junker, Ørnevej 11<sup>1</sup> th. Tlf. 2 46 36.  
*Kasserer:* Lokomotivfører A. Vilhelmsen, Sjællandsgade 49, st. Tlf. 2 46 37.

**Kolding:** Lokomotivfører P. F. Pedersen, DSB maskindepot.

**Padborg:** Lokomotivfører H. Winther Jensen, Sønderhav pr. Kollund, Sdj. Tlf. (046) 7 87 94.  
*Kasserer:* Lokomotivfører H. O. Buus Jensen, Pilevej 12.

**Haderslev:** Lokomotivfører A. C. Dinesen, Vestergade 42<sup>1</sup>.

**Åbenrå:** Lokomotivfører P. V. Dam, Villa »Marina«, Hostrup skov pr. Åbenrå.

**Sønderborg:** Lokomotivfører A. J. Jørgensen, Åbenrå Landevej 26.  
*Kasserer:* Lokomotivfører P. A. Overgård, C. W. Eckersbergsvej 12.

**Tønder:** Lokomotivfører P. F. Behr, Horupsgade 41. Tlf. (47) 2 16 76.  
*Kasserer:* Lokomotivfører J. L. J. Christensen, Widdingherredsgade 4 st.

**Esbjerg:** Lokomotivfører V. Dorner, N. J. Poulsensvej 4. Tlf. (051) 2 49 56.  
*Kasserer:* Lokomotivfører H. M. Barlo, Strandbygade 58<sup>3</sup> th. Tlf. (051) 2 90 58.

**Struer:** Lokomotivfører R. Lynggaard Olesen, Rosenvænget 50. Tlf. 5 06 12.  
*Kasserer:* Lokomotivfører K. R. Christensen, Nygade 12.

**Thisted:** Lokomotivfører I. A. Asmussen, Kirkegårdsvej 4.

**Frederikshavn:** Lokomotivfører A. T. Larsen, Vinkelvej 7. Tlf. 2 03 48.  
*Kasserer:* Lokomotivfører H. N. W. Hansen, Rosevej 13.

**Ålborg:** Lokomotivfører N. P. Røgilds, Teglværks Allé 7<sup>2</sup> th. Tlf. 12 00 77.  
*Kasserer:* Lokomotivfører B. C. V. Kruse, Hesseløgade 10, <sup>3</sup>. th.

**Randers:** Lokomotivfører N. Larsen, Rindsvej 31.  
*Kasserer:* Lokomotivfører P. S. Henriksen, Rosenborg Allé 9.

**Århus:** Lokomotivfører N. K. Jensen, Silkeborgvej 19<sup>2</sup> th., Århus C. Tlf. 2 20 62.  
*Kasserer:* Lokomotivfører E. A. Lønnqvist, Rosenvangs Allé 20. Århus C.

**Viborg:** Lokomotivfører E. E. Jensen, Frihedsvej 1.  
*Kasserer:* Lokomotivfører E. Mortensen, Danmarksvej 34.

**Brande:** Lokomotivfører K. Poulsen, N. J. Fjords Allé 3.  
*Kasserer:* Lokomotivfører L. Tønning, Mosevænget 10.

**Herning:** Lokomotivfører Aage Lauridsen, Godthåbsvej 68. Tlf. 4483.  
*Kasserer:* Lokomotivfører O. Bruno, Museumsgade 50.

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

## Flytning

Husk i god tid at melde flytning til postvæsenet. Hvis medlemsbladet udebliver, meld det da til postvæsenet. Hjælper dette ikke, skriv så til bladets ekspedition.

## Artiklers indsendelse

Artikler eller notitser, som ønskes optaget i medlemsbladet, skal foreligge hos redaktionen senest 14 dage før, medlemsbladet udkommer den 5. og 20. i hver måned. Op til højtiderne må påregnes længere frist, for at optagelse kan være sikker.

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○



Nu er der atter noget at se på i skobutikkerne. Nye danske sko er sprunget ud, klar til at tage konkurrencen op med de udenlandske mærker. Der er alle mulige chancer for, at de klarer sig fint, for vore hjemlige skofabrikanter er kvikke nok til at snuppe nye idéer, og hvad forarbejdning og materialer angår, kan de også være med i vognen.

Det er endelig slut med spidse næser – for denne gang. Nu lægges vægten på brede tåspidser, åbne eller lukkede, ofte med indsat skind i kontrastfarve.

Den åbne hæl (kaldet sling-back) ses

i mange modeller, højden er moderat og tynde hæle ses kun i aften sko.

Meget populært bliver to-farvede sko, gerne i forskellige skind. Som pynt bruges sløjfer eller remme, enten mange smalle eller en enkelt bred, heftet med en stor knap.

Farverne er hentet fra hele farveskalaen, dog er lindegrønt og beige meget benyttet, og i aften skoene sort lak.

### Ved De, at

man kan få pailletter syet på brede bånd i mønstre, lige til at fæstne i halsen på

en fin kjole. Tænk at slippe for at stikke de småbitte tingester fast een for een!

man kan få brede skulderstropper i stretch, der ikke krøller eller glider og ej heller skærer sig ned i huden og laver dybe mærker.

man kan få bæltebånd i terylene, der tørrer lynhurtigt og derfor er helt rigtige i sommerting af kunstfibre.

man kan få meget brede hægter, så der kun skal een i et bæltebånd.

Altsammen hentet fra småtingsafdelingen, men lidt har også ret.

### Fra det huslige hjørne meddeles

at julesalat (endivie) og champignons sagtens kan holde sig nogle dage i køleskabet, vel at mærke, hvis de er købt som friske, puttet i plastikpose og lagt på nederste hylde.

at man kan komme andet i halve, kogte æbler end gelé. Prøv en gang rå, reven gulerod – det er sundt og ser godt ud.

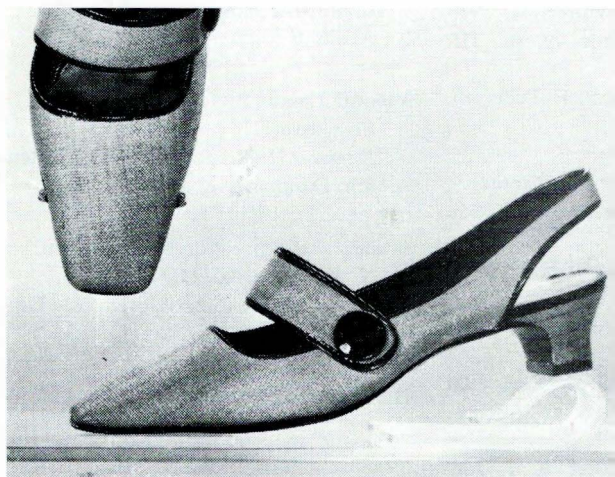
at det klæder et kogt blomkålshoved at få en »hue« på af brunet rasp, blandet med persille. Hældes over kålen lige inden serveringen.

### Skal forældre til eksamen?

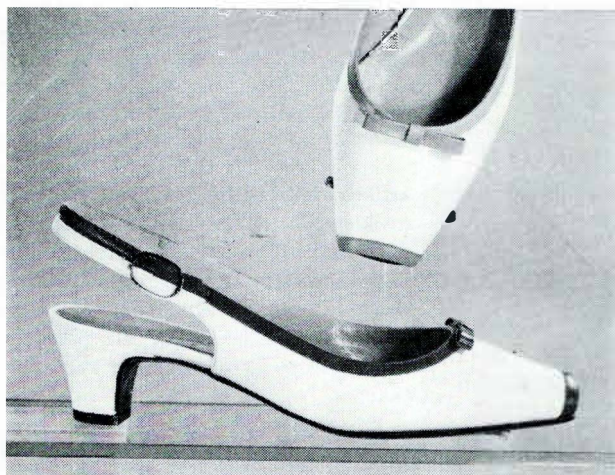
Det er nogle meget smarte argumenter, der kommer frem under den evindelige diskussion om familiens eksistensberettigelse. En svensk sociolog-undersøgelse synes at klargøre, at børn, der har gået i børnehaven, klarer sig bedre i tilværelsen end »hjemmegående« børn. En norsk børnepsykolog siger, at børn tager skade af at gå hjemme hos en utilfreds mor og være kastebold for hendes luner og humørsyge. Det skal der nok være noget om i alleryderste konsekvens. Midt i det hele kommer så argumentet om, at når børnehavelærere skal have en flerårig uddannelse, der slutter med eksamen, må de også være bedre kvalificerede til at tage sig af børnene end de »fødte« forældre.

Bliver man ikke lidt klam indvendig?

Men fatmod. Almindeligvis følger en god portion kærlighed til børnene med fra forældrenes side og den luner, hvor forstanden måtte svigte. Uden videre sammenligning må det også konstateres, at de fleste husmødre klarer skærerne i den daglige husholdning uden at være uddannede som kokke, konditorer, husholdningslærere m.v.. Endnu er der håb for dem, der »bare« er mor og far.



*Sommersko i lakbehandlet bast med carrétå og åben hæl. En let, men alligevel »påklædt« model i meget rimelig prisklasse (ca. 50 kr.).*



*Karakteristisk for de nye sko er åben tå og hæl og hvem er ikke glad for det en varm sommerdag! Begge modeller fra Dansk Skomoderåd.*