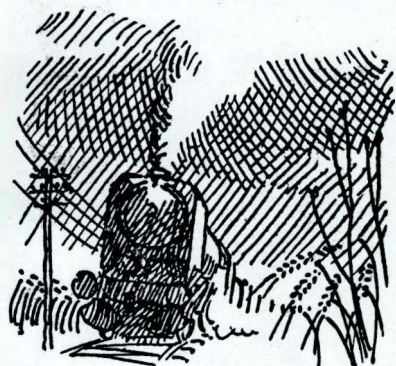




7

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

5. APRIL 1966 — 66. ÅRGANG

7

Indhold:

Lønforhandlingernes resultat	2
Arbejdstidsforkortelsen	2
Horisonten rundt	4
Elektrisk transmission på diesel- elektriske lokomotiver	7
Herlig-Søren og hans boligforlig	11
Fremtidens fjerntrafik	12
Statsbaner som skibsreder	13
Feriehjemmet	14
Fra medlemskredsen — Arbejdstidsnedsættelse	14
Personalialia	15
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.

I sidste nummer af DLT måtte vi med lønoversigten for april 1966 tage forbehold overfor de ændringer i denne, som måtte fremkomme på grund af de da forestående forhandlinger om lønefterslæb med økonomiministeren. Disse forhandlinger er nu afsluttede, og økonomiministeren forelægger regeringen forslag om bevillingsmyndighedernes godkendelse af efterfølgende, hvorom der nåedes til enighed mellem økonomiminister Ivar Nørgaard og statstjenestemændenes centralorganisationer samt Danmarks Lærereforening.

Tjenestemændenes overenskomstillæg forhøjes fra 1. april 1966 med 13 portioner udover de tidligere bevilgede 5 portioner, som er ydet under hensyn til den i mæglingforslaget af 10. februar 1965 indeholdte generelle forhøjelse af lønningerne på det private arbejdsmarked i foråret 1966.

Under hensyn til forhøjelsen af feriegodtgørelsen på det private arbejdsmarked fra 6½ til 7¼ pct. søges tjenestemændenes særlige feriegodtgørelse, som ved tekstanmærkning på finansloven er fastsat til 1 pct. af den normerede årlige nettoløn, forhøjet med ½ pct. til 1½ pct.

Endvidere søges bevillingsmyndighedernes tilslutning til, at det midlertidige tillæg, der ydes til de i tjenestemandsløven eller ved tekstanmærkning på finanslov hjemlede bestillingstillæg samt de på finansloven opførte honorarer, forhøjet med 6 pct. til 40 pct. fra 1. april 1966.

Der opnåedes endelig enighed om, at der i efteråret 1966 optages forhandling mellem økonomiministeren og organisationerne om, hvorvidt den stedfindende udbygning af folkepensionen, som ikke kommer tjenestemændene til gode, uanset at de betaler fuldt bidrag hertil, bør medføre en nedsættelse af tjenestemændenes pensionsbidrag. Disse forhandlinger vil blive søgt afsluttede så betids, at et eventuelt lovforslag om nedsættelse af pensionsbidraget kan fremsættes i foråret 1967.

Arbejdstidsforkortelsen

Som bekendt skal også gennemføres arbejdstidsforkortelse for tjenestemændene fra 1. april i år. Arbejdsugens hidtidige timetal på 45 nedsættes til 44, og månedsnormens timetal på 195 nedsættes til 190²/₃ time eller med andre tal til 7¹/₃ time pr. dag for en måned med 30 dage og 4 fridage. Denne times nedsættelse kan gives på en af ugens dage, eller man kan spare timerne sammen inden for en måned

Lønkl.	Grundløn + alders- tillæg 1	124 por- tioner over- enskomst- tillæg 2	Tillæg 1. april 1963 3	Dyrtidstillæg 16 % af 1+2+3 4	Bruttoløn 1+2+3+4 5	4 % pensions- bidrag af bruttolønnen 6	Nettoløn 7	1/2 % ferie- godt- gørelse af nettoløn 8
7.	12.120	5.952	1.728	3.168,00	22.968,00	918,72	22.049,28	330,74
	12.480	5.952	1.728	3.225,60	23.385,60	935,42	22.450,18	336,75
	12.840	5.952	1.872	3.306,24	23.970,24	958,81	23.011,43	345,17
	13.200	5.952	1.872	3.363,84	24.387,84	975,51	23.412,33	351,18
	13.560	5.952	2.016	3.444,48	24.972,48	998,90	23.973,58	359,60
	13.920	5.952	2.016	3.502,08	25.390,08	1.015,60	24.374,48	365,62
10.	13.200	5.952	1.872	3.363,84	24.387,84	975,51	23.412,33	351,18
	13.560	5.952	2.016	3.444,48	24.972,48	998,90	23.973,58	359,60
	13.920	5.952	2.016	3.502,08	25.390,08	1.015,60	24.374,48	365,62
	14.520	5.952	2.160	3.621,12	26.253,12	1.050,12	25.203,00	378,05
	15.120	5.952	2.160	3.717,12	26.949,12	1.077,96	25.871,16	388,07
12.	13.680	5.952	2.016	3.463,68	24.111,68	964,47	23.147,21	347,31
	14.280	5.952	2.016	3.559,68	25.807,68	1.032,31	24.775,37	371,63
	14.880	5.952	2.160	3.678,62	26.670,62	1.066,82	25.603,80	384,06
	15.480	7.440	2.160	4.012,80	29.092,80	1.163,71	27.929,09	418,94
	16.080	7.440	2.304	4.131,84	29.955,84	1.198,23	28.757,61	431,36
15.	14.940	5.952	2.160	3.688,32	26.740,32	1.069,61	25.670,71	385,06
	16.020	7.440	2.304	4.122,24	29.886,24	1.195,45	28.690,79	430,36
	17.100	7.440	2.448	4.318,08	31.306,08	1.252,24	30.053,84	450,81
	18.180	7.440	2.592	4.513,92	32.725,92	1.309,04	31.416,88	471,26
18.	17.820	7.440	2.592	4.456,32	32.308,32	1.292,33	31.015,99	465,24
	19.260	8.928	2.736	4.947,84	35.871,84	1.434,87	34.436,97	516,55
	20.700	8.928	3.024	5.224,32	37.876,32	1.515,05	36.361,27	545,42

Pension efter slutløn i 12. og 15. lkl. henholdsvis 19.441,60 kr. og 20.864,34 kr.

Folkepensionens mindstebeløb udgør kr. 1.980 årligt for ægtepar, hvor begge er fyldt 67 år, og for enlige kr. 1.320 årligt.

De anførte nettolønningebeløb skal tillægges stedtillæg efter de gældende satser.

og nedsætte en af månedens dage med disse timer, eller man kan spare timerne sammen til hele fridage.

Normen må for vort vedkommende sættes i forhold til reglen om fridag hver 6. dag.

Nedsættelsen fra 44 til 42 timer ugentlig – godtgørelsen for skifteholdsarbejde eller ubekvem arbejdstid, om man vil – kompenseres på den måde, at der for hver fulde 44 timers arbejde gives 2 timers frihed. *Beregning foregår ved sammenlægning af det antal timer og minutter, man kan beregne sig for den udførte tjeneste inden for tidsrummet kl. 18 til kl. 6.* Har man f.eks. en rådighedstjeneste på tjenestestedet i 8 timer med trefjerdedelsberegning, skal der medregnes 6 timer. Beordres der udførelse af f.eks. 2 timers tjeneste i det tidsrum, rådighedstjenesten er opstillet, medregnes 2 timer + trefjerdedele af resten, i dette tilfælde af 6 timer, i alt 6 timer og 30 minutter. Al effektiv tjeneste i rådighedstidsrummet medregnes således fuldt ud + trefjerdedele af den til enhver

tid værende resttid. Rådighed i hjemmet medregnes ikke.

Generelt skal regnskabet over antal 44-timers perioder føres over et år og sluttes med udgangen af september. De arbejdsfrie dage som ikke er givet inden dette tidspunkt skal afvikles inden udgangen af marts i det følgende år. Overskydende timer og arbejdsfrie dage, som ikke er afviklet til udgangen af marts, skal erstattes med henholdsvis overarbejdsbetaling og godtgørelse for mistede fridage.

Udover det i sidste nummer af DLT anførte i øvrigt om blandt andet weekend-godtgørelse skal oplyses, at der vil ske en mindre forhøjelse af satserne for overarbejds- og fridagsgodtgørelse som følge af nedsættelsen i det pligtige timetal. Denne forhøjelse ligger udover den, der er sket 1. april, som følge af dyrtidsregulering og forhøjelsen af overenskomstportionernes antal. Satserne for delt tjeneste, nattjeneste og weekendtjeneste får også en ekstra forhøjelse.

Horisonten rundt

Af Viggo Jensen

4

Ghanas »frelser« og det sjette bud

Den styrtede ghanesiske præsident, *Kwame Nkrumah*, der i sine velmagtsdage tillagde sig en serie fornemme titler og bl.a. lod sig kalde »frelseren«, har åbenbart været på kant med mere end eet af de ti bud.

I hvert fald med det femte, det sjette og det syvende.

Dagen efter, at den tidligere professionelle sværægtsbokser, general *Ankrah*, havde udråbt sig til hersker over republikken og dens 9000 mand store hær, lod han sine gendarmere arrestere en af Nkrumahs venner, den billedskønne mulatpige *Genéviève Marais*. Samtidigt beslaglagde den nye finansminister frøkenens flotte, åbne *Thunderbird*-vogn, der havde kostet ca. 70.000 kr. Bilen var en gave fra »frelseren« til *Genéviève*, men det viste sig, at beløbet var trukket på statskassen.

Nkrumah, der kalder sig kristen, er gift med en ægyptisk kvinde og har tre legitime børn. Denne lille familie opholder sig nu i Kairo. Men Nkrumah havde altså *Genéviève* ved siden af. Det havde voldt ham visse vanskeligheder at vinde mulatpigens: en af hendes venner, dr. *Cudjoy*, sendte han med et stort stipendium på studieophold i Vesttyskland, en anden af pigens venner, en italiener, der var direktør for et af præsidentens mange byggeforetagender, blev udvist af Ghana. Frk. *Marais* blev udnævnt til italienerens efterfølger, men da hun ikke havde hverken interesse for eller forstand på entreprenørvirksomhed, sagde hun til »frelseren«, at hun hellere ville være leder af det ghanesiske fjernsyns propagandaafdeling (»Mig eller fjernsynet *plus mig!*«). Det blev fjernsynet *plus Genéviève*.

Kwame Nkrumah's veninde Genéviève Marais.

Til højre: To præsidenter Touré og Nkrumah.



Kwame Nkrumah forlod et fallitbo, da han med mere end fyre ledsagere rejste til Kina for at fungere som fredstifter mellem Hanoi og Washington. Statskassen var på det nærmeste tom, og landets gæld var tårnhøj. Nkrumahs privatkonto i Accra, der hurtigt blev spærret, udviste en saldo i »frelseren«s favør på adskillige millioner.

*

Kwame Nkrumah havde som bekendt indført en såkaldt »socialistisk« statsøkonomi i Ghana. Men ca. 90 procent af de nationaliserede (gamle) eller stats-ejede (nye) virksomheder gav et klækkeligt underskud, og de almene leveomkostninger var i de sidste tre år af »frelseren«s regeringsperiode steget med 66 procent, samtidigt med, at *nationalproduktet* kun var steget med 3 procent. Ghana producerede tidligere ca. 40 procent af verdens kakaoforbrug. Nkrumah gjorde et dristigt forsøg på at skabe sig et monopol på kakao, med prisdiktat o.s.v., og resultatet var, at de internationale aftagere skaffede sig kakao fra andre afrikanske lande og fra Sydamerika. De ghanesiske kakaodyrkere måtte finde sig i, at deres indtægter faldt til en trediedel af det normale.

Og desuden øste »frelseren« penge ud med begge hænder:

En konferencebygning til brug for de fælles-afrikanske delegationer (færdigbygget sidste efterår og nu tomt) kostede ca. 175 mill. kr.

I løbet af eet år blev der opsat Nkrumah-statuer og ophængt Nkrumah-billeder rundt om i landet for ca. 4½ mill. kr.

Det ghanesiske luftfartselskab, der hurtigt anskaffede sig en flåde af dyre russiske, engelske og amerikanske passagermaskiner (på delvis kredit), havde et minimum af passagerer og fragt. En *flight* fra Accra

Samtale: Kansler Ludwig Erhard og general de Gaulle.



til Moskva kostede selskabet gennemsnitligt ca. 370.000 kr.

Ghana åbnede ambassader i praktisk talt hvert eneste land i verden. Ambassadørerne og deres medarbejdere havde dyre boliger, dyre biler og meget dyre levevaner.

Men: Nkrumah byggede i løbet af fem år 24 mellemkoler (gennemsnitlig byggepris 14 mill. kr.).

40 nye fabrikker konstrueredes (hvoraf enkelte har kunnet fremvise et overskud).

Den kæmpemæssige *Voltadæmning* blev færdigkonstrueret, før Nkrumah faldt. Det tilknyttede elektricitetsværk vil kunne dække hele landets forbrug af strøm og bane vej for landets industrialisering. (Amerika og England har betalt langt den største del af anlægsomkostningerne).

Et par dage efter statskuppet udviste den nye statsleder, general Ankrah, ca. 200 kinesiske og ca. 900 russiske teknikere, som den meget venstre-orienterede »frelser« havde hentet til Ghana.

Og et par uger senere sendte generalen den ombejlede frk. Genéviève Marais til præsident *Sekoure Touré* i Guinea, hvor Kwame Nkrumah var blevet en slags vice-præsident.

I mellemtiden har man konstateret, at adskillige af den tidligere Ghana-leders politiske modstandere synes at have mødt en alt for tidlig død.

Hvad tjener en russisk arbejder i timen?

Der foreligger nu, for første gang siden 1937, officielle russiske oplysninger om, hvad en russisk arbejder har i timeløn. Uden at det angives specielt, må man gå ud fra, at de anførte tal er den gennemsnitlige time-takst for faglærte/ufaglærte arbejdere.

Og denne takst er 54 kopeker pr. time, hvilket svarer til ca. 4,10 kr.

Det amerikanske arbejdsministerium har foretaget en beregning vedrørende aflønningerne i tyve lande. Denne beregning indbefatter *ikke* de såkaldte »sociale ydelser«, men kun den rene timeløn. Amerikanerne konstaterer, at russerne ligger *under* Amerika (gennemsnitlig timeløn: 17,85 kr.), Canada (ca. 13,35 kr.), Sverige (ca. 10,30 kr.), England (ca. 8,20 kr.), Australien (ca. 7,50 kr.), Vesttyskland (ca. 7,10 kr.), Frankrig (ca. 5,50 kr.), Italien (ca. 4,90 kr.), og Israel (ca. 4,30 kr.).

Men den russiske arbejder tjener *mere* end sine kolleger i Argentina (ca. 3,95 kr.), Meksiko (ca. 3,50 kr.), Polen (ca. 3,00 kr.), Grækenland (ca. 2,85 kr.),

Peru (ca. 2,80 kr.), Japan (ca. 2,70 kr.), Formosa (Nationalist-Kina) ca. 0,90 kr.), og Syd-Korea (ca. 0,55 kr.).

En serie tal som de ovenanførte har naturligvis kun en relativ værdi som bedømmelsesgrundlag for, hvordan *manden*, der tjener den citerede timeløn, kan leve af sin løn: det er væsentligt dyrere at eksistere i Amerika, end det er på Formosa. Men aligevel

Mægtig flyttedag i Frankrig

Den franske statspræsident, brigadegeneral *Charles de Gaulle*, har sat et par af Amerikas femstjernede generaler nogle grå hår i hovedet: Han har forlangt, at alle udenlandske troppekontingenter, depoter, flyvepladser og benzin-pipelines fra og med den 4. april stilles under fransk overkommando – og altså ikke længere under NATO (*North Atlantic Treaty Organization*).

Den amerikanske statspræsident (civilisten) *Lyndon B. Johnson* har foreløbigt sagt nej.

Som enhver avislæsende europæer ved, er det amerikanerne, der har indrettet og bekostet størsteparten af det *gods*, den franske eneherker nu vil hive ud eller annektere. Der findes på fransk grund 22 overfyldte depoter under amerikansk administration samt 12 militære flyvepladser, hvor indtil dato et amerikansk (eller NATO) krigsberedskab har kunnet holde til – med yderst moderne våben, kæmpemæssige forsyningslagre, hypertekniske installationer, A-bomber

Underskriften under denne tegning i Chicago Sun var kort og lakonisk: Attention! – pas på! Situationen mellem den franske og den amerikanske præsident er ikke just idyllisk.



og -raketter o.s.v., samt ca. 20.000 amerikanske soldater og uniformerede teknikere. Videre SHAPE-hovedkvarteret, hvor også danske officerer gør tjeneste, samt et utal af andre, mere eller mindre hemmeligt-stempledte *servicesteder*. Og endeligt nogle meget væsentlige *pipelines*, der under jorden bringer brændstof til NATO-centrerne i Frankrig og i Vesttyskland.

Der er næppe tvivl om, at Vesttyskland nu må forberede sig på en af de mest formidable flyttedage, man har oplevet, siden de Allierede bragte deres krigsmaskinel i land i Nordfrankrig, for at befri bl.a. brigadegeneral Charles de Gaulles fædreland.

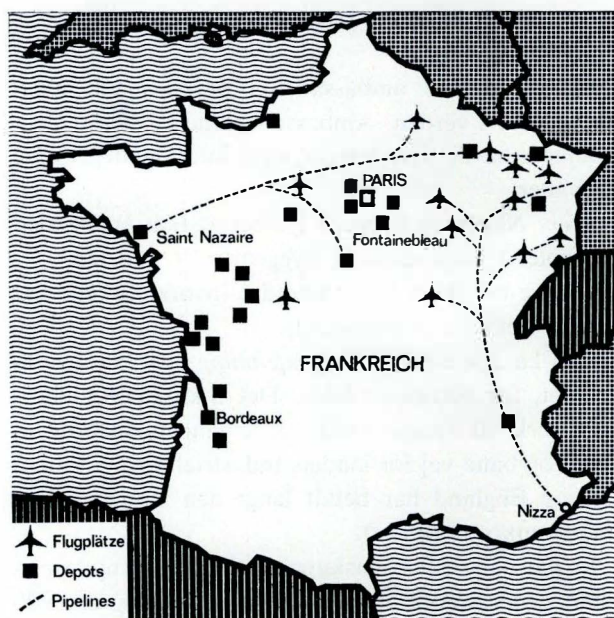
Det ville være forkert at sige, at den franske super-nationalismes nyskaber, *le général*, overrasker sine trans-atlantiske forbundne: amerikanerne har længe vidst, hvor det bar hen. De Gaulle har aldrig gjort krav på at være nogen *Lafayette*: han tager hellere, end han giver, og for ham drejer det sig kun om den franske *dominans* i Europa. Det har de velinformerede herrer i Washington indrettet sig efter, og allerede nu løber mindre end ti procent af de amerikanske sikringsstyrkers forsyninger via fransk territorium. Hovedparten går over Holland, Belgien og de vesttyske havne.

Men flytningen af det, der befinder sig i Frankrig, bliver en dyr affære for flyttemændene: Alene en ny *pipeline* gennem Holland eller Belgien til Pfalz eller et andet udmundingspunkt i Vesttyskland vil koste ca. 1,7 milliarder kr. Og flytningen af SHAPE til f.eks. England vil heller ikke være nogen billig affære.

Alvorlig krise for franske skibsværfter

En sagkyndig dansk skibsværfttekniker udtalte fornyligt, at intet dansk skibsværft i øjeblikket tjener penge på nybygninger.

De franske skibsværfter har i årevis befundet sig i en alvorlig økonomisk krise. De fleste af disse værfter er håbløst umoderne, og de er overhovedet ikke indrettede på at imødekomme de tekniske krav, der stilles af verdens store tankskibs-rederier. Frankrig disponerer over ialt ti værfter af en nogenlunde antagelig størrelse, og disse ti foretagender beskæftiger tilsammen kun ca. 30.000 arbejdere. Koncentrering, modernisering og rationalisering ville muligvis kunne hjælpe den franske skibsbygningsindustri på fode igen, men ingen af de pågældende virksomheder disponerer over den fornødne kapital: de fleste af dem er dybt forgældede.



Tysk kort over NATO-støttestederne i Frankrig.

I de sidste tre år har den franske skibsbygningsindustri arbejdet med stigende tab. I 1962 kunne hele branchen anføre et minusbeløb på ca. 2,7 mill. francs (1 francs = 1,40 kr.). I 1965 tabte de franske værftsejere ca. 60 mill. francs. Dette triste regnskabsbillede fremtræder til trods for, at den franske stat i mere end ti år har støttet værfterne med subventioner (i øjeblikket modtager ethvert fransk værft, der bygger et nyt skib, som statsstøtte 14,8 procent af det beløb, regningen andrager – i 1962 var statens hjælp sågar 25 procent).

Værftarbejderne, der ser deres tilværelse truet af den stadigt svindende ordretilgang på deres arbejdspladser, har uden synligt resultat lanceret og igen afbrudt en række strejker – f.eks. i *La Seyne* vest for *Toulon* og i *Le Havre*. Det store værft i Le Seyne – »*Forges et Chantiers de la Méditerranée*« – har meddelt sine arbejdere, at det må lukke, såfremt regeringen ikke træder ind i billedet med en kraftig støtteaktion.

Den legendariske græske skibsreder *Aristotele Onassis* ejer forøvrigt ca. 40 procent af aktierne i det nævnte værft. Foretagendets ledelse bad ham for nogen tid siden om at stille en del af sin aktiepost til rådighed som sikkerhed for et banklån. Skibsrederen sagde nej. Hermed bragte han sig ikke alene i miskredit hos arbejderne og hos banken, men også hos gaulistiske politikere, der fornyligt i taler og i avisartikler har stemplet ham som en »udenlandsk, ansvarsløs storkapitalist«.

knivafbryderen åbnes, men hvis der samtidig er et forbrug i lokomotivet, som skal dækkes udefra, skal knivafbryderen sluttet. På manøvretavlen i apparatskabet findes en 100 A sikring for batteriladning udefra.

511. Amperemeter til batteristrøm

Amperemetret for batteristrøm (ladeamperemetret), se fig. 1-14 A og D, viser kun, om batteriet oplades eller aflades. Normalt vil viseren stå på 0 eller angive svag ladning. Hvis amperemetret til stadighed viser afladning, skal hjælpedynamoens ydelse kontrolleres, da batteriet under fortsat afladning vil miste sin kapacitet. Startstrømmen går udenom ladeamperemetret og kan ikke aflæses herpå.

512a. Tilbagestrømsrelæ MX og MY I

Tilbagestrømsrelæet (RCR) på MY 1101-24 er vist i fig. 1-14 A og D. Dette relæes hovedformål er at forhindre, at strøm fra batteriet trækker hjælpedynamoen rundt som en motor. Såsnart hjælpedynamoens spænding af en eller anden grund bliver mindre end batterispændingen, vil der opstå en tilbagestrøm, og RCR relæet vil derefter udkoble BC afbryderen (ladeafbryderen), der afbryder forbindelsen mellem batteri og hjælpedynamo. RCR udkobler derfor også BC, når dieselmotoren standses.

Virkemåden fremgår af fig. 5-14, for henholdsvis MY 1101-04 og MY 1105-24.

På MY 1125-44 og MX findes et tilbagestrømsrelæ af en særlig udformning (mikrorelæ). Virkemåden fremgår af fig. 5-15.

512b. Batteriladeensretter MY II

Et tilbagestrømsrelæ til forhindring af, at hjælpedynamoen trækkes som en motor fra batteriet, findes ikke på MY 1145-1159, men den samme funktion varetages af batteriladeensretteren, der består af 2 silicium-spærredioder med en selen-ensretterventil indbygget som beskyttelse mod spændingsspidser og lignende.

Spærredioderne har den egenskab, at de yder meget stor modstand i den ene retning (spærreretningen) og lille modstand i den anden (strømgennemgangsretningen), og de er monteret således, at strømgennemgangsretningen er fra hjælpedynamo mod batteriet og manøvrestrømskredsene.

spolerne (J-K og L-M) svarende til den normale indkoblingsværdi.

- b) FSR (C-D) åbner, men TR holdes inde af TR (A-B).
- c) FSR (A-B) åbner, og FSD falder ud.
- d) FSD (C) åbner momentant, og FS falder ud.
- e) FS (C-D) åbner, og S 13 falder ud.
- f) S 13 (A-B) slutter, og P 1 og P 3 går ind, da TR (C-D) er sluttet, jf. foranstående pkt. 1 g.
- g) P 1 (A-B) og P 3 (A-B) åbner, og S 24 falder ud.
- h) S 24 (A-B) slutter, og P 2 og P 4 går ind, idet P 1 (E-F) og P 3 (E-F) er sluttet.
På MY II vil i det korte øjeblik, hvor S 24 er faldet ud, og hvor P 2 og P 4 endnu ikke er gået ind, er FSR-spolerne (J-K) og (L-M) kortsluttet af (C-D)-kontakterne på S 24, P 2 og P 4, for at hindre utidig indkobling af FSR.
- i) P 4 (A-B) på MY II endvidere P 2 (E-F) åbner, og kalibreringsspolen FSR (P-N) bliver strømløs.
- j) P 4 (E-F) slutter, og da TR (E-F) også er sluttet, går SF ind. På MY II er PTR (E-F) og TR (E-F) ombyttet.
- k) MX SF (A-B), MY II SF (G-H) slutter, og BF går ind, hvorefter omkoblingen 2 → 3 er gennemført.

Kobling 3→4: (parallel→parallel med feltsvækning).

Ved en hastighed på ca. 120 km/t vil på MX FSR påny igen gå ind ved 970 volt og 950 ampere, når kontrolløren er i stilling 8. På MY II 108 km/t 980 volt og 1300 ampere.

Forløbet er i det store og hele som beskrevet under kobling 1→2, idet funktionerne pkt. 2 d) og e) nok indtræffer, men er uden betydning i denne forbindelse. Endvidere slutter FS (G-H) og danner et holde-kredsløb for P 1 og P 3.

Kobling 4→3 (parallel med feltsvækning→parallel).

- 1) Når lokomotivets hastighed som følge af kørsel i stigende terræn på MX falder til ca. 108 km/t, vil FSR falde ud ved 620 volt og 1500 ampere, når kontrolløren står i stilling 8.
- a) FSR (G-H) slutter, og kalibreringsspolen FSR (P-N) magnetiseres, hvorved indkoblingsværdien for FSR løftes for at forhindre pendling som følge af den ved nedkoblingen opståede højere spænding og lavere strøm.

- b) FSR (C-D) åbner, men TR holdes inde af TR (A-B).
- c) FSR (E-F) åbner og indkobler modstandene i serie med FSR-spolerne (J-K og L-M) svarende til den normale indkoblingsværdi.
- d) FSR (A-B) åbner, FSD falder ud, FSD (C) åbner momentant, og FS falder ud, hvorved banemotorernes feltsvækningsmodstande afbrydes.
- e) FS (A-B) slutter og forbereder parallelkredsen til PTR-spolerne (J-K, L-M og N-P), men denne etableres ikke endnu, da TR (G-H) er åben.
- f) MX FS (N-P) MY II FS (E-F) åbner og gør kalibreringsspolen FSR (P-N) strømløs.

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

- 1) Falder lokomotivets hastighed yderligere til ca. 57 km/t, vil PTR falde ud ved 590 volt og 1600 ampere, når kontrolleren er i stilling 8.
 - a) MX PTR (E-F), MY II TR (E-F) åbner og indkobler modstandene i serie med PTR-spolerne (J-K, L-M og N-P) svarende til den normale indkoblingsværdi.
 - b) PTR (A-B) åbner, og TR falder ud.
 - c) TR (A-B) slutter og etablerer den under kobling 4→3 pkt. 1 e) påbegyndte parallelkreds til PTR-spolerne, der skal forhindre dette relæ i at gå ind som følge af høj spænding efter nedkoblingen.
 - d) TR (E-F) åbner, og SF og BF falder ud, hvorved hoveddynamospændingen falder til en lav værdi, idet SF (C-D) og BF (C-D) slutter og indkobler ORS. På MY II kun BF (C-D).
 - e) BF (E-F) slutter, men da FS (A-B) allerede er sluttet, sker der intet, men der dannes et holdekredsløb for parallelkredsen til PTR-spolerne.
 - f) TR (C-D) åbner, og efter ca. 0,1 sekunds forløb falder P 1 og P 3 ud.
 - g) P 1 (A-B) og P 3 (A-B) slutter, og da TR (J-K) er sluttet, går S 13 ind.
 - h) S 13 (A-B) åbner, hvorved P 2 og P 4 falder ud. På MY II er ganske som under opkobling 2→3, jf. pkt. 2 h),

stilling af kontrolleren, vil motoren gå på tomgang. For at kunne regulere dieselmotorens hastighed i ét lokomotiv eller i flere multiplekoblede lokomotiver, skal ER relæet være magnetiseret i hvert af lokomotiverne. Relæet har 3 kontakter, der normalt er åbne, og som vil slutes, når relæet magnetiseres, således at der etableres strømkredse til magnetventilerne AV, BV og CV, fig. 5-6. Dieselmotorrelæet har ingen indflydelse på magnetventilen DV.

ER relæet magnetiseres i hvert lokomotiv ved strøm fra den gennemgående PC ledning, og følgende betingelser skal derfor være opfyldt, for at ER relæet kan magnetiseres:

På manøvretavlen i det elektriske apparatskab, fig. 1-14 A og D, skal knivafbrydere for batteri, hjælpedynamo og manøvrestrøm være sluttede, og maximalafbryderen for manøvrestrøm på instrumentbrættet ligeledes sluttet (stilling ON). Startomskifteren skal stå i stilling: DRIFT. Jordslutningsrelæet må ikke være trådt i funktion, og FPC på MY II NVR relæet på MY I og MY II skal være magnetiseret (dieselmotoren skal være igang og vekselspændingen tilstede).

509. Batterifeltafbryder og batterifeltsikring

Når kontrolleren sættes i stilling 1, slutter batterifeltafbryderen et lavspændingskredsløb for magnetisering af hoveddynamoens batterifelt, som angivet under pkt. 505 E. Batterifeltafbryderen skal være lukket under effektafgivelsen, men åbnes under omkoblingerne 2-3 og 3-2, og hvis der indtræder hjulslip. En ensretterventil og en aflademodstand anvendes til at aflede den højspænding, der induceres i batterifeltet, idet batterifeltafbryderen åbnes.

En 80 A batterifeltsikring i det elektriske apparatskab beskytter batterifeltet. Hvis sikringen går, vil lokomotivet ikke yde normal effekt.

510. Batteriknivafbryder og batteriladning

Denne afbryder, se fig. 1-14 A og D, er anbragt på manøvretavlen i det elektriske apparatskab og slutter eller afbryder forbindelsen mellem batteriet og lavspændingssystemet. En ladestikdåse, som skal anvendes, hvis batteriet skal oplades fra et stationært ladeanlæg, sidder på den ene side af lokomotivet (MY 1101-04). På MY 1105-44 sidder stikdåsen i batterikassen. Hvis det udelukkende er batteriet, der skal oplades, skal batteri-

rens hastighed under påvirkning af de af kontrollerhåndtaget givne »ordrer«.

Kontrollerhåndtaget påvirker afbrydere, som kan sætte en spændingsførende ledning i forbindelse med en eller flere andre ledninger, beroende på kontrollerens stilling.

Regulatoren er indrettet således, at magnetisering af forskellige kombinationer af 4 magnetventiler (AV, BV, CV og DV) bevirker, at dieselmotoren lyster de af kontrolleren afgivne ordrer. Den følgende oversigt viser de forskellige kombinationer af magnetventiler, der magnetiseres for at frembringe de ønskede hastigheder for dieselmotoren, svarende til de forskellige stillinger af kontrolleren, se iøvrigt forklaringen under pkt. 127.

Kontrollerstilling

Magnetiserede magnetventiler

	AV	BV	CV	DV	type B	type C
Dieselmotorens hastighed omdr./min.						
Stop				x	0	0
Tomgang					275	275
1					275	275
2	x				350	350
3			x		425	435
4	x		x		500	515
5		x	x	x	575	595
6	x	x	x	x	650	675
7		x	x		725	755
8	x	x	x		800	835

Magnetventilens

påvirkning på

motorens hastighed

i omdr./min.	type B: + 75	+ 300	+ 150	÷ 150 (eller stop)
	type C: + 80	+ 320	+ 160	÷ 160 (eller stop)

508. Dieselmotorrelæ

Dieselmotorrelæet (ER) kontrollerer strømtilførslen til magnetventilerne AV, BV og CV. Når dette relæ falder ud, standses motoren øjeblikkelig, hvis kontrolleren er i stilling 5 eller 6. Hvis relæet falder ud i nogen anden

FSR-spolerne kortvarigt kortsluttet, efter at P 2 og P 4 er faldet og inden S 24 er gået ind.

- i) P 2 (A-B) slutter, og S 24 går ind, hvorved banemotorerne er kobledede i serie-parallel (kobling 1).
- j) S 13 (G-H) og S 24 (G-H) slutter, og da TR (L-M) også er sluttet, går SF ind. SF (A-B) slutter, og BF går ind. SF (C-D) og BF (C-D) åbner og ORS bliver strømløs.
- k) Da hoveddynamospændingen herefter vokser, vil FSR gå ind, og 2,5 sekunder senere vil FS gå ind som beskrevet under kobling 1→2, hvorefter banemotorerne er kobledede i serie-parallel med feltsvækning (kobling 2).
- l) FS (A-B) åbner og afbryder parallelkredsen omkring PTR-spolerne (J-K, L-M og N-P), men PTR-spolerne bliver ikke magnetiseret tilstrækkeligt til, at PTR-relæet går ind, fordi spolerne er shuntet af den 1000 mikrofarads kondensator, der først skal lades op. Dette tager ca. 3 sekunder.

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

Falder lokomotivets hastighed stadig, vil FSR falde ud, når hastigheden er ca. 33 km/t. Spændingen er da 620 volt og strømmen 1500 ampere, hvis kontrolleren står i stilling 8.

Kobling 2→1 forløber omtrent som beskrevet under kobling 4→3, bortset fra, at FS (A-B) nu parallelforbinder PTR-spolerne med 10 ohm's modstanden, da TR (G-H) er sluttet.

Afsluttende bemærkninger (MX og MY II):

- 1) Som tidligere antydnet er den 1000 mikrofarad kondensators funktion at forsinke indkoblingen af PTR så meget, at hoveddynamospændingen kan nå at falde under dette relæ's indkoblingsværdi, det vil sige et bestemt forhold mellem spænding og strøm, når banemotorerne feltsvækkes i kobling 1→2.

Hvis kondensatoren ikke var der til at præstere denne forsinkelse af PTR's indkobling, ville PTR gå ind, umiddelbart efter at FS er gået ind. Herved ville banemotorerne blive koblet i parallel ved en for lav hastighed, og der ville opstå en pendling mellem de forskellige koblinger.

- 2) Betydningen af BF's bikontakt (E-F) er at forhindre en for tidlig indkobling af PTR, når der sker en reduktion af trækraften som følge af hjulslip.

- 3) Under kørsel i kobling 2, det vil sige med feltsvækkede banemotorer i serie-parallel, kan man komme ud for, at der sker en for tidlig opkobling til parallel, når kontrolløren sættes ned i en lavere stilling. Men den efterfølgende kontrollerstilling hverken i mekanisk eller elektrisk henseende alvorlig, og derfor i praksis uden større betydning.

506. Magnetiseringsregulatoren

Magnetiseringsregulatoren består i princippet af en regulerbar modstand, der er forbundet i serie med hoveddynamoens batterifelt. Reguleringen sker automatisk fra dieselmotorens regulator ved hjælp af dieselmotorens smøreolietryk, der over en styreventil i regulatoren påvirker en hydraulisk vingemotor. Denne vingemotor er sammenbygget med modstandene til en enhed, der ses på fig. 1–21 og benævnes magnetiseringsregulatoren. Når vingemotoren arbejder, bevæges en børstearm hen over en kommutator, hvis enkelte lameller er forbundet til udtag på modstandene, og afhængig af børstearmens stilling ændres størrelsen af seriemodstanden i batterifelt, og dermed hoveddynamoens afgivne spænding og effekt.

Dieselmotorens afgivne effekt er bestemt af belastningen og til hver stilling af kontrollerhåndtaget svarer således, at dieselmotoren er belastet, en ganske bestemt værdi af brændolieforbruget.

Brændolieforbruget afhænger af stillingen af dieselmotorens kraftstempel, der styrer brændolieindsprøjtningen. Hvis dieselmotorens belastning er så stor, at der kræves mere brændolie (for at give dieselmotoren det omdrejningstal, der svarer til den givne kontrollerstilling) end det forud bestemte ligevægtspunkt (mellem belastning og brændolieforbrug), vil den nævnte styreventil i dieselmotorregulatoren påvirke magnetiseringsregulatoren således, at dieselmotorens belastning formindskes i nødvendig grad, idet magnetiseringen af batterifeltet formindskes.

Såfremt dieselmotoren kræver mindre brændolie end svarende til det nævnte ligevægtspunkt, vil magnetiseringsregulatoren forøge dieselmotorens belastning, idet hoveddynamoens magnetisering forøges i batterifeltet. På denne måde opnås det, at batterispænding, temperaturforandringer i dynamoviklingerne eller forandringer i lokomotivets hastighed ikke medfører, at dieselmotoren overbelastes eller underbelastes, men der afgives en konstant effekt for hver stilling af kontrollerhåndtaget.

I dieselmotorregulatoren findes en minimumsbelastningsspole (ORS), som kan ophæve den normale virkning af den før omtalte styreventil, der påvirker magnetiseringsregulatoren. Når ORS magnetiseres, tvinges magnetiseringsregulatoren under påvirkning af smøreolietrykket til at dreje mod stilling minimum felt, se fig. 1–26. Når ORS magnetiseres åbner den ventilen under ORS, så der kan løbe regulatorolie ind under stemplet (2), dette går op og tager glideren (1) med sig. Herved åbnes kanalen foroven ved glideren så dieselmotorsmøreolie ledes over i magnetiseringsregulatorens vingemotor, der drejer med uret altså mod minimum felt. – Magnetiseringsregulatorens stilling angives ved sammenligning med den lille visers stilling på et ur. Minimum felt svarer til kl. 17 og maximum felt til kl. 19. Magnetiseringsregulatorens stilling på fig. 1–26 svarer altså til kl. 14, hvilket nogenlunde er den stilling den står i når der køres i stilling 8.

ORS magnetiseres, som beskrevet under pkt. 505, ved op- og nedkobling 2–3 og 3–1 af banemotorerne, endvidere magnetiseres ORS dersom der indtræder hjulslip, eller såfremt overbelastningsafbryderen OLS på dieselmotorregulatoren træder i funktion.

Ved MY 1105–44 magnetiseres ORS tillige så længe BTR er magnetiseret, når en banemotor udkobles.

På alle MY findes i dieselmotorregulatoren foruden OLS en anden afbryder, LRS, der virker før OLS. Når LRS afbryderen slutes af dieselmotorens kraftstempel, magnetiseres LRC relæet, hvorved de modstande udskydes, der under igangsætning er indskudt parallelt med magnetiseringsregulatoren, for at igangsætningen af lokomotivet skal ske hurtigt. Magnetiseringsregulatoren vil under igangsætninger begynde i stillingen minimum felt og efterhånden bevæge sig mod maximum felt, indtil der nås en ligevægtsstilling. Parallelmodstandene til magnetiseringsregulatoren giver en større magnetisering af hoveddynamoens batterifelt end egentlig bestemt af regulatorens øjeblikkelige stilling, men når modstandene udkobles, bestemmes magnetiseringen helt og holdent af magnetiseringsregulatoren.

507. Kontrol af dieselmotorens omdrejningstal

Kontrollerhåndtaget har 10 stillinger: Stop, tomgang og driftsstillingerne 1–8. Hver kontrollerstilling fra 2–8 forøger dieselmotorens hastighed med 75 omdrejninger pr. minut for dieselmotor type B og 80 omdrejninger pr. minut for dieselmotor type C. Regulatoren kontrollerer direkte dieselmoto-

Herlig-Søren og hans boligforlig

Af Viggo Jensen

Man har aldrig været i stue med en pensionist, der er så velfærds-præget som pens. lokomotivfører K. V. Sørensen, Århus, og som uden videre erklærer, at man kan ikke have det bedre i dette (eller noget andet) land, end han og hans muntre *Margrethe* har det i Bissensgade nr. 2, – i »smilets by«.

Mens K. V. og jeg trak jakkerne af og tog fat på det skriftlige, trak fru Margrethe sig tilbage til køkkenet. Hun kogte æg. Hun tog grå og røde sild ud af blanke dåser. Hun satte andre, gode ting på fade. Hun skar ost og lavede kaffe, og hun fandt en hel flaske af det, hendes landsfæller, vendelboerne, kalder drammer.

K. V. fortsatte sin fortælling, hvor han slap sidst:

– Da lyn- og motortogstrafikken var blevet standset, vidste man jo ikke rigtigt, hvor man var, i 1940. Vi regnede i grunden med at blive arbejdsløse. Men det viste sig, at der var en hel del at gøre. Jeg kørte med alt muligt, – damptog, tyske tog osv. I 1941 fik jeg min formelle forfremmelse til lokomotivfører. Vi flyttede tilbage til Ålborg. Krigen gik til ende, og det hele kom langsomt i gang igen. DSB begyndte at forny sit materiel. Man anskaffede fire af de store MY-maskiner, bygget hos *General Motors* i Detroit, men samlede i Sverige. Statsbanerne skulle bruge 16 førere til disse maskiner, der allesammen blev indsat på strækninger i Jylland. Selvom jeg ikke gjorde mig større forhåbninger om at blive antaget, søgte jeg ind som fører på disse nye diesel-motordrevne lokomotiver, og jeg blev indstillet nøjagtigt til plads nr. 16. Jeg var den yngste i alder og i anciennitet. Jeg blev stationeret i Fredericia, – min familie boede stadigvæk i Ålborg. Otte af førerne på de nye MY-maskiner havde station i Århus, og otte blev stationerede i Fredericia. Familiemæssigt var det ikke nogen rar tid. Jeg overnattede ofte i Århus, og jeg vil gerne sige, at overnatningsforholdene var behagelige, – gode soveværelser, køkkenmuligheder, en hyggelig opholdsstue osv. Min kone kom af og til fra Ålborg for at være sammen med mig på en friaften eller en fridag. Sommetider fandt jeg hende på værelset, når jeg kom, undertiden fandt jeg en seddel: »Er taget til Ålborg – på gensyn!«

En sjette sans?

– Det var jo et sært rakkerliv – sagde K. V. – men så blev der pludselig en plads ledig her i Århus. Plads taget i den forstand, at en af de førere, der havde været stationeret her, blev flyttet til en anden by. Jeg fik pladsen. Det går iøvrigt helt efter anciennitet. Her



De tre Sørensen-sønner: O. V., P. E. og O.V., alle lokomotivførere.

i Århus havde jeg først, som sædvanligt et værelse, og jeg havde besøg af min kone, så tit det kunne lade sig gøre. Og nu kommer historien om vore boligforhold med skæbnen: Jeg vil ikke sige, at Margrethe har seks sanser. Men hun har i hvert fald *fem* og en halv!

– Nåå?

– Da vi første gang boede her i Århus, havde vi den lejlighed, der ligger nedenunder os i dag, og da vi igen skulle flytte til Ålborg, sagde min kone:

– Vi kommer tilbage hertil, K. V.!

Men det troede Herlig-Søren ikke på.

Margrethe fik ret. En dag, da hun besøgte sin mand, gik de tur, traf deres gamle vært på gaden, hilste på ham, gik videre og hørte ham råbe:

– Er det Sørensen?

Og det var det jo.

– Kom ind i morgen – sagde værten – fru *Pedersen* skal flytte! De er en pæn mand, Sørensen! Dem vil jeg gerne have som lejer igen!

Så flyttede familien Sørensen påny fra Ålborg til Århus. Det er en seks års tid siden. Sørensen satte lejligheden i stand. Nu ligner den en af de husligheder, departementschefer bor i i København. Gode møbler i alle stuer. Et utal af *Bing & Grøndahl*-platter på væggene. Et par franske ure. Tæpper over alle gulve. En fem måneder gammel fransk puddelhund, der bliver utæt af lutter fornøjelse, når den ser et fremmed menneske i huset:

– Vi har det *dejligt!* – sagde K. V. – vi kan rejse på ferie hvert år, når det passer os, og vi har set de fleste af de steder, folk nu tager til, når de skal have det rart. Vi har oplevet en masse. Vi har råd til at have det godt. Skal jeg sige Dem hvorfor?

– Det ved han da – sagde fru Margrethe – han er også jyde: Vi har det godt, *fordi vi altid har brugt mindre, end vi tjente!*

Det er uden tvivl rigtigt, at K. V. altid har brugt noget mindre, end han har tjent.

Men han har alligevel haft råd til at lade sine tre sønner få undervisning i klaverspil, hos lærere, hvis timebetaling lå på kr. 25.

Det var en fortræffelig dag. God frokost, interessante mennesker, en lang samtale, der her har måttet knappes af, et helhedsindtryk: at man går bort fra Bissensgade nr. 2 med en fornemmelse af, at man er *tilfreds*. For at citere K. V.: det var *herligt*.

Det sidste, man så i lejligheden, var et billede af tre marinere – de tre sønner.

– Jeg har jo kun været tudsetræder! – sagde K. V.

Fremtidens fjerntrafik ligger hos jernbanerne

Af Viggo Pedersen

USA og Vesttyskland anser det for håbløst at udbygge sine kæmpe-vejnet til effektiv afvikling af fjerntrafikken.

Derfor er jernbanen blevet »genopdaget«, og der projekteres på livet løs stadig hurtigere og bekvemere fjernforbindelser med plads til mennesker og biler.

I Essen i Vesttyskland kører De Deres bil over en rampe og ind på en stor vægt. Manden ved vægtskalaen råber til en anden mand: »Det bliver 75 Mark«. Så dirigerer De Deres bil fra vægten direkte ind i et toetages glinsende aluminiumstog. De står ud af vognen og går ind i togets »passager-afdelinger«.

Her kan De vælge, om De vil se en film i togets biograf, om De vil leje en sekretær til at tage mod brevdiktat, hellere vil De måske spise, eller måske blot have en drink. I det sidste tilfælde tager De plads i den hyggelige bar.

Medens De foretager Dem alle disse ting – eller i hvert fald en af dem, suser toget næsten lydløst i retning mod Stuttgart og med en fart af 300 kilometer i timen. Knap to timer efter, at De kørte ombord i toget, kan De igen køre fra borde i Stuttgart.

Dette er ingen fantastisk fremtidsvision, men det bliver håndgribelig virkelighed i løbet af få år. De tyske færdselseksperter har forlængst konstateret, at

fremtiden ikke er flere biler og større lastvognstog på vejene. Fremtiden ligger hverken i luften eller på vejene, men på skinnerne.

I trafikministeriet i Bonn, hos Forbundsbanestyrelsen i Frankfurt og hos trafikeksperterne ved Den Tyske Forbundsrigsdag i Bonn ligger detaljerede planer for jernbanetrafikken af i morgen. Om baggrunden for deres udformning og opbygning siger færdselseksperter dr. Müller-Hermann:

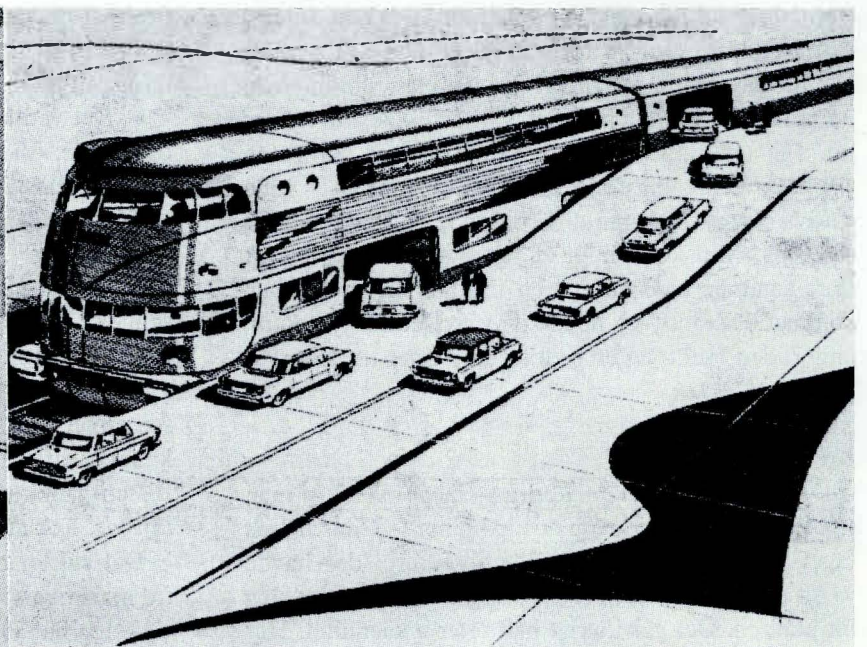
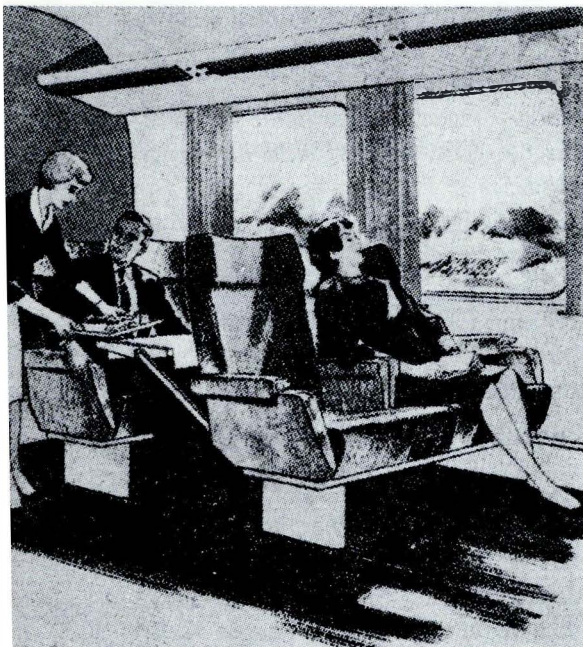
– Vi kan bygge nok så mange veje, vi kan investere skyhøje beløb i vejanlæg, alligevel vil bilbestanden stadig vokse hurtigere end vejbyggeriet.

Og han fortsætter: – I året 1975 har vi 17,1 million biler i Vesttyskland. Det er syv millioner flere, end der i øjeblikket kører på de vesttyske veje. Vi måtte bygge seks til tolv-sporede motorveje, og alligevel havde vi ikke indhentet udviklingen.

Derfor gør dr. Müller-Hermann sig til talsmand for hurtig-banerne. Han siger: – »Teknisk er hurtig-bane

Ingen overtræt bilist ved rattet mere, ingen overfyldte veje. I passagersalonerne i toget kan bilisten vælge, om han vil se en film, spise, have en drink, eller sove lidt.

Biler er med som håndbagage. Direkte fra vægt og rampe køres de ind i det toetages tog.



Statsbaner som skibsreder

problemet løst. Spørgsmålet om rentabilitet vil vi snart have klaret. I det øjeblik, vi er færdige med prøverne, må denne bane etableres. *I dag må vi bygge jernbanen af i morgen.* Vi står foran en renaissance af jernbandedriften. Det forberedende arbejde med hurtig-banen er så vidt fremskredent, at vi kan begynde bygningen inden for en overskuelig tid».

Hvad der indtil for nylig kun var kendt af en snæver kreds i Bonn: Et ingeniørfirma har allerede på tegnebrættet detailprojekteret den første strækning fra Ruhrområdet til Stuttgart. Alle beregninger er afsluttede, og det er konstateret, at banen ikke bliver dyrere at bygge end gennemførelsen af en motorvej i fremtiden mellem Ruhr- og Neckarområdet.

Og en sensation hentet fra de økonomiske beregninger og kalkulationer på den nye bane: Den bilist, der tager vognen og familien med i toget, betaler for bil og hele familien *mindre* end hans rene kørselsudgifter havde været, hvis han havde gennemkørt den samme strækning med bilen på motorvej! Hertil kommer, at han er fremme med toget på en tredjedel af den tid, som bilkørslen ville have taget ham.

Endnu bedre vil det kunne betale sig for lastvognene at køre ombord i hurtig-togene på den nye strækning. For lastbilerne er der regnet med en kilometerpris på en halv mark, og det ligger langt under de nuværende omkostninger ved kørsel på motorvej.

Hurtigbane-ideens fader er den 82-årige Münchener-professor i jernbaneteknik, *W. Baeseler*. Igennem 40 år havde han sin lærestol ved universitetet i München, men nu er han pensionist. Hurtigbanen er hans livsværk.

Professor Baeseler står iøvrigt ikke alene med sin grundopfattelse af »revolutionen på skinnerne«. Billandet USA er i mellemtiden også kommet til det resultat, at dets fremtid færdselsmæssigt ligger hos jernbanerne. I USA bygger man gasturbinetog, og i beregningerne er man nået til følgende opsigtsvækkende konklusion: Bilen har ingen chance i fjerntrafikken. – Selv om vi asfalterede hele landet, siger amerikanske trafikeksperter, ville bilfabrikkernes samlebånd alligevel overtrumfe vore bestræbelser. Når vi tænker på, hvilke uhyre summer det ville koste os at udbygge vort i forvejen kæmpemæssige vejnet, kunne vi billigere anlægge hurtigbanerne og lade folk køre gratis med! Hertil kommer, at USA i forvejen har verdens mest moderne vejnet. Amerikanerne siger: Bilen er en herlig ting til skovtur i det grønne, men i fremtiden vil den være praktisk ubrugelig i fjerntrafik, hvor den må liste sig frem hundreder af kilometre.

Ingen europæiske landes statsbaner kan måle sig med Danske statsbaners færgeoverfart på Storebælt, selv om man både på den engelske kanal og på overfarten mellem det italienske fastland og Sicilien er ved at komme godt med. Navnlig i de seneste år er der sket en betydelig udvikling i den sidstnævnte færgeoverfart, der både giver Italiens statsbaner gode indtægter, men også har krævet en større udvidelse af materiel og anlæg.

Allerede i 1899 blev der åbnet en færgerute over Messinastrædet. For at give et lille indtryk af udviklingen kan det nævnes, at i det sidste førkrigsår 1938–39 blev der her overført 213.879 jernbanevogne og 4.479 biler, mens der i driftsåret 1962–63 var 610.076 jernbanevogne og 300.198 biler samt syv millioner rejsende.

Man har to ældre færger på Messina-overfarten, »Villa« og »Messina« samt den nyere »Reggio«, der sidste sommer fik et søsterskib »S. Francesco di Paola« på ruten. Den nye færge har fire spor, kan tage 34 godsvogne, 41 biler og 1800 passagerer. Endnu to færger er under bygning til overfarten, og de vil kunne indsættes i årets løb. De kan hver tage 40 godsvogne og 50 lastbiler.

Når de to nye færger er færdige, vil de gamle »Villa« og »Messina« blive ombygget til rene bilfærger, udgift ca. en halv mill. kr. for hver. Den gennemsnitlige trafik ligger på overførsel af 60–70 jernbanepersonvogne om dagen. Godstrafikkens spidsbelastning ligger i januar måned med transport af frugt og grøntsager fra Sicilien til det meste af Europa. I januar 1964 førtes på 30 færgeture i hver retning en enkelt dag 610 godsvogne over Messinastrædet. Størstedelen af denne trafik kører på den enkeltsporede 400 km lange el-hovedbane fra Battipaglia til færgehavnen Reggio Calabria, men man er nu ved at lægge dobbeltspor, som skal være færdigt i 1969. Herved kan antallet af tog daglig øges fra 80 til 150 og farten øges, så køretiden forkortes indtil halvdelen time.

Ved siden af den 15 km lange færgeoverfart Reggio Calabria-Messina blev i 1905 åbnet den anden og kun 8 km lange overfart mellem Villa San Giovanni og Messina. Det er over denne rute, at langt den overvejende del af trafikken går. I Messina er der tre færgelejer og i Villa Giovanni to, som i 1958 blev forsynet med tilkørselsramper for biler til færgernes øverste dæk. I dag er der ialt 9 færger af forskellig størrelse og type samt enkelte ældre, men moderniserede fartøjer på ruten over Messina-strædet.

Ferie- hjemmet

Fra medlemskredsen

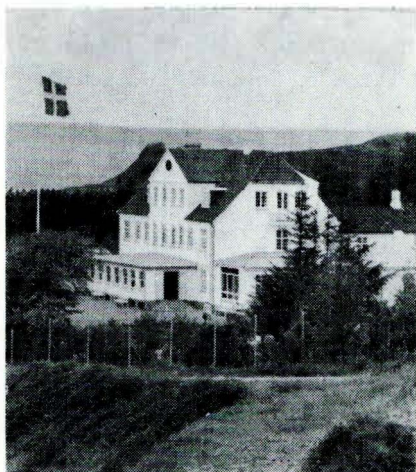
Nu er det atter tid for alle interesserede at fremsende ansøgning om ophold på foreningens feriehjem på Røsnæs, og til brug herfor vil der i næste nummer af Dansk Lokomotiv Tidende blive bragt en ansøgningsblanket, der skal indsendes til foreningens kontor som angivet på ansøgningsblanketten. Ansøgning om ophold må ikke stiles til nogen enkeltperson, hvilket i givet fald ville kunne medføre, at brevet med ansøgningen ligger uåbnet nogle dage.

Feriehjemssæsonen er fastlagt til tidsrummet 20. juni-3. september.

Pensionsprisen er 45 kr. pr. døgn for voksne personer, men for medlemmer, disses hustruer og enker efter medlemmer er prisen 36 kr. pr. døgn. I øvrigt henvises til den mere detaljerede prisoversigt som følger med ansøgningskemaet i næste nummer.

Når feriehjemssæsonen først indledes den 20. juni, skyldes det, at man er gået i gang med installation af centralvarme i feriehjemsbygningerne, og firmaet, som indestår for arbejdet, har kontraktligt forpligtet sig at levere centralvarmeinstallationerne færdiggjort den 15. juni. Med installationen elimineres det ubehag, der har kunnet være med kolde og fugtige perioder i begyndelse og slutning af sæsonen, ligesom der også tilvejebringes muligheder for bedre udnyttelse af feriehjemmet.

Og så venter feriehjemmet på sine mange gæster, som kan indlede eller forny bekendtskabet med dets dejlige omgivelser og den venlige omsorgsfulde behandling fra personalets side.



Arbejdstidsnedsættelse

Organisationerne har på nuværende tidspunkt truffet aftale om arbejdstidsnedsættelse, det kunne derfor synes, det af Næstved afdeling stillede forslag til kongressen 1966 angående spørgsmålet, er overflødig, jeg vil dog anmode medlemmerne om at skænke vores forslag lidt overvejelse, når det kommer til behandling, vi må jo prøve at se frem i tiden.

Da det vil være vanskeligt på kongressen at skitsere forslaget, mener jeg det rigtigst at give et lille rids her af de udregninger, der ligger til grund for forslaget, og som er baseret på en nedsættelse lig kontinuerlig drift.

Ved forslagens behandling i Næstved var der enighed om det ønskelige i at få nedsættelsen som samlet fritid, derfor vort forslag om en fridagsturnus med fri hver 6. dag plus hver 3. gang en dobbelt fridag.

Nedsættelse af arbejdstiden efter kontinuerlig drifts timetal:

2 skift nedsat til 42 timer pr. uge
1 » » » 44 » » »
Året har 52 uger: 3 skift = $17\frac{1}{3}$ uge pr. skift.
 $17\frac{1}{3}$ uge à 44 timer = årligt 763 timer
 $34\frac{2}{3}$ » » 42 » = » 1446 »
arbejde årligt 2209 timer

Fridag hver 6. dag + hver 3. gang dobbelt fridag =

60 fridage + 21 fridage = 81 fridage årligt.

Årets 365 dage ÷ 81 fridage = 284 arbejdsdage.

Årets arbejdstimer 2209 : 284 årlige arbejdsdage =

7 timer og 45 min. pr. arbejdsdag.

Man hører jo, andre af vores medansatte tale om en ordning, som er godkendt (og bekendt for dem, men ikke for os), at denne går ud på en erstatning efter det antal nattimer, man har haft. Det kan jo lyde meget godt, men efter hvad jeg kan forstå, bliver det ikke en nedsættelse lig kontinuerlig drift, og erstatningen bliver i form af ekstra permissionsdage.

Fremgangsmåden med at give fritiden som ekstra permissionsdage kan være meget god, men efter min mening ikke det, vi i første omgang skal gøre brug af i forbindelse med nedsættelsen af arbejdstiden. For det første vil jeg mene, at

spørgsmålet om udvidelse af ferien således, at der holdes en sommerferie og en vinterferie er et andet spørgsmål.

For det andet er det svært under den form, vi har, med, at permissionsdagene i vinterhalvåret skal være søgt inden 1. oktober, at få disse dage anbragt. For det tredje, hvis vi fik den af os foreslåede udvidelse af fridagene, har man på disse dobbelte fridage en god mulighed for at træffe aftaler eller rejse på kortere besøg.

Personligt mener jeg, nedsættelsen af arbejdstiden skal gives, således at den indgår i den daglige vekslen, dog kan der blive et problem, hvis den daglige arbejdstid kommer langt ned, da der jo går nogen tid hver gang med transport til og fra arbejde, vel særligt i de større byer, derfor foretrækker jeg nedsættelsen af arbejdstiden givet til den samlede fritid på fridagene som antydnet i forslaget, fri hver 6. dag med dobbelt fridag hver 3. gang.

Vi må jo overveje nu, under hvilket mønster vi ønsker nedsættelse af arbejdstiden givet, for man behøver jo ikke at være meget spåmand for at forudsige, at den sikkert bliver en del nedsat. Rationalisering og arbejdsbesparende opfindelser har jo fart på i vores årtier.

Lokomotivfører E. Søltoft.

Milliard-beløb i pensioner

Frankrigs statsbaner - SNCF - har i en årrække været betragtet som et foretagende, der »skovlede« penge ind og et jernbaneforetagende uden underskud, men situationen har i de seneste år ændret sig. Den franske stat har måttet yde større og større tilskud til driften og ikke mindst til banernes kolossale pensionsudgifter.

Der er ialt ansat ca. 330.000 plus 30.000 ekstra-arbejdere og lærlinge ved statsbanerne. Man har næsten 400.000 pensionister at betale til, og forrige år måtte banerne betale ikke mindre end 1,8 milliard francs i pensioner. Af dette beløb dækkede staten 538 millioner.

Nogle af de franske statsbaners tarifklasser er meget lave, og man har en del samfundsmæssige opgaver at klare i trafikken. Som situationen har udviklet sig med stadigt større underskud og øget statstilskud, ser det ud til, at baneledelsen må tage hele tariffsystemet op til overvejelse med ændringer for øje.

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

PERSONALIA

Forfremmelse til lokomotivfører i 15. lkl. efter ansøgning pr. 1/3-66.

Lokomotivfører (12. lkl.):
N. H. W. Hansen, Helsingør, i København Gb.

Afsked.

Lokomotivfører (12. lkl):
K. W. Hansen, Fredericia, er afskediget på grund af svagelighed med pension (30/4-66).

Lokomotivfører (12. lkl):
I. M. Engedal, Nyborg, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30/6-66).

†

Pensioneret lokomotivfører N. S. C. E. Rohde, Har. Jensens Plads 21 st. th., Århus, født d. 5/4-1894, er afgået ved døden d. 8/3-66.

Opmærksomhed frabedes.

Eventuel opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

lokomotivfører, København Gb.
V. E. Thomsen,

KØBENHAVN

Gensyn med arbejdspladsen

Alle pensionerede lokomotivmænd indbydes til et gensyn med godsbanegårdens maskindepot søndag den 17. april. Der er i de senere år sket så meget nyt, som vi gerne vil vise, ligesom et nærmere studie af de nye dieselmaskiner sikkert vil have en gammel lokomotivmands interesse.

Deltagerne mødes på Københavns hovedbanegård perron 4 kl. 11,30, hvor der i dagens anledning fra spor 8 vil køre et særligt pensionisttog.

Af hensyn til et efterfølgende kaffebord i marketenderiet beder vi de interesserede senest den 15. april give Graugård, Gb. mdt., telefon Palæ 8070, eller lokomotivfører Jørn Thillemann, telefon 78 90 42, besked.

Teknisk Museum

Københavns oplysningsudvalg arrangerer onsdag den 27. april besøg på Teknisk Museum i Helsingør.

Vi mødes på Helsingør station kl. 10,22 (tog 421 afg. Kh 9,22), hvorfra der vil

blive fælles transport til museet. Pris for transport til og fra museet samt omvisning er kr. 5,00.

Benyt tegningslisterne på stuerne senest den 20. april.

Medlemmer fra andre afdelinger er velkomne og bedes indtegne sig hos lokomotivfører Jørn Thillemann, Gb. mdt.
Oplysningsudvalget.

ÅRHUS

Forårsfest

DLF, Århus afdeling, afholder forårsfest fredag den 29. april 1966 kl. 19,00 på restaurant »Varna«, pris pr. kuvert kr. 18,00.

Musikken leveres af Rik Pelligrino med solister.

Se endvidere tegningslisten, der er fremlagt på reservestuen og slutter den 20. april 1966 kl. 16,00.

Der afgår bus fra »Agnete og Havmanden« kl. 18,30, pris pr. person kr. 1,00.

Deltagere, der ønsker bustransport, bedes også notere dette på listen.

Festudvalget.

Emolumenter og funktionsvederlag

Fra 1. april 1966 sker som følge af pristalsstigningen ændringer i ydelserne i emolumenter og funktionsvederlag. Disse ændringer fremgår af hosstående rettelsesblade til foreningens lommebog side 14 og 15.

Emolumenter

Ydelsens art	Lokomotivpersonale				
	18. lkl.	15. lkl.	12. lkl.	10. lkl.	7. lkl.
Time- og dagp.					
Timepenge	1,31	1,31	1,21	1,21	1,21
Fulde dagpenge	24,55	24,55	22,55	22,55	22,55
Hertil nattillæg	30,10	30,10	26,35	26,35	26,35
Tillæg for 1.—4. dag	11,00	11,00	8,70	8,70	8,70
Nedsatte dagpenge	17,25	17,25	16,55	16,55	16,55
Hertil nattillæg	11,15	11,15	9,45	9,45	9,45
Kørepenge	1,11	1,11	0,93	0,93	0,93
Rangergodtgørelse	—	0,55,5	0,46,5	0,46,5	0,46,5
Overarbejdspenge	—	20,01	18,21	17,11	16,21
Godtgørelse for mistede fridage	—	160,00	145,00	136,00	129,00
Natpenge	Kl. 18—21	1,04	1,04	1,04	1,04
	Kl. 21—6	2,08	2,08	2,08	2,08
For tjeneste fra lørdag kl. 14 til søndag kl. 24 samt skæve helligdage 0-24	1,65	1,65	1,65	1,65	1,65
For mere end 3-delt tjeneste...	2,22	2,22	2,22	2,22	2,22
For delt tjeneste udov. 12. time	1,04	1,04	1,04	1,04	1,04

Funktion udført af	Funktion udført i		
	15. lkl.	18. lkl.	21. lkl.
12. lkl. grundløn	446.203 ø.	1971.682 ø.	3165.370 ø.
12. « 1. tillæg	255.518 ø.	1780.997 ø.	2974.685 ø.
12. « 2. «	164.384 ø.	1544.548 ø.	2738.236 ø.
12. « 3. «	217.381 ø.	880.964 ø.	2074.652 ø.
12. « 4. «	369.929 ø.	644.515 ø.	1838.203 ø.
15. « grundløn	—	1525.479 ø.	2719.167 ø.
15. « 1. tillæg	—	663.584 ø.	1857.271 ø.
15. « 2. «	—	295.890 ø.	1468.274 ø.
15. « 3. «	—	861.896 ø.	1079.276 ø.

DAMERNES DAG

16

Nyt tøj til HAM

Denne gang står »Damerne dag« helt i herretøjets tegn, så det er tilladt mændene at læse med over skulderen. Der findes jo mænd, der insisterer på at komme med i byen, når de skal have nyt tøj.

Det fortælles fra sædvanligvis velunderrettet kilde (d'herrer fabrikanter) at man i høj grad tager hensyn til konens smag, da hun har stor indflydelse på, hvad hendes mand køber.

Det er der ikke noget at sige til. Hun har i mange tilfælde mere forstand på kvalitet og forarbejdning i forhold til prisen end han. Det er både sikkert og vist, at undertøj, pyjamas, sokker og skjorter bliver købt af hunkønsvæsener; mødre eller koner.

Dansk Herremoderåd har på en vel-

tilrettelagt opvisning åbenbaret sæsonens nyheder. Der var ingen sensationer, hvilket heller ikke var ventet. Mænd er lidt konservative i påklædning.

Der bliver noget at stile efter i sommer: mens damerne skal vise længere og længere ben i kortere og kortere skørter, skal mændene trække maven gevaldigt ind, for de nye bukser er helt fladmavede. Desuden skal de vise skjortebryst i sportsjakkerne (ikke at forveksle med habitjakkerne), der for det meste har lav lukning med to knapper. Men det er absolut i orden at møde op i den lidt mere militaristiske toradede, der tilmed er en anelse tailleret. Det kræver dog højde minus drøjde, hvis elegancen skal bibeholdes.

Benklæderne er alle uden opslag, men der ses to livhøjder: en normal og en lav, nærmest bikini-agtig. Det sidste hopper

husets søn sikkert i, hvis han er smal-hoftet.

Nyt til bukserne er brede bæltter i flettet murersnor eller sadelgjord. Til kraftige herrer fås stadig smalle bæltter.

Frakkerne er der ikke så meget nyt at sige om. Cotton coat'en kan ikke undværes. Der er kommet en kortere variation, *car coat*'en, som når midt på låret, ellers er alt ved det gamle.

Skjorterne har fået kortere flipper og for manchetskjorternes vedkommende dukker en del taillerede op. Det virker helt skræddersyet og må i hvert fald føles noget i den retning.

Fritidstøjet, tidligere kaldet sportstøjet, bliver mere og mere toneangivende, hvilket må tydes derhen, at mænd får mere fritid og at de ikke i denne skal slide det pæne tøj ned, men bevæge sig i let og tvangfri påklædning, så de kan ha' det rigtigt godt, og det er der da god mening i.

Alle viste modeller er fra Dansk Herremoderåd.

Der findes andet i herreovertøj end cotton coats og stilige diplomatfrakker. Her er to uldne forårsfrakker, hvoraf den til højre har revers og lav knapning samt lodrette stiklommer. Frakken til venstre har pellerinekrave, pyntestroppe på ærmer og høj knapning, der overflødiggør halstørklæde.

Nogle mænd sværger til dobbeltradedet, andre til enkeltradedet, og i sommer er det hip som hap, hvad man ifører sig. Begge snit er moderne. Bemærk den forholdsvis brede revers på jakken til venstre. Stofferne er en blanding af uld og polyester, lyse med diskret mønster.

Selvfølgelig kan De ikke få øjnene fra den stornede op-art-jakke, men den er ikke ment i ramme alvor. Det er til gengæld den unge mands habit. Snittet kan akcepteres af farmand. Det viser X-front med to knapper, moderat vide benklæder og store lommer. Farverne er derimod skrappere: brunt ternet med gyldent og en kontrasterende overtern.

Sort, toradet blazer i skipperfacon. Stilen er ikke ny fra i år, men meget populær blandt unge, der synes, den virker påklædt uden at være lapset. Slidser i siden. Benklæderne er smalle, så smalle at de to viddeleg er forsvundet. Hverken habit-benklæder eller sportsbenklæder har opslag.

