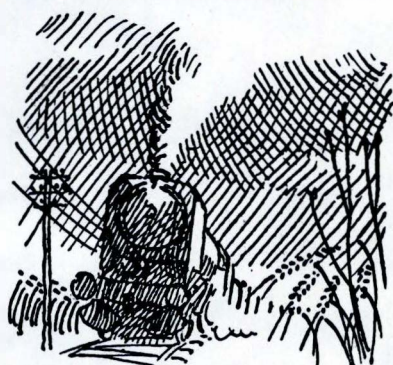




5

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. MAJ 1967 — 67. ÅRGANG

5

Indhold:

Lønninger fra 1. april 1967	2
Det lette tog	4
Røde garde	6
Længste arbejdstid	7
Taxa til Østberlin	8
De svenske statsbaners nye materiel	9
SR & SJR	13
80 år, frk. J. Petersen	13
British Railway	14
Kursusglimt	16
Personalialia	18
Landsoplysningsudvalget — Berlin ..	18
Damernes dag	20

Redaktører:

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

Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hell. 7269.
Kontortid 9-16.
Lørdag lukket.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Efter afslutningen af det private arbejdsmarkeds overenskomstforhandlinger med mæglingsforslaget af 6. marts 1967 optog tjenestemændene forhandling med økonomiministeren, dels for at få reguleret tjenestemandslønningerne i forhold til de forbedringer, der opnåedes på det private arbejdsmarked og dels i forhold til lønudviklingen sammesteds med udgangspunkt i den foreliggende statistik over gennemsnitlig timefortjeneste i industri og håndværk for 3. kvartal 1966. Første forhandlingskontakt fandt sted 3. april, og tjenestemændenes forhandlere fremlagde deres krav, som i første omgang henvistes til nærmere behandling i udvalg. Den 10. april var man så vidt, at forhandlingerne kunne sluttes med, at økonomiministeren gik til regering og folketing med et forslag til gennemførelse af overenskomstillæggenes forhøjelse med 12 portioner til 136 portioner og endvidere tilsagn om at optage forhandling i foråret 1968 med henblik på ydelse af et løntillæg på 1 pct. af lønnen pr. 1. april 1968, svarende til den generelle forhøjelse af det private arbejdsmarkeds lønninger i henhold til mæglingsforslaget af 6. marts 1967. Den egentlige arbejdstids nedsættelse til 42½ time fra 1. juni 1968 og de ændringer, som fandt sted i betalingen for skifteholdsarbejde, var der enighed om at overgive til behandling i tjenestetidsudvalget af 1965, så dette skal overveje og afgive indstilling om tjenestemændenes arbejdstidsregler med konsekvens af de på det private arbejdsmarked gennemførte ændringer. Samtidig skal udvalget behandle eventuelle ændringer i særlige ydelser, som har tilknytning til arbejdstidsforhold, som f.kes. overarbejdspenge, natpenge samt godtgørelse for tjeneste på lørdage og søn- og helligdage. Pensionsbidraget nedsættes fra 1. april 1967 med ½ pct. fra 4 pct. til 3½ pct. Økonomiministeren har givet tilsagn om at optage forhandling i foråret 1968 om størrelsen af tjenestemændenes eget pensionsbidrag. Nedsættelsen af pensionsbidraget er ønsket af tjenestemændene, fordi de uanset betaling af fuldt bidrag til folkepension ikke får gode af den udbygning af folkepensionen, som finder sted. Endelig blev det midlertidige tillæg til bestillingstillæg og honorarer forhøjet med 3 pct. fra 40 pct. til 43 pct. Derudover vil der af bestillingstillæg og honorarer blive ydet et ferietillæg på ¾ pct. af de i foregående finansår indtjente bestillingstillæg og honorarer. Af skattepligtige vederlag for overarbejde og andre særlige ydelser vil der blive ydet et ferietillæg på ¾ pct.

Lønoversigt

Lkl.	Grundløn + alders-tillæg 1	136 portioner overens-komstillæg 2	Tillæg 1. april 1963 3	1% tillæg 1. oktober 1963 af 1+2+3 4	Dyrtids-tillæg 18% af 1+2+3 5	Bruttoløn 1+2+3+4+5 6	3 1/2 % pensions-bidrag af bruttolønnen 7	Nettoløn 8
7.	12.120	6528	1728	203,76	3667,68	24.247,44	848,66	23.398,78
	12.480	6528	1728	207,36	3732,48	24.675,84	863,65	23.812,19
	12.840	6528	1872	212,40	3823,20	25.275,60	884,64	24.390,96
	13.200	6528	1872	216,00	3888,00	25.704,00	899,64	24.804,36
	13.560	6528	2016	221,04	3978,72	26.303,76	920,63	25.383,13
	13.920	6528	2016	224,64	4043,52	26.732,16	935,62	25.796,54
10.	13.200	6528	1872	216,00	3888,00	25.704,00	899,64	24.804,36
	13.560	6528	2016	221,04	3978,72	26.303,76	920,63	25.383,13
	13.920	6528	2016	224,64	4043,52	26.732,16	935,62	25.796,54
	14.520	6528	2160	232,08	4177,44	27.617,52	966,61	26.650,91
	15.120	6528	2160	238,08	4285,44	28.331,52	991,60	27.339,92
12.	13.680	6528	2016	222,24	4000,32	26.446,56	925,63	25.520,93
	14.280	6528	2016	228,24	4108,32	27.160,56	950,62	26.209,94
	14.880	6528	2160	235,68	4242,24	28.045,92	981,60	27.064,32
	15.480	8160	2160	258,00	4644,00	30.702,00	1074,57	29.627,43
	16.080	8160	2304	265,44	4777,92	31.587,36	1105,55	30.481,81
15.	14.940	6528	2160	236,28	4253,04	28.117,32	984,10	27.133,22
	16.020	8160	2304	264,84	4767,12	31.515,96	1103,05	30.412,91
	17.100	8160	2448	277,08	4987,44	32.972,52	1154,03	31.818,49
	18.180	8160	2592	289,32	5207,76	34.429,08	1205,01	33.224,07
18.	17.820	8160	2592	285,72	5142,96	34.000,68	1190,02	32.810,66
	19.260	9792	2736	317,88	5721,84	37.827,72	1323,97	36.503,75
	20.700	9792	3024	335,16	6032,88	39.884,04	1395,94	38.488,10

I lønnen er ikke indregnet stedtillægget, som årligt efter sats a er 1356 kr., b 924 kr., c 708 kr., d 540 kr. og e 240 kr.

Folkepensionens mindstebeløb

Pr. 1. april	Ægtepar	Enlige
	kr./år (kr./md.)	kr./år (kr./md.)
1961	1.320 (110)	876 (73)
1962	1.380 (115)	924 (77)
1963	1.560 (130)	1.024 (87)
1964	1.580 (140)	1.116 (93)
1965	1.860 (155)	1.236 (103)
1966	1.980 (165)	1.320 (110)
1967	2.280 (190)	1.524 (127)

Til lommebogen side 14

Godtgørelsen for overarbejde og ventede fridage ændres til:

15. lkl.	12. lkl.	10. lkl.	7. lkl.
21.03	19.14	17.96	17.04
168.00	153.00	143.00	136.00

Rettelsesblad til lommebogens side 15

Funktionsvederlag pr. dag (fra 1/4 1967)

Funktion udført af	Funktion udført i		
	15. lkl.	18. lkl.	21. lkl.
12.lkl. grundløn	457.742 ø.	2069.622 ø.	3341.129 ø.
12. « 1. tillæg	262.126 ø.	1874.005 ø.	3145.512 ø.
12. « 2. «	164.384 ø.	1631.441 ø.	2902.948 ø.
12. « 3. «	223.003 ø.	903.748 ø.	2175.255 ø.
12. « 4. «	379.496 ø.	661.184 ø.	1932.690 ø.
15. « grundløn	—	1611.879 ø.	2883.386 ø.
15. « 1. tillæg	—	680.745 ø.	1952.252 ø.
15. « 2. «	—	295.890 ø.	1553.195 ø.
15. « 3. «	—	931.134 ø.	1154.137 ø.

Det lette tog

Af Tage W. Jensen

4

I begyndelsen af 1940-erne gik London Transport's t-baneteknikere i gang med at udforme ny togmodeller af aluminium.

De to første tog af denne type, betegnet nr. 17000 og nr. 20000, blev indsat forsøgsvis i driften 1946-47. LT var navnlig interesseret i at erfare publikums reaktion på de ny vognes indretning.

1952 var man nået så vidt, at aluminiumtog kunne indføres på District-linjen. T-banens hidtil benyttede rødmalede stålvogne var for alvor »på vej ud«.

Flere forsøg og indhøstede erfaringer førte til den første egentlige ordre på aluminiumvogne. Siden 1959 har LT modtaget 464 aluminiumvogne til et samlet beløb af næsten 180 millioner kroner.

Fotografen har taget dette billede ved Wembley Park station, London, af to rødmalede t-banetog, model 1938 (i midten) og på fløjene nogle af 1960'ernes umalede aluminiumtog.

For de penge har t-banen fået rullende materiel af helt ny konstruktion, specielt bygget til at møde kravene på både de korte indre bystrækninger med meget intensiv trafik og på strækninger udenfor selve London, hvor der er længere imellem stationerne. Kravene på Metropolitan-linjens stærkt trafikerede indre bystrækninger (Baker Street-Aldgate) og på de ydre linjer (Baker Street-Amersham o.s.v.) afviger mere end på nogen anden LT-linje på grund af den større ulighed i stationernes indbyrdes afstand. Gennemsnitsafstanden imellem stationer på indre linjer er 800 m, medens afstande op til 20 km gennemkøres uden stop på strækningen Baker Street-Amersham o.s.v.



Aluminiumvognene benyttes i enheder på 4 vogne – tog med 2 enheder, altså 8 vogne, indsættes i myldretiderne. Hver enhed ser således ud: motorvogn, 2 trailervogne, motorvogn.

Hvorfor aluminium?

Det ny, rustfri materiel har øget den tid, der normalt forløber imellem hovedreparationer, fra 5 år (gamelt materiel) til 6 år. Den mindre vægt (20 pct. lettere end ældre materiel af samme længde) har nedsat kraftforbruget, selv om dette ikke varierer direkte med vægtreduktionen, idet, over større afstande, meget af energien går til at overvinde togmodstand, som ikke mindskes i samme forhold som vægten.

Aluminiumvogne betyder altså mindre vægt, færre vedligeholdelsesproblemer og lavere driftsomkostninger.

I dag består alt rullende materiel på Central-linjen, langdistancetog på Metropolitan-linjen og de fleste af Piccadilly-linjens tog af moderne, umalede aluminiumvogne.

Et lille pudsigt træk af udviklingen: de første aluminiumvogne (1952) blev malet røde, så de kunne svare til stålvoerne. Efterfølgende aluminiumvogne forblev umalede. Af hensyn til uniformiteten har derfor de vogne, der først blev malet røde, nu fået et lag »aluminium« farve . . .

Hvordan er konstruktionen?

Nogle hovedtræk af konstruktionen:

Karosseriet er af aluminiumlegering, umalet, monteret på stålbovier med gummiaffjedring.

Visse dele af karosseriet danner samtidig vognens ydre overflade, så beklædning på disse steder, samt i nogen grad nitning, elimineres. Vognene er i øvrigt beklædt med $\frac{1}{8}$ tomme aluminiumlegeringsplade nittet på rammen med letmetallitter i plan med overfladen.

Taget er beklædt med 14 S.W.G. aluminiumlegeringsplade ved døre og med 15 S.W.G. aluminiumplade andre steder.

Gulvet er af riflet 16-gauge letmetalplade (N.S. 3) med 1 tomme rifler. Pladerne er anbragt således, at riflerne løber på tværs af rammen. Oven på riffelpladen ligger en hård plade med $2\frac{1}{32}$ tomme riflet ahornplade som afsluttende overflade.

Andre enkeltheder: Vognlængde – 16 m $16\frac{1}{2}$ cm. Afstand imellem bogiemidtpunkter – 10 m $82\frac{1}{2}$ cm. Bogiehjulafstand – 2 m $28\frac{1}{2}$ cm. Maks. højde fra køreskinne – 3 m $68\frac{1}{2}$ cm. Vognbredde – 2 m

$94\frac{1}{2}$ cm. Hjul diameter (ny) – $91\frac{1}{2}$ cm. Vægt, motorvogn – 31 ton. Vægt, trailervogn – 21 ton.

Sæderammer er støbt af aluminiumlegering.

Hvordan er indretningen?

Motorvognen har førerrum i den ene ende og en afdeling til vagten i den anden.

Førerrummet har hængslede døre, vagnens afdeling har enkelte, luftbetjente skydedøre på hver side. Der er ikke permanent adskillelse imellem vagnens plads og hovedkupeen. Skydedørene kan benyttes af passagererne, når vagten ikke behøver at være på sin plads.

To par luftbetjente skydedøre på hver side af vognen deler denne i tre siddepladsgrupper med vestibuler imellem. Hver pladsgruppe afgrænses af fiberglaskille vægge, der er ført op og tværs over vognens øvre sektion for at give hver pladsgruppe semi-kupévirkning. Skille væggene er dekoreret med plasticdiagrammer, der viser rutenettet.

Trailervognen har tre sæt luftbetjente dobbeltskydedøre på hver side og tre vestibuler, som deler vognen i fire semi-kupeer. Pladsarrangementet på hver side af midtergangen svarer til placeringen i motorvognens to hovedkupeer: 4 dobbeltsæder, front mod front, på den ene side af gangen og 4 3-mandsæder tilsvarende anbragt på den anden side af gangen, der i alt giver 20 siddepladser.

I begge ender af trailervognen er små kupeer med plads til 9 passagerer i hver. Disse kupeer har på den ene side af gangen 1 sæde til 3 overfor et dobbeltsæde, som vender ryggen mod væggen. På gangens anden side er 2 modstående dobbeltsæder.

Motorvognen har i alt 54 siddepladser, trailervognen 58. Desuden har motorvognen 4 klapsæder anbragt på endevæggen i vagnens afdeling til brug for passagerer, når vagten ikke er til stede. Pladskapaciteten i aluminiumtoget er betydeligt større end i noget andet LT kupé-materiel.

Alle sæder er polstrede med grå- og okseblod moquette, kantet med læder.

Lofter består som regel af hvidmalede, hårde plader (rummet imellem plader og det ydre tag er pakket med isolationsmateriale).

Farveskemaet i øvrigt: Grå med mørkerød reliefvirkning. Endevæggene er dekoreret med Waverite »Rød relief«, sidevæggene med Waverite »Stjernestøvgrå«. Over vindueshøjde er væggene lysegrå.

Der er i vidt omfang brugt melamine-belagt plastic.

Det lette tog er således også et pænt tog, der kan føje publikumstække til sine økonomiske fordele.

RØDE GARDE

5 *Kinas røde gardes rejsende millioner fik landets jernbanenet til at bryde sammen. – Forsøg på tvang over for lokomotivmændene fra gardens side.*

En udlænding, der fra tidligere besøg i landet kendte de kinesiske jernbaners sædvanlige præcision, fik i efteråret at føle, hvor kraftigt »kulturrevolutionen« lammede jernbanenet, da han forsøgte at komme med Shanghai-ekspressen på den to timer lange rejse fra havnebyen Tientsin til hovedstaden. Dette tog ville ikke blive forsinket, blev det forsikret ham – for det ville slet ikke nå tilbage til Tientsin den dag!

For at være sikker på at komme til Peking tids nok til at nå en flyvemaskine næste morgen, måtte den rejsende betale 35 dollars (ca. 235 kr.) for en taxi.

Andre rapporter om forsinkelser eller inddragelse af forbindelse kom fra alle dele af Kina. Det var helt tydeligt, at transporten af levnedsmidler, råvarer og industriprodukter blev alvorligt forstyrret af rødgardisterne, der i millionvis benyttede jernbanerne til deres rejser rundt i landet, og at dette var hovedårsagen til, at regeringen så pludselig forbød den røde gardes virksomhed og inddrog frirejserne med jernbanerne for medlemmer af denne halvmilitære ungdomsbevægelse.

Dette var begyndelsen til en seks måneders lang pause i rødgardisternes aktivitet, en pause, der skulle give myndighederne et pusterum og en mulighed for at få kontrol med bevægelsen inden den nye planlagte kampagne i foråret. Meget tyder nu på, at omfanget og målsætningen for den røde garde til den tid begrænses kraftigt.

Gratis med toget

På plakater, der var sat op rundt omkring i byer over hele Kina var der oprindeligt blevet givet meddelelse om, at rødgardisterne gratis kunne gå op i et hvilket som helst tog og gratis rejse til hvilken by, de ville med henblik på »revolutionært udbytte«. I nogle tilfælde gik oprørske unge så vidt, at de forsøgte at beordre lokomotivmændene til at køre specielle ture for dem. Husly og mad forventede de som noget, der helt selvfølgelig blev skaffet dem af myndighederne, hvor gardens afdelinger dukkede op.

I Peking alene har rundt regnet to millioner unge stormet omkring i gaderne og på torve og pladser. De, som kom fra Kinas tropiske egne var dårligt rustede til at modstå det kolde vejr i Peking. Mange var



barfodede, og de var kun iført let bomuldstøj, der passede til tropisk klima.

Der blev derfor oprettet specielle depoter, hvor der kunne fås varmt tøj og fodtøj, og der dannede sig hurtigt lange køer disse steder i takt med, at temperaturen faldt.

Den nye skole

De unge fik besked på at tage hjem igen for at fortsætte studierne af Mao-Tse-tungs skrifter, først og fremmest de, der berører den kulturelle revolution. Regelmæssig skolegang ventes imidlertid ikke genoptaget før omkring høst næste år, da hele skolesystemet er ved at blive omlagt med henblik på at rendyrke den ideologiske linie og skabe muligheder for øget tilgang til skolerne, så at flere unge kan få del i den højere undervisning.

Økonomiske faktorer har afgjort haft stor betydning, idet det understregedes, at dette var det første år under Kinas tredje femårsplan, hvorfor man nu måtte forberede kampen på at opfylde næste års målsætning. Det tilføjedes også, at det ville blive strengt nødvendigt på en bedre måde at udnytte alle tilgængelige transportmuligheder og udnytte jernbanernes fragtkapacitet fuldt ud.

Videre hed det, at trafikministeriet måtte analysere virkningerne af de nyligt bevilgede frirejser til rødgardisterne, samtidig med, at personvognsmateriellet blev undersøgt og fornyet i stor udstrækning.

Hindrede tog-sabotage og dræbtes

Regeringens forbud mod den røde gardes frirejser kom samtidig med et opråb til officerer og soldater i hærens politiske departement. Det opfordrede dem til at tage ved lære af *Tsai Yung-hsiang*, der blev dræbt, da han forhindrede, at et tog fyldt med rødgardister blev afsporet ved sabotagehandlinger i nærheden af Hanchow i begyndelsen af oktober.

Den røde gardes myldrende millioner evnede at lamme den store stats jernbanevæsen næsten totalt. Mon det ikke er første gang i fredstid, at man har et eksempel af denne art i jernbanernes historie?

VIP.

Brændevinsbrænderne havde den længste arbejdstid

Overenskomstforhandlinger trækker i reglen spørgsmålet om kortere arbejdstid i forgrunden. Det er derfor sket store ændringer gennem årene, og måske kunne det være interessant at kaste blikket tilbage for at se, hvor længe vore bedste- og oldeforældre måtte arbejde, om de da ellers hørte til den arbejdende klasse.

Nu kan det være vanskeligt, hvis man ville vide, hvor længe der arbejdedes for 75 år siden, for selv om man støttede sig på almindelige mundtlige og skriftlige beretninger, kunne man ikke være sikker på at kunne opnå et helhedssyn. Mange individuelle forhold ville gøre sig gældende, og mange erindringer kan forventes at have været en smule farvede af en senere tids syn.

Nu træffer det sig så heldigt, at magistraten i København i 1892 udgav et statistisk værk: Arbejdslønnen i København, der omhandler såvel lønforhold som arbejdstidens længde, indenfor mange forskellige fag i det Herrens år 1891.

Det er klart, at et sådant statistisk materiale må være nogenlunde objektiv. Københavns Magistrat havde øjnene åbne for, at det ikke var ligegyldigt, hvorledes man indsamlede oplysninger. Kom de fra arbejdsgiverne, måtte man regne med, at de uvilkårligt ville være af en art, der gjorde situationen lidt lysere end den faktisk var. Omvendt med arbejderne, der måtte have en tendens til at fremstille forholdene mørkere end de var. Derfor indhentede man de nødvendige oplysninger fra såvel arbejdsgivere som arbejdere indenfor hvert enkelt fag. Med hensyn til arbejdstiden var begge parters udsagn enslydende i de allerfleste tilfælde.

Forskellen på arbejdstiden i København og i købstæderne har nok ikke været stor. Om arbejdstiden ude på landet indeholder skriftet ingen oplysninger, men det er almindeligt kendt, at piger og karle arbejdede så længe, de overhovedet kunne uden egentlig fritid. Men hvor lang arbejdstid havde nu byarbejderne i de efter sigende så glade halvfemser?

Arbejdstiden lå gennemsnitligt på tolv timer dagligt. I reglen fra seks morgen til seks aften. To timer blev benyttet til spisepause. Først en halv times frokost tidligt på formiddagen, så en times middagspause og endelig en halv times pause om eftermiddagen, der ofte benyttedes til kaffedrikning. Den egentlige arbejdstid var således for de allerflestes vedkommende 10–10½ time daglig eller 60–65 timer om ugen. Næsten ingen arbejdede mindre end ni timer dagligt, og kun få mere end 11 timer.

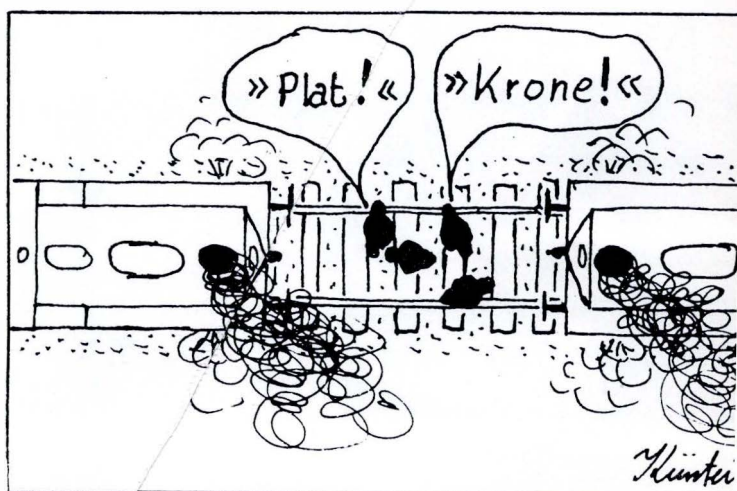
Udtrykt i procenter havde efter en opgørelse fra fabrikstilsynet over 521 virksomheder ca. 69 pct. en effektiv arbejdstid fra 10–10½ time daglig, 20 pct. havde under ti timer, og kun 3 pct. havde en længere og måske mere ubestemt arbejdstid.

Megen fritid har der ikke været i 1891. Måske var det en formildende omstændighed ved forholdene, at overarbejde ikke var almindeligt. Kun 20 pct. af samtlige arbejdere arbejdede over, og det kan vel nok sættes et spørgsmålstegn ved, hvor effektive disse overarbejdstimer har været, efter at arbejderne havde været i gang fra klokken seks morgen.

Søndagsarbejde havde man som regel ikke. Den strenge helligdagslov satte en stopper for videre initiativ i så henseende. Fra kl. 9 morgen til midnat var det på søn- og helligdage strengt forbudt at arbejde, men der var enkelte undtagelser fra reglen, om arbejdet var af livsvigtig natur. Således havde gartnere, konditorer og brændevinsbrændere lov at arbejde om søndagen, så indenfor disse fag var man endog berøvet søndagsfriheden.

Indenfor fagene gjorde enkelte forskelle sig gældende, ligesom det var skik, at lærlinge arbejdede et længere end svendene og kvindelige ansatte et kvarter mindre. Brændevinsbrænderne var ikke blot belemet med søndagsarbejde, men havde den længste arbejdstid iøvrigt. Femten til sytten timer nødsagedes en brændevinsbrænder til at blive på sin arbejdsplads. Modsat havde arbejdere i de keramiske virksomheder den laveste arbejdstid på kun 7½ time dagligt. Denne rekord blev dog slået af skorstensfejersvendene, der visse steder kun havde fem timers dagligt arbejde.

Tidens dårlige belysningsforhold gjorde, at man indenfor de fleste fag havde en kortere arbejdstid om vinteren, men dermed fulgte også en alvorlig afkorting i lønnen i de to mørkeste vintermåneder, hvor man i reglen kun kunne arbejde seks til syv timer om dagen.



Taxa til Østberlin



I Berlin, denne mærkelige delte by, hvor mangt og meget kan forundre, kan det også have sine problemer at køre bil eller hyre en taxa.

Måske står man i Berlin og skal til en bestemt gade. Har man fundet den på et kort, og det er et af de gamle uden angivelse af muren, tror man så nogenlunde at være klar over afstanden. Hyrer man en taxa eller forsøger man selv i bil at nå frem til målet, bliver man meget klogere. Den ulyksalige mur gør, at den korteste afstand mellem to punkter ikke mere er den rette linie. Fulgte man den, måtte man være heldig, om man ikke blev standset eller arresteret undervejs.

Det er en sælsom kørsel, man kommer til at opleve, når man prøver at finde frem til målet. Før eller senere når man jo frem til muren, om ellers et østberlinsk område spærrer én den direkte vej. Efterhånden slutter man op i en rundkørsel omkring muren, en rundkørsel bestående af kørebaner langs muren, hvor der findes åbne pladser eller parker og små og større sidegader, der nogenlunde løber i den rigtige retning. Taxameteret vil på en sådan tur vise noget højere tal, end man oprindeligt havde regnet med på grund af små og store omkørsler.

Men det kan ske, at man som udlænding ønsker sig f. eks. til Alexanderplatz, som jo ligger i Østberlin. Som udlænding er der intet i vejen for, at man kan komme til Alexanderplatz, og tager man S-banen til Friderichstrasse station, kan man efter mange formaliteter stå af her og vel indladt i Østberlin med et lokalt østberlinsk U-tog nå Alexanderplatz.

Vil man derimod køre til Alexanderplatz i taxa, kan det jo være, at man i sin uvidenhed råber en tilfældig taxa an, sætter sig mageligt til rette og på chaufførens forespørgsel forlange at komme til Alexanderplatz. Sådan gør man i enhver anden storby, men i Berlin kan det være en smule mere omstændeligt at komme fra et sted til et andet. Chaufføren slår i bedste fald en latter op, der måske kan høres på den anden side muren, eller han rent ud betragter én med et udtryk, som om han var sikker på, at man netop var sluppet ud af en forvaringsanstalt. Det bliver under alle omstændigheder tydeligt for én, at han ikke kan køre én til Alexanderplatz. For alle vestberlinere, også taxachauffører, er det lige så vanskeligt at komme til Østberlin, som det er for østberlinere at slippe ud derfra.

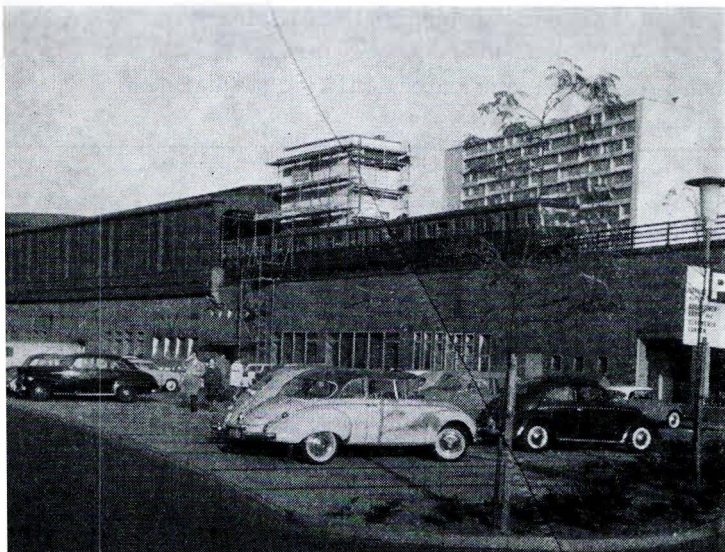
Uden tvivl vil den velmenende chauffør foreslå, at man tager hans vogn til overgangen for udlændinge i Friedrichstrasse, hvor man så på den østberlinske del af gaden kan tage en taxa videre til Alexanderplatz, denne gang med østberlinsk nummerplade, men stadig betjent af en berlinsk chauffør, der blot ved tilfældighedernes spil er kommet til at bo på den østlige side af muren.

Holder man fast ved, at man ønsker at køre i taxa direkte til Alexanderplatz, vil chaufføren efter en del overvejelse fortælle, at det nok kan lade sig gøre, men det er lidt omstændeligt, da man må finde sig en telefonboks og ringe direkte til taxaselskabet og forlange et lokalt nummer, der bringer én i kontakt med et kontor, der sørger for taxa til udlændinge og vesttyskere, der ikke bor i Berlin.

Af Vestberlins 4000 taxachauffører er blot tyve i stand til at køre til Østberlin. Det drejer sig om rene vesttyskere, der jo også har lov at tage en tur til Østberlin, og østrigere. Ringer man til taxaselskabet og forlanger en vogn til Østberlin, må man oplyse, om man er vesttysker eller udlænding. De to grupper har ikke samme overgangssted, hvilket betyder, at en udlænding må have en østrigsk chauffør, da denne kan komme over samme sted som passagereren. En vesttysker må derimod have en vesttysk chauffør, og så er det lige meget om denne er fra Flensborg, Hamborg eller Køln.

Betale sig kan det nu ikke at tage en vestberlinsk taxa ind i Østberlin, for opholdet ved kontrolstedet ved muren varer så længe, at det let kan blive en kostbar historie, hvis man da ikke ønsker at tage det som en ekstra oplevelse i denne den mærkeligste af alle europæiske storbyer.

Chris Parø.



De svenske statsbaners nye materiel

Af C. E. Andersen

(fortsat)

Motorvogne og motorvognstogsæt

SJ bygger også elektriske motorvognstog. Allerede før krigen anskaffede SJ og Bergslagsbanen, som dengang var et selvstændigt jernbaneselskab, svære elektriske motorvogne, navnlig til brug i nærtrafikken ved de store byer. Desuden udviklede Bergslagsbanen og derpå også SJ hurtige elektriske fjernmotortog bestående af 4 eller 3 sammenhørende vogne, altså tog, der kunne opfattes som et side-stykke til DSB's lyntog.

I de senere år er der udviklet elektriske flervognstog til lokaltrafik ved de store byer. Man har i de sidste par år gjort forsøg med en togvognsenhed bestående af en elektrisk motorvogn og en styrevogn. Fornylig er der bestilt 90 sådanne togvognssæt, som først og fremmest skal indsættes i forstadstrafikken ved Stockholm. De kan sammensættes til større togstammer, omfattende f.eks. 5 dobbeltvogne. Et sådant 10-vognstog har 20

banemotorer, der sammenlagt kan udvikle 5600 kW ved timeydelse og endnu mere i korte perioder.

Disse tog må ikke forveksles med dem, der bruges på Stockholms tunnelbaner. Tunnelbanesystemet er jo et kommunalt selskab, og tunnelbanetogene er bygget efter helt andre standarder end SJ's materiel, bl.a. andre koblinger og mindre vognbredder. Desuden kører de ved jævnstrøm.

Til SJ's lidet trafikerede banestrækninger er der, som tidligere nævnt, udviklet og massefremstillet dieselelektriske motorvogne og tilsvarende bivogne, alle 4-akslede, i let konstruktion og med automatkobling.

Endvidere er der i de senere år udviklet en elektromotorvogn, der ligner dieselmotorvognene i mekanisk henseende, men hvor dieselmotoren er erstattet af en elektrisk motor.

Endelig er der udviklet en type elektriske motorvognsæt, der består af 4 eller

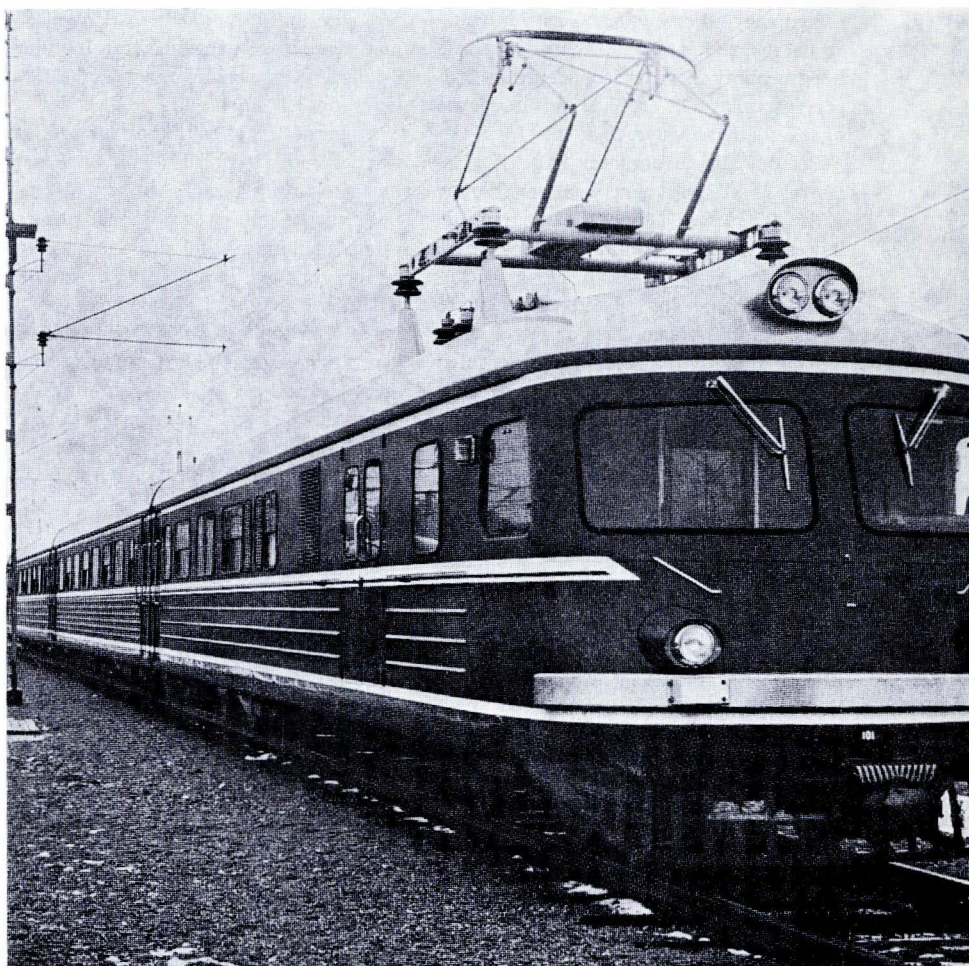
3 permanent sammenkoblede vogne, lignende de foran nævnte vogne, den ene en motorvogn og de andre mellemvogne og en styrevogn. De er særlig beregnet til de lange sidebanestrækninger. Men de kører også på hovedlinierne.

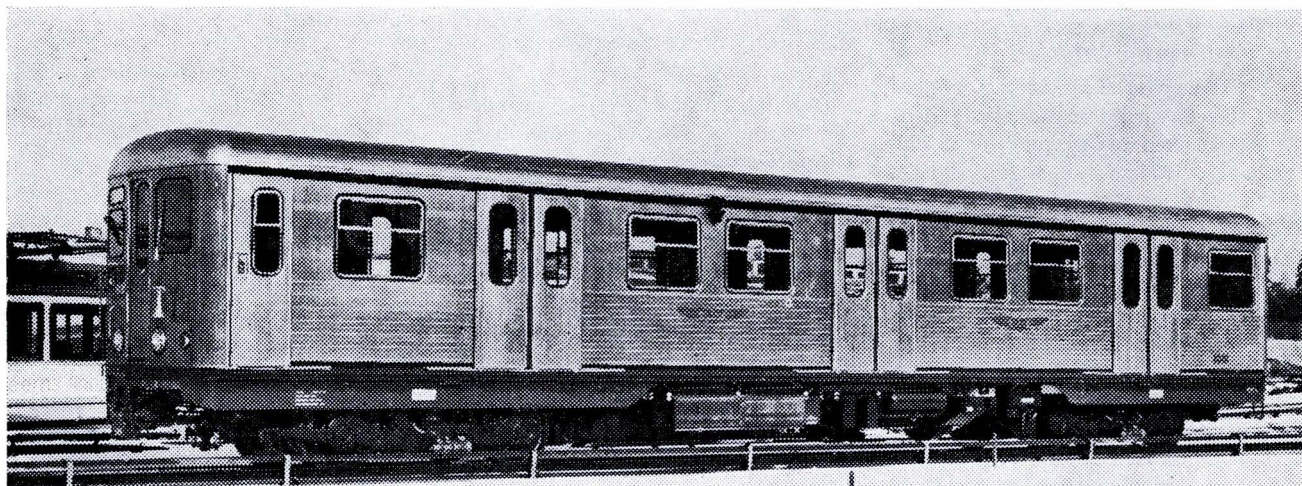
De nye vogne til eksprestogene

I 1952 modtog SJ de sidste eksprestogsvogne af ældre bestillinger, og der hengik derefter nogle år, hvor man koncentrerede sig om de meget store nyan-skaffelser af de før omtalte vogne til sidebanerne, udført i let konstruktion og med specielle koblinger, der ikke tillod anvendelse sammen med hovedbanevognene.

I midten af 1950'erne begyndte man at udvikle nye konstruktioner til eksprestogene. Det drejer sig både om personvogne, sovevogne, spisevogne og postvogne. Først i 1960'erne er de kommet til levering i større antal.

SJ har flere serier elektriske motorvognstog – nogle til fjernstrækningerne andre til mere lokalpræget. De består af 4 eller 3 vognheder. Til nærtrafikken omkring Stockholm bygges nu et stort antal motorvognstog, der kan sammenkobles til større togenheder.





Sveriges jernbaner omfatter Statens Järnvägar og de mere lokalprægede private jernbaner samt Stockholms tunnelbanesystem, som indtil for nylig var et kommunalt trafiksystem, men nu er indgået i et regionalt trafiksystem, der indbefatter hele den offentlige trafik i Stockholmskommunens kommuner. Tunnelbanerne er elektrificeret ved strømtilførsel fra tredje skinne, jævnstrøm og kun 650 volt. Alle vognene er motorvogne. Den nyeste vogntype er i vid udstrækning fremstillet af legeret stål, som er nogenlunde rustfrit. Vognvægten er kun 20 t, hvortil dog må bemærkes, at vognene er ret korte, kun 17,4 m. De 4 vogne kan hver udvikle 66 kW ved timeydelse.

Alle disse nykonstruktioner er bygget efter samme standarder og er stort set ens i vognmæssig henseende. Konstruktivt set er de meget avancerede, desuden er de højst bemærkelsesværdige, set fra et brugersynspunkt. De er både ultramoderne og overdådigt udstyret.

Personvognene omfatter både 1. classes og 2. classes vogne og kombinerede 1. og 2. classes vogne. Desuden er de indrettet noget forskelligt med hensyn til ruminddelingen, idet der bruges både kupéer og saloner og tilmed oftest begge dele i samme vogne. Der er ialt 6 varianter, nemlig en ren 1. classes vogn med to kupéer og to store saloner, dernæst en kombineret 1. og 2. classes vogn med to 1. classes kupéer og en 1. classes salon og to 2. classes saloner, endvidere en kombineret 1. og 2. classes vogn med to 1. classes kupéer og to 2. classes kupéer og to 2. classes saloner, fremdeles en 2. classes vogn med 5 saloner og endelig en 2. classes vogn med to saloner og 5 kupéer samt en variant af denne, hvoraf to af kupéerne er indrettet med fælles specialtoiletter m.m., børnekøjer, legetøj o.s.v., idet de er forbeholdt mødre med småbørn.

Alle de nye vogne er let kendelige fra alle de ældre vogne ved, at siderne er udført helt af bølgeblek. Vognenderne er afrundede. I det ydre er vognene meget elegante.

De ny vogne har bælgforbindelser som hidtil. Men disse kan erstattes med de

nye moderne gummiforbindelser. Vognene har naturligvis også koblinger og buffere som hidtil, men er udført således, at man senere kan påbygge centralkoblinger i stedet. Alle personvognene er 21,4 m lange og 3,14 m brede.

Bogierne er af ny konstruktion, den tyske Minden type, der muliggør meget hurtigt og rolig kørsel.

Vognenes gulv er udført med store afstande mellem overgulvet og undergulvet, og der er god lydisolering derimellem. Vinduerne er af halvskydetyper, og har hermetiske dobbeltruder, som ikke dugger. Vognene har ikke dampopvarmning, men derimod elektrisk opvarmning. Varmesystemet er termostatreguleret, og den varme luft fra de elektriske ovne føres gennem væggene til vindueshøjde, så væggene og delvis også vinduerne er varme.

Et effektivt ventilationssystem sørger altid for frisk luft.

Belysningen sker ved lysrør, og ved hver siddeplads er der en læselampe med retningslys.

Vognene strømforsynes fra lokomotiverne via en kabelforbindelse.

Toiletterne har ikke indgang fra endekorridorerne, men derimod direkte fra sidekorridorerne, hvorved de farefulde forvekslinger med yderdørene undgås.

Toiletterne har trykvandsspuling, som drives af en elektrisk pumpe. Foruden toiletterne er der særlige vaskerum. Både i toiletterne og i vaskerummene og delvis

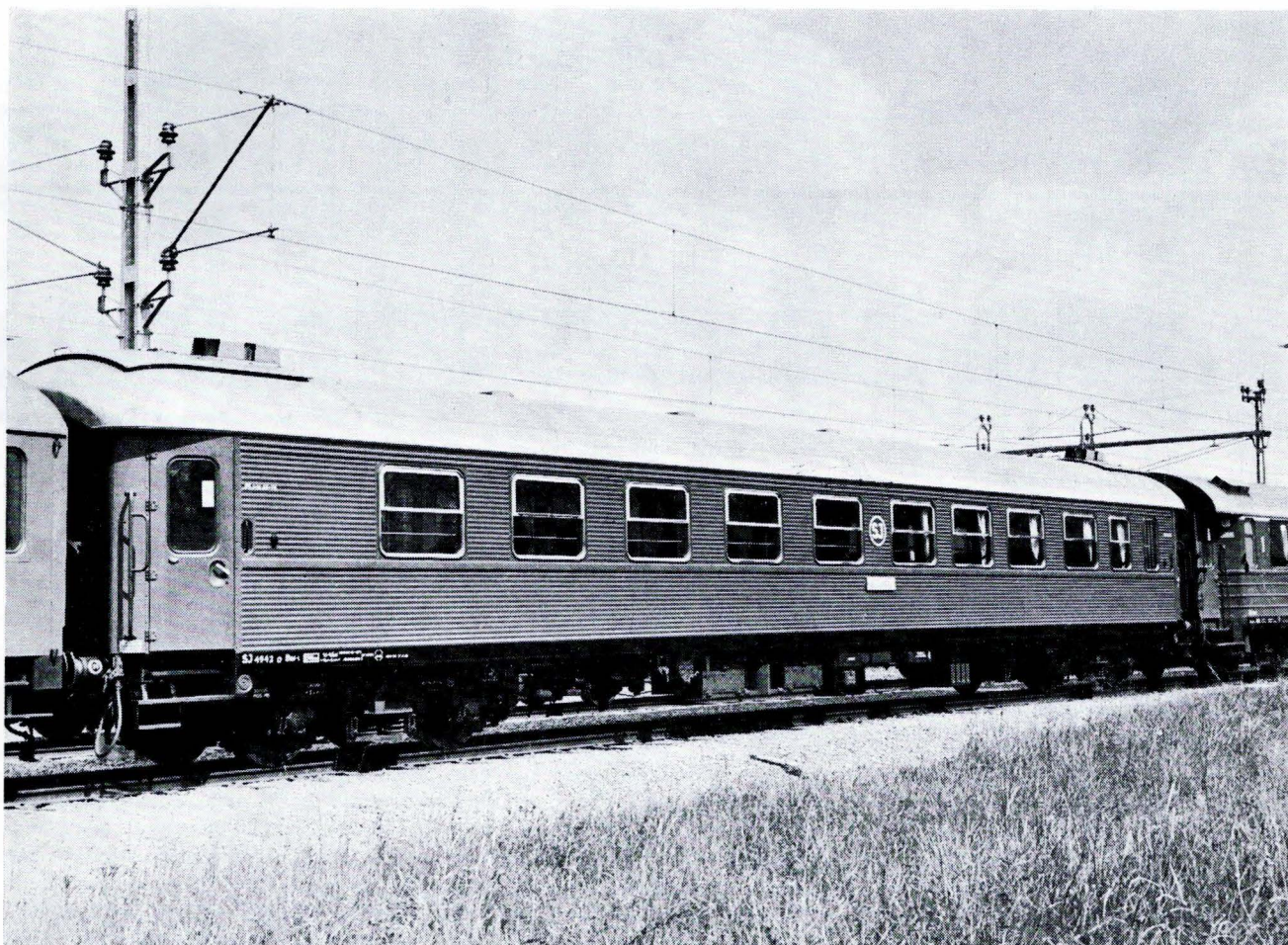
også udenfor er der elektriske kontakter for barbermaskiner.

I salonerne er der særlige garderober. Indretningen er holdt i lyse farver; der anvendes i vid udstrækning teaktræ, plast og rustfrit stål.

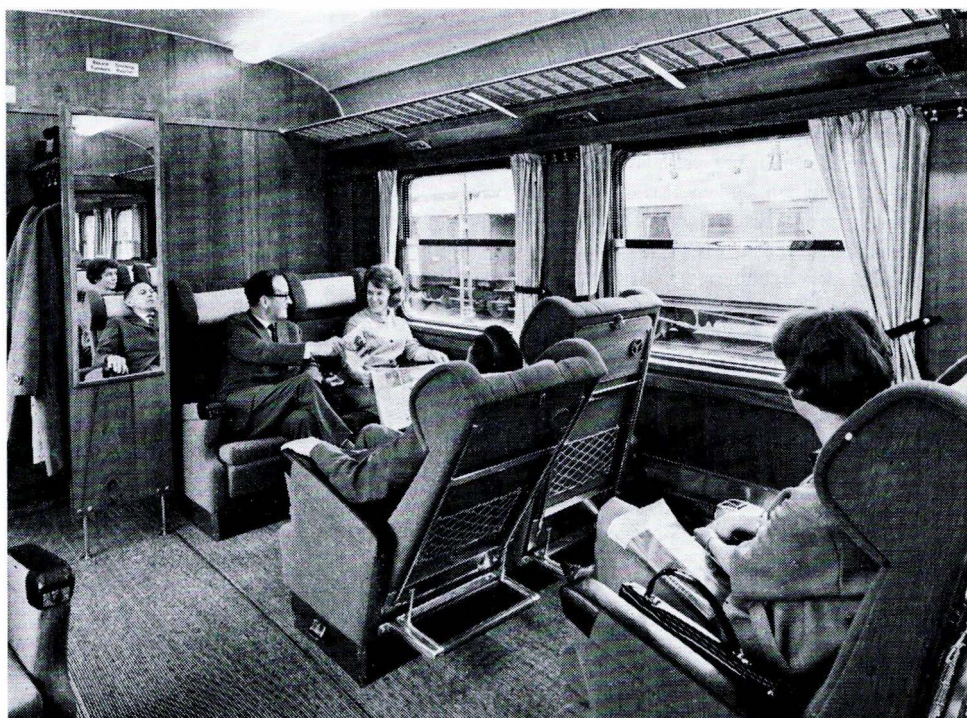
I 2. classes afdelingerne bruges delvis plastfolier i stedet for maling. Der er gulvtæpper overalt.

De nyeste svenske fjernsynsvogne er de har alle samme bogier og undervogne ved, at sidevæggene er a

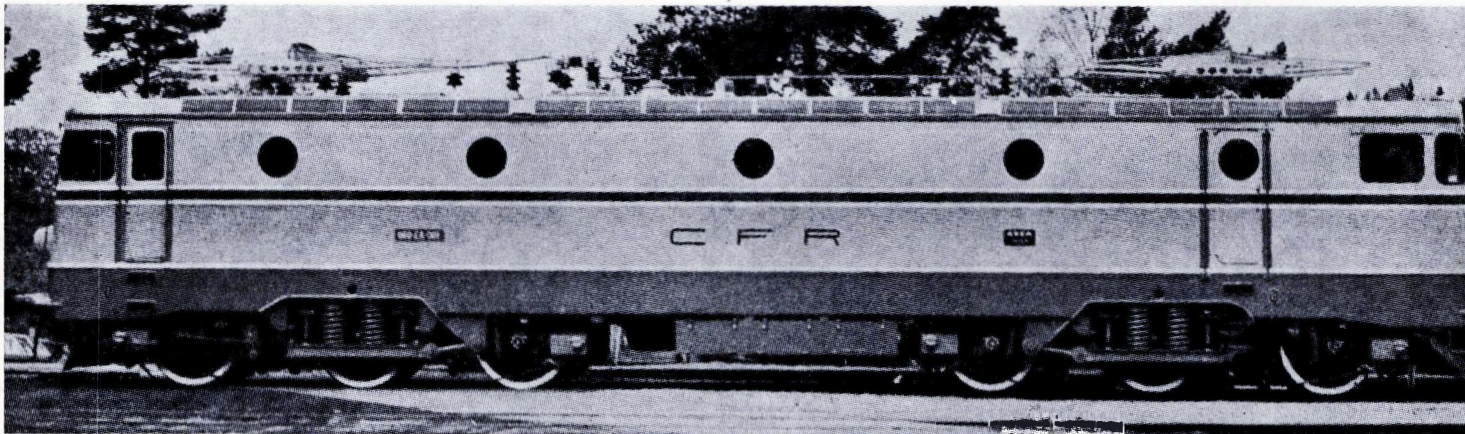
SJ's nye fjerntrafikvogne er indrettet i afdelinger. De er i alle tilfælde yderst kommende næsten overdådigt udstyret så ingen behøver at sidde trangt og tager i Sverige.



*på mange forskellige måder. Men
struktion. De er let kendelige fra de
ik.*



*2 kupéafdelinger og dels med salon-
t og for 1. classes afdelingernes ved-
begge klasser byder de på god plads,
f de ofte daglange rejser, man fore-*



SJ's nye lokomotiver konstrueres og fremstilles af ASEA, som også bygger lignende lokomotiver til andre jernbaneselskaber. Det her viste lokomotiv er et blandt 30, som er leveret dels komplette dels i komponenter til Rumæniens jernbaner (for 72 mill. d.kr., hvilket beløb dog også indbefatter retten til licensbygning af flere). De rumænske lokomotiver har for den elektroniske dels vedkommende meget stor lighed med de allernyeste svenske lokomotiver. Men de rumænske har 6 aksler og 6 banemotorer og har altså 50 % større ydeevne. De kan præstere 7350 hk ved timeydelse og langt mere i kortere perioder. De bruges for svære tog på lange, kurvede strækninger med 26 ‰ stigning. Jvfr. Storebæltsbroens 17 ‰ stigning ifølge idekonkurrencens krav. Disse lokomotivers tophastighed angives at være 120 og 160 km i timen, formodentlig sådan at forstå, at de i første omgang udstyres med udvekslinger for 120 km i timen, men med muligheden holdt åben for, at udvekslingstandhjulene kan udskiftes med andre, så tophastigheden kan forøges. – Den rumænske version er konstrueret for samme strømfrekvens som distriktsforsyningsnettene, nemlig 50 p/s, og de kan tage denne strøm ved en spænding af ikke mindre end 25.000 volt, hvorved strømtabene i baneledningerne bliver små.

Sofaerne i 1. classes kupéerne er af helt ny og stilbar type. Lænestolene i 1. classes saloner er indstillelige og kan vrides rundt. Stolene i 2. classes saloner kan også indstilles, ligeså fodhvilerne. Ved hver stol er der et lille, aftageligt bord. De benyttede tekstiler varierer i farver m.m. fra vogn til vogn, ja selv inden for samme vogn.

De første af disse personvogne blev leveret i 1960. Der er til dato leveret eller i arbejde mellem 300 og 400 af disse nye personvogne. Prisen er naturligvis noget varierende, men har været fra godt 400.000 til knap 500.000 sv. kr.

Vognene fremstilles af AB Svenska Järnvägsverkstäderna i Linköping, Kalmar Verkstadsaktiebolag og Kockums Mek. Verstads AB, Malmø.

Sovevognene ligner siddevognene i vognmæssig henseende, men er dog lidt længere og lidt højere. De er alle ens, uanset om de skal bruges som 1. eller 2. classes vogne. Der er 11 kupéer i hver vogn. I hver kupé er der 3 senge, der kan fældes op i væggen. Om man så bruger dem alle tre eller kun de to eller den ene, er et spørgsmål om kravene til komfort for de rejsende, d.v.s. hvilken klasse de betaler for. Sengeene er ikke mindre end 85 cm brede. Under den nederste seng findes en sammenfoldelig sofa, som er tredelt; den kan indrettes som tre separat

indstillelige siddepladser med nakkepunder m.m. Der er lagt stor vægt på udstyret og komforten, fordi de rejsende på de lange linier i Norrland ofte må tilbringe meget lang tid i samme kupé, både dag og nat. Nogle af disse sovevogne har højtalerudrustning. Vognenes belysnings-, opvarmnings- og ventilationssystem ligner siddevognenes.

De første af disse nye vogne kostede 625.000 sv. kr. pr. stk.

De nye spisevogne er udrustet med så meget specialudstyr, at de kunne fortjene en detaljeret særomtale. Men dette udstyr har måske nok mere køkkenteknik end jernbaneteknik interesse.

De nye postvogne er i vognmæssig henseende næsten mage til personvognene; de har endda samme store længde.

Alle disse nye eksprestogsvogne af forskellig slags er kommet til i løbet af 1960'erne og er nu blevet indsat i de vigtigste tog. De bruges eksempelvis til det meget hurtige eksprestog »Øresundspilen«. Det er normalt sammensat af 6 vogne af de helt nye typer og trækkes af et Ra-lokomotiv; undtagelsesvis består toget af 7 eller 8 vogne. Men da det kniber at holde tid med 9 vogne, ind sættes gerne et ekstratog, når der kræves mere kapacitet. »Øresundspilen« kører fra Stockholm om morgenen kl. 7.15 og ankommer til Malmø kl. 13.30; den re-

turnerer fra Malmø kl. 16.40 og ankommer til Stockholm kl. 22.55. Toget gør altså hele turen i hver retning på 6¼ time inkl. 8 standsninger undervejs. Da distancen er 500 km, svarer det ca. til 96 km/t i gennemsnit. På nogle af delstrækningerne er rejsehastigheden naturligvis endnu højere.

De nye svenske lokomotiver og vogne kan køre langt hurtigere, end selve banerne og sikringsanlæggene tillader det. Man har forøvrigt gjort en række forsøg med virkelig hurtigkørsel, hvorved man er kommet op over 170 km/t. Herved viste det sig, at køreledningernes op-hængningssystem ikke tillader så store hastigheder i praksis, idet der kommer afbrydelser mellem ledningerne og strømaftagerne i forbindelse med svingninger. Det er dog muligt at lave ledninger, som tillader de meget store hastigheder. Men det er ret bekosteligt. Følgelig kan virkelig store hastigheder ikke realiseres, før ledningerne alligevel skal fornyes på grund af alder og slidtage.

Den begrænsende faktor for indførelsen af virkelig store toghastigheder i Sverige er derfor dels køreledningerne og dels selve banerne. Men det er kun et tidsspørgsmål, hvornår det bliver muligt at køre meget hurtigt over meget lange sammenhængende strækninger på Statens Järnvägar.

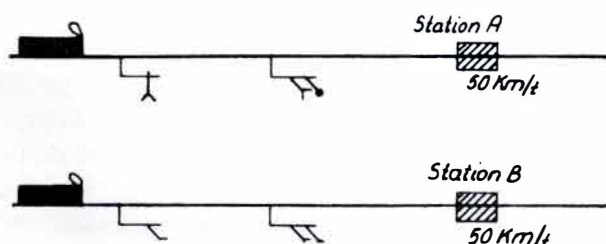
Spørgsmål:

På to stationer (A og B) er situationen tilsyneladende ens for toget, men signalafgivningen er alligevel forskellig. På begge stationer findes en hastighedsnedsættelse til f.eks. 50 km/t, og toget får på begge stationer signal »kør igennem« fra indkørselssignalet, men det fremskudte signal viser signal »kør forsigtigt« på den ene station henholdsvis signal »hovedsignalet viser »kør« eller »kør igennem« på den anden station. Kan det være rigtigt?

Svar:

I henhold til signalreglementet er den viste signalafgivning på station A formelt ikke korrekt, idet det fremskudte signal på begge stationer burde have vist signal »hovedsignalet viser »kør« eller »kør igennem««. Signal »kør forsigtigt« tilkendegiver som bekendt, at det efterfølgende hovedsignal enten viser »stop« eller viser »kør« til en togvej med hastighed under 75 km/t.

Ved omkobling i anledning af hastighedsnedsættelser i gennemkørselsspor støder man imidlertid ved mange ældre sikringsanlæg på den vanskelighed, at det ville kræve ret omfattende indgreb, såfremt der til gennemkørselssporet skulle vises signal nr. 6 i forbindelse med »kør igennem« og signal nr. 5 i forbindelse med »kør« fra indkørselssignalet. Ved hastighedsnedsættelser af kortere varighed indskrænker man sig derfor til at fastholde det fremskudte signal i stilling »kør forsigtigt«. Afvigelsen fra normal signalgivning er til den sikre side og gør sig jo i øvrigt kun bemærket, såfremt indkørselssignalet kan iagttages samtidig med det fremskudte signal.

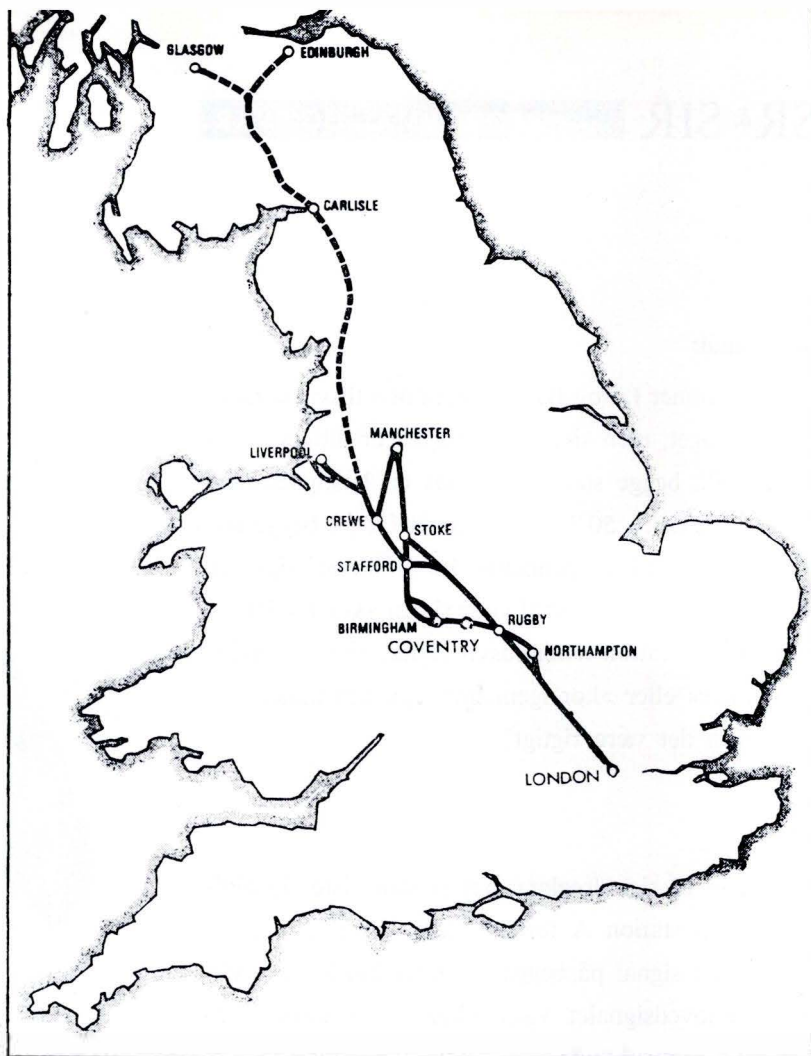


Den 29. april kunne feriehomeets tidligere økonoma gennem en lang række år, frøken J. Petersen, fejre sin 80 års fødselsdag. For den yngre generation blandt foreningens medlemmer er vel kendskabet til frøken Petersen kun minimalt, men for øvrige var hun i forbindelse med vort feriehem et begreb, og de mange, som gennem årene trofast besøgte feriehomeet, vil i mindernes bog altid se navnet frøken Petersen dukke op. De vil mindes hendes omsorgsfuldhed og en dygtig indsats, som i højeste grad medvirkede til, at et ferieophold blev en oplevelse. 80 år er mange leveår, og frøken Petersen kan med god samvittighed se tilbage over en lang række af disse år som en fortjenstfuld økonoma på vort feriehem. Vi har haft lejlighed til at lykønske hende, men lad også dette slutte op om lykønskningerne som udtryk for de bedste ønsker for fremtiden.

British Railway

14

Passagertrafikken er steget stærkt på grund af den nye, hurtige, intensive tog-service mellem London og Vest-England efter elektrificeringen. Kortere togtider end flyvetider mellem storbyerne. Nærtrafik og fragttransport er bedret. Elektrificeringen af hovedstrækninger vil rimeligvis blive fortsat.



En passager-service, der i henseende til fart og hyppighed savner sin lige såvel i Europa som i Amerika, blev indledt den 18. april 1966 på den nyligt elektrificerede hovedstrækning mellem London (Syd-øst-England) og de nordvestlige industri- og havnebyer (Manchester og Liverpool). Denne service omfatter ti daglige ekspres-forbindelser i hver retning mellem London og Manchester og otte i hver retning mellem London og Liverpool, med en gennemsnitshastighed for næsten alle tog på mellem 113 og 122 km/t, hvortil kommer en intensiv service med halvhurtige tog samt lokaltog, der stopper ved alle stationer.

På den samme dato gav The British Railway Board grønt lys for en forberedende teknisk undersøgelse vedrørende en strækning på 450 km nordpå, med en elektrificering af forbindelsen til Skotland for øje.

Den engelske trafikminister gav løfte om en hurtig afgørelse af, hvorvidt der, efter modtagelse af Railway Boards forslag, kunne bevilges de fornødne investeringer til de nye elektrificeringsplaner.

I de tre første uger efter indførelsen af den nye køreplan steg passagertrafikken mellem London og Nord-Vest-området med 38 procent. Selv om denne startperiode måske ikke vil vise sig at være helt typisk, synes det allerede nu sandsynligt, at den engelske jernbaneledelses mål, en 20 procents passagerforøgelse i løbet af det første år, vil blive kraftigt overskredet.

Banernes embedsmænd har erklæret, at tidstabellen vil blive lagt efter endnu hurtigere kørselstabeller, når timeplanen i løbet af nogle få måneder skal revideres.

For øjeblikket er de hurtigste tider fra London til både Manchester (306 km) og Liverpool (314 km) 2 timer 35 minutter, mens den, til sammenligning, før elektrificeringen var ca. 4 timer. Tidsbesparelsen er særlig betydningsfuld for forretningsfolk, der nu kan organisere møder både formiddag og eftermiddag den samme dag, med togrejsen inkalkuleret, – hvilket tidligere lod sig gøre.

Fra storbycentrum til storbycentrum er de nye jernbanetider også en lille smule hurtigere end de tider, den indenlandske fly-service kan byde, idet flyvemaskinernes større hurtighed mere end udjævnes



ved ventetider i lufthavnene og langsom bustransport i begge ender. Da banernes takster er ca. 20 procent lavere, og da banerne kan fungere såvel i tåge som i vintervej og snestorme, der immobiliserer flyene på jorden, regner banerne med at kunne trække et væsentligt trafikvolumen væk fra luftruterne.

Banerne regner også med at kunne skaffe sig forøget fragtttransport som en følge af elektrificeringen. Den driftsmæssige effektivitet og fleksibilitet, der betinges af de elektriske lokomotivers kraft, stabilitet og lave vedligeholdelsesbehov, og de besparelser, som opnås ved disse lokomotivers usædvanligt ringe driftsomkostninger, vil gøre det muligt at fastsætte yderst lave betalingstakster. Det størst mulige trafikvolumen vil blive omdirigeret til de elektriske linier fra parallelle linier, og de engelske jernbaners direktion har til hensigt at igangsætte hurtiggående »linie-tog« med en fast time-tabel til almindelig godstransport. Hvis det drejer sig om omfattende varefragter, vil man opfordre interesserede firmaer til at chartre et helt tog ad gangen.

Mellemstationer mellem de store byer betjenes med hurtige og hyppige lokaltog såvel som med tog, der stopper på almindelig regelmæssig vis mellem storbyerne. En af de fordele, man herved opnår, er at udvide det bælte, hvorfra arbejdere og andre by-beskæftigede dagligt kan tage til og fra storbyerne. For eksempel befinder byen Rugby (134 km fra London) sig nu kun 64 tog-minutter med hurtigtog fra hovedstaden.

Elektrificering er i gang på to sidelinier fra hovedstrækningen. De betjener Birmingham, Coventry og Stoke-on-Trent, respektive centrer for England maskin-, motor- og keramikindustri. Når disse projekter er gennemført (ved begyndelsen af 1967), vil et elektrificeret banesystem forbinde egne, som huser godt 17 mill. indbyggere (ca. en trediedel af Englands befolkning) og som inkluderer landets fire største byer.

Total-elektrificeringen, der skal dække 641 kilometer jernbanestrækning og 2382 kilometer sporlængde, påbegyndtes i 1957, og når nødvendige nye signal- og telekommunikationsanlæg, sporudbedringer og rekonstruktion af 50 stationsbygninger med tilhørende anlæg er tilendebragt, vil omkostningerne have beløbet sig til en sum på (anslagsvis) 175 mill. pund sterling (3440 mill. kr.) Elektrificeringsarbejderne er blevet gennemført samtidig med, at ca. 400 tog dagligt benyttede de linier, hvor arbejdet var i gang. Der er anvendt et vekselstrømsystem (25 kV, 50 c/s), der valgtes fremfor et D.C.-system, fordi det kræver min-

dre anvendelse af kobber til de strømførende ledninger.

På strækningen anvendes i øjeblikket 200 lokomotiver og 99 fire-waggons elektriske motortog. Lokomotiverne har fire aksler og vejer 80 tons. De nyeste typer har 4040 hk og kan, i kortere perioder, udvikle 6000 hk.

Afgørelsen af, hvorvidt elektrificeringen skal udføres videre helt til Skotland, vil blive truffet ud fra økonomiske synspunkter og vil afhænge af de resultater, den hidtil gennemførte elektrificering vil kunne opvise, – enten som en finansiell succes eller det modsatte, samt af den prognose, de i øjeblikket foregående tekniske og merkantile undersøgelser med hensyn til Skotland-liniens elektrificering vil afgive basis for. Man mener, at det pågældende projekt vil koste ca. 60 mill. pund. (1200 mill. kr.) Elektrificeringsomkostningerne for nye strækninger er allerede, skønner man, reduceret ved hjælp af nye tekniske fremgangsmåder og tekniske simplificeringer, som man har fundet frem til under de allerede udførte arbejder på andre strækninger. Og da strækningen til Skotland er temmelig jævn og væsentligt løber gennem åbent land, vil særlige besparelser sandsynligvis komme ind i billedet. Alle disse problemer er under et møde fornyligt blevet diskuteret mellem direktører for lokomotivfabrikker og andre eventuelle leverandører på den ene side og repræsentanter for The British Railway Board på den anden.

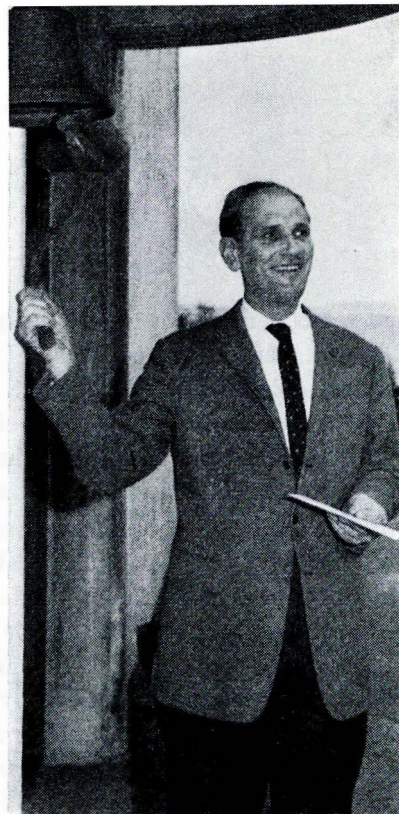
De tekniske og økonomiske undersøgelser vedrørende London-Skotland-strækningen ventes at ville vare ca. 15 måneder. Hvis de forslag, der formentligt bliver undersøgelsesresultat, accepteres, påbegyndes elektrificeringsarbejderne umiddelbart herefter, og de vil kunne ventes afsluttede i løbet af 1970. Der eksisterer allerede et hold af erfarne, tekniske eksperter, som er rede til at tage fat. Og efter fuldførelsen af det nye projekt vil sandsynligvis andre hovedstrækninger blive elektrificerede.

Samtidigt forventes det, at planer om elektrificering af nærtrafiks-linier mellem London og fjernere forstæder vil blive offentliggjort. Der er allerede i England foretaget elektrificering af nærtrafik med virkelig forbavsende succes. Adskillige af disse nu gennemførte projekter har betinget en forøgelse af passager-indtægten på op til 200–300 procent, – hvilket vil sige, at amortiseringen har været rimelig kortfristet.

(Oversættelse fra engelsk: Viggo Jensen.)

Kursusglimt

DLFs kursus april 1967

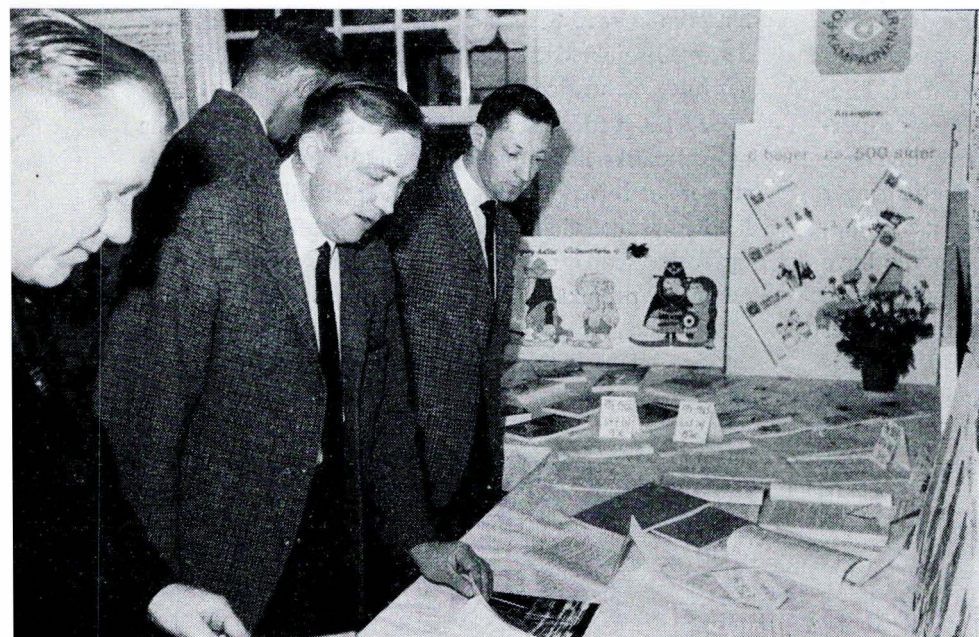


Øverst:
Landsoplysningsudvalgets formand, Jørn Thilleman, kalder »eleverne« til arbejdet.



Nederst:
Flaggasterne i livlig aktivitet.

*Med stor interesse fulgte kursisterne de vekslende forelæsninger.
DSB og AOF havde hver arrangeret lærerige stands til glæde for alle deltagerne.*



DJIF's Filatelistklub

Om igen

17

Kender De DJIF's Filatelistklub?

DJIF's Filatelistklub er danske jernbanefolks egen frimærkeklub.

DJIF's Filatelistklub er en afdeling af Danske Jernbaners Idræts- og Fritidsforbund's Hobbyafdeling.

DJIF's Filatelistklub blev oprettet i november 1962.

DJIF's Filatelistklubs formål er at samle frimærkeinteresserede jernbanefolk i hele landet, for gennem fælles virke at vække interesse for og udbrede kendskab til filatelen, samt at råde og vejlede i filatelistiske spørgsmål.

DJIF's Filatelistklub er tilsluttet Danmarks Filatelist Union (DFU).

DJIF's Filatelistklub er tilsluttet Federation Internationale des Societes Artistiques et Intellectuelles des Cheminots (FISAIC)'s Filatelistafdeling, der bl.a. arrangerer internationale filatelistudstillinger for jernbanefolk.

5. internationale udstilling blev afholdt i Luxembourg den 30/9-2/10 1966 med 193 udstillere fra 18 lande. 3 af vore medlemmer deltog i udstillingen og erobrede 2 medaljer og 3 udstillingsdiplomer. I forbindelse med udstillingerne arrangeres en kæmpebyttedag.

DJIF's Filatelistklub udsender i tiden september-maj udvalgs-cirkulation til medlemmerne, der er fordelt i cirkulationskredse over hele landet, således at medlemmerne modtager udvalg mindst én gang hver måned. Vor dubletleder modtager meget gerne medlemmernes udvalgshefter til cirkulation.

DJIF's Filatelistklubs kontingent er kun 10,00 kr. årligt. For tiden indtil 30. september 1967 dog kun 5,00 kr.

DJIF's Filatelistklub optager alle, der er beskæftiget ved eller pensioneret fra danske jernbaner, som medlemmer. Ved indmeldelse oplyses: stilling, navn, evt. personalekodenummer eller pensionsnummer, tjenestested og postadresse.

DJIF's Filatelistklub ved, at der findes mange frimærkeinteresserede jernbanefolk, som endnu ikke er

Til supplerung af de data, der i sidste nummer af DLT blev bragt i et interview med sektioningeniør H. P. Hansen, skal for fuldstændighedens skyld føjes til, at H. P. Hansen, efter at have stået i lære i 5 år, arbejdede som håndværker i byen over 2 år og begyndte som håndværker i centralværkstedet i København i august 1923, kom derefter på maskinafdelingens tegnestue i marts 1924, beskæftiget med tegninger til ombygning af damplokomotiver under ingeniør Voldmester. Senere selvstændigt arbejde med benzin- og diesellokomotiver, samt diesellokomotiver under deres konstruktion.

Lagt til alt, hvad der i øvrigt er skrevet om ham, forstår man, at han har et indgående kendskab til jernbanens trækraftkøretøjer, og at han gennem mange år har fået et intimt kendskab til lokomotivmændene. Han beder således bladet rette et af de afsnit, som omhandler lokomotivførers gerning, fordi intervieweren har lagt ham noget i munden, som ikke findes i overensstemmelse med hans egentlige opfattelse af lokomotivmandens gerning. Linierne 29-35 i første spalte, side 4, skal derfor ændres til:

»Han har det fulde ansvar for, at toget føres sikkert over strækningerne, og han skal til enhver tid være årvågen og parat til at reagere hurtig på signaler og hindringerne på strækningerne. Lokomotivføreren har kun sig selv at stole på, og derfor er det også vigtigt, at hans uddannelse og kundskaber er gode. Han skal kende de lokomotiver, han kører med, så det er ham der bestemmer over maskinen og ikke omvendt, hvis der er noget teknisk ved maskinen, der svigter.«

I samme spalte, 16. linie, skal stå 45 damplokomotiver.

medlem af klubben. Vi håber, at dette har vakt Deres interesse for nærmere kontakt, og er meget gerne til rådighed med flere oplysninger.

Henvendelse om indmeldelse eller om oplysninger kan rettes til alle klubbens bestyrelsesmedlemmer:

Tktl. S. A. Rothmann, Norddalsvej 17, Århus N, formand.

Pens. Johs. Christoffersen, Rosenvangs Allé 20, Århus C, sekretær.

Hvk. F. Schmidt Poulsen, Tousparken 27, Åbyhøj, kasserer.

Obfm. H. Sandahl, Tvingstrup, dubletleder.

Mat. K. E. Holmgaard, Ormslev Mark, Vemmelev.

Rucf. J. Nielsen, Koldingvej 72, Vejle.

PERSONALIA

Ansæt som lokomotivmedhjælper pr. 1.-5.-1967

Lokomotivmedhjælperaspirant:
M. Hansen, Gb i Gb.
P. Frederiksen, Gb i Sg.
F. S. Svendsen, Gb i Gb.
R. K. Nielsen, Gb i Gb.
B. Kratbak, Gb i Gb.
W. K. Ohlsen, Gb i Gb.
B. W. Hansen, Gb i Gb.
M. H. Andersen, Gb i Gb.
K. L. Larsen, Gb i Gb.
F. P. Christensen, Gb i Ro.
L. G. Aberg, Gb i Gb.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1.-5.-1967

Lokomotivfører (12. lkl.):
P. S. Petersen, Korsør til København Gb
B. H. Faurholt, Slagelse til Korsør

Lokomotivfører (15. lkl.):
K. O. C. Nielsen, Korsør til Fredericia

Afsked efter ansøgning

Lokomotivfører (15. lkl.):
H. N. Skibby, Fredericia, mdt. afsked gr.
alder med pension 30.-6.-1967.
S. A. E. Suneson, København Gb mdt.
afsked med pension gr. svagelighed
30.-9.-1967.

Dødsfald

Lokomotivfører A. K. Skott, Sønderborg
21.-4.-1967.

Adressefortegnelsen

Hovedkassererens telefonnummer er ændret fra Hilda 1152 til 21 11 52.

Meddelelser, artikler m.m. til optagelse i Dansk Lokomotiv Tidende skal være redaktionen i hænde senest 14 dage før bladets udgivelse den 10. i måneden. Med heligdage liggende i perioden forlænges denne tilsvarende.

Jubilæum

Torsdag den 18. maj kan lokomotivfører J. E. Pedersen, Avænget, Brande, fejre 25 års dagen for sin antagelse ved DSB.

Tjenesten startede som ekstrahdv. i Århus og efter en kortere periode i Struer kom Pedersen til Brande, hvorfra han den 21. februar 1944 blev lkfbasp. i Kalundborg. Ansættelse som lkfb skete den 1. april 1946 i Brande, og Pedersen udnævntes til lkf. i Padborg 4 år senere.

Opholdet her blev ikke af lang varighed, idet Pedersen den 1. maj 1950 blev depotforstander i Holbæk, og herfra kom han til Brande den 1. december 1951.

Inden for organisationsarbejde har J. E. Pedersen altid været en mand, man kunne stole på. Han var i sin lkfb. tid afd. 44 en dygtig kasserer. Senere som lkf. har han beklædt forskellige tillidsposter, af hvilken perioden som kasserer har været den længste.

Gennem årene erindrer jeg ikke, at Pedersen nogensinde er udeblevet, når lokomotivmandsforeningen har kaldt til møde, og for din altid vågne interesse skal der i dag lyde tak.

Hjertelig til lykke med dagen og held og lykke fremover for dig og din familie.
N.

Opmærksomhed frabedes

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

H. A. Stangerup,

lokomotivfører, København Gb.

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

K. Åsted,

lokomotivfører, Gb.

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

E. T. V. Holm,

lokomotivfører, Gb.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

V. Mikkelsen,

lokomotivfører, Fredericia.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes. Er bortrejst.

O. S. Carlsen,

lokomotivfører, Struer.

Tak

Jeg vil gerne udtale min hjerteligste tak til alle inden for DLF for den overvældende deltagelse i opmærksomhederne ved min afsked fra DSB.

Det vil være mig kært i fremtiden at tænke på, at lokomotivmændene har sat pris på mig i tjenesten.

H. P. Hansen.

LANDSOPLYSNINGS- UDVALGET

Berlin

Kan der samles tilslutning, vil landsoplysningsudvalget arrangere en fællesrejse til Berlin, med afrejse fra København den 30. oktober kl. 19.00, og hjemkomst den 3. november kl. 17.23.

I prisen, der er sat til kr. 300,00, indgår sovevogn på henrejsen, fuld forplejning fra ankomsten til Berlin den 31. oktober til ankomsten Gedser den 3. november, visum, rejseforsikring og 2 busture en heldags i Østberlin og en halvdags i Vestberlin.

Der bliver her chance for at se den by, der så ofte har været på avisernes forsider, på grund af det spændingsforhold, bygningen af muren mellem øst og vest, har bevirket.

Interesserede bedes senest den 10. juli tilmelde sig hos Jørn Thillemann, Avedøregårdsvej 71, Hvidovre. Nærmere om de praktiske problemer vil fremkomme i august-nummeret af DLT, hvis tilfredsstillende tilslutning er opnået.

DSB pensionister

Foreningen af pensionister ved De Danske Statsbaner afholder generalforsamling onsdag den 14. juni 1967 kl. 13.30 i Folkets Hus, Amaliegade, Århus, med følgende

Dagsorden:

1. Generalforsamlingen åbnes.
2. Valg af dirigent, sekretær og stemmetællere.
3. Forhandlingsprotokol og beretning.
4. Regnskabet for året 1. april 1966 til 31. marts 1967.
5. Indkomne forslag.
6. Forslag fra bestyrelsen.
7. Valg af 5 bestyrelsesmedlemmer 4 fra Jylland og 1 fra Fyn – med henholdsvis 4 og 2 suppleanter.
8. Valg af 1 revisor og 2 suppleanter.
9. Eventuelt.
10. Afslutning.

Bestyrelsen.

Danske Jernbanemænds Turistorganisation

Fortegnelse over de af DJT henholdsvis af de andre nordiske landes
rejseorganisationer arrangerede rejser i 1967.

19

Rejse nr.	Dato	Antal dage	Bestemmelsessted	Anmeldelse senest den	Omtrentlig pris
<i>Rejser i Norden.</i>					
162	11/6-17/6	6	Forsommerrejse, Leksand	11/5	332 kr.
163	11/6-18/6	7	Pensionistrejse, Hällevik	11/5	232 kr.
165	30/7-19/8	20	Great Britain, Hällevik	30/6	678 kr.
166	2/8-13/8	12	Saimaanranta	22/6	583 kr.
167	6/8-13/8	7	Fjeldvandring på Nordkalotten	6/7	205 kr.
112	14/8-19/8	6	Norges Vestlands fjorde	10/7	550 kr.
113	20/8-27/8	8	Fodtur i Rondane	10/7	295 kr.
168	23/8-31/8	9	Finland rundt	17/7	617 kr.
169	27/8- 3/9	7	Knudshoved	27/7	230 kr.
170	27/8- 3/9	7	Pensionistrejse til Åre	27/7	281 kr.
171	3/9-10/9	7	Bornholm	3/8	374 kr.
172	3/9-10/9	7	Høstfarver i Björkliden	3/8	266 kr.
173	3/9-10/9	7	Motionsuge i Åre	3/8	299 kr.
174	3/9-10/9	7	Pensionistrejse til Björkliden	3/8	286 kr.
175	10/9-17/9	7	Høstfarver i Åre	10/8	281 kr.
<i>Rejser i det sydlige udland.</i>					
262	9/6-21/6	13	Dublin, Killarney og London	28/4	ca. 1069 kr.
263	10/6-24/6	15	Badeferie i Marina di Grosseto	28/4	580 kr.
350	8/7-24/7	17	Badeferie i Rimini	8/6	671 kr.
351	6/8-15/8	11	Sydtyskland og Lichtenstein	6/7	671 kr.
352	17/8-30/8	14	Østrig rundt	17/7	1022 kr.
353	26/8-11/9	17	Badeferie i Rimini	26/7	541 kr.
203	27/8-11/9	16	Stor rundrejse i Jugoslavien	17/7	1300 kr.
354	27/8- 2/9	7	Schweiziske søer og bjerge	13/7	414 kr.
204	30/8-11/9	13	Venezia - Rimini	20/7	580 kr.
355	2/9-16/9	15	Ischia - Rom	2/8	969 kr.
375	2/9-14/9	13	Prag - Budapest - Wien	2/8	735 kr.
356	2/9-17/9	16	Bade- og hvilerejse til Varigotti	2/8	860 kr.
205	3/9-16/9	14	Klassiske Italienstur	21/7	870 kr.
206	7/9-22/9	16	Rom - Capri - Sicilien	27/7	980 kr.
207	9/9-18/9	10	Badeferie i Cattolica	1/8	350 kr.
357	9/9-25/9	17	Badeferie i Rimini	9/8	541 kr.
208	10/9-23/9	14	Paris - Rivieraen - Geneve	10/8	980 kr.
358	10/9-23/9	14	Gardasøen - Venedig - München	10/8	925 kr.
209	13/9-25/9	13	Venezia - Rimini	3/8	580 kr.
210	15/9-24/9	10	Badeferie i Varazze	10/8	400 kr.
211	17/9-30/9	14	Rom - Capri	7/8	790 kr.
212	22/9- 1/10	10	Badeferie i Varazze	15/8	400 kr.
359	22/9-10/10	18	Krydstogt til Israel	22/8	2233 kr.
360	23/9- 8/10	16	Badeferie i Tarragona	23/8	537 kr.
213	29/9- 8/10	10	Badeferie i Varazze	22/8	400 kr.
361	15/10-29/10	15	Dubrovnik, Jugoslavien	15/9	fra 815 kr.
362	20/10- 4/11	16	Solskinsdage i Marbella, Costa del Sol	20/9	986 kr.
363	11/11-25/11	15	De kanariske øer	11/10	1660 kr.

Detaljeret program over samtlige rejser tilsendes gerne efter anmodning.

DANSKE JERNBANERS TURISTORGANISATION,
Bernstorffsgade 18,
København V.

DAMERNES DAG

20

Mad for mons

Skynd Dem at servere en stribe store bøffer for Deres nærmeste, inden moms'en kommer, og gå så restaurationsvejen ved serveringen. D.v.s. én bøf pr. mund, men i dobbelt størrelse. Udelad løgene, garnér i stedet med reven peberrod og kapers og servér herligheden på et stykke smør-ristet, afskorpet franskbrød eller – hvis det skal se ud af lidt mere – med franske kartofler, fine ærter og grønne bønner. Til bøf-udgaven med franskbrød lægges en rå æggeblomme i halv skal øverst og rettens navn er pariserbøf.

Kniber det med at få æggeskallerne til at balancere på bøffen, så servér dem hellere separat i en fladbundet skål, fyldt med groft køkkensalt. Her hviler de trygt og saltet går selvfølgelig tilbage til karret efter brugen.

Hvis desserten er kræmmerhuse med flødeskum, kan disse serveres på samme måde, bortset fra at man bytter saltet om med sukker. Her er en halvhøj glasskål udmærket, så kræmmerhusene kan stå på spidsen.

Nu kan man godt være bekendt at tænke på de nye, danske kartofler. De er

Når danske damefrisører et par gange årligt samles for at få demonstreret de nye frisurer fra Paris, møder de ofte sælsomme opsatser, som de ikke vil drømme om at overføre til et dansk hoved. Men de franske læremestre kan også være naturlige sådan som det fremgår af dette billede. Det er en frisure, der frister til inspiration på hjemmefronten.

Tre skygger, en eye-liner samt en pensel til påføring er kommet frem i en alt-i-et-æske. Sættet koster kr. 19,85, så der er penge at spare, vel at mærke hvis De kan gøre brug af tre skygger. Her er farverne brun eye-liner sammensat med skygge i guld, sølv og brun. En anden variation og betydelig mere anvendelig er sort liner med skygge i hvidt, gråt og brunt.

i hvert fald på vej. Når De har dem i gryden, så spar på vandet. De bruser op i et sus, når de kommer på kogepunktet og el-pladen hvæser og får sorte rande.

Småting har også ret

Har De armbåndsur med udskiftelig rem, er det et øjeblikks sag at sy en rem af en kjolerest. Indeni skal lægges stivlærred eller vliseline og nyt spænde får De fra stormagasinet småtingsafdeling eller en udrangeret urrem. Og det ser sødt ud, når kjolen »går igen« et eller andet sted på personen.

Herremode på opvisning

Efter en afvekslende parade af mænd i mande-tøj kan følgende konklusion drages: skjorterne skal være smalle og gerne stribede, benklæderne endnu smallere og med meget lav taille – vi siger ikke *hvor* lav! Jakkerne viste tendens til både vidde

og længde og vi spår den langskødede kavalérfrakke et come back om føje tid.

Under jakken til fritidstøjet må man gerne bære en sweater med rullekrave. Det ser kækt ud og man slipper for at binde slips. Apropos slips er de blevet større og brede som hagesmække i fantasimønstre og muntre farver.

Skønhed til salg

En ny prisbillig skønhedsserie er kommet hertil fra England. Navnet er *Rimmel* og den sælges gennem Matas-forhandlerne. Den har enhedspris, hvilket vil sige at læbestift, neglelak, mascara o.s.v. koster det samme, nemlig kr. 4,25 – og heraf er kr. 1,60 afgift til staten. Det er immervæk et prisniveau hvor alle kan være med, også dem, der ikke vil ofre noget på udseendet. Der er ikke tale om standardstørrelser, men for den sparsomme forbruger er der dog tilstrækkelig til mange festlige lejligheder.

Max Factor fejrer foråret med en række nye farver i øjenkosmetik, lak og læbestifter, alt sammen tilegnet et nyt modebegreb: bazazz, som er inspireret af 20'ernes stil og tilsat en god portion nutidig eller måske snarere fremtidig farveglæde, der lynet af neonskær. Det er gå-på-farver for de unge og dristige – de sagtmødige må hellere vente og se tiden lidt an.

Samme firma har et fordelagtigt introduktionstilbud med den nye Active Moisturizer, en flydende, farveløs underlagscreme, der er god om dagen under make-up'en og lige så god om natten som selvstændig fugtighedscreme. En lille flaske koster kr. 16, næste størrelse kr. 25 og den største kun kr. 35 og den er dobbelt så stor som den foregående. Der er tale om en speciel nyhedsrabat, så er De interesseret, skal De være hurtig i vendingen.

Gala of London serverer næsten alt på et fad med Eye Shaping Kit til kr. 19,85 (se foto). Det er en pakning med pensel, eye liner og tre øjenskygger, der bør påføres tør eller med fugtig pensel. Skygge såvel som liner er i fast puddeform, der giver et mat og ret stabilt resultat.

Et lidt skinnende skær opnås med øjenskygge i stift, ligeledes fra Gala. Den er nem at påføre, koster kr. 12,50 (det samme gør den enkelte pudderskygge) og to nye farver er netop kommet til: skifergrå og mosgrøn. Ikke alle nyheder er lige skingrende – heldigvis.

