



NO 8

August 1948

48. Aargang

TANKER I TIDEN

Hvis man i Dag nøgtern og fordomsfrit skal vurdere Lokomotivmændenes Gerning, faar man en Fornemmelse af, at den lønmæssige Placering ikke staar i Forhold, hverken til det Arbejde eller Ansvar, som Stillingen kræver.

Med den Udvikling, der er sket paa det tekniske Omraade indenfor de sidste 25 Aar, er Kravene til Lokomotivpersonalet blevet større og større, og paa mange Felter er de Betingelser, hvorunder det daglige Arbejde udføres, fuldkommen ændret i den nævnte Tidsperiode.

Hvad er da Grunden til, at Lokomotivpersonalet er distanceret eller med andre Ord ikke oppebære en Løn, der staar i Forhold til den Indsats, der kræves.

Svaret er vanskeligt at give, muligvis har vi beskedent holdt os tilbage i den Ubemærkethed, som vor noget isolerede Gerning forlener os med. Thi hvor mange Rejsende ofrer i Virkeligheden Mændene paa Maskinen, der fører Togene ved Dag og Nat, i al Slags Vejr, en Tanke.

Meget faa gør sig nogensomhelst Forestilling om, hvilke Vanskeligheder der kan være forbundet med et Togs rettidige Gennemførelse, eller den Indsats saavel Lokomotivfører som Lokomotivfyrbøder øver i Bestræbelserne for at Jernbanen skal være et sikkert Transportmiddel, som enhver trygt kan stole paa.

De Kvalifikationer, der kræves for at blive Lokomotivmand, samt de Prøver, der skal bestaas, før Slutstillingen — Lokomotivfører —

opnaas, indeholder i sig selv ogsaa en Garanti for, at det er veluddannede, ansvarsbevidste Mænd med fuld Forstaaelse af, hvilke Værdier de er betroet.

Om vi som nævnt er for beskedne, kan diskuteres, og da ligger noget af Fejlen hos os selv, men et andet Spørgsmaal er, om den Linie, vi hidtil har fulgt, rent organisationsmæssigt med Hensyn til Opstilling af vore Lønfordringer, er tidssvarende mere, eller om Tiden ikke er inde til at ændre Kurs for at skabe Forstaaelse for vore berettigede Krav.

Nu skal det ikke skjules, at Lokomotivmandsgerningen er mangeartet og former sig forskelligt, alt under Hensyn til, hvilken Togart der fremføres, samt den Type Maskine, der betjenes.

Ret naturligt er Fordringerne til Personalet, der betjener de store kombinerede Gods- og Persontogsmaskiner, blevet større, og den Tanke melder sig, om de Lokomotivførere, der kører med disse Maskiner, ikke har en vis Ret til at blive placeret højere, rent lønmæssigt set ud fra et Retfærdighedsprincip.

Nu er Begrebet Retfærdighed noget flydende, især naar et Arbejdes Karakter og Art skal bedømmes. Men saavel Klargøring som de Krav som stilles til Lokomotivføreren under Togfremførelse med f. Eks. en E eller H Maskine, berettiger til en højere Vurdering end den for Tiden gældende.

Uden at forklejne andre Kategoriers Arbej-

de indenfor Statsbanerne er Lokomotivmandens Virkefelt det, der har ændret sig mest, rent teknisk, de senere Aar.

Naar Lyntogene har været en Succes her i Landet, maa Æren herfor i høj Grad tilskrives de Mænd, som blev sat til at fremføre disse Tog, thi det kan ikke bestrides, at ved et saa kompliceret Maskineri, hvor der ikke skal meget til, før Toget gaar i Staa, der spiller Lokomotivførerens Viden og Kunnen en væsentlig Rolle med Hensyn til en planmæssig Fremførelse.

Om Uddannelse, Ansvar og Arbejdets Art er retfærdigt bedømt rent lønmæssigt for Lokomotivpersonalets Vedkommende, er derfor et Spørgsmaal, der bør tages op til Overvejelse, i første Omgang indenfor vore egne Rammer, for som tidl. nævnt evtl. at betræde andre Veje end Lokomotivmændene tidligere har betraadt.

Tid og Sæder skifter, og mange Ting har ændret Karakter ved Statsbanerne igennem Aarene. Gode Signalanlæg er gennemført, hvilket Lokomotivmændene kun har Grund til at anerkende, men uanset hvilke Systemer af sikkerhedsmæssig Art, der er gældende, er det stadig Mændene i den forreste Ende af Toget, der maa stoles paa, og hvis Reaktionsevne, Dygtighed og Erfaring er af afgørende Betydning for den planmæssige sikre Jernbanedrift.

BETJENING AF E-MASKINER

Af Lokomotivinstruktør B. Kjær.

Det er nu over 10 Aar siden, de danske Statsbaner af de svenske Statsbaner købte nogle (11) Lokomotiver, som her i Landet fik Litra E, og som i Størrelse og Ydeevne var noget ud over de Typer af Lokomotiver, man den Gang anvendte i Danmark til Fremførelse af store Hurtigtog.

Senere har man herhjemme bygget flere E-Maskiner (19) væsentlig efter de samme Tegninger og med kun faa Ændringer, men dog med visse Forbedringer, og det har vist sig, at de Lokomotiver, der er bygget i Danmark, i enhver Henseende fuldt ud staar Maal med de i Sverige byggede.

Lokomotivmændene, som kom til at arbejde med disse Maskiner, fandt vel forskelligt at indvende imod Typen, men mange gik til Arbejdet med en god Vilje for at lære Maskinerne at kende, og Aarene, der er gaaet, har ogsaa lært mange Lokomotivmænd at værdsætte E-Maskinen og givet Beviser paa, at store Lokomotiver ogsaa kræver „store“ Lokomotivmænd, saaledes at forstaa, at der kræves stort Kendskab og godt Lokomotivmandskab til at holde Maskinen i god og driftssikker Stand, ligesom det maa erkendes, at der er rigeligt

Arbejde til to fuldt uddannede Lokomotivmænd, naar der skal køres med en saa kompliceret Maskine. Da der imidlertid i de senere Aar er kommet en Del nye Lokomotivmænd til at køre med disse Maskiner, kan det sikkert have nogen Interesse — i hvert Fald for disse — at læse lidt om, hvilke Vanskeligheder, der har været hidtil, for paa denne Maade at undgaa Gentagelser af allerede een Gang forekomne Uheld og Besværligheder.

Det har vist sig, at de alvorlige Uheld under Kørslen med E-Maskiner har været af følgende 2 Arter:

- 1) Afbrænding af en indvendig Drivstang og ufor-sigtig Viderekørsel, indtil Drivstang, Cylinderdæksler, Stempler og en enkelt Gang ogsaa Linealen var ødelagt, og i nogle Tilfælde har Krumtapsølen endvidere maattet afdrejes, fordi den var beskadiget.
- 2) Afbrænding af Styringsdele med tilhørende Brud i Konsollen eller saadanne Brud uden Afbrændinger.

I Maskinernes første Tid var der de største Besværligheder med Varmløbning af Højtryksdrivstængerne, et Forhold, som ophørte, da Højtryksdrivstangsløjerne blev forsynet med en Filtpude for bedre at fordele Olien. Hvis et Højtryksdrivstangsløje, der ellers gaar koldt, begynder at varme, kan det maaske skyldes, at den nævnte Filtpude er bleven for haard og ikke længere virker paa hensigtsmæssig Maade, og dette bør meddeles Maskindepotet.

En medvirkende Aarsag til de mange Varmløbninger kan maaske ogsaa søges i de smalle Søler i Forbindelse med den Maade, hvorpaa man da kørte Maskinerne. Det var den Gang ikke uhørt at køre med en ret lille Fyldning, (35 à 40 pCt.), medens det i Dag hører til Sjældenheder, at der køres med mindre end 45 à 50 pCt. Fyldning. Det vil formentlig være let at huske, at Fyldningen bør være ca. 2¼ Gange Fyldningen under tilsvarende Kørsel med en tocylindret Maskine, og man maa saa variere Gliderkassetrykket derefter.

Varmløbninger forekommer dog stadig med Mellemrum, trods forskellige Foranstaltninger derimod, og foruden at tilraade omhyggelig Opsmøring, Efterfølgning og Eftersyn paa Mellemstationer, for at undgaa alvorlige Varmløbninger og Afbrændinger af disse Stænger, maa man vide, hvad der kan foretages, hvis Skaden først er sket.

Ved Varmløbning af en Højtryksdrivstang kan man saaledes ofte med Held naa Vejs Ende ved at aabne Receiverhanerne og derved lægge noget større Arbejde over paa Lavtryks cylindrene, og i særlige Tilfælde kan man helt afkoble Receiverhanen (Højtryksomløbshanen) paa den Maskinside, hvis Stang varmer, idet man først paa sædvanlig Maade aabner for Omløbet (Receiveren), dernæst fjerner Bolten i Trækket, der sidder lige foran Kassen omkring Omløbene, og derefter atter sætter Receiverhaandtaget i Normalstilling, før Kørselen fortsættes. Der maa dog altid skaffes Sikkerhed for, at den fornødne Bundluft i Cylinderen er til Stede, hvis

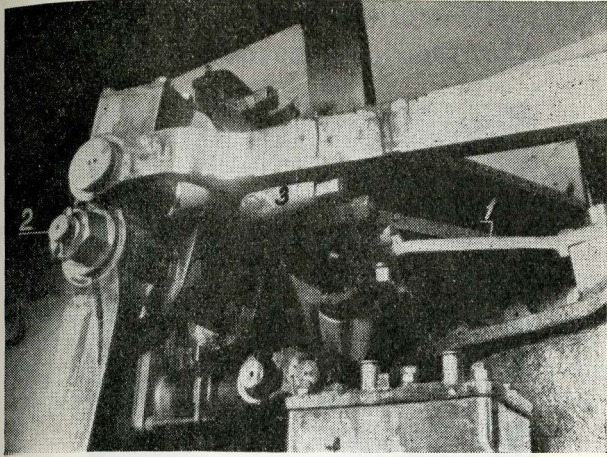


Fig. 1.

Hvidtmetallet i Lejet er smeltet, (der kan normalt regnes med ca. 20 mm sammenlagt Bundluft (for + bag), og et Hvidtmetalslag i Lejerne af ca. 5 à 10 mm).

Ved Kørsel paa denne Maade maa der selvfølgelig passes paa, at Stanglejerne ikke tager yderligere Skade, eventuelt tabes, og Hastigheden maa ikke være stor, hvis alvorlige Uheld som foran omtalt skal undgaas. Er man ikke sikker paa, at Kørselen kan fortsættes, maa Maskinen meldes nedbrudt, hellere end et alvorligt Uheld maa indtræffe.

Et vanskeligt Punkt har der været ved de forskellige Konsoller og Mellemløjer for den meget komplicerede Styring, og derfor er Maskinerne i sin Tid blevet forsynet med en Længdeafstivning fra Konsollen for Mellemakselen og bagud til Konsollen for Styringsakselen — Fig. I Nr. 1.

Det er ogsaa sket, at Tappen, hvorpaa Pendularmen (Forspringsstangen) — Fig. I Nr. 2 — er op-hængt, er brændt af paa Grund af manglende Smøring fra den øverste Smørekop i Pendularmen, endda i saa høj Grad, at Tappen og Pendularmen har været saa haardt sammenrevne, at Adskillelse har været umulig, selv ved Brug af Forhammer.

Paa Gliderbevægelsens Mellemaksel er der en kort Arm — Fig. II Nr. 1 —, som med et kort, dobbelt „Lænkeled“ har Forbindelse til Gliderkryds-

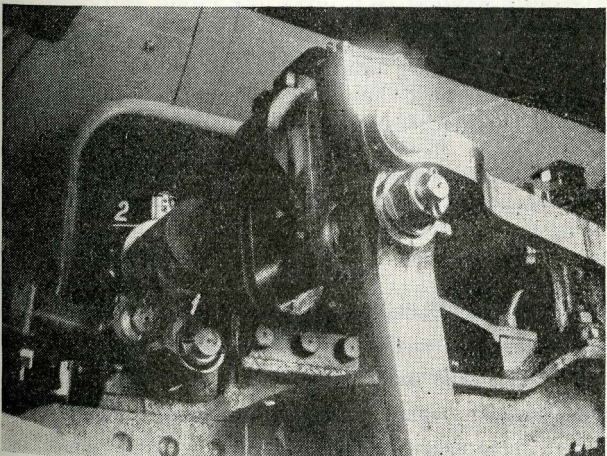


Fig. 2.

hovedet. Denne Arm har i visse Tilfælde i bageste Stilling kunnet slaa paa Konsollen, der bærer Mellemakselen, eller paa selve den staaletøbte Rammefastivning, og i saa Tilfælde vil Kilen i Gliderkrydshovedet gaa løs, og Afstandsskiven mellem Gliderkrydshovedet og Gliderstokken ødelægges. Herved forvanskes Gliderens Indstilling samtidig med, at der fremkommer en Bankning i Styringen. I nogle Tilfælde har Fejlen ligefrem medført, at det inderste Leje — Fig II Nr. 2 — for Mellemakselen er knækket helt af Konsollen og tabt, og i et enkelt Tilfælde er som Følge heraf yderligere Gliderstokken knækket.

Pendularmens Omdrejningstap — Fig. I Nr. 2 — er fastgjort i de to yderste Arme paa Mellemakselen, og da disse to Arme er anbragt hver paa sin Side af det yderste Leje — Fig. I Nr. 3 — for Mellemakselen, har Tappen under Afspærring med fuld udlagt Styring i mange Tilfælde kunnet slaa paa Undersiden af Mellemakselens yderste Leje og derved fremkaldt stærk Bankning i Styringen, hvilket ofte er resulteret i Brud i Konsollerne og dermed følgende Nedbrud samt kostbare og langvarige Reparationer. Uheld af denne Art vil sikkert have kunnet undgaas ved at trække Styringen lidt op, indtil Bankningen ophørte.

Der maa her lægges Mærke til, at selve Styrings-skruen paa E-Maskinerne ligger udenfor Førerhuset i et „Hus“ paa Fodpladen, medens den Skrue, man har i Førerhuset, kun er en „Viserskrue“, og dette Forhold medfører, at en Bankning i Styringen ikke giver sig saa kraftigt til Kende for Lokomotivføreren som ved andre Maskiner. Man forledes derfor ved E-Maskinerne let til at tro, at en Bankning i Styringen ikke betyder noget, skønt Styringen iøvrigt er saaledes konstrueret, at den ikke banker selv ved Afspærring ved store Hastigheder, hvis der ikke er noget, der „slaar paa“.

Selv om Styringen ikke „slaar paa“ ved langsom Kørsel, kan den dog godt gøre det, naar der køres hurtigt, fordi Delene „fjeder“, og selv om den ikke „slaar paa“, naar Maskinen er nyrepareret, kan den komme til det senere, fordi der sker Slid i Bolte og Bøsninger. Dette kan, som det har vist sig, endog medføre, at Glideren slaar imod Gliderdækslerne indvendig.

Utætheder ved Omløbene for Høj- og Lavtryk er til stor Skade, idet de medfører forøget Dampforbrug og formindsket Trækkeevne for Maskinen. Som oftest er det den ovale Flange paa Siden af Lavtryksomløbene, det er galt med, eller ogsaa er det Damprøret mellem Lavtryksomløbene, der er gaaet løs eller er knækket. Følgerne heraf vil være en Forøgelse af det skadelige Rum i Cylinderen med deraf følgende Forringelse af Maskinens Trækkeevne, og i nogle Tilfælde opnaas maaske slet ikke Lukning af nogle af Lavtryksomløbsventilerne i samme Side med deraf følgende Gennemblæsning og stort Vand- og Dampforbrug og stærkt formindsket Trækkeevne.

Paa nye E-Maskiner har de lige Stødpuffere mellem Maskine og Tender ofte Tendens til at „gnave“ i Styrene gennem Tenderens Trækkasse og paa Slidpladerne paa Lokomotivets Trækkasse.

Muligt mangler Stødpufferne en Broncesko at glide paa, da det løst paasatte Hoved paa Pufferne er vanskeligt at holde tilfredsstillende smurt (det smøres af Maskindepotet med Fedt fra en Tryksmøresprøjte), og der kan ogsaa være Tilfælde, hvor Stødpufferne „gnaver“ paa Bladfjederen inde i Tenderens Trækkasse.

Tenderens forreste Bærefjedre, der sidder gemt bag de forreste Sideskabe, vil ofte sætte sig eller knække, hvilket blandt andet skyldes Kul- og Vandmassernes Fremdrift under Opbremsningen samt deres høje Beliggenhed.

Mange Brud i disse Fjedre er opdaget alt for sent, i flere Tilfælde saa sent, at Fjederen har været helt borte, før noget bemærkedes.

For høj Vandstand i Kedlen under Kørslen er ved E-Maskinerne særlig uheldig paa flere Maader. Blandt andet foraarsager „Vand i Cylindrene“ lettere løse Krydshovedkiler end paa andre Lokomotiver. Konus paa Stempelstængernes Krydshovedender er nemlig paa E-Maskinerne slankere end paa andre Maskiner, hvad der giver en god Befæstelse af Stempelstangen i Krydshovedet, men paa den anden Side trykkes Stempelstangen ogsaa lettere op i Krydshovedet ved det voldsomme Slag, som Stempel og Stang udsættes for, hvis der er Vand i Cylindrene. Særlig paa de nye E-Maskiner, som er forsynet med Damptrørrer, gaar det let galt, da en Overkogning mærkes senere, og derfor som oftest bliver af længere Varighed end paa andre Maskintyper.

Af Hensyn blandt andet til E-Maskinernes Dampbevne maa det før Kørsel efterses, om Skydespjældet for det forreste Renserør fra Røgkammeret er lukket, endvidere om det Renserør fra Røgkammeret, der sidder bag Cylindrene, er i Orden og behørigt lukket.

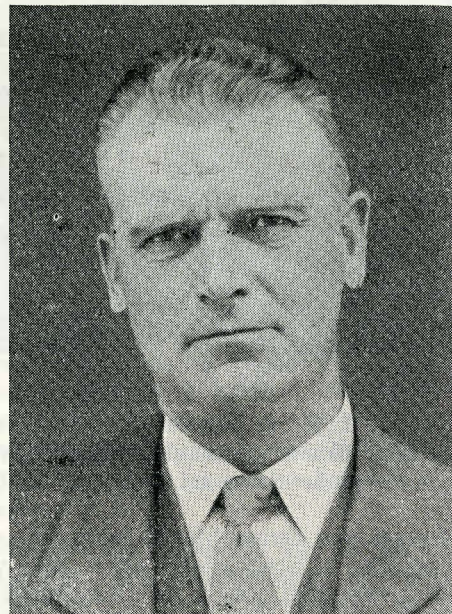
Maskinerne damper godt, men er meget følsomme over for Damputætheder i Røgkammeret, hvad enten disse bestaar i utætte Flanger eller utætte Overhederelementer.

Utætheder ved Kedelrørene eller i Fyrkassen kan ved E-Maskinerne lettere fremkomme ved en for kraftig Anvendelse af Blæseren end ved andre Lokomotiver, da Fyrkassen er saa „lav“, det vil sige, at der kun er en lille Afstand fra Risten til de nederste Kedelrør.

E-Maskinerne er i Dampfordelingsstykket forsynet med en hurtigt lukkende Hovedafspærringsventil, som flere Gange har givet Anledning til, at begge Injektorer har svigtet, fordi den utilsigtet har lukket sig. Dette er i visse Tilfælde ikke blevet bemærket, muligt paa Grund af, at Ventilen ikke har lukket sig helt, saaledes at det har været muligt for Injektorerne at suge Vandet, men der har ikke været Damp nok til at sætte Vandet paa Kedlen, eller maaske er det helt blevet overset, at der ikke var Damp til Injektorerne.

Der er ingen Tvivl om, at der efterhaanden kan samles flere interessante Ting om E-Maskinerne, og det er Hensigten med Tiden ogsaa at bekendtgøre saadanne nye Iagttagelser.

NY FORRETNINGSFØRER for Dansk Jernbane Forbund.



Som nævnt andet Steds valgte D. J. F.s Kongres i Aarhus Overportør P. Madsen, Nyborg, til Forretningsfører. Madsen er 53 Aar gl., og har igennem hele sin Tjenestemandsvirke været beskæftiget i Nyborg, hvor han i 1919 begyndte ved D. S. B. Allerede i 1922 valgtes han som Tillidsmand for Stationspersonalet Afd. 1, 2. Distrikt, og blev i 1935 Afdelingsformand, et Hverv han har bestridt siden. Fra 1928 til 1930 var han Medlem af Forbundets Hovedbestyrelse, og blev det igen i 1941. I 1944 valgtes han til Formand for Stationspersonalets Kategori, og kom samtidig ind i Forbundets Forretningsudvalg. Oplysningsarbejdet indenfor Forbundet har altid haft Madsens Interesse, og siden 1938 har han været Medlem af Landsoplysningsudvalget. Ogsaa udenfor Jernbanefolkenes Kreds har man lagt Beslag paa Madsens Arbejdskraft, han har saaledes været Kasserer for Arbejdernes Fællesorganisation i Nyborg. ligesom han har været Medlem af den socialdemokratiske Partibestyrelse.

Vi ønsker P. Madsen og dermed D. J. F. til Lykke med Valget, og udtaler Haabet om, at det gode Forhold, der altid har eksisteret Forbundet og os imellem, maa fortsætte under den nye Forretningsfører.

HUSK

for at undgaa Standsning i Forsendelsen af D. L. T. ved Flytning at meddele Postvæsenet den ny Adresse. Det hænder ikke saa sjældent, at Medlemmer undlader eller glemmer ovennævnte Meddelelse til Postvæsenet, hvilket foraarsager Ulemper baade for Medlemmet og for Kontoret.

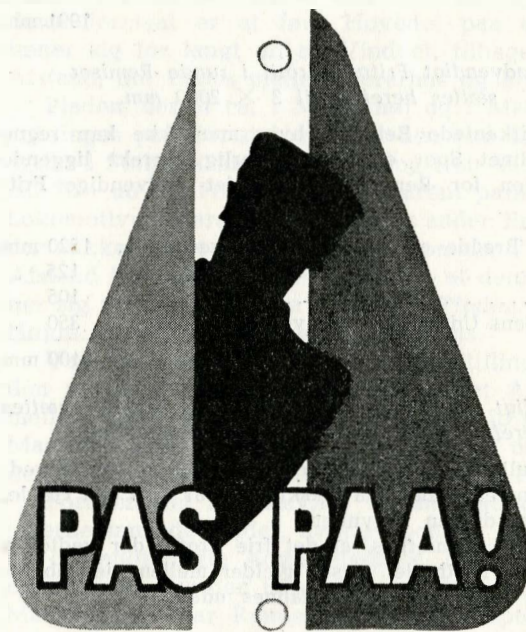
FAREN I REMISEPORTENE

Efterhaanden som Udviklingen har stillet større og større Krav til Lokomotivernes Styrke og Ydeevne, er disse ganske naturligt vokset ogsaa i Højde og Bredde. Men som det saa ofte gaar, hvor Udviklingen skrider frem, naar man kun at udvide, hvor Kravene er størst, alle Detatillerne kommer ikke altid med i første Omgang, enten fordi en Udvidelse er umuligt paa Grund af den eksisterende Plads, eller fordi de økonomiske Byrder er for store til en øjeblikkelig Overvindelse. Saaledes er det f. Eks. gaaet med Lokomotiverne contra Remiseportene. Mens de førstnævnte er vokset, har man hidtil kunnet undgaa at udvide de sidstnævnte, idet

i den mellemliggende Tid, fra Organisationernes Anmodning var modtaget, og til ovennævnte Dag, havde foretaget en grundig Undersøgelse og adskillige Beregninger, for at finde frem til en tilfredsstillende Løsning af Problemet. Vi skal her give en Oversigt over Generaldirektoratets Referat af Undersøgelse vedr. nødvendigt Fritrum i Remiseporte.

*Undersøgelser vedrørende nødvendigt Fritrum
i Remiseporte.*

Lokomotivpersonalet maa i Øjeblikket regne med ikke at kunne se ud af Maskinens Sideaabninger under Passage af Remiseporte.



dog Fritrumsprofilen er blevet betydeligt formindsket. Der er herved opstaaet en alvorlig Fare for Lokomotivpersonalet ved Ind- og Udkørsel af Remisen. Afstanden mellem Førerhus og Portstolpe er blevet saa lille, at det f. Eks. ved Nyborg Maskindepot er nødvendigt at lukke Beskyttelsesglassene, der benyttes under Kørslen for at undgaa Støv eller lignende i Øjnene, tilbage paa de store Maskiner, for ikke at knuse dem, naar Porten passerer.

Desværre har de smalle Remiseporte medført tre triste Ulykker, hvorved 2 Lokomotivmænd er dræbt og en alvorlig kvæstet, ved at komme i Klemme mellem Førerhus og Portstolpe under Udkørsel fra Nyborg Remise, og selvom det, set paa Baggrund af Personalets Tilpasningsevne, maa betragtes som hændelig Uheld, er det naturligt, man fra Dansk Lokomotivmands Forening og Værksted- og Remisearbejdernes Fællesorganisations Side har henstillet til Generaldirektoratet, at Spørgsmaalet om en Udvidelse af samtlige Remiseporte tages op til Undersøgelse.

Den 5. Februar d. A. blev der i den Anledning afholdt et Møde i Generaldirektoratet, og det tjener til Banechefens og hans Medarbejders Ros, at de

Saa snart en Maskines Førerhus er fri af Porthullet, læner Føreren sig imidlertid ud af Maskinen for at se. Dette gøres paa den Maade, at Armen ligger i Vinduets Karm delvis ragende uden for Førerhusklædningen, medens Skulderen, hele Hovedet og en Del af inderste Skulderparti rækker uden for Maskinen.

Denne Bevægelse sker reflekstorisk og kan sandsynligvis ikke bringes under Mandens Kontrol og ændres til en mindre Bevægelse.

Dersom man vil skaffe Plads i Porten til Udkik ud af Maskinen, synes det derfor at være nødvendigt, at der gives Plads til den almindelige Stilling ved Udkik. At det bredere Profil, som derved oprettes til Brug for Remiseporte ogsaa bør gælde inde i Remisen fremgaar af ovennævnte, idet det tydeligt ses, at Personalet gaar ud fra, at Profilet forefindes inde i Remisen, hvad jo i Almindelighed ogsaa er Tilfældet, men ikke er fordret i Profilbestemmelserne.

Maalingerne af indviede Forsøgspersoners Udragning fra Maskinen ved Udkik prægedes af, at disse tydeligt saas at indtage unaturlige Stillinger, fordi der skulde maales. Flere mente at udmærke sig ved ikke at behøve saa megen Plads, trods Forklaring af Formaallet med Maalingerne.

Imidlertid iagttoges under en Maskines Indkørsel en Lokomotivfører, der intet vidste om vor Tilstedeværelse.

Saa snart Førerhuset var fri af Porten, lænede han sig ud af Vinduet.

En Maaling viste, at han lænede sig 330 mm uden for Førerhusklædningen.

En Beregning af det fornødne Fritrumsprofil ud fra denne Forudsætning giver:

1) For runde Remiser:

(Sporet har $R = \infty$)

a) Halv Bredde af Maskinernes Førerhus maksimalt	1520 mm
b) Tillæg D_i , for Maskinens Bevægelse i Sporet	85 "
c) Tillæg, x , for Maskinens Skævstilling i Sporet og Sporets Bevægelse	36 "
d) Mandens Udragende ud over Førerhuset 330 mm afrundet til	350 "
	1991 mm

Nødvendigt Fritrumsprofil i runde Remiser sættes herefter til 2×2000 mm.

2) For firkantede Remiser, hvor man ikke kan regne med retlinet Spor eller med særlig korrekt liggende Spor uden for Remisen, bliver det nødvendige Fritrumsprofil:

a) Halv Bredde af Maskinernes Førerhus ..	1520 mm
b) D_{fr} 400	125 "
c) x	105 "
d) Mandens Udragende ud over Førerhuset ..	350 "
	2100 mm

Nødvendigt Fritrumsprofil i firkantede Remiser sættes herefter til 2×2100 mm + Kurvetillæg.

Porthullerne bør ikke afrundes foroven, da Hovedhøjden for en Mand paa Maskinen naar op i den Højde, hvor Afrundingen begynder.

Det skal bemærkes, at det frie Profil, der vedtoges at gælde i Porthullet, ogsaa gælder mellem de aabentstaaende Døre, naar disse aabnes udad.

II.

Undersøgelser vedrørende Bygningsændringer.

Ved saavel „runde“ som „firkantede“ Remiser er der stor Forskel paa Bygningernes Konstruktion og paa de indbyrdes Maal, hvorfor der ikke kan gives Retningslinier, der er gældende for Ombygning af samtlige Remiseporte. Nedenstaaende Undersøgelser i Almindelighed er saaledes kun et Grundlag for de specielle Undersøgelser, der maa foretages for hver Port for sig.

Runde Remisers Portfacader er dels konstrueret med sværede murede Piller dels med Jernbindingsværkmur forstærket med murede Stræbepiller. I førstnævnte Tilfælde ligger Portene i en muret Fals, i sidstnævnte dannes Portfalsen af et Vinkeljern fastgjort til Jernkarmen.

Portene har enten halvcirkulær eller retlinet Overkarm.

Udvidelsen af Remiseportene kræver for saavel „runde“ som „firkantede“ Remiser en indgribende (ofte total) Ombygning af Portfacaderne.

Ved „runde“ Remiser, hvor Afstanden mellem Spormidterne i Facadernes Bagside normalt er ca. 4,30 til 4,40 m, maa de nuværende Piller erstattes med en Profiljernsbøjle (ca. DIP 24), der indstøbes i en ny Fundamentklods. Foroven forbindes Søjlerne med Profiljersdragere (ca. NP Nr. 20) dels som Portoverligger, dels som Understøttelse for Tagværket. Mellemrummet

mellem Dragerne udfyldes med Træ, Eternit, Glas eller lignende.

Ved „firkantede“ murede Remiser maa de murede Portpiller med Stik nedbrydes og ombygges. Murede Overvægge og Gavle maa understøttes eller nedbrydes og genopføres. Det ved flere nyere Remiser forekommende Profiljernskarmsystem — der ved sideordnede Porte kan være samlet til et udmuret Hele — og de dermed forbundne Portdragere maa ombygges.

Ved „firkantede“ Bindingsværksremiser beklædt med Eternitplader ell. lign. vil tilsvarende — om ikke saa omfattende — Ombygningsarbejder af Facaderne være nødvendige.

Antallet af „runde“ og „firkantede“ Remiser fordeler sig saaledes:

„runde“ Remiser	42 Stk. med ialt 350 Porte
„firkantede“ Remiser	86 " " " 275 "

Portene, der altid er udadgaaende, kan ved „runde“ Remiser ikke forblive udadgaaende, da der ikke er Plads til de to opslaaede Portfløje paa den resterende Plads mellem Fritrumsprofilerne, eller at disse er udvidet, og Pillebredden som Følge deraf er indsnævret til ca. 25 à 30 cm (De nuværende Portfløje har en samlet Tykkelse incl. Beslag og Bolte paa ca. 15 cm hver.)

Udføres Portene indadgaaende maa Hensyn tages til Maskinernes Placering i Forhold til Ydermuren (afhængig af Afræksrørens og Eftersynsgrubernes Afstand fra Ydermuren), idet Portfløjene skal kunne slaas op og i uanset de i Remisen holdende Maskiner. De opslaaede Fløje vil optage Plads og være til Gene for Færdsel paa Tværs af Sporene mellem Maskinerne og Ydermuren; men den nævnte Færdsel kan i saa Fald foregaa udenfor Remisen ad en Svellebro langs Bygningens Facade. Saavel Gulvet bag Portaabningerne som Anslagsstenene i Porten maa lægges om.

Gamle Porte med buet Overkarm maa erstattes med nye Porte med lige Overkarm, idet Stikket over Portaabningerne ikke lader sig udføre ved den ombyggede Portfacade med de smalle Piller af Profiljern.

Af materialbesparende Grunde bør de gamle Porte genanvendes i saa stor Udstrækning som muligt, idet Portene ombeslaas (Hængselhovederne vendes) og forsynes med løse Fløje svarende til Bredden af den udvidede Portaabning. Fløjene tænkes klappet om paa Portenes Bagside, hvorved spares Plads saavel ved Portens Sving forbi Maskinerne, som ved de aabentstaaende Fløje inde i Remisen.

Nye Porte maa udføres af Konstruktion som de gamle.

Foldeporte ophængt paa Skydeportbeslag og udført med to Fløje til hver Side kan f. Eks. ikke anvendes, idet de kræver ca. 60 cm Pillebredde, naar Portene i aaben Stand skal gaa helt fri af Fritrumsprofilen. Hejseporte udført som to bag og over hinanden ophængte Portflager. (Teleskopport) kræver Ombygning af Tagkonstruktionen og giver daarlige Muligheder for Personfærdsel gennem Portene, hvis disse ikke er hejset mindst 2 m op.

Overhead Porte kan ikke anvendes paa Grund af Røgaftrækkenes Plads i Forhold til Porten.

Ved „firkantede“ Remiser kan Portene forblive udadgaaende, da Sporafstanden som Regel er 5,00 m (forekommende Kurver indskrænker dog dette Maal). Gamle Porte kan saaledes genanvendes, idet de forsynes med en løs Fløj som ovenfor. Gamle Porte med buet Overkarm kan kun genanvendes for saavidt Porthullerne kan udføres saa brede, at den krævede Portbredde (Fritrummet) kan opretholdes i en Højde af mindst 3,50 m over Sporoverkant (Lokopersonalets Hovedhøjde).

Som nye Porte foreslaas anvendt svejsede, træbelædte udadgaaende Rørporte (som ved Lyntogsløftehallen, Cvk., Kh.) eller indadgaaende Foldeporte som ovenfor nævnt.

Udgiften ved Ombygningsarbejderne pr. Port kan skønsmæssigt anslaaes til:

	runde Remiser	*firkantede* Remiser
Normale Bygningsarbejder (excl. Ekstrafundering)	ca. 4 500 Kr.	6 000 Kr.
Ændring m. v. af gamle Porte og Udførelse af nye, smaa Fløje	ca 1 500 "	1 000 "
	ca. 6 000 Kr.	7 000 Kr.

Nye svejsede Rørporte ca.	2 500 Kr. pr. Stk.		
" Foldeporte (ca. 240 Kr./m ²)	5 000 "	"	"
" Hejseporte (ca. 350 Kr./m ²)	7 500 "	"	"

Ansættes det samlede Antal af Remiseportene til 625 Stk. nemlig 520 Stk. i D. S. B.-Remiser og 105 Stk. i Privatbane-Remiser) og fraregnes 30 Porte ved Lyntogs og S-Togs Remiserne i København, kan den samlede Udgift ved Udvidelsen af samtlige Remiseporte i Danmark ekskl. Porte til de nævnte to Remiser skønsmæssigt ansættes til ca. 5 000 000 Kr., idet paaregnes, at ca. Halvdelen af Portfløjene ikke kan genanvendes, men maa erstattes af nye svejsede Rørporte.

ca. 300 Stk. (gl.) à 6 500 Kr. = ca. 1 950 000 Kr.
Tillæg for ekstraordinære Bygningsarbejder.

ca. 600 Portaabninger à ca. 1 333 Kr. = ca. 800 000 Kr.
5 000 000 Kr.

Som det heraf fremgaar, og som tidligere nævnt er man gaaet grundigt til Værks for at finde frem til en effektiv Løsning. Imidlertid er det ikke muligt at udvide samtlige Porte paa en Gang. Materialsituationen og andre Vanskeligheder kan ikke overvindes indenfor et rimelig Tidspunkt, hvorfor forskellige midlertidige Foranstaltninger, der dels sikrer Personalet og dels advarer dette mod den lurende Fare i Remiseportene, — er og bliver prøvet —.

Det første, man søgte at anvende, var et tofløjet Spejl anbragt i begge Sider af de store Loko. umiddelbart udenfor Sidevinduet. Spejlens Opgave skulde være, at Personalet heri skulde kunne forvise sig om, at det fornødne Fritrumsprofil var til Stede uden at skulle læne sig ud ad Vinduet.

Selv om Ideen paa nogle Omraader var god, og Spejlene ogsaa kunde anvendes ved Passage af andre Steder, hvor en Fare for at komme i Klemme var til Stede, var der adskillige Ulemper, som vi allerede ved Forhandlingerne gjorde Generaldirektoratet opmærksom paa, idet disse Spejle blev anbragt paa en saadan Maade, at de var til Gene ved Udkik under Rangering og ved andre Lejligheder, hvor det er nødvendigt, at Lokomotivpersonalet staar i direkte Kontakt med Arbejdsfeltet.

En indirekte Forbindelse er uheldig for Lokomotivmandens Gerning. En senere Prøve i saavel første som 2. Distrikt gav da ogsaa samme Resultat.

Foruden Spejlene paa Lokomotiverne blev der paa begge Sider ved en Del Remiseporte anbragt

en Række lodret hængende Piasawakoste med Børsterne vinkelret mod Lokomotivet, saaledes at Afstanden mellem Kostenes inderste Kanter svarer til Portaabningens Størrelse. Men heller ikke denne Foranstaltning var effektiv nok, ikke mindst paa Grund af Kostenes noget usikre Ophængning, der bevirkede, at Vinden kunde have Indflydelse paa den nøjagtige Afstand, men ogsaa, fordi det var nødvendigt, der mellem Port og Kost blev et passende Mellemlum, som blev en Fælde for Personalet.

De mange Eksperimenter gav naturlig Anledning til, at flere og flere tog Problemet op til Overvejelse, og det sidste, man saaledes er kommet til, er et Forslag fra 1. Distrikt om Anbringelse af en Plade, (vi vil her kalde den en Førerplade), da dens Formaal er at føre Hovedet paa den, der læner sig for langt ud ad Vinduet, tilbage til den Afstand, der findes mellem Førerhus og Portstolpe.

Pladen, der er ca. 1 Meter høj og 1 Meter lang, anbringes paa Portstolpen med den ene Ende nøjagtigt i Stolpens inderste Kant, og i en Vinkel paa ca. 70° ud fra Porten, altsaa omtrent parallel med Lokomotivets Køreretning. Pladens anden Ende, den, der stikker frit ud i Rummet —, kommer i saa stor Afstand fra Lokomotivets Førerhus, at den, der læner sig ud, ikke kan naa Kanten af Pladen. Pladens Højde er iøvrigt godt og vel Vinduet.

Ved den herved opstaaede skraa Stilling af Pladen virker denne som en Slidske, idet Afstanden mellem denne og Førerhuset mindskes, jo nærmere Maskinen kommer Porten, for til sidst at ende med den Afstand, der er mellem Portstolpe og Førerhus.

Foruden det her nævnte vil der paa Opholdsstuerne samt de Steder, hvor Personalet færdes blive ophængt nogle Advarselsskilte, hvis Tekst gør opmærksom paa den Fare, det er at læne sig ud fra Maskinerne, naar Remise og Værkstedspor passerer. Endvidere vil der indvendig i Maskinernes Førerhus, saavel i højre som i venstre Side, blive anbragt emaillerede Skilte, som vist paa Fig. 1 og 2.

Disse midlertidige Foranstaltninger er alle godkendte af Organisationerne. Hvor mange Hjul ruller og hvor mange Mennesker virker, kan Ulykker forekomme, men lad os haabe, at de her nævnte Sikkerhedsforanstaltninger maa være medvirkende til at undgaa Ulykker ved Passage af de smalle Remiseporte.

KONGRES

i Dansk Lokomotivmands Forbund.

Dansk Lokomotivmands Forenings altid loyale og gode „Lillebror“, Dansk Lokomotivmands Forbund, afholdt den 26. Maj sin syttende ordinære Kongres i „Den ny Forsamlingsbygning“ i Odense, med 57 Delegerede fra Privatbaner Landet over og Gæster fra Ind- og Udlandet.

Formanden, Lokomotivfører C. P. Einshøj, bød de fremmødte Velkommen og udtalte smukke Mindeord over Formernes afdøde Formand Herman Hansen, og over de af Forbundets Medlemmer, der

var afgaaet ved Døden i den forløbne Kongresperiode.

Einshøj betegnede i sin Beretning den afsluttede Kongresperiode, som den mest betydningsfulde i Organisationens Historie. Der var sket en Løn- og Pensionsregulering samt indført Tjenestetid og Ferieordning svarende til Statsbanernes. For Ferieordningen dog med enkelte Undtagelser paa Grund af Privatbanernes særlige Forhold. Forbundet har 401 aktive og 102 passive Medlemmer, og med Statens Overtagelse af Slangrupbanen har det mistet 13 Medlemmer, og naar sydfynske Jernbaner 1. April næste Aar ligeledes overgaar til Staten, mister Forbundet sin største Afdeling med 86 Medlemmer.

C. P. Einshøj genvalgte som Formand, som Hovedkasserer genvalgte E. Christensen, Vejle.

Kongressen forløb paa en for Dansk Lokomotivmands Forbund værdig Maade, de Delegerede gjorde Hvervet let for Dirigenterne, Lokomotivførerne Bjerg, Aalborg, og Kaj Pedersen, Helsingør.

DELEGERETMØDE I JERNBANEFORENINGEN

I Forsamlingsbygningen Amaliegade i Aarhus afholdt Jernbaneforeningen sit ord. Delegeretmøde den 12. og 13. Juni med ca. 110 Deltagere og Gæster fra samarbejdende inden- og udenlandske Organisationer.

Som et Udtryk for den Samarbejdsvilje, der hersker indenfor Jernbaneforeningen, og som et fyldestgørende Bevis for denne Forenings ufravigelige Trang til at støtte Broderorganisationerne indenfor D. S. B. og dens Medvirken til at bevare det genoprettede Fællesudvalg, var de tre andre Jernbaneorganisationer: Dansk Jernbaneforbund, Værksted- og Remisearbejdernes Fællesorganisation og Dansk Lokomotivmands Forening for første Gang i Organisationernes Historie indbudt som Gæster til at overvære Delegeretmødet.

Formanden, Billetkasserer From Hansen aabnede Mødet, og mindedes Skibskatastrofen ved Hals Barré, og udtalte: „Vi, der selv beskæftiges indenfor Transportvæsenet, og kender de Farer, der lurer under den Gren af Samfundslivet, føler den Sorg, der har ramt ikke alene D. F. D. S., men hele den danske Befolkning, vore Følelser er hos dem, der mistede deres Kære, vore Tanker er hos dem, der mistede Livet“.

Efter at Mødet havde konstitueret sig, gik man over til 1. Punkt paa Dagsordenen: Formandens Beretning, hvori From Hansen gav en Redegørelse over Foreningens Arbejde siden sidste Delegeretmøde og udtalte i sin Indledning bl. a.: „Vort sidste Møde i 1946 var besjælet af en Optimisme. Krigen var afsluttet — Lønningsloven gennemført, for hvilket der dog ikke var Stemning overalt, men Tilfredshed alligevel. De to Aar har imidlertid skuffet os, Loven er i den forløbne Tid blevet betydelig forringet“.

Formanden kom i sin Beretning ind paa Omtale af Jernbaneorganisationernes Forsikringsforeninger, og opfordrede stærkt de Delegerede til at agitere for disse, fremkom med nogle Betragtninger, der vedrørte Tjenestetids- og Samarbejdsudvalget.

Den efterfølgende Debat af Beretningen var stærkt præget af den Saglighed hvormed Jernbaneforeningens Medlemmer behandler de forskellige Sager. Der var stor Utilfredshed med den Forringelse, der har fundet Sted indenfor Tjenestemændenes Lønninger, og det blev ved Debattens Afslutning paalagt Foreningens Hovedbestyrelse energisk at arbejde for en Bedring af de uholdbare Lønforhold, og søge de i saa Henseende nødvendige Forhandlinger med Regering og Rigsdag optaget paa et dertil egnede Tidspunkt, ligesom Delegeretmødet i en Resolution beklagede, at Forudsætningen for Tjenestemandorganisationernes Tilslutning til Lønningsloven af 1946, ganske var bristet, idet de fortsatte Prisstigninger i de sidste 2 Aar har gjort den ved Lønningsloven opnaaede Lønforhøjelse illusorisk.

Delegeretmødet genvalgte med Akklamation From Hansen som Foreningens Formand.

Paa Mødets sidste Dag blev under festlige Former afholdt en Sammenkomst for de Delegerede, Gæsterne og Foreningens øvrige Medlemmer med Damer.

KONGRES i Dansk Jernbane Forbund.

I Dagene fra den 23. til 25. Juni afholdt Dansk Jernbane Forbund sin 35. ord. Kongres i Folkets Hus, Aarhus.

I en rigt smykket Festsal med mange Afdelingers Faner, og Flag fra de forskellige Nationer, der var repræsenteret, aabnedes Kongressen under festlige Former ved Medvirken af Aarhus Jernbane Orkester.

Viceforretningsfører F. Bøtchiær aabnede Kongressen, og bød de over 200 Delegerede og Gæster velkommen, og udtalte bl. a.:

„Forholdene ude omkring os er ikke blevet meget bedre, end da vi holdt vor sidste Kongres for 2 Aar siden. — En skarp Strid staar mellem Meningerne Øst—Vest — men vi maa haabe, at Fornuften igen maa komme til at raade.“

Efter at Kongressen havde konstitueret sig, og en Del af Gæsterne havde haft Ordet, aflagde Viceforretningsføreren en 3 Timer lang Beretning over Virksomheden i den forløbne Periode.

Bøtchiær kom i sin Beretning bl. a. ind paa en Omtale af det genoprettede Fællesudvalg, Remisearbejderne og Togførernes Overgang til Forbundet, ligesom han omtalte de Forhandlinger, der har været ført Jernbaneorganisationerne imellem om en Samling af saavel Stats- som Privatbanetjenestemændene i en Enhedsorganisation. Stemningen for

Forslaget har dog vist sig at være noget ringe, og der er næppe Haab om en Gennemførelse af det. Efter at Formanden for Landsoplysningsudvalget, Overportør Andersen, havde aflagt Beretning om Udvalgets Arbejde, paabegyndtes Debatten om Beretningen, hvortil et stort Antal Delegerede havde Ordet.

Talelysten var stor, og mange divergerende Meninger, som altid opstaar, hvor saa mange forskellige Kategorier er samlede, kom til Orde. Adskillige Talere beklagede den Deklassering, der har fundet Sted af Tjenestemændene gennem den Forringelse, Lønningsloven af 1946 havde faaet gennem Aarene, hvorfor man ved Godkendelse af Beretningen enstemmigt vedtog en Resolution, hvori man bl. a. paalægger Hovedbestyrelsen snarest at optage Arbejdet for at faa gennemført mulige Forbedringer af Lønningerne, saaledes at Levevilkaarene tilbageføres til det Stade, de havde 1. April 1946. I samme Resolution paalægges det Bestyrelsen at fortsætte Arbejdet for en Centralisering af de danske Jernbaneorganisationer, dog først og fremmest indenfor de Tjenestemandorganisationer, der repræsenterer D. S. B.s Tjenestemænd, ligesom man i Resolutionen tilsiger Regeringen, Hans Hedtoft, sin fulde Støtte til de Bestræbelser, Regeringen udfolder for at fremkalde et Prisstop og et Prislej. Resolutionen sluttede med at udtale Kongressens ubetingede Støtte til Socialdemokratiet i Kampen for Bevarelsen af et frit og demokratisk Danmark, og tager Afstand fra enhver Bestræbelse, der tilsigter at beskære vore demokratiske Rettigheder og indføre fremmedartede Regeringsformer, der ikke stemmer overens med dansk Mentalitet og dansk Fagbevægelses rige Traditioner.

Efter Behandling af en Del Forslag, der bl. a. omhandlede Ændringer af Forbundets Love, gik man over til Valg af Tillidsmænd, herunder Valg af ny Forretningsfører.

Forbundets titl. Forretningsfører, Stationsmester Th. Pedersen, der umiddelbart efter sidste Kongres var blevet ramt af en alvorlig Sygdom, havde nu maattet tage sin Afsked fra Statsbanerne. Som hans Efterfølger valgtes Overportør P. Madsen, Nyborg.

I Forbindelse med Kongressen havde Byen Aarhus stillet sit Raadhus til Raadighed for en Festlighed, hvortil der foruden de Delegerede og Kongressens Gæster deltog et stort Antal af Forbundets øvrige Medlemmer med Damer. Under sidste Dags Møde fik Kongressen et uventet Besøg af Finansminister H. C. Hansen, der i anden Anledning opholdt sig i Byen. Finansministeren omtalte Tjenestemændenes Lønninger og udtalte bl. a.: „I en Højkonjunkturtid kan det vel altid knibe for Tjenestemændene at følge med, hvorimod de, naar Lavkonjunkturerne sætter ind, er noget mere sikrede end Arbejderne i det private Erhverv.

Kongressen sluttede med under smukke og højtidelige Former at udnævne 3 Æresmedlemmer: fh. Forretningsfører Th. Pedersen, Vognopsynsmand R. V. Foged og ps. Overportør W. J. Eriksen, hvorefter Deltagerne sang „Internationale“.



Lokomotivførernes Sangforening, Gb.,

afholder Skovtur Torsdag den 12. August 1948. Samlingssted: Pladsen foran Slangerupbanen Kl. 14,00. Afgang 14,42 til Bagsværd, Aldershvile Slotspavillon, hvor der serveres Eftermiddagskaffe Kl. 16,00. Derefter beser vi den smukke Park. Kl. 18,00 spises den medbragte Aftensmad. Der serveres Øl og Snaps. Derefter Dans og Keglespil.

3 Kr. pr. Person.

Indtegning modtages: Tlf. Valby 2883 og Damsø 2547.

Paa Bestyrelsens Vegne

Stig Andersen,
Formand.

Jubilæum.

Lokomotivfører E. Sivertsen, Fynsgade 39, Herning, kan d. 1. September fejre 40 Aars Jubilæum ved D. S. B.

Jubilæaren har i de forløbne Aar været stationeret i Struer, Kalundborg, Horsens og Herning, og her i Herning rodfæstede Jubilæaren sig, og har nu været Lokomotivførerafdelingens Formand i 21 Aar.

Vi, der er tilsluttet denne Afdeling, siger dig Tak for den store Interesse, du altid har vist, og det store Arbejde du har gjort for at løse de Opgaver, en Afdeling af og til har at slaas med, paa en tilfredsstillende Maade.

Vi ønsker dig hjertelig til Lykke og haaber, du endnu i mange Aar maa bevare dit lyse Sind og dit gode Helbred.

P. C. N.

Taksigelser.

Min bedste Tak for venlig Opmærksomhed ved mit 40 Aars Jubilæum.

J. K. Nielsen, Kbhvn. Gb.

Hjertelig Tak for Opmærksomheden ved mit 40 Aars Jubilæum.

K. M. Sørensen, Lokomotivfører, Kbhvn. Gb.

Opmærksomhed frabedes.

I Anledning af mit Jubilæum frabedes høfligst enhver Opmærksomhed.

Lokomotivfører N. Hammer, Ro.



Lokomotivførerafdelingerne:

Ringkøbing: Repræsentantens Navn og Adresse er: N. E. K. Larsen, D. S. B. Maskindepot, Ringkøbing.



Forflyttelser pr. 1.—7.—1948:

Lokomotivførere:

F. H. B. Kristiansen, Brande, til Langaa.

Forfremmelser pr. 1.—8.—1948:

Lokomotivfyrbødere til Lokomotivførere:

E. M. Christensen, Fredericia, i Padborg.

V. D. Jensen, Aarhus, i Brande.

A. K. I. Hansen, Slagelse, i Nykøbing F.

Ansættelse som Lokomotivfyrbøder:

F. J. A. Olsen, Skanderborg, i Skanderborg.

Forflyttelser efter Ansøgning pr. 1.—8.—1948:

Lokomotivførere:

V. E. Thomsen, Padborg, til Kbhvn. Gb.

A. B. H. Ørholst, Horsens, til Aarhus.

E. W. Andersen, Brande, til Horsens.

Overgaaet til anden Stilling:

Lokomotivfører N. P. E. Maiø, Kbhvn. Gb., af Helbredshensyn til Motorfører (L) i Helgoland.

Navnændring:

Lokomotivfyrbøder R. A. Jensen, Aarhus, hedder R. A. Payne-Jensen fra 18.—6.—48.

Afsked:

Lokomotivfører A. M. J. Boldreel, Aarhus, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed m. Pension fra 30.—9.—1948.

Lokomotivfører S. T. Hansen, Gb., efter Ans. p. Gr. af Alder m. Pension fra 31.—10.—1948.

Lokomotivfører Soph. Jensen, Fredericia, efter Ans. p. Gr. af Alder m. Pension fra 31.—10.—1948.

Lokomotivfyrbøder udenfor Nummer V. A. Pedersen, (Kbhvn. Gb.) efter Ans. fra 31.—7.—1948.

Dødsald blandt Pensionisterne:

pens. Lokomotivfører A. M. Kongstad, Nyborg, den 8.—7.—1948.



Optaget som ekstraordinær Medlem fra 1.—7.—1948:

pens. Lokomotivførere:

Th. Holm, Helgolandsgade 27, Sønderborg.

V. J. H. Olsen, Carit Etlarsvej 21, Aabyhøj.

Byttelejlighed.

Randers—København.

2 Vær. moderne Andelslejlighed i Randers ønskes byttet med Lejlighed i København. Politibetjent *Poul Gam Sørensen*, Politistation Nr. 7, Rosenvængets Alle 9, København Ø.

2½ moderne Lejlighed i Randers ønskes byttet med lignende i København. Politibetjent *Holger Nielsen*, Politistation Nr. 4, Under Elmene 7, Kbhvn. S.

Statsbanepersonalets Sygekasse.

Jernbanelæge A. G. Lauritzen, 2 A Lægedistrikt, København, er afgaaet ved Døden. Doktor N. P. Nielsen vil varetage Lægetilsynet med Sygekassens Medlemmer i nævnte Distrikt indtil 1. Okt. d. A. Doktor Nielsen afholder Konsultation i Jernbanelægens Konsultationslokaler, Vesterborggade 57, til sædvanlig Tid.

Jernbanelæge Munck, Dr. Olgasvej 2, er bortrejst fra 2. August til 4. September d. A.

Lægetilsynet med Distriktet varetages i nævnte Tidsrum af Læge Rode, Nyelandsvej 76, Telf. Godthaab 2020. Konsultationstid: Kl. 13—14. Torsdag dog Kl. 17—19 og Lørdag Kl. 11—12.

Statsbanepersonalets Sygekasse.

Jylland-Fyn.

Under Henvisning til Sygekassens „Samling af Bestemmelser“ Nr. 16 meddeles, at nedennævnte Speciallæger for Tiden praktiserer for Sygekassen.

Øjenlæger.

Aabenraa	Øjenlæge Dr. med. A. Beyer, Søndergade 20.
Aalborg	Fr. Kindt, Algade 28.
	Peter Kindt, Algade 28.
	A. Norsted, Det gamle Apotek.
Aarhus	Erik Winther, Banegaardsplads 6.
	Arne Jessen, St. Torv 1.
Esbjerg	S. Heegaard, Østergade 4.
Herning	Svend Diemar, Silkeborgvej 25.
Hjørring	Dr. med Mogens Fledelius, Svaneapoteket.
Holstebro	A. Sparre-Petersen, Nørregade 42.
Horsens	N. Høeg, Søndergade 38.
	Dr. med. O. C. Andersen, Søndergade 38.
Kolding	Johs. Kjølbjerg, Slotsgade 2.
Middelfart	Johs. Nielsen, Bakkehuset, Strandvejen.
Odense	Overlæge Dr. med. P. Ladekarl, Albani Torv 5.
	Øjenlæge H. O. Esbjerg, Flakhaven 1.

Randers	Overlæge	P. Jensen, Svaneapoteket.
Skive	Øjenlæge	S. Wegener-Thomsen, Brogaardsgade 14.
Vejle	"	Hjelge Jacobsen, Løveapoteket.
Viborg	"	H. Malling, Gravene 2 A.
	"	C. V. Lodberg, Ll. Pederstræde 2.

Øre-, Næse- og Halslæger.

Aabenraa	Overlæge	Dr. med L. Abild, Ramshered 7.
Aalborg	"	K. Bjørnsson, Østergade 9.
	Ørelæge	Aage Nørgaard, Budolfi Plads 1.
Aarhus	"	G. Hagerup, St. Torv 1.
	Overlæge	E. Lange, St. Torv 6.
	Ørelæge	Hakon Jørgensen, St. Torv 6.
	"	Poul Petersen, Østergade 30.
	"	Dr. med. H. C. Andersen, St. Torv 8.
Esbjerg	Overlæge	S. F. Nielsen, Jernbaneanegade 22.
	Ørelæge	C. C. Bager, Jernbaneanegade 22.
Fredericia	"	Carl Buch Sørensen, Norgesgade 7.
Frederikshavn ..	"	Erling Hald, Danmarks-gade 14.
Haderslev	"	Jørgen Roued, Jomfrusti 13.
Herning	"	Dr. med. Palle Menck-Thy-gese ⁿ , Østergade 3.
Hjørring	Overlæge	Anton Buch, Springvands-plads 6.
Hobro	Ørelæge	Sigurd Kehlet Hansen, Adelgade 36.
Holstebro	"	V. Tvermoes, Danmarks-gade 9.
Horsens	Overlæge	H. Jeppesen, Søndergade 11.
	Ørelæge	S. Stensballe, Torvet 24.
Kolding	Overlæge	C. Hvidt, Slotsgade 3.
Odense	Ørelæge	H. C. Andersen, Flakha-ven 1.
	"	Erik Guldager, Flakhaven 1.
	"	Tyge Krarup, Graabrødre-torv 6.
	"	Jan Schousboe, Fisketor-vet 1.
Randers	"	A. Pretzman ⁿ Jensen, Han-delsbanken.
Silkeborg	"	K. J. Mogensen, Sønderga-de 2 B.
Skive	"	Dr. med. Svend Christen-sen, Resenvej 10.
Sønderborg	"	Chr. Skovmand, Konge-vej 47.
Thisted	"	P. Bertelsen, Vestergade 19.
Tønder	"	Erik Burhøj, Møllealle 20.
Varde	"	E. Theilgaard, Vester-gade 15.
Vejle	"	E. A. Hallas, Nørretorv.
	"	P. Becher-Christensen, Nør-regade 22.
Viborg	Overlæge	H. Videbech, St. Sct. Peder-stræde 7.

Sjælland-Falster.

Under Henviisning til Sygekassens „Samling af Bestemmelser“ Nr. 11 og 12 meddeles, at nedennævnte Speciallæger for Tiden praktiserer for Sygekassen:

Øjenlæger:

København	Overlæge	Dr. med Hans Ulrik Møller, V. Voldgade 7—9.
	Øjenlæge	Dr. med. Børge Lawætz, Nr. Voldgade 80.
	"	Eva Friis Skotte, Frederiks-borggade 17.
Holbæk	"	Dr. med. Axel Lund, Jern-baneplassen 2.
Nykøbing F. ...	"	Inge Lis Vibek, Kongens-gade 5.
	"	Dr. med. E. Westerlund, Langgade 5.
Næstved	"	Dr. med. V. Clemmensen, Slagelsevej 5.
	"	Chr. Rasmussen, Axeltorv 1.
Roskilde ...	"	K. Rasmussen, Algade 28 a.
Slagelse	"	Dr. med. Steen Hanum, Ro-sengade 1.

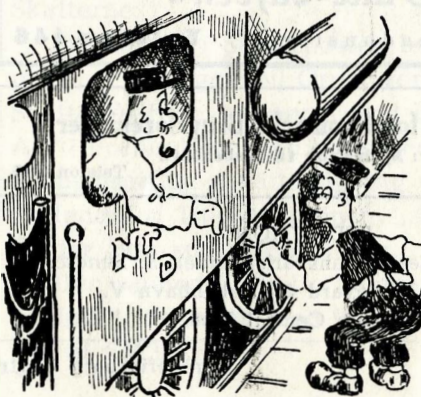
Øre-, Næse- og Halslæger:

København	Overlæge	Dr. med. G. V. T. Borries, Palægade 5.
		Doktor K. Faaborg-Ande-rsen, V. Boulevard 4.
		Dr. med. O. Metz, V. Boule-vard 13.
Helsingør	Ørelæge	J. Bramsen, Stengade 64.
Hillerød	Overlæge	Dr. med. K. Kettel, Slots-gade 64.
Holbæk	Ørelæge	E. B. Haase, Algade 74.
Nykøbing F. ...	"	A. Vibede, Torvet.
Næstved	Overlæge	Arnold M. Jørgensen, St. Peders Kirkeplads 11.
Ringsted	Ørelæge	Osw. Brinch, Brogade 14.
Roskilde	Overlæge	Dr. med. P. Mørch, Amts-sygehuset.
Slagelse	Ørelæge	Dr. med. Aksel Juul, Fiske-torvet 2.

Sygekassens paa Sjælland-Falster boende Medlemmer har frit Valg mellem samtlige nævnte Øjenlæger.

Med Hensyn til Benyttelsen af Ørelægerne gælder følgende Regel:

De i København og Københavns Amtsraads-kreds boende Medlemmer kan kun benytte de i København ansatte Ørelæger; de øvrige paa Sjælland-Falster boende Medlemmer har frit Valg mellem samtlige nævnte Ørelæger.



- Du glemte at føle paa kobbeltjulet, Olsen! -
- Det springer jeg altid over, for jeg brænder fingrene saa forbandet paa det!

**Regnskab for Kong Christian den IX's
Understøttelsesfond fra den 1. April 1947
til den 31. Marts 1948.**

<i>Indtægter.</i>	Kr.	Øre
Beholdning fra Regnskabsaaret 1946/47	225.	63
Udtrukne Obligationer	2 200.	00
Indbetalte Bidrag	35.	00
Modtagne Gaver	70.	00
Indvundne Renter:		
af Obligationer	1 037.	00
af Bankbog 80973	10.	69
	—————	1 047. 69
		—————
		3 578. 32

<i>Udgifter.</i>	Kr.	Øre
Indkøbte Obligationer	2 189.	61
Uddelte Understøttelser, 12 Portioner a 100 Kr. *)	1 200.	00
Portoudgifter	9.	44
Nytrykning af Ansøgningskemaer	22.	00
Beholdning den 31. Marts 1948	157.	27
	—————	3 578. 32

*) Understøttelsen er udbetalt til: Enken efter en Togbetjent, Stationsmester, Lokomotivfyrbøder, Ledvøgtter, Overportør, Matros, Haandværker, pens. Vognopsynsmand, pens. Banarbejder, Stationsbetjent, pens. Kontorassistent, pens. Matros.

Status den 31. Marts 1948.

<i>Beholdning.</i>	Kr. Øre	
Beholdning i den danske Landmandsbank	157.	27
Obligationer ifølge forrige Regnskab		
	Kr. Øre	Kr. Øre
til paalydende Værdi	25 200. 00	24 955. 25
indført i Aarets Løb	2 200. 00	2 248. 00
	—————	—————
	23 000. 00	22 707. 25
Indkøbt i Aarets Løb	2 200. 00	2 189. 61
herefter Beholdning	25 200. 00	24 896. 86
		—————
		25 054. 13

<i>Gæld.</i>	Kr. Øre	
Fondets Kapital:		
	Kr. Øre	
1) Obligationer, bogført for	20 000. 00	
2) Obligationer, bogført for	4 105. 25	24 105. 25
Beløb til Disposition		948. 88
		—————
		25 054. 13

København, den 31. Marts 1948.

(sign.) E. Terkelsen.

(sign.) /N. Roed, Sekr.

Regnskabet er revideret og fundet i Overensstemmelse med de foreliggende Bilag.

Beholdningen var til Stede.

København, den 12. Maj 1948.

(sign.) Thorup.

(sign.) C. J. Wieth.



Man spiser godt paa

»Palæ=Cafeen«

Raadhustorvet . Telefon 146

Fællesforeningen for Danmarks Brugforeninger

Hovedkontor: Njalsgade 15, København

Telefon 4015

Telefon 4015

REDAKTION:

E. Greve Petersen (ansvarhavende), S. Suneson.

Vestre Boulevard 45, København V.

Telefon Central 7708.

**Sengeudstyr - Hvidevarer
Gardiner - Gulvtæpper**



Leverandør til De danske Statsbaner

Leverandør til Dansk Lokomotivmands Forenings Feriehjem

ANNONCE-EKSPEDITION:

Vestre Boulevard 45, København V.

Telefon Central 7708 — Kontortid Kl. 10—16.

Postkonto 20 541.