



NO 11

5. juni 1950

50. årgang

Erstatning for en mistet fridag

Den, for hvem tjenesten kan begynde eller afslutte på alle tider af døgnen og for hvem fritiden da må deles mellem hjem og tjenestested i en anden by, end den, hvor familien er bosiddende, imødeser uden tvivl fridagen med en anden følelse, end den gør, der hver aften foruden sine fridage kan tilbringe fritiden i familiens skød.

Det at være beskæftiget i en virksomhed med kontinuerlig drift, hvor faste tidspunkter for personaleskifte ikke kan praktiseres for alle kategorier, medfører afsavn i familielivet, og der må gives afkald på at deltage i de fritidsstudier, som foreninger, kommuner eller andre institutioner tilrettelægger.

Derfor er det ikke uden grund, at tjenestemandorganisationerne gennem deres 50 års bestående har søgt og stadig søger at bedre tjenestetidsreglerne og skabe rimelige tjenesteforhold for medlemmerne, dels gennem de kommissioner, der i årenes løb har været nedsat, dels gennem forhandlinger i generaldirektoratet. Hertil kommer drøftelserne i distrikterne, der mindst en gang årligt må ændre de forskellige tjeneste- og kørselsfordelinger.

Som grundlag for forhandlingerne mellem distrikterne og de enkelte byers lokale organisationsrepræsentanter anvendes de gældende ordrer og bestemmelser samt trufne overenskomster imellem hovedorganisationerne og generaldirektoratet. Dette er den almindelige fremgangsmåde ikke alene nødvendig og ønsket af organisationerne, men også af administrationen, fordi begge parter har som fællesopgave

at skabe tilfredshed blandt personalet og det fornødne tillidsforhold mellem ledelse og underordnede.

Naturligvis kan der opstå divergerende opfattelser om fortolkning af en bestemmelse, men som regel afklares dette ved en drøftelse af problemet eller ved, at den ene part skriftlig gør opmærksom på, at der er sket en misforståelse. Men det hænder også, at medansatte efter års praktisering af en fastlagt regel finder anledning til — uvist af hvilken grund — ikke alene at bruge ganske urimelige fortolkningskunster, men også at føre disse ud i praksis ved et cirkulære, der strider mod trufne overenskomster.

En sådan cirkulærefremstiller har nu opereret i 2. Distrikt gennem længere tid. I håb om, at distriktets embedsmænd ville sætte en stopper herfor, har vi fortrøstningsfuldt afventet til de mange besværligheder med de nye tjenestetidsreglers indpasning i kørselsfordelingerne var overstået, men den senere tids form for erstatning for en mistet fridag har imidlertid fået vor tålmodighed til at briste.

For at ligestille tjenestemændene med landets øvrige borgere, blev det årlige fridagsantal i 1944 udvidet med årets helligdage udover søndage. Under fridagsbestemmelserne i ordre A indføjedes derfor et nyt afsnit om udvidelse af fridagsantallet i de måneder, hvor der forekommer »særlige helligdage«. Ved senere drøftelser imellem generaldirektoratet og jernbaneorganisationerne fastlagde man for Danske Statsbaner retningslinierne for de nye bestem-

melsers praktisering, og der blev givet tilslutning til et af generaldirektoratet stillede forslag, som har følgende ordlyd:

Kvartalsfridagen kan gives i hvilken af månederne, det skal være, så de f. eks. i ture med fridag hver 6. dag kan gives i juni i stedet for i april; men at der på den anden side gives personalet garanti mod, at fridage i en fast tur benyttes som erstatning for tidligere inddragne eller mistede fridage. Dette forslag, som har følgende ordlyd, anbefales nu til gennemførelse.

De i en måned faldende fridage dækker i den nedenanførte rækkefølge:

1. De 4 måneden tilhørende fridage.
2. Eventuelle fridage for helligdage udenfor søndage, hvormed månedens antal forhøjes.
3. Kvartalsfridagen, for så vidt denne ikke allerede er givet, og
4. Inddragne fridage, f. s. v de nedenfor angivne frister for erstatning af disse er overholdt.

Fridage, der med forud fastlagte mellemrum er indlagt i en turliste enten for at holde det månedlige arbejdstimetal under normen eller undtagelsesvis af hensyn til arbejdets karakter, kan dog ikke bruges til erstatning af fridage, der er inddraget i en tidligere måned.

Dette står stadig ved magt; der er ikke siden den 28. april 1944, hvor mødet fandt sted, truffen anden aftale, men protokol over mødet eksisterer med blandt andet daværende generaldirektør P. Knutzens underskrift. Det fremgår tydeligt af denne protokol, hvorfra ovenstående er hentet, i hvilken rækkefølge fridage i en måned dækkes, og at der er tale om en opdeling i 4 (fire) punkter. Til trods herfor er der alligevel i 2. Distrikt fremkommet et cirkulære med fridagsbestemmelser, der indeholder 5 (fem) punkter. Hensigten hermed står os ganske klar. I de almindelige rationaliseringsbestræbelser, til hvilke vi tidligere har gjort opmærksom på, der knytter sig spareforanstaltninger, hvis regninger skal betales af personalet, søger man nu at forringe fridags-erstatningsreglerne, skønt personalet i forvejen må give afkald på dagene i de måneder, hvor alle andre kan disponere over dem. Omend vi har gjort distriktet opmærksom på overenskomstbruddet, fortsætter man efter de »hjemmelavede regler« for efter en fornyet henvendelse fra foreningen at sende sagen til generaldirektoratet. Måske

denne udvej er valgt, fordi fejltrinnet indrømmes, men modet til en ærlig erkendelse svigter.

Til eksempel på cirkulærets indflydelse skal vi omtale den ene af de sager, der er opstået.

En lokomotivfører, stationeret i Herning, fik i december måned en helligdagsfridag for lidt (det er indrømmet af distriktet). Den 22. januar udstationeres han til Odense og forretter her tjeneste i fast rangertur, der i februar måned giver fem fridage; i januar har lokomotivføreren haft fire fridage.

Ud fra den ofte nævnte protokols ordlyd om, at der gives personalet garanti mod, at fridage i fast tur benyttes som erstatning for tidligere inddragne eller mistede fridage, anmoder lokomotivføreren i marts måned om betaling for den mistede fridag, der ikke er erstattet indenfor den fastsatte frist; men modtager afslag begrundet med, at han i februar har haft fem fridage, og der henvises samtidigt til A-cirkulæret af 28. september 1949, Ma 16.

Foreningen gør som nævnt opmærksom på »fejltagelsen«, hvad der er nedskrevet i protokollen, og at fridage indlagt i fast tur af hensyn til det månedlige timeantal eller af hensyn til arbejdets karakter ikke kan erstatte fridage, der inddrages i en tidligere måned. Stor er imidlertid vor forbavselse, da det modtagne svar giver udtryk for, at distriktet ikke mere indlægger fridage i kørselsfordelingerne af hensyn til ovennævnte forhold, men hvor sådanne er til stede, betegnes arbejdsfrie dage som »hviledage«. Med andre ord omgås indgåede overenskomster ved en anden benævnelse af en tjenestefri periode, som udmærket godt kan være af samme længde som en fridag. Samtidig betragtes fridage indlagt i faste kørselsfordelinger i den ene by som erstatning for mistede fridage i en anden by.

Mon ikke fortolkningskunsten hermed har overgået sig selv eller nogle af distriktets folk overvurderer, hvad der kan bydes personalet? Ved at anvende erstatningen »hviledage«, tilkendegives dog, at turene kun indeholder 52 fridage, altså det årlige antal, som tilkommes udover de særlige helligdage, og alligevel kan de førstnævnte bruges til erstatning for de sidstnævnte såvel maskindepoterne imellem som indenfor det enkelte depot; det sidste har vi andre eksempler på.

Om nu disse bestræbelser med at tilside sætte, hvad der er opnået enighed om mellem

generaldirektoratet og organisationerne, skal betragtes som en hævn imod, at vi ikke stiltiende lod distriktet ændre ved hele erstatningsprincippet for »særlige helligdage« i 1948, ved vi ikke, men allerede dengang forsøgtes der et snigløb på omtalte overenskomst.

Trods vor harme over disse genistreger overfor personalet, har vi troen på, at generaldirektoratet, som nu har sagen til afgørelse, og distriktschefen vil forstå, at der ingen insinuationer er i påstanden om, at hvad der opnås enighed om i generaldirektoratet, ofte misbruges ude i distrikterne. Den nuværende generaldirektør deltog, som trafikchef, i forhandlingerne i foråret 1944, og vort kendskab til ham og trafik og personalechefen styrker os i troen på, at retfærdigheden vil ske fyldest ikke alene overfor de lokomotivførere, som nu på sjette måned venter på erstatning for en mistet fridag, men også overfor den eller dem, der som fornemste opgave har valgt at forringe medansattes tjenstlige forhold mest muligt med så utiltalende midler, at det ikke er Danske Statsbaner værdigt.

Når man dagligt kan tilbringe al sin fritid i hjemmet og forud disponere over frihed såvel søgn som hellig, burde man aldrig tildeles hvervet som fortolker af tjenestetidsregler for det kørende personale, hvis ikke man er i besiddelse af mere menneskelig forståelse, end tilfældet er hos den eller dem, der har forfattet 2. Distrikts »fridags-cirkulære«.

Samarbejdsudvalgenes hovedudvalg meddeler.

Hovedudvalget har holdt sit andet møde, hvor formanden, gdr. E. Terkelsen, gav en nærmere redegørelse for baggrunden for de i rigsdagen forelagte forslag om takstforhøjelser. Efter det af DSBs generaldirektorat udarbejdede forslag vil hen imod $\frac{1}{3}$ af de 30 mill. kr., der af de politiske partier er krævet lagt på taksterne, blive skaffet ved forhøjelse af godstaksterne, hvor forhøjelsen bliver størst for de laveste tariffer og forsendelser over lange afstande. I gennemsnit forhøjes godstaksterne med $12\frac{1}{2}$ pct., og der er ved udarbejdelsen af de nye takster regnet med den øgede konkurrence, banerne kan ventes at komme ud for som følge af de stigende godstakster.

Hovedparten af forhøjelserne på persontaksterne indvindes ved forhøjelse af prisen for dobbeltbilletterne, ved dyrere pladsbilletter og højere takster for transport af cykler og motorkøretøjer; af abonnementskort forhøjes kun 8- og 15-dages kortene.

Hovedudvalget drøftede de konkurrencevilkår, banerne kommer ud for, såfremt der sker ændringer i adgangen til at få koncession på rutebildrift.

Der var indkommet en række forslag af forskellig art, hvoraf et vedrørende samarbejde mellem tjenestemænd og løsarbejdere om tjenestefordelingsspørgsmålet gik til drøftelse i de organisationer, der er særlig interesseret deri.

Et forslag om oprettelse af flere trinbrætter på strækningen Nf—Ge drøftedes og sendtes med hovedudvalgets anbefaling til 1. distrikt til videre foranledning.

Hovedudvalget diskuterede et forslag om indførelse af nye metoder for gennem instruktion at kunne begrænse antallet af ulykkestilfælde under arbejdet på statsbanernes forskellige arbejdspladser. Muligheden af bl. a. at få optaget en instruktiv film, der kunne illustrere farerne ved jernbanearbejdet, drøftedes meget indgående, og sagen optages til ny behandling i udvalget på et senere møde.

Der var modtaget forslag om, at organisationernes adgang til at drøfte forslag til tjenestegøringslister også omfattede arbejdsfordelinger. Det oplystes, at en sådan adgang allerede er til stede, når det gælder den normale arbejdstilrettelæggelse; men den begrænser ikke den lokale foresattes adgang til at drøfte arbejdsgangen og planer for trafikens afvikling med sine sagkyndige blandt det ledende personale.

En henvendelse vedrørende de nye adressesedler på godsvognene drøftedes; det udtaltes fra distrikterne, at den skepsis, hvormed sedlerne var modtaget, var i stærk aftagende, særlig efter at man er gået over til i udstrakt grad at forsyne regelmæssigt forekommende transporter med adressesedler med trykt påskrift, hvorved en del af de påpegede ulemper afhjælpes. Når først alle godsvogne bliver forsynet med rammer til sedlerne, vil de væsentligste af de påklagede ulemper bortfalde.

Brugen af kladde i forbindelse med udarbejdelsen af nogle afsnit af stationernes regnskaber var foreslået afskaffet.

Udvalget drøftede forslaget; det oplystes, at det ikke var tvungent, at skulle benytte kladde før renskrift, det vil gennem »Vingehjulet« blive meddelt, at en sådan ordning kan hver station for sig træffe, når regnskabsførelsen ikke kommer til at lide derunder.

Et forslag vedrørende udvidelse — eller omlægning — af statsbanernes transportagenturvirksomhed efter amerikansk mønster drøftedes meget grundigt. Det blev bl. a. udtalt, at enhver station og enhver beskæftiget må føle sig som lokal repræsentant, der søger alle transporter, han kommer til kendskab om, hvervet for statsbanerne, eventuelt ved at sætte den nærmeste transportagent ind i sagen. Det gennemdrøftede forslag fandtes ikke i sin helhed egnet for danske forhold, men udvalget vil eventuelt tage nogle af de fremsatte tanker med i betragtning, når man senere optager sagen til behandling.

Som foreløbig foranstaltning udsendes opfordring til alle stationer om særlig nu, da en nedgang i transportmængden kan forventes som følge af takstforhøjelserne, at have opmærksomheden henvendt på betydningen af de lokale tjenestesteders indsats i kundehvervingen.

E. Terkelsen.

/J. K. F. Jensen.

Københavns elektriske nærtrafik 1934—1950.

Af ming. E. M. Hartig.

(Sluttet.)

Den elektriske vognudrustning.

Hovedprincippet for gennemgående automatisk styring af flere motorvogne fra eet førerrum (multiple-u-nit control) beror på, at der gennem samtlige vogne i toget er ført en række ledninger (mellem vognene samlede i 3 kabler), således at samtlige manøvrer, der foretages af elektroføreren i det forreste førerrum, bliver udført i alle motorvogne.

Selve styringen i hver motorvogn består af en »kamvalse« med 18 kontakter, der ved hjælp af kamskiverne slutes og afbrydes i en ganske bestemt rækkefølge, hvorved de forskellige forbindelser mellem banemotorerne og igangsætningsmodstandene reguleres.

Kamvalsen drives af en lille motor over et snækkedrev og denne motor får ved hjælp af re-læer kun strøm i så lang tid, som det tager for kamvalsen at gå fra en stilling til den påfølgende, hvorefter motoren standses, indtil betingelserne for et nyt trin opad er til stede.

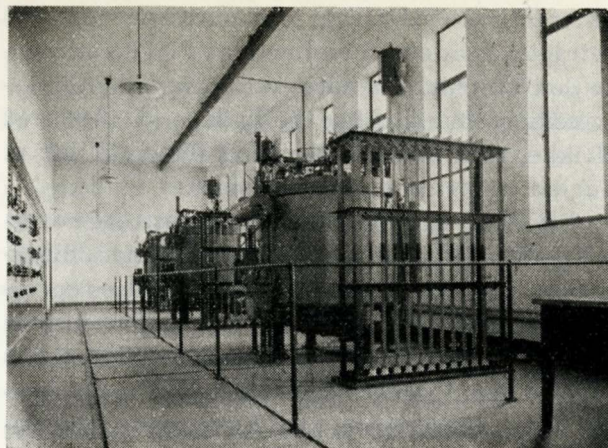
Disse betingelser reguleres af »accelerationsrelæet«, der bevirker, at strømmen igennem banemotorerne og igangsætningsmodstandene efter en foretaget regulering atter er sunket til en fastlagt værdi, forinden næste regulering finder sted.

I forbindelse med »accelerationsrelæet« virker »stillingsvalsen«, der — alt efter kontrollerens stilling — bestemmer, hvor langt kamvalsen kan arbejde sig op, medens »accelerationsrelæet« bestemmer »arbejdstempoet«. Kontrolleren i førerrummet, hvormed elektroføreren sætter vognene i gang, har følgende stillinger:

- »Rg«: Første igangsætningstrin, alle 4 banemotorer arbejdende i serie og samtlige igangsætningsmodstande indkoblede.
- »S«: Alle 4 banemotorer i serie, igangsætningsmodstandene udkobles efterhånden og til slut indkobles et feltsvækningstrin på 26 pct.
- »P«: Banemotorerne koblede i 2 parallelle grupper med 2 banemotorer i hver gruppe, en del af igangsætningsmodstandene genindkobles for efterhånden at udkobles, således at banemotorerne til slut har deres fulde normale driftsspænding.
- »FS«: Kamvalsen arbejder videre og indkobler i to trin den endelige feltsvækning på 44 pct.

Hovedstrømkredsen fra køreledningen forløber gennem strømaftageren, ledningsskifter, hovedsikring og en frakobler til »hovedafbryderen«, der er anbragt i apparatkassen i forbindelse med »kamvalsen«, og som drejes rundt af kammotoren under reguleringen.

Hovedafbryderen kan kun indkobles, når hele reguleringssystemet er gået tilbage i sin hvilestilling efter forudgående regulering, hvis yderligere følgende betingelser er tilstede:



Ensretterhallen på Enghave omformerstation.

- 1) Køreretningsomskifteren skal være gået helt i bund i den stilling, der svarer til den ønskede kørselsretning.
- 2) Trykluftbremsen skal være udlignet og dødmandsknappen nedtrykket.
- 3) Trykluftsystemet skal mindst være fyldt op til ca. 4,5 kg/cm², således at kørelåsen er afsluttet.
- 4) Køretrådsspændingen skal mindst være 1000 volt.
- 5) Maksimalrelæerne for banemotorerne skal være indkoblede.

Sålænge kontrolleren står i en af de tidligere nævnte 4 kørestillinger, forbliver hovedafbryderen inde, men hvis en af de under 2—5 opførte betingelser forsvinder, falder hovedafbryderen omgående ud, idet strømmen til dens holdespoler afbrydes og et kraftig fjedersystem afbryder. Kamvalsemotoren får derved strøm i modsat retning, således at kamvalse og hovedafbryder drejes tilbage, men først, når valsen er helt i »nul«, kan hovedafbryderen atter indkobles, hvis den forsvundne betingelse atter er tilstede.

Banemotorerne er jævnstrøms-seriemotorer, hver viklet for en arbejdsspænding på ca. 750 volt, men isoleret for 1500 volt, da de altid to og to monterede i samme bogie er fast forbundne i serie mellem køreledning og jord. Hver banemotor er på ca. 160 hk og vejer inkl. drev, tandhjul og tandhjuls-kasse ca. 2000 kg. Banemotoren er ophængt i 2 bæreløjer på vognakslen og i en fjedrende ophængning i truckrammen, således at rystelserne ved kørsel over skinnestød og sporskifter dæmpes mest muligt. Hjuldiametere er for nye bandager 930 mm og må ved fuld afdrejning gå ned til 846 mm. Tandhjulsudvekslingen er for de gamle banemotorer (type EE 501) 17 til 59, medens den for de nye banemotorer (type EE 511), der leveres i år, er 16 til 59.

Da banemotorerne arbejder med 1500 volt spænding fra køreledningen og man ikke kan have denne højspænding i førerrum og inde i selve toget, foregår al manøvrering og belysning ved hjælp af 65 volt, der fremstilles af en speciel omformer

(motor-generator), der er ophængt under vognbunden i vognens venstre side. Denne omformer får 1500 volt fra køreledningen til sin motorside og fremstiller 65 volt til manøvrering og belysning fra sin generatorside. Alle motor-generatorer i toget arbejder i fællesskab gennem en gennemgående ledning (201), der overføres i det tynde (topolede) kabel, nr. I. Man kan altså fremføre et større tog, selv om en enkelt motor-generator er gået i stå, men hvis der skal være lys i hele toget, må et firevognstog ikke fremføres i alt for lang tid på kun 1 motor-generator.

Til fremstilling af luft til bremsning, dørlukning og betjening af strømaftagerne er hver motorvogn udrustet med en *motorkompressor*, der drives af en motor direkte forbundet til kørelednings-spændingen på 1500 volt. Samtlige kompressorer i en togstamme arbejder parallelt og fylder hovedbeholderne op til et tryk på 8 kg/cm², hvorfra man over en reduktionsventil 8/5 kg/cm² får luft til bremsning, strømaftager og sanding, til dørlukning passerer luften yderligere en reduktionsventil 5/2,2 kg/cm². Motoren startes og stoppes automatisk ved hjælp af en trykregulator, der arbejder mellem grænserne 6,5 og 8 kg/cm².

Opvarmning af vognen sker elektrisk, direkte fra 1500 volt, idet der i hver vogn er monteret 24 varmeovne, der er forbundet i grupper, således at hver ovn kun får en spænding på 125 resp. 62,5 volt. Den ene gruppe giver 150 watt pr. ovn, den anden gruppe 300 watt pr. ovn.

Dørlukningen sker ved hjælp af luft (2,2 kg/cm²), der slippes ind i dørlukkecyklindrene gennem en ventil, som betjenes elektrisk fra førerrummet ved hjælp af trykknappen (columbustrykket). Trykket står på dørene i ca. 1/2 minut under igangsætningen, hvorefter dørene bliver fri og kan åbnes igen af rejsende.

Belysningen reguleres ligeledes fra det betjente førerrum i samtlige vogne. Hvis lysrelæet i en vogn bliver defekt, kan belysningen i denne vogn indkobles direkte gennem en topolet afbryder i lyskassen, der samtidig giver forbindelse til lamperne og til eventuelt indkobling af nødbelysningen.

Som nævnt foran overføres alle de gennemgå-

ende manøvrer gennem kabler i vognene og mellem vognene. Der er ialt 3 kabler, 1 stk. 2-polet og 2 stk. 19-polede (tidligere 16-polede).

Kabler I (topolet) fører den gennemgående manøvrestrøm fra motor-generatorerne og returledning fra samtlige relæer, idet man for at undgå strøm gennem vognens rullelejer på samtlige banemotorer har anbragt en kontaktskinne, der fører strømmen direkte til jord.

Kabler II fører gennemgående ledninger til manøvrering af banemotorernes maksimalrelæer, strømaftagerne, motorgeneratorer, motorkompressor, varme, sanding og meldelamper.

Kabel II fører gennemgående ledninger til hovedrelæ for kammotor, omskiftning af vendevalsen, stillingsrelæer, relæ for nedsat acceleration, betjening af lys, dørlukning og brummer.

Tysklands genopbygning.

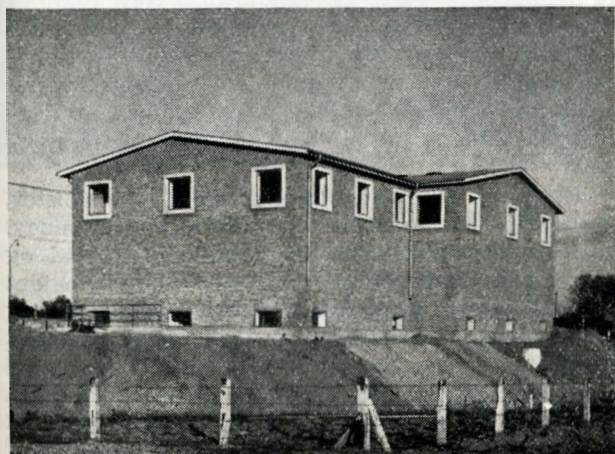
Et af de mest moderne rangeringsarrangementer ved jernbanedriften er fornyligt taget i brug ved Oesterfeld—Syd station i det nordlige industridistrikt i vesttyskland. Det centrale i dette vældige spornet er »bjerget«, hvorover de enkelte godsvogne bliver skubbet, hvorpå de ved deres egen vægt kører ind på deres bestemmelsesspor. På denne måde må vognene løbe over forskellige serier skiftespor. Mens rangerformanden tidligere i sit tårn (signalhuset) måtte sætte de nødvendige sporskifter mekanisk eller elektrisk, bruger han nu blot en automat, som registrerer og opsamler ordrerne. Ved at bruge en patent-lukkemekanisme i den automat, er han i stand til at bestemme den nøjagtige vej for hver enkelt godsvogn, som løber over det tætte sporskiftet i hele sporarrangementet. Elektriske kredsløb ved sporene låses, så snart en vogn løber over det pågældende punkt. Ordrene, som er opsamlet i automaten, opfattes på denne måde og forandres til automatiske sporskiftestillinger.

Selv bremsning af de nedadløbende godsvogne reguleres af en brems, der sidder i signalhusets tårn, ved hjælp af sporbremser. På grund af erfaring i års manuel tjeneste ved han, hvilken fart vognene skal have for at nå bestemmelsessporene sikkert, og hvilken bremskraft han må give dem for at undgå, at de møder en anden vogn, når de følger tæt på hinanden, eller at de støder kraftigt sammen.

Alle jernbanemændene på rangerstationen Oesterfeld—Syd, mændene i signalhusene såvel som lokomotivførerne, er i forbindelse med hinanden ved højttalere. Rangermesteren ekspederer rangerplanen med vognene i nøjagtig rækkefølge og med angivelse af spornumrene til signalmændene i tårnet ved en særlig rørpost.

Dette moderne arrangement virker så udmærket, at det siges, at andre store stationer ved de tyske forbundsbaner også skal have disse automater.

Günther Stetza.



Den sidst byggede omformerstation ved Skovlunde.

Jernbane med 15 tommer's sporvidde.

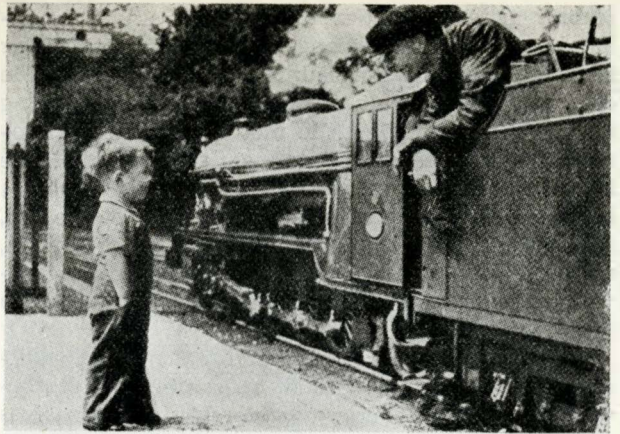
Fra Lokomotive Engineers Journal.

Kraftige moderne damplokomotiver, som er modeller i $\frac{1}{3}$ størrelse af britiske hurtigtogsmaskiner, udgør ryggraden i drivkraften på en af verdens mindste offentlige jernbanelinier — The Romney, Hythe og Dymchurch 14 miles system, der går fra Dungeness til Hythe på kanalkysten i Sydøstengland. Disse lokomotiver er virkelig enestående, og de er en kilde til aldrig svigtende interesse for jernbanebesøgende fra alle dele af verden.

The Romney, Hythe og Dymchurch-jernbanen har 15" sporvidde og dog beforder den hvert år hundredtusinder af glade passagerer og en betydelig mængde gods. Banen betjener et meget populært ferieområde, som ligger mellem havnebyerne Folkestone og Hastings, og virksomheden repræsenterer et komplet jernbanesystem i miniature med fuldentd spor- og signaludstyr, stationer og kontorer, lokomotivmateriel af enhver slags og alle bekvemmeligheder for passagererne, sådan som de findes på de mest moderne hovedlinier.

Det var i juni 1927 denne bane blev åbnet for regulær jernbanedrift. Grundlægger var John E. Howey, en væddeløbskører, der blev jernbane-entusiast. Anlægsudgifterne blev beregnet til 100 000 pund pr. miles. R. H. og D-jernbanens rute går fra Dungeness, hvor der ligger et vigtigt kanalfyrtårn, nord på tværs over Romney-mosen og gennem byerne Romney og Dymchurch til den berømte »Cinque Port« i Hythe. Forbindelse er etableret i begge ender med hovedlinierne i Britiske Jernbaners sydlige område, og af praktiske grunde holder R. H. og D.-jernbanen sig i sin fulde længde nær kysten.

Det område, der betjenes af denne miniaturebane, tilbød en let rute uden stigninger, der var værd at tale om, og et minimum af kurver. Imidlertid måtte man krydse mange landeveje og kanaler, på kun 8 miles er der ikke mindre end 47 landeveje, der skal krydses. Regeringens tilladelse til banens anlæggelse blev givet på betingelse af almindelige standard jernbaneregulativer, men dog tilpasset i særlige forhold, således krævede man et ordentligt signalsystem, men ikke sådanne sædvanlige enkeltheder som bomme, sporskifter eller overdækkede ventesale på stationerne. Heldigvis for publikum har jernbaneselskabet været gavmild med hensyn til passagerernes komfort, skønt det ikke forlangtes officielt. Veludstyrede stationer med passende ventesale og andre bekvemmeligheder findes langs hele ruten. Ballast og spor på R. H. og D.-jernbanen er i enhver henseende solidt og sikkert for hastigheder på indtil i hvert fald 35 miles i timen, hvilket er rigtigt godt for et 15" system. Ballastopbygningen består af et lag småsten som underlag for træsveller. Sporene er valsedede stålskinner, der vejer 12 kg pr. alen. De er lagt i længder af 30 fod og spigret fast til de baltiske fyrretræssveller, der er 3 fod lange med 22" mellemrum; der anvendes 17 sveller pr. skinnelængde.



Ungdommelig jernbane-entusiast tiltrukket af miniature R, H og D toget drøfter jernbaneanliggender med lokomotivføreren.

At se på er R. H. og D-jernbanen mere canadisk end britisk, og dette indtryk forøges af de livlige farver i 2 canadiske lokomotiver af pacific-typen, så at tilskueren, som ser dem mod Romney-mosens store vidder, udmærket kan nyde illusionen om en eller anden magisk forflyttelse til de vestlige prærier.

De vigtigste ingeniørarbejder på miniature-jernbanen indbefatter mange stål- og betonbroer, blandt hvilke den vigtigste er the »Duke of York bridge« over the New Romney Kanal. Dette er en N-type bjælkebro med 56 fod spændvidde, og den er en kopi i miniature af The Canadian National Railways Victoria Jubilee Bridge over St. Lawrence floden ved Montreal. Når toget passerer broen på 15" stålet svævende over vandet, får man en stærk følelse af, at man passerer Niagara.

De vigtigste stationer på R. H. og D.-jernbanen er endestationen Hythe og mellemstationerne New Romney og Dymchurch. De er rummelige banegårde, der er overdækkede, så at man kan stige af eller på togene i ly. Taget spænder i hvert fald over perroner og spor på mindst 80 fod, og på den største station — Hythe — er der 4 perroner og 5 spor. Andet udstyr på dette punkt indbefatter en 30 fods drejeskive og en vandkran. I New Romney er der en rummelig lokomotivremise og et værksted, en vognhal og kontorer. Særegent for lokomotivværkstedet er, at sporene er hævet i vejret på stålpillen over et sænket gulv, og det hele danner således en ren og bekvem maskineftersynsgrav.

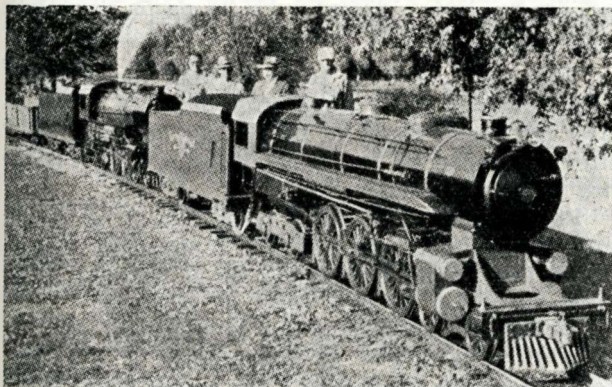
R. H. og D.-jernbanen betjenes af blokposter, og banens største signaltårn findes ved Romney, hvor et blokanlæg med 24 håndtag, fodpedal og andre greb kan betjenes og kontrollere arbejdet på stationen og rangerpladsen. Alle sporskifter og overskæringer kan låses for at umuliggøre modstridende bevægelser. Banen er med rette stolt af sine sikkerhedsforanstaltninger, og enhver mulig forholdsregel tages for at sikre kundernes velfærd.

Det første lokomotiv, som kørte på, hvad man i England kalder »verdens mindste offentlige jern-

bane«, var bygget af Kraus i Munich i Tyskland. Typiske træk var udvendige Stephenson-Howestyring direkte drivende stempelventiler. Endvidere var der to domer, af hvilke den bageste var sandkasse. Regulatorstangen passere helt igennem den forreste dom til regulatorglideren i næste. Der var en meget høj bakkvadrant halvvejs oppe på førerhusets inderside, en ved første øjekast mærkelig placering, skønt i virkeligheden en bekvem højde for føreren. Vandstanden blev vist i et måleglas beskyttet af et messingrør gennemboret af en række huller. Foruden dette vandstandsglas var der på siden et par prøvehaner, et vandsystem af den gang hidtil ukendt slags. Fødepumpen var ved 2 injektorer placeret på førerhusets gulv og forsynde til udvendige fødeventiler med håndhjuls-lukke på siden af kedlen. Maskinen havde en dampbremse, som virkede på alle 4 hjul, men tenderen havde slet ingen bremse. Kraus maskinen blev taget ud af driften i 1934, men kan stadig ses af besøgende i the Pleasure Park i Belfast i Nordirland, hvor den fandt sit hjem umiddelbart før den 2. verdenskrig.

R. H. og D.-jernbanens lokomotivberømmelse beror i virkeligheden på dets 4-6-2 »Pacific«. De første af disse maskiner blev anskaffet i 1935, og det ydre rids var baseret på »Pacific«-maskinerne bygget i the Doncaster værkstederne i The London of Northeastern railway i England af Chief ingeniør Gresley.

Tre af R. H. og D.s Pacific-lokomotiver fik 2 cylindre $5\frac{1}{4} \times 8\frac{1}{2}$ tomme ($13,3 \times 21,5$ cm), og 2 lokomotiver fik 3 cylindre med de samme dimensioner. Der brugtes helt igennem indvendige tilførselsstempelventiler. De udvendige cylindres ventiler blev drevet af Wallschaerts ventilgear, medens man



Også i U. S. A. findes miniature jernbaner. Disse to lokomotiver blev bygget af the Sandley Light Railway Equipment Works Inc., i Jamsville Wiscomtin til den to mil lange jernbanelinie — Riverside og Great Northern —, som drives af det samme firma mellem Jamsville og Riverside Park. Lokomotiverne er 50 tommer høje og 32 tommer brede. Maskine og tender 26 fod lang. Kedlen har et tryk på 200 pounds. Drivhjulene er $20\frac{1}{2}$ tomme i diameter. Maskinerne, som er bygget af Sandley firmaet, er store nok til at lokomotivpersonalet kan komme ind i førerhuset.

for de indvendige cylindre brugte et særligt radialt ventilgear.

Prisen på de fem, der kaldes »Pacific«, blev udregnet til 15 000 pund pr. stk., tenderen indbefattet. I 1935 blev de 2 tre-cylindrede maskiner lavet om til 2 to-cylindrede ved at man fjernede den midterste cylinder og erstattede den indvendige krumtap med en almindelig aksel for at formindske forstyrrelsen i den eksisterende balance mest muligt. I 1945 blev en af de oprindelige tre-cylindrede maskiner forsynet med en stor tender for at sætte den i stand til at køre non stop-tog over hele R. H. og D.-ruten.

Hoveddimensionerne af standard »Pacific«-maskinerne på »verdens mindste offentlige jernbane« (15 tommer = 38,1 cm sporvidde) er følgende:

- Cylindre $5\frac{1}{4} \times 8\frac{1}{2}$ tomme ($13,3 \times 21,5$ cm).
- Stempelventiler 3 tommer (7,6 cm) i diameter.
- Stempelventiler $2\frac{3}{8}$ tommer (6,0 cm) slaglængde.
- Drivhjulsdiameter 2 fod $1\frac{1}{2}$ tomme (64,7 cm).
- Bogiehjul, bageste løberhjul og tenderhjul 12 tommer (30,4 cm).
- Koblede hjuls hjulafstand 4 fod, 8 tommer (142 cm).
- Samlet hjulafstand for lokomotiv og tender 21 fod og 4 tommer.
- Længde over buffere 24 fod og 8 tommer (7,51 m).
- Bredde over gangbrædt 3 fod 1 tomme (93,9 cm).
- Højde fra skorsten til skinner 4 fod $5\frac{3}{4}$ tommer (136,3 cm).
- Hedeflade, rør 105 kvadratfod (9,7 m²), fyrkasse 10 kvadratfod (1,8 m²).
- Samlet hedeflade 124 kvadratfod (11,5 m²).
- Risteflade 4,7 kvadratfod (0,44 m²).
- Arbejdstryk 175 pund pr. kvadrattomme (12 atm.).
- Tenderens kulkapacitet 6 cwts (300 kg), vand 175 gallons (800 l).
- Lokomotivets vægt køreklar 5 t 6 cwts. (5,3 t).
- Tenderens vægt køreklar 2 t 15 cwts. (2,8 t).
- Trækraft ved 85 pct. kedeltryk 1367 pund (620 kg).

I 1927 fik miniaturebanen en interessant nyerehvervelse, nemlig to lokomotiver af Mountain typen, og disse blev i 1931 efterfulgt af to canadiske maskiner af »Pacific«-typen, som har været en af stjerneattraktionerne ved linien. De to »Campacs« har kobberfyrkasse og er således traditionelle britiske; i modsætning til alle de andre R. H. og D.-maskiner, som har stålfyrkasse. Campacs-fyrkassen er placeret direkte på og forlænget 9" fremefter fra fyrkassens forreste flade ind i rundkedlen, for derved at danne et forbrændingskammer. I modsætning til R. H. og D. standard Pacifics 175 lb tryk har de to Campacs et tryk på 200 lb. Deres totalvægt (maskine og tender) er $8\frac{3}{4}$ tons.

Man har været omhyggelig med bremsesyste-

met på miniaturetogene på R. H. og D.-jernbanen. I begyndelsen havde det første lokomotiv på linien en lille Westing house Donkey, men meget snart blev vacuumbremsen mulig ved fremstilling af en forbindelsesinjektor i halv normal størrelse, som i forbindelse med en $\frac{3}{4}$ " bøjelig rørforbindelse fuldstændig løste bremseproblemet. Maskinkoblede hjul bliver bremsede af to 10" vertikale vacuumcylindre og tendere og det andet rullende materiel af to 7" horizontalcylindre, hver med 2 stempler, som bevæger sig i modsat retning for at få bremsen til at virke i begge ender af vognen. I dag, hvor al passagermateriellet bremses på alle hjul, kan et tog på 16 vogne bringes til at standse på lidt over dets egen længde.

Det fineste tog på R. H. og D.-jernbanen er »The Bluecoaster«, som løber non stop mellem Dungeness og Hythe (14 miles) på 45 minutter. Sædvanligvis sammensat af indtil 18 blå- og primulafarvede passagervogne af Pullman typen yder dette tog en meget behagelig rejse og er virkelig meget populært hos kunderne. Foruden »The Bluecoaster« gør 5 lokaltog daglig turen i hver retning mellem Dungeness og Hythe på 70 minutter og standser ved 8 mellemliggende stationer. Desuden er der 8 daglige tog hver vej på strækningen mellem Hythe og New Romney (8 miles). Om sommeren er trafikken imidlertid så stærk, at køreplanen ofte bliver ignoreret; tog følger så hurtigt, som blokposterne kan klare dem. En rejse med R. H. og D.-jernbanen bevarer man længe mindet om. Man stiger på »The Bluecoaster« i Dungeness og mens den sidste passager kommer farende til det ventende tog, giver miniature Pacific lokomotivet et messinghvin med sin fløjte, for derefter roligt at starte på sin 14 miles non stop-tur over Romney-mosen. Mens maskinen farer hen over 15" sporene, hviler man i sin hjørneplads og nyder udsigten gennem spejlglasvinduerne. »The Bluecoaster«s vogne er kun 16 fod lange, $3\frac{1}{2}$ fod brede og 4 fod, 8" høje. Hver vogn vejer $2\frac{1}{2}$ tons med last, men kuglelejer sætter et firevognstog i stand til at komme i bevægelse ved et par raske tag. Treledskoblinger forbinder vognene.

Dungeness med sit fyrtårn, som om aftenen udveksler forstående blink med sin franske nabo »Gris Nez«, forsvinder snart i en kurve, og over 4 miles løber »The Bluecoaster« uimponeret side om side med »Southern Region«s spor med den almindelige standard sporvidde, gennem 4 mellemstationer til New Romney. 9 t damplokomotivet giver et øredøvende hvin. En miniature tunnel og en mørk gennemskæring bliver klaret og så krydses den 56 fod lange Duke of York girder bridge over Romney kanalen. Nyt land kommer til syne ved Dymchurch, hvor man fra den lille vogn får et glimt af hundrede eller så ventende fødder på perronen, der skal med næste tog, som standser her. Her afbrydes miniature-prærien ved Romney Marsh af fjerne bakker, og åbne steder giver plads til fabriksskorstene, rækker af velholdte huse med pæne, skyggefulde haver, en sort kat, der sover på en grøn plæne, og en livlig bus, der leger skjul

rundt om hjørnet. 45 minutter efter at den har forladt Dungeness, damper »Bluecoaster« majestætisk ind i Hythe, den berømteste af »Cinque-havnene«.

Det kunne ikke undgås, at R. H. og D.-jernbanen havde det hårdt under den anden verdenskrig, fordi den lå så nær fronten. Persontrafikken standse, og fra juni 1940 til december 1945 var linien i hænderne på militærmyndighederne. Den største bedrift blandt mange vigtige job var transporten af mange miles »Pluto« rørledninger, lagt under kanalen for at overføre olie til de allierede hære, som banede vej til Rhinen. Der kørte også regulære antiluftskytstog med 5 mands betjening. Denne ondsksfulde lille enhed gav, hvad den havde i sig — og det var ofte meget — og naziflyverne følte mere end een gang brodden fra dens kanoner.

Idag genlyder stationer og tog på denne miniature jernbane af glade stemmer fra de tusinder ferierende, indbefattet de meget velkomne besøgende fra andre lande, for hvem Romney, Hythe og Dymchurch, 15" tog altid har en hyggelig plads.

En amerikansk Mo-vogn.

Af cand. mag. C. E. Andersen.

(Sluttet.)

Efter at have sammenlignet den amerikanske vogntypes anvendelsesmuligheder, hvor man nu bruger udelte og delte Mo-vogne, samt udelte og delte lyntog, er det nærliggende at se på deres muligheder til den trafik, der nu afvikles med lokomotiveksprestog.

Der må da bruges tre eller fire enkelte motorvogne og ialt ti vogne, der færges over Storebælt, samt eventuelt i ferietiden 2—3 ekstra vogne, som ikke overfærges.

Vogn nr. 1, 4, 7 og 10 er normalt motorvogne. I færgenhavnens deles toget efter nr. 3 og 6, hvorefter tre vogne køres ud på det ene sidespor, derefter tre vogne på det andet sidespor og sluttelig fire vogne på midtersporet.

Firevognsenheden kører først i land og derpå tilbage til færgen, idet der jo er motorvogn i begge ender. Den kobles til vognene på et sidespor. Processen gentages og hele toget er køreklart.

Et sådant 10-vognstog har en kapacitet på $4 \times 64 + 2 \times 20 + 6 \times 86$ siddepladser, d. v. s. 812, hvortil kommer ståpladser i den meget brede midtergang samt siddepladser i ekstravognene, der ikke overføres.

Automatkoblingerne på vognene og på færgens stoppebomme bevirker, at der ikke spildes megen tid i færgenhavnene. De samme vogne kan bruges på begge sider af Storebælt, og vognene kan udnyttes til meget.

Blot 25 vogne, deraf 10 motorvogne, vil kunne erstatte det store eksprestog, der går fra København om morgenen mod Jyllands fjerneste byer, og det tilsvarende tog i modsat retning.

Samtidig frigøres der et langt større antal hurtigtogsvogne og adskillige store eksprestogslokomotiver.

De mange rejsende med eksprestogene vil på denne måde blive befriet for besværlighederne i færgehavnene. De opnår her samme bekvemmeligheder som de få, der bruger lyntogene. Rejsetempoet bliver også sat op.

Det må dog fremhæves, at disse store motortog taber flere minutter i færgehavnen, har lavere tophastighed og accellerer langsommere end de mindre.

Den først omtalte tog-formation bestod af to motorvogne og to mellemvogne, og havde følgende 275 hk pr. vogn. Den næste havde tre motorvogne og fire mellemvogne, d. v. s. 225 hk pr. vogn. Det store tog havde fire motorvogne og 6—9 motorløse vogne, d. v. s. 220—170 hk pr. vogn.

Lad os endelig betragte et fjerde eksempel, hvor den amerikanske type bruges til lokalstandsende persontog mellem København og Fredericia og med 170—140 hk pr. vogn. Man kan da nøjes med en enkelt motorvogn og 2—3 personvogne, eventuelt af klassisk type. Et sådant tog kan overføres på et enkelt færgespor. Dets kapacitet bliver ca. $64 + 3 \times 86$ pladser, d. v. s. ca. 236—322 pladser ialt. Det kan navnlig tjene trafikken mellem København og Fredericia.

Hvis en del af motorvognene konstrueres med tre aksler pr. bogie, eventuelt med sideforskydelig midteraksel af hensyn til færgernes sporkrumninger, kunne de køre på de lollandske og sydfynske jernbaner og sættes i drift f. eks. mellem Nakskov og Fredericia eller København og Assens eller København og Faaborg (Sønderborg) samt København og Svendborg—Faaborg.

De sidste kunne eventuelt køre fra København som tidligt morgentog, som købstadsstandsende opsamlertog foran et syvvognstog. I Nyborg må det køres baglæns i land, men er så til gengæld orienteret mod Svendborg.

Der kunne nævnes mange andre muligheder for anvendelsen af de pågældende vogne. Bemærkelsesværdigt er det, at de kan bruges på meget elastisk måde. De kan bruges til al slags indenrigs persontrafik udenfor Københavns S-bane. De kan bruges både på hovedbaner og sidebaner. De kan bruges til lokale persontog, gennemgående hurtige persontog, iltog og eksprestog samt små og store lyntog. De kan bruges som færgetog og kan endda køre på færgernes krumme sidespor uden særlige foranstaltninger, i modsætning til de almindelige hurtigtogsvogne.

Men har Danmark nu råd til at indføre sådanne luksustog?

For det første må man betænke, at togtrafikken er i tilbagegang, hvorimod biltrafikken er mere populær end nogensinde. Denne vil utvivlsomt tiltage, hvis ikke banerne foretager sig noget drastigt. Togtrafikken vil da mindskes yderligere. Og det bør hellere bestå i trafikale forbedringer end i billetprisforhøjelser. Teknisk passivitet kan meget let føre til samme situation som i 1930'erne.

For det andet må man betragte planen på baggrund af DSB's dispositioner på langt sigt om at bruge og endog nybygge mange Mo-vogne og Mk-dobbeltvogne, samt nye bivogne til dem. Det må vel også være hensigten at bygge nye hurtigtogsvogne.

For det tredje vil de amerikanske vogne kunne frigøre mange motorvogne, personvogne og lokomotiver til andre formål. Selv et lille antal nye vogne kan frigøre et stort antal af de forhåndenværende, fordi de kan udnyttes meget bedre.

Eksempelvis vil blot 10 nye motorvogne og 15 motorløse vogne kunne erstatte det store dampeksprestog, der om morgenen kører fra København til de jyske byer, og tillige det tilsvarende tog fra Jylland til København. Ja, motorvognene kan endda vende tilbage om aftenen og derved overflødiggøre en del af nattogene. Derved vil der blive frigjort andet togmateriale i vid udstrækning.

For det fjerde vil driftsomkostningerne for de gennemgående tog blive små. Det gælder ikke blot pr. tog og vogn i drift, men navnlig regnet pro rejsende, under hensyn til, at vognene kan tage mange færgerejsende og gøre mange ture.

For det femte kan hele trafikken forenkles, ja, næsten standardiseres ved brugen af en enkelt togtype. Det har stor økonomisk betydning.

Iøvrigt spares der meget arbejde allerede ved, at man kan ophæve pladsbilletsystemet.

De rejsende spares for unødvendige udgifter og besværligheder. Rejsebekvemmeligheden forbedres helt igennem. Der spares mange ubehageligheder i færgehavnen. Desuden vindes tid både ved Storebæltsoverfarten og på ruterne.

Dette skal nok influere på trafikken og dermed på driftsindtægterne, eller kan i det mindste hindre den udvikling i uheldig retning, der kan befrygtes, hvis man i en menneskealder vil vedblive at bruge de ikke særlig behagelige Mo- og Mk-vogne til den dominerende indenrigske trafik.

Hvad vil det nu koste at gå over til en ny vogn-type som den nævnte?

Den amerikanske Mo-vogn koster 128 000 dollars. Det bliver omkring 1 mill. kroner, når fragtomkostningerne medregnes.

Men dollarkursen er jo urimelig høj for øjeblikket. Selv før kronesænkningen, da en dollar var under 5,00 kr., var prisniveauet i USA dobbelt så højt som i Danmark. De pågældende vogne må kunne bygges billigere i Danmark. Iøvrigt bør de naturligvis helst bygges indenfor landets grænser, selv om det kostede lige så meget.

Der skulle endda være gode muligheder for at fremstille vognene her. Budd-firmaet har forlængst bortliciteret retten til bygning af sine konstruktioner til flere europæiske lande, i hvert fald både Frankrig, Italien og Portugal. General Motors diesellokomotiver bliver nu licensbygget i Sverige. Måske vil man bygge den omtalte vogns motor, ja, måske hele vognen dér, hvis vi ikke tager et initiativ.

Motorerne og torque-converterne massebygges allerede og koster måske så lidt fra den danske

G. M.-fabrik, at det ikke kan betale sig at fremstille dem i Danmark.

Statsbanerne plejede før krigen at anskaffe ca. 10 Mo-vogne årligt. Den nyeste ordre er en toårs ordre. Dertil kommer Mk-vognene og personvognene til samme tjeneste.

Lad os tænke os, at man begynder at anskaffe 20 motorvogne og 30 personvogne af den amerikanske type.

Det er nok til, at man kunne afsende to 10-vognstog fra København om morgenen og to 10-vognstog om aftenen, der vender tilbage om aftenen, henholdsvis om formiddagen.

Deres samlede færgkapacitet vil blive godt 6000, men da togene byder på mange ståpladser, og bænkerne til nød kan bruges af tre personer i stedet for to, er maksimalkapaciteten væsentlig større. Til sammenligning kan lyntogene ikke engang overføre 3000 rejsende om dagen.

Dette er blot et eksempel på, hvad man kan opnå. Og der kan utvivlsomt opnås endnu bedre resultater ved indførelse af den amerikanske vogn-type i den lettere togtrafik.

Selv om de pågældende vogne skulle betales i dollars, ville det kun blive til 40 millioner. Det er ikke mere end prisen på 2—3 store flyvemaskiner, som ikke har nær så stor trafikal værdi, som er langt dyrere i drift, og som ikke har nær så lang levetid.

Medens flyvemaskinerne må bygges i Amerika, kan de pågældende jernbanevogne bygges herhjemme. Man må ganske vist købe eller låne en prøvevogn og betale for tegningerne og licensretigheden til at efterbygge den.

Men det er sandsynligt, ja, mon ikke sikkert, at amerikanerne ville bevilge en ordinær eller endog en ekstraordinær Marshallbevilling til en sådan »Eksport«.

Der skulle således synes at være gode muligheder for at statsbanetrafikken kunne revolutioneres, ligesom det allerede er ved at ske med privatbanetrafikken.

Den stærkeste hindring vil nok være vor egen konservatisme og patriotisme. Men der er intet vanærende i at indrømme for os selv, at General Motors, som bygger motorer for milliarder af dollars pr. år, og Budd Manufacturing, der bygger jernbanevogne og lignende for en kvart milliard dollars pr. år, kan præstere og har præsteret produkter, som i teknisk henseende er mere fremmelige end dem, vi bruger i Danmark.

H U S K

for at undgå standsning i forsendelsen af D. L. T. ved flytning at meddele postvæsenet den nye adresse. Det hænder ikke så sjældent, at medlemmer undlader eller glemmer ovennævnte meddelelse til postvæsenet, hvilket forårsager ulemper både for medlemmet og for kontoret.

Anciennitetsplacering af lokomotivfyrbødere fra tidligere Sydfynske-baner.

Efternævnte fra sydfynske jernbaner overtagne lokomotivfyrbødere (håndbogen 1950, side 242—243), der nu har bestået Statsbanernes lokomotivfyrbøderekssamen, er indordnet i lokomotivfyrbøderrækken således i den nedenfor anførte rækkefølge:

Mellem lokomotivfyrbøderne P. R. Knudsen, Nyborg H., og N. J. Christensen, Randers (håndbogen 1950, side 240):

B. T. Kristensen, Svendborg,
E. Larsen, Svendborg,
T. Jensen, Nyborg H.,
P. A. L. Jørgensen, Odense, og
H. H. Snedker, Nyborg H.

Mellem O. G. N. Jensen, Helsingør, og B. C. N. J. Kubel, Roskilde (håndbogen 1950, side 240):

A. Østerlund Møller, Svendborg,
G. E. Traczyk, Odense, og
P. K. Hansen, Odense.

Det jysk-fynske Statsbanepersonales Bibliotek.

Bibliotekets ordinære generalforsamling afholdes i bibliotekets lokale på hovedbanegården i Aarhus opgang F, fredag den 30. juni 1950, kl. 16,30 med dagsorden:

1. Beretning om virksomheden.
2. Fremlæggelse af det reviderede årsregnskab.
3. Valg af 3 bestyrelsesmedlemmer i henhold til statutterne. (De afgåede er: overportør O. B. Erikssen, overtass. S. A. V. Fischer og hdv. A. Thomsen.)
4. Valg af revisor. (Den afgåede er trafikkontrolør A. H. Dahl-Jensen.)
5. Valg af 2 suppleanter for bestyrelsen. (De afgåede er otass. T. Amdi Petersen og hdv. Gunnar Jensen.)
6. Valg af en suppleant for revisorerne. (Den afgåede otass. E. Balstoff.)
7. Eventuelt.

Det reviderede årsregnskab for 1949—50 vil være fremlagt i bibliotekets udlånslokale i tiden 15.—30. juni 1950 til gennemsyn for bibliotekets medlemmer.

p. b. v.

Svane Knudsen.

Foreningen af pensionister ved D. S. B.

Generalforsamling afholdes i forsamlingsbygningen i Rømersgade 22, København, mandag den 19. juni 1950, kl. 14 med følgende dagsorden:

- Punkt 1. Generalforsamlingen åbnes. Valg af ordstyrer, sekretær og to stemmetællere.
- 2. Forhandlingsprotokol og beretning.
 - 3. Regnskabet for året 1949—50.
 - 4. Indkomne forslag.
 - 5. Valg af formand.
 - 6. Valg af 3 bestyrelsesmedlemmer indenfor 1. distrikt og suppleanter.
 - 7. Valg af to revisorer og suppleanter.
 - 8. Eventuelt.

p. b. v.

A. Heede.



Taksigelser.

Min hjerteligste tak for venlig opmærksomhed i anledning af mit 40 års jubilæum. En særlig tak til DSB, DLF og DJF.

Aage Holst, elektrofører.

Alle, der var med til at glæde mig på min jubilæumsdag, bedes herigennem modtage min hjerteligste tak.

Harry Ovesen, Fredericia.

Opmærksomhed frabedes.

Al opmærksomhed i anledning af mit 40 års jubilæum frabedes venligst.

A. Helt, lokomotivfører, Aarhus.

Medlemslisten.

Optaget som ekstraordinære medlemmer pr. 1-5-50.

lokomotivmester H. B. P. Pedersen, Tværvej 21, Korsør.
lokomotivmester E. E. M. Olesen, Herluf Trollesgade 34, 3. s., Aalborg.

pens. lokomotivfører J. V. Hansen, Fredensgade 20, Esbjerg.

pens. lokomotivfører J. Rylev, Fuglsangs Allé 19, Aarhus.

pens. lokomotivfører R. S. Børgesen, Snukkerupgade 5, Korsør.

pens. lokomotivfører H. C. M. Bojsen, Revvej 57, Korsør.

Optaget som ekstraordinære medlemmer pr. 1-6-50.

pens. lokomotivfører C. C. Larsen, Øhlenschlægersgade 12, st. tv., Slagelse.

pens. lokomotivfører O. G. G. Schou, Tøndergade 6, Aarhus.

pens. lokomotivfører T. H. Petersen, Glæsersvej 45, Køge.

Personalia.

Uansøgte forflyttelser pr. 20-5-50.

Lokomotivførerne:

- A. S. K. Rind, Skanderborg, til Aarhus H.
- G. C. Knudsen, Skanderborg, til Aarhus H.
- O. P. Jensen, Skanderborg, til Aarhus H.
- B. F. Flink, Skanderborg, til Aarhus H.

Lokomotivfyrbøder:

- F. J. A. Olsen, Skanderborg, til Herning.

Uansøgt forflyttelse pr. 27-5-50.

Lokomotivfyrbøder:

- V. Kirkegaard, Skanderborg, til Aarhus.

Forfremmelser pr. 1-6-1950.

Lokomotivfyrbødere til lokomotivførere:

- H. D. Jensen, Viborg, i Struer.
- T. Andersen, Næstved, i Nykøbing F.
- E. M. J. Skov, Kbhvn. Gb, i Kbhvn. Gb.

- A. Nielsen, Tønder, i Padborg.
- H. Lund, Frederikshavn, i Haderslev.
- N. C. Rasmussen, Viborg, i Aabenraa.
- E. P. R. Jensen, Nyborg, i Korsør.
- E. Houstrup, Fredericia, i Slagelse.
- N. Bak, Aarhus, i Kbhvn. Gb.
- A. G. Thygesen, Aalborg, i Kbhvn. Gb.
- O. R. Jelsing, Nyborg, i Nykøbing F.

Forflyttelser efter ansøgning pr. 1-6-1950.

Lokomotivførerne:

- R. V. Nielsen, Fredericia, til Kbhvn. Gb.
- R. Mortensen, Nykøbing F., til Kbhvn. Gb.
- K. Egenhardt, Aabenraa, til Kbhvn. Gb.
- H. B. Christiansen, Kbhvn. Gb., til Roskilde.
- H. J. Nielsen, Nykøbing F., til Roskilde.
- H. Svendsen, Struer, til Aarhus.
- K. Møller, Struer, til Aarhus.
- R. Madsen, Odense, til Nyborg.
- E. V. Sørensen, Brande, til Fredericia.
- K. A. Hansen, Holbæk, til Odense.
- O. S. Carlsen, Ringkøbing, til Struer.
- H. A. Nielsen, Nykøbing F., til Brande.
- R. S. Mortensen, Tinglev (med ophør af funktion som depotforstander), til Brande.
- M. Gregersen, Padborg, til Ringkøbing.
- K. Ljungdahl, Haderslev, til Holbæk.

Lokomotivfyrbødere:

- E. S. Lindholm, Roskilde, til Kbhvn. Gb.
- A. G. Schmidt, Helsingør, til Kbhvn. Gb.
- E. T. Svendsen, Padborg, til Frederikshavn.
- A. F. Christensen, Padborg, til Aalborg.
- H. E. Madsen, Kalundborg, til Aalborg.
- B. E. Poulsen, Padborg, til Fredericia.
- H. S. Søndergaard, Lunderskov, til Esbjerg.
- B. L. Banke, Roskilde, til Lunderskov.

Ansættelse som lokomotivfyrbødere pr. 1-6-50.

Lokomotivfyrbøderaspiranterne:

- B. W. Gutte, Kbhvn. Gb., til Roskilde.
- C. J. Holm, Fredericia, til Roskilde.
- G. R. Nielsen, Kbhvn. Gb., til Helsingør.
- K. Bramstrup, Aarhus, til Kalundborg.
- E. Grandt, Korsør, til Korsør.
- C. E. Jespersen, Skern, til Brande.
- J. S. Hansen, Struer, til Herning.
- A. P. M. B. Jensen, Aarhus, til Padborg.
- P. E. T. Møller, Aarhus, til Padborg.
- K. P. Hansen, Esbjerg, til Padborg.

Forfremmelse e. ans. if. opslag pr. 1-7-50.

Lokomotivfører til lokomotivinstruktør:

- C. M. C. Knudsen, Fredericia, i Fredericia.

Afsked:

- Motorfører N. P. E. Maiø, Helgoland, mdt., e. ans. p. gr. af svagelighed med pens. fra 30-6-50.

Dødsfald blandt pensionister.

pens. lokomotivførere:

- T. J. Thøgersen, Fredericia, den 13-5-50.
- E. E. Bielefeldt, Stilling, den 14-5-50.
- S. J. Simonsen, København, den 15-5-50.

Regnskab for Statsbanepersonalets Sygekasse.

De interessenter, der ønsker regnskabet leveret, vil få dette tilsendt, når forlangende herom indsendes til sygekassens kontor.

Sygekassens driftsregnskab for regnskabsåret fra 1. april 1948 til 31. marts 1949.

INDTÆGT:

A1. Medlemsbidrag:		
a. nydende medlemmer	2 113 893,15	
b. bidragydende medlemmer	202,80	
		<u>2 114 095,95</u>
2. Statstilskud:		
a. fra Socialministeriet	476 741,00	
b. fra Statsbanerne	50 000,00	
		<u>526 741,00</u>
3. Indvundne renter:		
a. af sygekassens kapital	23 801,70	
b. af invalideforsikringens kapital	500,02	
		<u>24 301,72</u>
4. Administrationsbidrag fra invalideforsikringen og krigsulykkesforsikringen:		
a. 5 % af indbetalt invalideforsikringspræmie	10 108,71	
b. 5 % af indbetalt krigsulykkesforsikringsbidrag	6 440,40	
		<u>16 549,11</u>
5. Diverse indtægter	76 912,66	
		<u>2 758 600,44</u>
Regnskabsårets underskud, der overført til formuekonto (reservefonden)	96 724,01	
		<u>2 855 324,45</u>

UDGIFT:

B1. Lægehjælp:		
a. almindelig lægehjælp	840 523,77	
b. speciallægehjælp	185 000,70	
		<u>1 025 524,47</u>
2. Medicinske bade, lysbade m. m.	39 650,10	
3. Massage	59 450,18	
4. Røntgenbehandling — fotografering	57 147,48	
5. Sygehusbehandling:		
a. almindelige offentlige sygehuse	332 275,44	
b. private hospitaler, kuranstalter, klinikker	59 006,62	
c. tuberkuloseanstalter	7 569,03	
d. sindssygehospitaler	7 442,88	
e. andre særforsoresanstalter	3 271,70	
f. rekonvalescenthjem	14 344,10	
		<u>423 909,77</u>

6. Barselhjælp:		
a. jordemoderhjælp (herunder fødsel på klinik)	47 603,18	
b. lægehjælp	26 049,22	
		<u>73 652,40</u>
7. Medicinydelse	624 010,47	
8. Tandlægehjælp	199 572,13	
9. Bandager, briller m. m.:		
a. bandager o. l.	18 480,57	
b. briller, sprøjter, apparater o. l.	59 735,40	
		<u>78 215,97</u>
10. Sygepleje:		
a. kontingent til sygeplejevirkksomheder	21 111,20	
b. honorar til sygeplejersker	2 952,91	
		<u>24 064,11</u>
11. Andre sygehjælpsudgifter	1 245,32	
12. Driftsudgifter:		
a. lønning til revisorer	3 510,00	
b. rejser og møder	3 500,00	
c. arbejde vedr. invalideforsikringen	16 190,59	
d. tryksager, protokoller, porto m. m.	17 718,15	
e. andre administrationsudgifter	1 338,45	
f. udgifter i anledning af sygekassens 100 års jubilæum	11 259,82	
		<u>53 517,01</u>
13. Befordringsudgifter	5 599,80	
14. Begravelseshjælp:		
a. udbetalt begravelseshjælp for voksne	132 750,00	
b. udbetalt begravelseshjælp for børn	1 440,00	
c. præmie til genforsikringen	103 810,14	
d. afdrag på gæld til genforsikringen	58 865,00	
e. renter af gæld til genforsikringen	25 238,40	
		<u>322 103,54</u>
f. fragår: refunderet af genforsikringen	132 750,00	
		<u>189 353,54</u>
15. Diverse udgifter	411,70	
		<u>2 855 324,45</u>

(Fortsættes.)

REDAKTION:

E. Greve Petersen (ansvarhavende), Aage Hansen.
Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hellerup 7269.

ANNONCE-EKSPEDITION:

Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hellerup 7269. — Kontortid kl. 10—16.
Postkonto 20 541.