

NO 4

20. februar 1950

50. årgang

Rationalisering.

Omend rationaliserings-bestræbelserne ikke er af ny dato og der gennem årene har været en rolig udvikling på dette område, kommer problemet med mellemrum til fornyet debat. Efter sidste verdenskrigs afslutning blev det således atter sat på dagsordenen, hvor såvel arbejdsgiver og arbejder som teknikere indenfor den danske industri bragte forskellige indlæg gennem dagspressen. Trods en fælles benævnelse for emnet, har hver især sin opfattelse, af hvilke midler, der bør anvendes og — ikke mindst — rationaliseringens formål.

Problemets pludselige og mere åbne aktualitet skyldes ganske naturligt efterkrigstidens Danmarks konkurrencemuligheder overfor de lande, hvor den meget udprægede mekanisering af krigsproduktionen efterhånden omstilles til fredsproduktion. Selv om en krig betyder sønderlemmelse og ruin, betyder den også tekniske fremskridt for de krigsførende lande, hvortil er anvendt alle midler i produktionskraft og kapital. Den samme tekniske udvikling har ikke kunne gennemføres i de lande, der under krigen isoleredes ved besættelse af en fremmed magt. Derfor er emnet atter under debat og en mere forceret udvikling af rationaliseringen til fordel for det rolige og jævne fremskridt er ved at finde sted.

Skal rationaliseringen gennemføres med held, er det imidlertid nødvendigt, at man i konkurrencejaget ikke glemmer, hvad der forstås ved rationalisering, og hvad der er dens formål. Et

af Industrirådet i januar 1944 nedsat udvalg til undersøgelse af rationalisering og arbejdsstudier indenfor industrien udtaler i sin betænkning: »*Rationalisering af produktion vil i virkeligheden sige at organisere og udføre produktionen på den mest hensigtsmæssige måde.*

Fra sine barndomsår har rationaliseringen haft ganske bestemte formål — *forbrugergoder, konkurrencemulighed, lettelse af arbejdet og fastsættelse af lønninger såvel i virksomhedens som arbejderens interesse.* Der ligger således i ordet »rationalisering« ikke alene goder for en enkelt gruppe borgere. Hensigten har hele tiden været fremdrift med hensyntagen til og beskyttelse af den enkelte. Ligelig fordeling af de indvundne fordele til gavn for hele samfundet.

Til gengæld kræver den indsats fra alle sider med åbenhjertigt erkendelse af, at egoistiske synspunkter fornægtes til fordel for helhedens interesse. Eventuelle ideer må ikke skjules, men skal frem i lyset og ind i debatten uanset personlige interesser.

En sammenkædning af rationalisering og samarbejdsudvalgene er derfor naturligt og påkrævet. Måske den gamle benævnelse »Produktionsudvalg« for samarbejdsudvalg derfor var mere berettiget, men titlen er underordnet, når blot hensigten og formålet er den samme.

Tilsvarende gør sig imidlertid ikke gældende, hvis man sammenligner rationaliseringsudvalg med sparekommissioner. De sidste har andre formål, og det fremkomne resultat giver

sjældent bonus til alle parter. Teknikernes teoretiske beregninger til en mere og måske bedre mekanisering ved udførelsen af det enkelte stykke arbejde, skal også betyde lettelse for arbejdets udøvere, ellers bliver rationaliseringen et samfundsonde i stedet for det, som var hensigten — et samfundsgode —.

Den mere stille udvikling af rationaliseringen har også fundet sted indenfor statsbanerne. For lokomotivpersonalet er maskintyperne vokset med en øget hastighed og belastning af togene. De senere år har for andet personale ligeledes bragt nye fremskridt på det tekniske rationaliserings område. På de store godsdepoter anvendes i stor udstrækning gaffeltruck. Banetjenesten har gennem årene stiftet bekendtskab med adskillige maskiner som afløsere for håndarbejdet, og i den sidste tid med den nye ballast-stoppemaskine. I nær fremtid vil banearbejderen møde endnu mere mekanisering af sit arbejde bl. a. ved en ballast-rensemaskine.

At adskille rationalisering og spareforanstaltninger kan være vanskeligt, når virksomheden under udvidelse af det første har et driftsunderskud på 45 mill. kr. og et regnskabsmæssigt underskud på henimod 70 mill. kr. Men det er påkrævet, at en skarp adskillelse praktiseres, så misbrug ikke finder sted.

Medens der med rationalisering følger mekanisering til lettelse af arbejdet, kan der med spareforanstaltninger følge en strengere udnyttelse af personalet. Indenfor statsbanerne kender vi dette ved de nye tjenestetidsreglers ikrafttræden. Vi har tidligere været inde på dette emne her i bladet, og skal derfor afholde os fra at komme med yderligt ang. reglernes efter vor mening urigtige praktisering ifølge udvalgets betænkning. Men der er en anden betydelig faktor under rationalisering, som samfundsmæssigt giver større resultater end sparebestræbelserne — den psykologiske rationalisering.

Ikke mindst overfor tjenestemændene vil en anvendelse heraf være af stor betydning. Den uensartede tjeneste med møde- og afslutningstider over hele døgnet og den — i modsætning til alle andre — særlige månedsberegning af timeantallet; den ligeså unormale uafbrudte tjeneste på 10 timer og 12 timers samlede tjeneste indenfor døgnet, kræver et andet forhold personalet og ledelsen imellem, end tilfældet er for den, der beskæftiges under den faste og ensartede arbejdsdag på 8 timer.

Det kørende personale er underkastet disse 10 og 12 timers bestemmelser, og det vil antagelig også fra anden side erkendes, at tjeneste af denne art stiller store krav til udøveren ikke mindst, når 10 timers hvil på hjemstedet — ikke altid i hjemmet — er tilstrækkeligt til, at man atter kan beordres til at møde — på fremmed depot endog efter kun 6 timers hvil. Nu reguleres det ganske vist af sig selv med den månedlige norm og grænsen for, hvor mange gange man uden afbrydelse af et længere ophold kan diktere disse tjenester, er naturligvis afsat; men dette at opsummere hviletiden, stiller store krav til personalet. Bliver de 10 timers uafbrudt tjeneste yderligere forlænget på grund af forsinkelser, behøves der vist ingen nærmere forklaring for at forstå, at disse mænd skal have gode fysiske egenskaber.

Bestemmelserne er imidlertid nødvendige af hensyn til toggangens afvikling, og indtræffer der forsinkelser, så den maksimale tjeneste passeres, medens man endnu befinder sig et stykke fra bestemmelsesstedet, har man aldrig krævet afløsning eller standset toggangen, indtil nyt personale ekstraordinært bliver tilkaldt. Man har taget tørnen og ført sit tog til endestationen uanset timeantallet. Dette bør naturligvis fortsat være tilfældet, med mindre den eller de pågældende af sikkerhedsmæssige hensyn må insistere på at blive afløst. En uafbrudt tjeneste på et lokomotiv eller en motorvogn udover 10 timer eller en samlet tjeneste indenfor samme døgn på over 12 timer uden passende hvil, er streng, og de allerede nævnte rationaliseringer — større maskintyper og tog og øget hastighed — stiller endnu større fysiske krav til lokomotivets og motorvognens mænd. Det må i denne forbindelse tages i betragtning, at tjenestetidsreglerne ikke er ændret tilsvarende, det er derfor nødvendigt, at de få forbedringer, der er gennemførte her indenfor, ikke misbruges.

Her er det, vi mener, sparebestræbelserne som »en ulv i fåreklæder« forsøger at kalde sig rationalisering. I tidligere tider, når tjenesten blev overskredet, mødte man forståelse hos den foresatte. Den ene dags hårde tjeneste blev honoreret med passende fritid eller anden lettelse den næste dag. Man skævede ikke til månedsnormen, men ud fra princippet — den ene tjeneste, er den anden værd — opnåede man en elasticitet i tjenestetidsreglerne, som betød tilfredshed hos begge parter og til fordel for etaten og

samfundet. Den nye ånd siger imidlertid noget andet og særligt i det ene distrikt. Man spænder buen hårdt uden hensyntagen til den medarbejder, der trods alt har samme opgave i landets genopbygning og i bestræbelserne for at bedre statsbanernes økonomi.

Forsinkelser kan ikke undgås, og den tjeneste, der derfor er tilrettelagt så strengt, som det er muligt at udpine tjenestetidsreglerne og i mange tilfælde ved en urimelig fortolkning af disse, skal sprænge rammerne.

Der skal være god forståelse mellem administration og personale, og man vil også møde den hos personalet, hvis man tager det psykologiske og menneskelige i betragtning ved køreselsfordelingernes tilrettelægning og i hverdagens arbejde. Men når man bitterhed og er af den modsatte opfattelse, avler trykket et modtryk, der økonomisk set bliver en tilbagegang og skæbnesvanger stilling for alle interesserede.

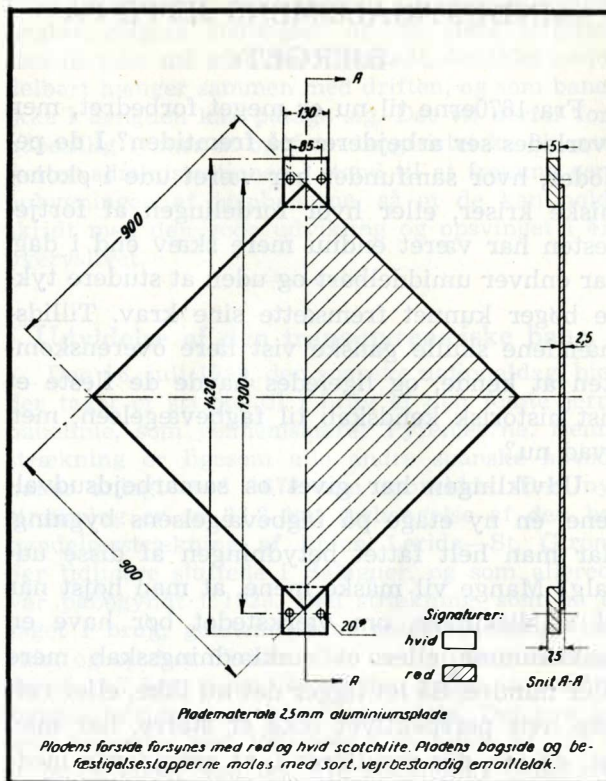
Signaler på »Sydfynske baner«.

Ved nationalisering af en bane følger der adskillige arbejder med for at ændre de bestående forhold til en tilsvarende karakter af det, der er gældende for statsbanerne. Selvom der på nogle områder er blevet en standardisering, kan det ikke undgås, at der ved de baner, der drives fra privat side, findes ting, som ikke er tidssvarende eller i hvert fald ikke kan anvendes, når de lægges under staten.

Ved de to sidste baner, som staten har overtaget — Slingerupbanen og Sydfynske baner — er der da også adskilligt, som må forandres, og allerede fra overtagedesdagen har man påbegyndt arbejdet hermed. Noget af det, som i første omgang må føres i overensstemmelse med statsbanernes reglement, er naturligvis signalerne, og selvom der ikke er forskel i betydningen af anvendelsen af rødt og grønt lys, findes der ved privatbanerne i mange tilfælde signaler, som ikke kendes ved statsbanerne. Som en overgangsbestemmelse, da SFJ blev overtaget, blev der da også udarbejdet et særligt signalreglement med en kombination af signaler fra privatbanerne og fra statsbanerne som en vejledning for det personale, som skulle forrette tjeneste på de forskellige strækninger.

Af de ændringer, man fra statsbanernes side ønsker at gennemføre, dels af nødvendige, dels af økonomiske grunde, er der for randbanerne blevet opstillet afstandsmærker med 2 à 3 tavler i sædvanlig afstand i forhold til stationsmærkerne. Det skal her bemærkes, at signalerne er anbragt på selve stationspladsen, hvorfor afstandsmærkerne opstilles i forhold til stationsmærkerne.

Selv om det var ønskeligt at få indkørselssignalerne på disse baner udflyttet i overensstem-



melse med signalreglementet, har man fra generaldirektoratets side dog ikke ment at kunne ofre de hermed forbundne udgifter, da det er uvist, om statsbanerne beholder disse baner efter forpagtningstidens udløb. Men da synlighedsforholdene ikke er helt tilfredsstillende selv i betragtning af den ringe kørehastighed og de korte tog, vil stationsmærkerne blive udvekslet med kendingsmærker af den nye type, som anført på ovenstående skitse. De nye mærker har en særlig reflekterende belægning, og fladen er gjort større end de nuværende. Den særlige »schotchlite« belægning giver en stærk forbedret synlighed, hvorfor der i almindelighed ikke vil ske nogen udflytning af signalerne på disse baner.

På diagonalbanerne vil stationsmærkerne ligeledes blive udvekslet med den nye type, undtagen på de steder, hvor stationsmærket er anbragt ved indkørselssignalet. Afstandsmærkerne vil her blive anbragt i sædvanlig afstand i forhold til stationsmærkerne og mastesignalerne opstillet, så snart det kan lade sig gøre, i overensstemmelse med statsbanernes signalreglement. Man vil samtidig gå over til anvendelsen af dagslyssignaler på tilsvarende måde som sket for Slingerupbanen. Endvidere vil der blive anbragt nye sporskiftesignaler (stor type) i indgangssporskifter, og på de steder, hvor sporskiftesignalet skal vendes for at blive overensstemmende med SIR.

Værn Vore Værdier:

Undgå anvendelse af skære- eller svejsebrændere i nærheden af brændbare materialer.

»INDUSTRIALISMENS JEPPE PÅ BJERGET«

Fra 1870erne til nu er meget forbedret, men hvorledes ser arbejderen på fremtiden? I de perioder, hvor samfundet har været ude i økonomiske kriser, eller hvor fordelingen af fortjenesten har været endnu mere skæv end i dag, har enhver umiddelbart og uden at studere tykke bøger kunnet fremsætte sine krav. Tillidsmændene skulle ganske vist lære overenskomsten at kende, og ligeledes havde de fleste et vist historisk kendskab til fagbevægelsen, men hvad nu?

Udviklingen har givet os samarbejdsudvalgene, en ny etage på fagbevægelsens bygning. Har man helt fattet betydningen af disse udvalg? Mange vil måske mene, at man højst når til at diskutere, om værkstedet bør have en vaskekumme eller et omklædningskab mere eller mindre. Så let ligger det nu ikke, eller rettere hvis perspektivet ikke er større, har man ret, en ret, der resulterer i, at arbejderne medvirker til at skabe et stivnet samfund og bliver »industrialismens Jeppe på Bjerget«, der generation efter generation som feudalbonden nøjes med det bestående, fordi man mener, det er for stort et arbejde at forbedre. Skal vi stoppe her og så i øvrigt nyde livet, gå i biografen, høre radio, køre på motorcykle eller passe kolonihaven og i ny og næ holde en festlig sammenkomst?

Nej. Ganske vist er demokratiet mere krævende end andre styreformere, og det består reelt kun dertil, hvor samfundsborgerne følger med, hvortil han eller hun kan fatte tingene. Men vi kan nå langt endnu. Det klares ikke ved kun at råbe et hurra 1. maj eller grundlovsdagen. De mange, der hvert år tager på fagforeningskursus eller går i »rigtige« studiekredse, har vist vejen. Næste fase er forståelsen af økonomisk demokrati, og kun ved dygtige og energiske fagforeningsmedlemmers stridsomme arbejde kan dette nås. Kun narre tror vi er færdige, at vi ikke behøver at lære mere. Det skal snart vise sig, at de, der sætter sig ind i nationaløkonomi, rationalisering, arbejdsstudier, dobbelt bogholderi og bedriftsøkonomi, har fat i den rigtige ende og vil blive alle øvrige overlegne i fagligt organisationsarbejde. Har du ikke mulighed for at komme i en studiekreds og lære dette, kan vi hjælpe dig pr. brev.

AOFs brevscole behandler alle de nævnte emner, og du kan ved at skrive til nedennævnte adresse få alle oplysning. Udsæt det ikke, men skriv straks til AOF, Nr. Farimagsgade 11, København K.

Velfærdsforanstaltninger på motormateriellet.

Da de nuværende opstigningsforhold på lyntogene har vist sig at være forbundet med vanskeligheder, har generaldirektoratet tiltrådt, at der på 4 vognslyntogene påsættes et ekstra fodtrin ved bagagerumsenden. På 3-vognslyntogene har det derimod ikke været muligt at foretage en tilsvarende forbedring, men man vil forsøge at imødekomme personalets ønsker ved at påmontere et trin, der af hensyn til bogiens udsving er anbragt noget til siden for døren. Endelig beslutning herom er endnu ikke truffet, idet man afventer en nærmere undersøgelse af det praktiske ved denne foranstaltning.

Den tidligere isolering af start- og kørekontrollerne var i mange henseender upraktisk, fordi disse »tæpper« altfor ofte skulle til rensning, for at kunne være hygiejnisk forsvarlig, man har derfor i 1. distrikt isoleret med et permanent tæppe af samme størrelse som de hidtil benyttede, men beklædt med voksdug på begge sider. I den nærmeste fremtid vil tilsvarende blive anvendt i vognene i 2. distrikt.

På foranledning meddeler generaldirektoratet, at det ikke vil være muligt at installere en elektrisk varmeovn i førerrum 2 i Mo- og Mp-vognene af hensyn til batterierne. Det oplyses iøvrigt om opvarmningen af førerrum 2, at der ikke er beordret fjernet radiatorer i disse, og at Mo-vognene nr. 551—572 og nr. 581—599 alle har fra 1,4—1,6 m² varmeplade på radiatorerne i førerrum 2. I samme førerrum i Mo-vognene nr. 573—580 er varmepladen på radiatorerne 0,56 m² og Mp-vognene 0,90 m². Disse 2 sidste vil blive bragt på linie med de førstnævnte vogne med hensyn til opvarmningen.

Da udgifterne ved at indbygge en stor toplanterne i taget på Mp-vognene i lighed med som på Mo-vognene ikke står i forhold til den ved en sådan ændring opnåede fordel, har man fundet det rigtigst at bibeholde den nuværende frontbelysning. For de Mo-vognes vedkommende, som er under bygning, vil arrangementet blive som på tilsvarende vogne, der er i drift.

Brummeranordning på motorvogne er nu gennemført i 1. distrikt, men endnu ikke for 2. distrikts vedkommende. Forhåbentlig bliver denne anordning nu også brugt i praksis fra togpersonalets side.



Byggevirksomheden ved den tyske Forbundsbane.

For at kunne vurdere den øjeblikkelige situation i Forbundsbanens byggevirksomhed, må vi i erindringen genkalde os, i hvilke stand baneanlæggene har befundet sig siden krigens slutning.

635 km spor og 1857 sporskifteenheder var ved krigshandlingerne blevet ødelagt i Essen jernbandedistrikt. Det er ca. 10 pct. af den samlede sporlængde og 11 pct. af sporskifteenhederne i distriktet. Endvidere må man tage hensyn til, at sporanlæggene i almindelighed var dårlige på grund af dårligere vedligeholdelse, og fordi banelegemet ofte kun blev nødtørftigt ryddet efter ødelæggelserne. Hertil kommer 344 ødelagte eller svært beskadiget jernbanebroer på tilsammen 1709 km. Bygningernes tilstand var også forfærdelig. Over 70 pct. af stationerne, 67 pct. af pakhusene, 77 pct. af administrationsbygningerne, 52 pct. af blokposterne og 77 pct. af Forbundsbanens tjenesteboliger var ødelagt eller så svært beskadiget, at de ikke mere var anvendelige til deres egentlige formål. Af de ca. 1000 lokomotivremiser var næsten alle delvis eller helt ødelagt. Lignende ødelæggelser opviser reparationsværkstederne. Således var f. eks. af 18 reparationsværksteder de 16 mere eller mindre ødelagt.

I første linie kom det nu an på at få jernbandedriften i gang efter disse uhyre ødelæggelser. Derfor måtte først og fremmest sporanlæggene, broer, lokomotivremiserne og blokposterne bringes i orden. Det er indtil slutningen af 1948 lykkedes at bringe 63 pct. af de ødelagte sporanlæg og broer, 70 pct. af lokomotivremiserne og 82 pct. af blokposterne i brugbar stand til trods for betydeligt vekslende vanskeligheder, der i begyndelsen først og fremmest skyldtes mangel på arbejdskraft og byggematerialer og den omstændelige ansøgningsproces hos de engelske kontrolmyndigheder og til sidst på grund af pengemangel. Det var naturligvis ikke altid muligt at bringe alt i den gamle fuldkomne tilstand; man måtte ofte nøjes med en foreløbig udbedring af hensyn til de anførte vanskeligheder og fordi reparationerne ofte hastede stærkt.

Man har dog i løbet af kort tid opnået videst muligt at opfylde de krav, som er blevet stillet jernbanerne af besættelsesmagterne, erhvervslivet og det rejsende publikum. Bygninger, der tjener trafik- og administrationstjenesten og persontrafikken og boligbyggeriet måtte i begyndelsen vige for de rene trafik anlæg. Alligevel er der ved dette byggeri indtil slutningen af 1948 igen blevet overgivet 58 pct. af godsbanegårdene, 56 pct. af stationerne og 45 pct. af tjenesteboligerne til deres bestemmelse.

Hvordan vil det nu gå i fremtiden? Det må i almindelighed anerkendes, at hidtil er der blevet ydet meget, og at de opståede vanskeligheder så vidt muligt er blevet overvundet. Forbundsbanen måtte tidligere financiere genopbygningen af driftsbudgettet, hvad der betyder en enorm belast-

ning på grund af de i forhold til førkrigstidsindtægter ringere indtægter og de store udgifter, som til tider må afholdes til formål, der ikke umiddelbart hænger sammen med driften, og som banen ikke i længden kan påtage sig. Det vil derfor forhåbentlig lykkes at opnå en langfristet kredit, som sætter administrationen i stand til at fremme genopbygningen af jernbanerne, så at de kan holde skridt med den gode udvikling og opsvinget i erhvervslivet.

Udvidelse af den trans-pyrenæiske bane.

Den 18. juli 1949, den spanske nationaldag, blev der taget et stykke til i brug af den femte jernbanelinie, som gennemskærer Pyrenæerne. Denne strækning er ligesom alle andre spanske hovedbaner anlagt med 1674 mm sporvidde. Den nye strækning er en 37,2 km forlængelse af den begyndelsesstrækning af linien Lerida—St. Giron, der tidligere sluttede i Balaguer, og som allerede var påbegyndt i 1923. Den strækning, som nu er taget i brug, gennemskærer meget bjergrigt terrain, og opviser 35 tunneller med en samlet længde af 11,7 km, mens der på den anden side måtte bygges talrige store broer over dale. Det nye afsnit begynder ved Balaguer i en højde af 212 m o. h. og ender ved det nye endepunkt Selles 363 m. o. h. efter at have overvundet Ager-Passes i en højde af over 900 m.

Da områder med rige brunkulsforekomster og blylejer bliver gjort tilgængelige ved den nye banelinie, er strækningens økonomiske betydning stor, således at forlængelsen til Pobla de Segur blev påbegyndt umiddelbart efter afslutningen af det sidste strækningsstykke.

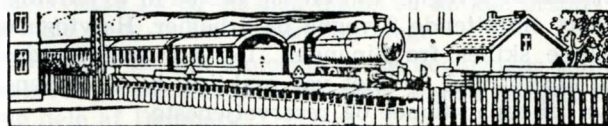
Biler til passagertrafik ved de tyske jernbaner.

Et nyt bemærkelsesværdigt træk ved de tyske jernbaner er passagertrafik med biler, som nylig er indført ved Frankfurt—Main. Besøgende eller handelsrejsende, som ønsker at tage rundt i Frankfurt, er i stand til at forberede deres rejse ved at bestille en bil på Frankfurt—Main station.

Alle vigtige jernbanestationer såvel som rejsebureauer i de vestlige zoner modtager bestilling på den specielle rute ved Frankfurt, så at passagererne er i stand til at spare betydelig tid, fordi bilerne er til disposition under opholdet til en bil-lig takst.

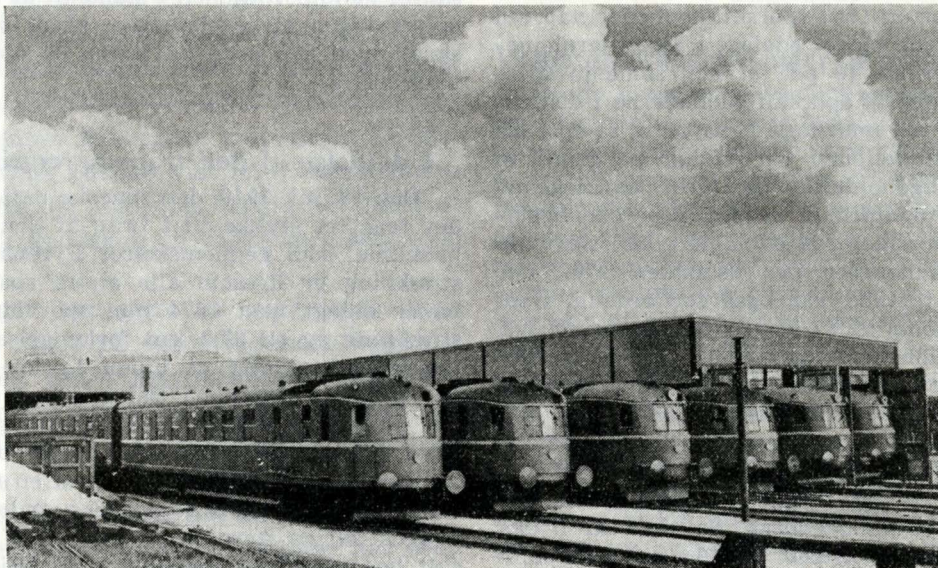
Det er hensigten at udvide dette specielle arrangement til at gælde også andre steder, hvis dette forsøg bliver succes.

Günter Stetza.



Lyntogsstandardisering og lyntogsudnyttelse.

Af cand. mag. C. E. Andersen.



De første fire lyntog, som statsbanerne satte i drift i 1935, bestod af tre vogne på 4 bogier.

Længden var 64 m; den var formodentlig afpasset til Lillebæltsfærgernes sporlængde, idet man ikke på forhånd var sikker på, at Lillebæltsbroen ville blive færdig samtidig med togene.

Storebæltsfærgerne kunne derimod godt overføre tog med væsentlig større længde. Da det er upraktisk at overføre et par godsvogne på et færrespor, der optages af et lyntog, betød drift med de korte lyntog en dårlig udnyttelse af færgerne.

Lyntogenes dieselmotorer og banemotorer var rigelig kraftige til trevognslyntogene. Mp- og Motorvognene havde samme motoranlæg som et halvt lyntog og kunne trække 2—3 bivojne, selv i lokaltrafik, der krævede hyppige accelerationer. Luftmodstanden var desuden meget mindre for lyntogene end for motorvognstogene. Det betød en hel del, fordi luftmodstanden er en betydelig faktor ved hurtigkørsel. Tilmed varierer den med vinden; og køreplanen må lægges efter de ugunstigste vejrforhold.

De første lyntogs passagerkapacitet, 168 pladser, svarede i øvrigt langt fra til ønskerne.

Derfor anskaffedes i 1937 en ny serie på 4 lyntog, der blev væsentlig større end de første.

Disse tog var henved 83 m lange; de var sammensat af 4 vogne. Et helt tog bestod af to halvtog, hvert omfattende 2 vogne på 3 bogier. Halvtogene kunne skilles fra hinanden. Derved muliggjordes en udskiftning, hvilket var praktisk, bl. a. af hensyn til reparationer og reservetjeneste.

Senere brændte et af trevognstogene delvis. Branden opstod i en banemotor og forplantede sig til vognkasserne, men standsedes af stålvæggen mellem passagerum og motorrum. Denne brandvæg fik således betydning, men rigtignok på ganske anden måde end forudset, idet dens formål var at hindre en eventuel brand i et motorrum i at forplante sig til passagerafdelingen.

Da det brændte trevognstogs centrale dele var helt ødelagt, rekonstrueredes det som et firevognstog bestående af to halvtog.

Statsbanerne havde derefter 3 trevognslyntog og 10 halve firevognstog; dertil kom reservebogier med banemotorer og dieseldynamoer.

De 8 lyntog forslø ikke til at opretholde den daglige trafik. Derfor indsattes et antal motorvognstog i lignende drift mellem København og forskellige dele af Jylland. I forvejen brugtes sådanne også mellem Frederikshavn og Padborg.

Disse tog bestod af to Mo-vogne og een eller to bogievogne undertiden tre indkoblet imellem Mo-vognene og forsynet med ledninger til fjernbetjening af en vilkårlig Mo-vogn fra en førerplads i den anden.

Lyntogstrafiken opretholdes altså ved hjælp af flere forskellige togtyper.

Ved sidste sommerkøreplan brugtes der, så vidt forfatteren forstår, et firevognstog til første morgenforbindelse fra København, d. v. s. »Limfjorden«, der kører over Aarhus til Struer. Det førtes over Storebælt alene. Lidt senere afgik to sammenkoblede lyntog, henholdsvis et trevognslyntog og

et firevognslyntog. Det første gik over Esbjerg til Struer som »Vesterhavet« — skal næste sommer fremskyndes og overføres sammen med »Limfjorden«. Det sidste tog, »Vendsyssel«, gik over Aarhus til Frederikshavn.

Alle disse tog vendte tilbage om aftenen, overført af to færger.

Ved middagstid afgik »Engländeren« til Esbjerg havn. Det var et motorvognstog, der i den travle periode bestod af 2 motorvogne og 3 mellemvogne. Da færgernes spor ikke er lange nok til et så stort tog, måtte det overføres tvedelt. Den ene motorvogn overførtes på et sidespor, resten af toget på et midterspor. Det kan i den forbindelse bemærkes, at bogievognene helst bør overføres på det lige midterspor, fordi sidesporenes kurver nødvendiggør adskillelse af »harmonikaerne« og anbringelse af planker mellem bufferne. De egentlige lyntog er dog bygget således, at de uden videre kan bevæge sig på sidesporene.

»Engländeren« i modsat retning afgik så tidligt fra Esbjerg, at den krydsede den vestgående forbindelse. Der måtte følgelig bruges to sæt togmateriel til denne dobbeltforbindelse.

Mod København sendtes om formiddagen tre lyntog, nemlig firevognslyntoget »Nordvestjyden« fra Struer over Aarhus og trevognslyntoget »Nordjyden«, fra Frederikshavn, samt et motorvognstog, bestående af to Mo-vogne og to mellemvogne. Visse dage gik det som »Uldjyden«, Struer via Herning, andre dage som »Sønderjyden« fra Tønder og Sønderborg, idet de to halvtog samledes i Tinglev. Det skal i fremtiden være daglig tog både fra Struer og Sønderborg, idet halvtogene samles i Fredericia.

Disse tog kørte igen fra København om aftenen, først firevognstoget og motorvognstoget, sidst trevognstoget, der gik til Frederikshavn.

Både i østgående og vestgående retning måtte disse tog overføres med to færger.

Det ses altså, at der ialt var 7 daglige lyntog mellem København og Jylland, reelt fordelt på 5 forbindelser, og krævende 5 færger hver vej.

Til den normale tjeneste måtte der bruges 5 egentlige lyntog og 3 motorvognslyntog, d. v. s. 6 motorvogne plus bogievogne. Af de egentlige lyntog var de tre firevognslyntog og de to trevognslyntog.

Som reservetog brugtes et firevognstog. Holdtes der et trevognstog i reserve, kunne det nemlig ved indsættelse i sidste øjeblik ikke byde på pladser til alle de rejsende, der allerede havde fået pladsbilletter.

Et enkelt reservelyntog kunne dog næppe yde fuld reservetjeneste, selv om det var stationeret i København.

Til hele driften brugtes der altså 2 trevognstog og 4 firevognstog. Et tog af hver slags var ude af drift.

Det er muligt, at denne oversigt ikke er korrekt i detaljerne. Men hovedtrækkene må dog fremgå af det anførte.

Ville der ikke være chancer for at opnå en bedre udnyttelse af materiellet?

Forfatteren skal her pege på den mulighed, at alle tog standardiseres som firevognstog og det i videst mulig omfang som halvtog.

Hermed melder der sig imidlertid både driftsmæssige og tekniske vanskeligheder. »Engländeren« kræver jo en forholdsvis stor procentdel 1.-klasses pladser. Desuden kan et trevognstog ikke ombygges til to halve firevognstog, fordi mellemvognenes drejetappe befinder sig helt ude på vognenden og må placeres på en særlig bogie, der er beregnet til at bære to vognender — en »Jacobsbogie«.

Begge vanskeligheder kan imidlertid overvindes samtidig. Man kan nemlig tage en vognkasse ud af et enkelt trevognstog og i stedet tilbygge to vogne hver med normal endebogie. Toget bliver da til to halve firevognstog, magen til de forhåndenværende.

Den frigjorte mellemvogn, der er en 1. kl. vogn, kan indføres i det ene af de resterende trevognstog, så også dette bliver til et firevognstog; hertil kræves der også en ekstra »Jacobsbogie«, ligeledes uden banemotorer. Længden bliver 83,5 m, d. v. s. omkring en meter længere end længden af de øvrige firevognstog.

Til det sidste trevognstog nybygges der en 1. kl. mellemvogn med en enkelt bogie.

Hele nybygningen kræver således kun 3 nye vognkasser og 4 bogier.

Resultatet heraf vil være, at alle statsbanernes lyntog bliver firevognstog. De falder ud i to grupper, nemlig 6 par halvtog og to udelelige heltog; de sidste med forholdsvis mange 1. kl.s pladser.

De to heltog er velegnede til englandstrafikken. På den anden side egner de sig ikke til anden trafik, og det vil ikke være praktisk at have flere tog af denne art. Da »Engländeren« ikke kører mere end ca. 300 km daglig, og da der er lange ophold mellem turene, er reservetog til denne tjeneste næppe nødvendig. Når erstatningstog bliver påkrævet, kan man uden synderlige vanskeligheder klare sig med motorvognstog, idet sådanne alligevel bruges i lokaltrafikken og henstår i reserve for denne både øst og vest for Storebælt.

Af de 12 halvtog må der til stadighed forventes at være ca. 1 til reparation, undertiden 2, selvom man har komplette reservebogier med motorer m. m.

Desuden må man have 1 à 2 halvtog i reserve i København. Som reservetog tænkes kun brugt halve tog. Da de helst alle sammen skal bruges sammen med alle de øvrige tog, kan der måske ventes tekniske vanskeligheder. Men de kan sikkert undgås, hvis man på forhånd bygger de to nye vogne til de nye halvtog efter så nøjagtige opmålinger, at de passer til alle de andre. Eventuelt indrettes de begge som kombineret 1. og fællesklassevogne på en elastisk måde, så de kan erstatte både 1. og fællesklassens halvtog.

I øvrigt bruges motorvogne og bogievogne som reservetog. De findes i forvejen, endda fordelt i alle dele af Danmark.

Til den daglig drift vil man da have to udelelige firevognstog og 8 à 10 halvtog.

Problemet er imidlertid ikke klaret hermed, det afgørende er, at bestanden kan udnyttes effektivt.

Selv om alle omstændigheder ikke kan overses på forhånd, kan der måske skitseres en udnyttelsesplan. »Limfjorden«, »Vesterhavet« og »Vendsyssel« bliver alle dobbelte halvtog. »Englænderen« kører som et heltog i begge retninger. »Vestjyden« og »Nordjyden« bliver dobbelt halvtog. »Sønderjyden« og »Uldjyden«, der skal deles og samles i Fredericia, kan vedblivende bestå af to motorvogne og to mellemvogne.

Eventuelt bruges et heltog til »Vesterhavet« fra København om morgenen. Da det erstatter et trevognstog, har det tilstrækkelig mange fællesklassepladser. Det kommer til Esbjerg tidnok til at kunne køre tilbage til København som »Englænderen«. Tilsvarende kører »Englænderen« fra København tilbage sent om aftenen som »Vesterhavet«.

Derved frigøres to halvtog, der kan bruges til reservetjeneste eller til en ekstra forbindelse, hvilket sidste ganske vist øger kravet om Mo-vogne til reservetjenesten.

Da man nu må bruge 5 færger hver vej til 7 forbindelser, og da man ret ugenert kan overføre to lyntog på een færge, kunne det være nærliggende at forøge lyntogstrafiken med en, to eller tre forbindelser.

Man kunne sende 4 tog fra og mod København både morgen og aften i stedet for 3, og desuden dublere middagsforbindelsen, når der er brug for det. Det kræver ikke flere færger.

En sådan udvidelse af planen kræver dog nødvendigvis mere materiel, måske endnu mere end til den nuværende drift.

Et enkelt frigjort lyntog bør formodentlig helst bruges til forbindelsen Sønderborg—København og tilbage.

Motorvognstoget bliver dermed frigjort i sin helhed til forbindelsen mellem Herning, Vejle og København. Det tænkes stadig formeret som to motorvogne med to mellemvogne. Det foreslås imidlertid benyttet lidt anderledes end hidtil. I retningen fra København tænkes det delt i Herning, hvorfra den ene halvdel kører mod nordvest og fortsætter helt til Thisted. Den anden halvdel kører mod nordøst til Viborg og videre til Skive, hvorfra det fortsætter til Glyngøre.

Det kan indvendes, at der allerede er forbindelse, om ikke til Glyngøre—Nykøbing, så dog til Viborg og Skive med »Limfjorden« og »Nordvestjyden«. Men den rute er længere og går gennem 48 km vanskeligere terræn, samt kræver mange standsninger og desuden et par rebroussementer. Den nuværende forbindelse må delvis opfattes som en jydsk lokalforbindelse mellem Struer og Aarhus. I øvrigt vil en supplerende forøge transportkapaciteten.

Det må bemærkes, at Herning—Viborgbanen ikke er indrettet til hurtigkørsel. Men den kan formodentlig let udrustes hertil. Den kan allerede befares af tog med 16 t akseltryk.

Hvis denne plan gennemføres, vil der blive 8 daglige lyntog hver vej. De kommer alle til at bestå af 4 vogne, og de 6 eller 7 af togene bliver egentlige lytøge. Det samlede vognantal bliver 32. Færgekapaciteten tillader endda, at »Englænderen« kan suppleres med et motorforvognstog, når trafikbehovet visse dage gør det ønskeligt. Det sinker ikke mere end den nuværende deling af »Englænderen«. Derved kommer man op på 36 vogne.

Til sammenligning er der nu 7 tog, deraf 5 egentlige lyntog, og ialt 26, undertiden 27 vogne, og hertil kræves formodentlig flere motorvogne end til den foreslåede plan, nemlig 6 til selve driften mod 2 à 4. Desuden kræves der lige så mange færger, og jernbanestrækningerne belastes faktisk lige så meget.

Der skal sluttelig peges på muligheden af at standardisere lyntogene som firevognstog, der let kan ændres til femvognstog.

Det forudsætter bygning af 4 à 6 specielle bogievogne, der lejlighedsvis kan indføjies mellem to halvtog. Eventuelt kan deres klasseudrustning være sådan, at det bliver muligt at bruge sådanne vogne mellem to halvtog til englandstrafiken. De nye vogne bør være så lange at et lyntog formeret af to halvtog + en mellemvogn lige kan stå på midtersporet af alle færger excl. »Korsør«.

Det betyder, at totallængden må være 97 meter og mellemvognene 14½ meter. Hvis man nøjes med at benytte de nyeste færger til disse lyntog, kan disse længder forøges med 3 à 3½ meter.

Men planen om de frie mellemvogne må kun opfattes som en mulig udvidelse af planen om standardiseringen af lyntogene som halve firevognstog.

Der kan sandsynligvis melde sig vanskeligheder ved standardiseringsplanen, idet der må tages hensyn til mange praktiske forhold, således at det skitserede ikke alt sammen kan realiseres, i hvert fald ikke med fordel.

Men det synes trods alt sikkert, at der er mulighed for at forøge lyntogenes kapacitet ved den foreslåede specielle form for en ombygning til firevognstog. Desuden vil der kunne opnås større ensartethed af materialet samt en enklere drift. Lyntogene vil kunne udnyttes mere, og der vil kræves mindre reservehold af lyntogsmateriel i forhold til, hvad der kan indsættes i daglig drift.

Det hele kan formodentlig gennemføres for mindre end en halv million kroner for de tre nye vogne eller omkring en million kroner, hvis der desuden skal bygges nogle frie mellemvogne til brug sammen med halvtogene.

HUSK

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.

MÆND OG MASKINER

Blandt de mange ændringer den kommende sommerkøreplan indeholder, er der en betydelig omlægning af den elektrificerede københavnske nærtrafik. Hovedstadens voksende udvikling og S-togenes popularitet blandt befolkningen har krævet en forandring af den hidtidige plan. Ikke alene er de rejsendes antal steget, så et tog mere i timen på visse dele af strækningen er nødvendig og nettet udvidet med Ballerup-linien, men også kravet om en endnu hurtigere transport har medført en yderligere modernisering af Danmarks eneste elektriske bane. Det gælder om, at så lidt tid som mulig bruges på hverdage til rejsen mellem hjem og arbejdssted og på søn- og helligdage, hvor de tusinde af københavnere forlader stenbroen for at søge til skov og strand.

For materiellets vedkommende har man dels efter indhøstede erfaringer, dels på grund af overgangen til »liniebogstaver« foretaget mindre ændringer af vognenes konstruktion.

Allerede ved de nye vognes bestilling i 1946 udvidede man dørenes antal for at lette ind- og udstigningen, ligesom man forsynede dørene med små fikse vinduer, der let kan åbnes og lukkes, så den livsfarlige åbning af dørene under kørslen undgås. Træfyldningerne mellem entreerne og passagerafdelingerne, der er et krigsfænomen, bliver atter erstattet med glas, efterhånden som denne vare igen kan skaffes. Det særlige S-baneudvalg har desuden besluttet at fjerne toiletterne i styrevognene, hvorved der bl. a. skaffes 5 siddepladser mere.

Disse bestræbelser for indenfor vognenes rammer at skabe mere bekvemmelige forhold er forståelig. Men — ja, der er et lille men — eller om man vil et lille førerrum — har man ikke glemt elektroføreren.

Førerrummet i Mm-vognene har hidtil været nogenlunde tilfredsstillende både lyst og rummeligt. Efter det nu foretaget, hvor den ene front-rude afblændes for at give plads til »liniebogstavet«, forringes det bedste førerrum, som man havde ventet — om end det ikke er overdådigt — kunne blive det ringeste, man ønskede at byde elektroførerne.

Styrevogns-rummene har altid været det mindst mulige af hensyn til så mange siddepladser til passagererne som vel muligt. I de nye styrevogne er pladsen til elektroføreren yderligere blevet indsnævret; den nye konstruktion af kontrollere har frarøvet ham nogle af de fattige centimeter, der

er afsat for at give plads til stolen. Den skrå udbygning fra passagerafdelingen, som er foretaget for dér at give adgang til de forreste pladser i kørselsretningen, virker meget generende for den mand, der skal opholde sig i førerrummet. Selv den slankeste har vanskeligt ved at bevæge sig under disse snævre forhold, og naturen har som bekendt ikke skabt os alle ens, så den lidt mere korpulente hæmmes endnu mere i sine frie bevægelser.

Med den udvidede trafik til foråret følger også en ændring af signalanlæggene; kortere intervaller bliver nødvendigt for at toggangen kan afvikles tilfredsstillende.

For elektroføreren betyder det skærpet agtpågivenhed, hvorfor udsigtsforholdene fra førerrummene burde have være forbedret og ikke forringet, som tilfældet er med Mm-vognene.

Som bekendt er hans plads i styrevognene ikke midt for frontruden, men af hensyn til kontrolløren og førerbremseventilen noget til venstre i rummet. Dette afskærer ham yderligere fra at følge færdslen på perronen, når denne er i venstre side af kørselsretningen. Selv om signalobservation er en af elektroføreren vigtigste opgaver, kræver dagliglivet adskilligt mere under fremførelse af toget på denne bane; et godt overblik betyder større sikkerhed.

At man fra statsbanernes side gør, hvad gøres kan for publikums velbefindende under rejsen, er naturligt; enhver forstår forretningsprincippet — *alt for kunderne* — men en kombination af dette og personalets velbefindende også under tjenestens udførelse må kunne gennemføres.

Når der ved at fjerne toiletterne er skaffet 5 siddepladser mere, kunne noget af den indvundne plads på det sted i vognen, godt have medført et mindre antal siddepladser i den ende af vognen, hvor førerrummet er. Blot en lige væg mod passagerafdelingen vil betyde umådelig meget for personalet. Det er trods alt en kendsgerning, at vort S-togs publikum altid vælger den vogn, der ligger nærmest udgangen på bestemmelsesstationen. I myldretiden står man hellere op i den bageste vogn, hvis Valby er målet for en rejse fra Holte eller Klampenborg, end man søger de ledige pladser midt i toget. 2 eller 3 siddepladser mindre har derfor ingen værdi, hvorimod blot et 50 cm bredere førerrum for elektroførerne ville være en kærligkommen opmærksomhed overfor dem, der af dagens ca. 8 timers tjeneste ofte må opholde sig i styrevognsrummet i halvdelen af tiden.

OPLYSNINGSARBEJDET

En studierejse til Holland.

Dansk Lokomotivmands Forening har tidligere — i tiden før den sidste krig — arrangeret studierejser for medlemmerne. Disse rejser gik i reglen syd på til Tyskland og Østrig, og deltagerne havde godt udbytte heraf, idet man ikke alene fik lejlighed til at se fremmede egne, men også besøgte forskellige store virksomheder tilknyttet jernbanerne, som fandtes i begge disse lande.

Det er altid en oplevelse at rejse og særlig uden for vort lands grænser; det giver udsyn og i almindelighed gode minder, som i familiens skød ofte tages frem og drøftes.

En anden og stor betydning, rejser i udlandet i dag må tillægges, er, at den mellemfolkelige forståelse, som verden i så høj grad trænger til, bliver udbygget ved et mere intimt samkvem mellem nationerne.

Danmark ligger på forskellige områder foran andre lande, men alligevel kan vi lære af andre og sidst men ikke mindst, er det lærerigt at få lejlighed til at konstatere, hvorledes tilværelsen til daglig former sig for befolkningen andre steder.

På et for nylig afholdt hovedbestyrelsesmøde blev drøftet et forslag omhandlende muligheden for igen at arrangere en studierejse for foreningens medlemmer. Forslaget blev vedtaget, og det blev overladt til Landsoplysningsudvalget at foretage det videre fornødne med hensyn til arrangementen af rejsen.

Udvalget har drøftet spørgsmålet om rejsens mål o. s. v., og som resultat af drøftelserne, samt de i forbindelse hermed indhentede oplysninger, kan følgende meddeles til orientering og overvejelse for eventuelle interesserede.

Holland, med sine gamle historiske byer og sit særegne præg, bliver rejsens mål. Med en lille afstikket til Brüssel (også kaldet »det lille Paris«), hvorfra hjemrejsen vil foregå.

Det påregnes, at turen vil vare 8 à 9 dage. Vore medlemmers hustruer kan deltage, og det er udvalgets opfattelse, at disse vil have gavn og glæde af at ledsage manden.

Med hensyn til tidspunktet er det besluttet, at rejsen bør finde sted i slutningen af april; muligvis i begyndelsen af maj, men i alle tilfælde inden sommerkøreplanen træder i kraft, hvilket finder sted omkring midten af maj.

Hvad kommer rejsen til at koste? Er det naturlige spørgsmål, vore medlemmer beskæftiger sig med, og udvalget kan hertil svare, at for mand og hustru vil udgiften blive mellem 650 og 700 kr.; heri er indbefattet: jernbanebillet til hustruen, hotel og fuld forplejning. For et medlem uden dame vil udgiften blive ca. 275 kr.

I øvrigt bliver det således — i lighed med tidligere arrangerede studierejser: at rejsen økonomisk skal hvile i sig selv, men et fuldt specificeret regnskab vil blive udarbejdet og forelagt deltagerne til behagelig orientering efter hjemkomsten.

Forinden videre foretages med hensyn til de mange enkeltheder, som følger med et sådant arrangement, ønsker udvalget først og fremmest at få et overblik over, hvor mange, der ønsker at deltage, og man undlader ikke at gøre opmærksom på, at deltagerantallet af rent praktiske hensyn ikke må overstige et antal på 70; melder der sig flere, vil der blive foretaget lodtrækning. I den forbindelse har udvalget også fastsat det mindste antal, rejsen arrangeres for, til 25. Bliver deltagerantallet herunder, aflyses turen.

Eventuelle interesserede medlemmer bedes derfor senest 5. marts sende meddelelse herom til foreningens kontor, og nærmere vedrørende indbetaling m. v. vil da blive tilsendt de pågældende.

S. Suneson.

FRA MEDLEMSKREDSSEN

Nytårstanker og ådselgravere.

Det skulle glæde mig, om medfølgende lille opsats kunne komme i bladet.

Vort blad for 5. januar og 5. februar indeholder en opfordring til medlemmerne om at arbejde for indmeldelse i »De samvirkende Fagforbund«.

Uden at tage stilling til spørgsmålet på nuværende tidspunkt, vil jeg minde om, at sagen har været afgjort ved 2 urafstemninger med følgende resultat:

1943, 937 nej, og 718 ja; 134 stemte ikke. 4 år senere 1947 var talene 956 nej og 608 ja; 265 stemte ikke. Man bedes bemærke tendensen ved disse tal. Da ja-stemmerne på disse 4 år er faldet med 110 stemmer, kunne man måske mene, at de, der kæmper for indmeldelse, gør sagen en bjørnetjænte ved at genoptage spørgsmålet kun 3 år efter.

Forøvrigt må det synes mærkeligt, at et så stort og vigtigt spørgsmål bliver fremdraget anonymt og tillige på så valen en måde.

Ib Asmussen,
lokomotivfører Gb.

Vort blads spalter er åbne for alle vore medlemmer, og når redaktionen er bekendt med indsenderens navn og adresse og iøvrigt ikke finder indlæggene uegnet til optagelse, kan disse optages med den fulde underskrift eller hvis det ønskes under et pseudonym.

Vi må erkende at have større respekt for den, der siger sin mening, end for den, der prøver at tilsmudse sine kolleger med titlen »ådselgravere«, når vedkommende, som tilfældet er her, ikke selv tør tage et standpunkt, men kun med nogle ganske overflødige bemærkninger om de sidste afstemningsresultater anfører: »at han ikke tager stilling til spørgsmålet på nuværende tidspunkt, og man måske kunne mene o. s. v.«.

»Hjælp til selvhjælp« er et gammelt princip, der altid har været aktuelt for foreningen og det enkelte medlem.

Red.

Medlemmer af Statsbanernes tjenestetidsnævn.

Indtil 31. december 1950 er følgende medlemmer eller suppleanter af nævnet:



Formand:

Afdelingschef N. C. D. Johnsen,
suppleant: kontorchef L. Larsen, Budgetkontoret.

Medlemmer:

Kontorchef P. E. N. Skov, Trafikkontoret,
suppleant: fuldmægtig frk. A. Westergaard, Trafik-
kontoret.

Kontorchef, dr. ing. J. Larsen, 1. Banekontor.
suppleant: overtrafikkontrolør H. C. Hermund, 1.
Banekontor.

Kontorchef J. P. A. Andersen, Maskinkontoret,
suppleant: maskiningeniør E. Helmø, Maskinkontoret.
Sekretær J. K. F. Jensen, Dansk Jernbane Forbund,
suppleant: sekretær Fr. Bøtchiær, Dansk Jernbane
Forbund.

Forretningsfører P. Madsen, Dansk Jernbane For-
bund,
suppleant: togformand H. S. Hansen, Københavns
Hovedbanegaard.

Formand E. Greve Petersen, Dansk Lokomotivmands
Forening,
suppleant: lokomotivfører S. A. E. Suneson, Køben-
havns Godsbanegaard.

Formand P. K. From Hansen, Jernbaneforeningen,
suppleant: næstformand M. S. Lyngesen, Jernbane-
foreningen.

Nævnets sekretær:

Kontorchef L. Larsen, Budgetkontoret.

Statsbanepersonalets biblioteker.

Nye bøger.

Sj.-Føst.	Jyll.-Fyn	
21054	21893	Roark, Garland: Den røde Heks.
21055	21866	Mielche, Hakon: I Columbus Køl vand.
21056	21908	La Bern, Arthur: Det regner altid om Søndagen.
21057	21853	Meredith, Anne: Søstrene.
21058	21878	Dons, Aage: — og alt blev en Drøm.
21059		Sperry, Armstrong: Det gamle Spor til Santa Fe.
21060		Randal, Rona: Gift med en Læge.
21061	21849	Faber, Else: Men størst er Kærligheden.
21062	21855	Paton, Alan: Ve mit elskede Land.
21063	21886	Korch, Johanne: Det hvide Palæ.
21064	21881	Fischer, Leck: Skyggen kommer først.
21065	21892	Raae, Ellen: Frigørelsen.
21066		Tarsbøl, Jonna: Søn af Lyngen.
21067	21890	Neuman, Alfred: Pagten.
21068	21895	Sender, Ramon J.: Sort Messe.
21069	21888	Marai, Alexander: Den rette.
21070		Rose, Billy: Vin, Vid og Vampyrer.
21071	21880	Ellson, Hal: Duke.
21072	21876	Compton-Burmett, I.: Herskab og Tje- nerskab.

Dødsfald.



H. E. M. Egeland.

Lørdag den 28. januar afgik lokomotivfører Ejnar Egeland ved døden i sit hjem i Valby. Egeland havde i nogen tid skræmtet efter et uheld under badning. Han var ikke den raske og stærke mand, som vi bedst kendte ham, men ingen havde heri set muligheden af, at det så pludselig skulle være slut. Egeland deltog, som den interesserede lokomotivmand han var og som en altid organisationsinteresseret mand, i foredrag om trykluftbremsen den 24. januar, og i afdelingens generalforsamling den 25. januar. Ved generalforsamlingen blev han valgt som revisor for afdelingen. Man vil heraf forstå, at meddelelsen om hans død kom som et voldsomt slag for alle hans kolleger. Egeland, der blev knap 57 år, dyrkede under sin sygdom det mindre krævende arbejde at væve som hobby. Han fremstillede her mange smukke ting, og fandt her mulighed for udnyttelse af sin store energi.

I tabet af Ejnar Egeland har vi igen mistet en god og stabil kollega, om hvem lokomotivmændene har mange gode minder i behold.

S. A. K. Sørensen.

Taksigelser.

Hjertelig tak for udvist deltagelse ved lokomotivfører C. Pedersens sygdom, død og bisættelse.

Petra Pedersen og børnene.

Vor hjerteligste tak for den store deltagelse ved vor kære mand og fader, lokomotivfører Ejnar Egelands død og bisættelse.

På familiens vegne
Marie Egeland.

Lokomotivførernes Sangforening Gb.

afholder generalforsamling den 28. februar kl. 14,30 i »Karnappen«, Niels Hemmingsensgade 10. Kl. 18 middag, hvortil damerne indbydes. Middagen består af suppe, steg, dessert, øl, vin og kaffe. Prisen bliver 12 kr. pr. kuvert for medlemmer og 18 kr. for ikke medlemmer. Efter middagen bal til kl. 24. Listen slutter den 24. februar. Indtegning sker til: Kasserer Aage Hansen, tlf. Valby 5831, og formanden Stig Andersen, Damsø 2547.

Bestyrelsen.

Københavnske afdelinger.

Oplysningsudvalget indbyder til besøg på Københavns rådhus søndag den 26. februar 1950 kl. 10. I borgerrepræsentationens sal vil rådmand Richard Lillie give en redegørelse for en sags behandling.

Mødetid og sted: Hovedindgangen kl. 9,50.

Til dette besøg har medlemmer og pensionister med damer adgang.

Torsdag den 1. marts: Foredrag af generaldirektør E. Terkelsen, der vil tale over emnet »lidt om statsbanerne«. Efter foredraget vil der blive lejlighed til at stille spørgsmål til generaldirektøren.

Nærmere om mødetid og mødested følger i næste nummer af DLT.

Aarhus afdelinger.

Oplysningsudvalget i Aarhus indbyder herved til foredrag med afdelingsingeniør V. Voldmester over emnet: »I går, i dag, i morgen«. Foredraget holdes på hotel »Aarhus« den 9. marts d. å. kl. 19,30.

Pensionister indbydes venligst.

Da det er et meget interessant foredrag, forventes stor tilslutning.

Oplysningsudvalget.

Personalia.*Dødsfald.*

Lokomotivfører J. E. Jakobsen, Od. H., er afgået ved døden den 3. februar 1950.

Dødsfald blandt pensionister.

Lokomotivfører V. Honoré, Fredericia, er afgået ved døden d. 8. februar 1950.

Medlemslisten.

Optaget som ekstraordinære medlemmer pr. 1-2-50.

Pens. lokomotivførere:

E. K. H. V. Jensen, Nybovej 21, Valby.

C. Skjoldager-Nielsen, København V.

C. A. Olsen, Lundevej 31, Kalundborg.

K. T. A. L. Holst, Skovbogade 12, Roskilde.

Rettelse til adressefortegnelsen.

Lokomotivførerafdelingerne:

København Gb: Kassererens navn og adresse rettes til: E. E. Sørensen, Valby Langgade 158, 4. th, Valby.

Korsør: Kassererens (A. C. Korsaa) adresse rettes til: Nyvej 60.

Esbjerg: Formandens navn og adresse rettes til: K. Olesen, Haraldsgade 58.

Kassererens navn og adresse rettes til: N. P. Jensen, Kronprinsensgade 125.

Lokomotivførerafdelingen:

Assens: repræsentantens navn og adresse rettes til: T. G. Hansen, Ved Stranden 44.

Elektroførerafdelingen:

Enghave: Kassererens navn og adresse rettes til: H. Melohn, Hobrogade 4, 3., København Ø.

Lokomotivfyrbøderafdelingerne:

Esbjerg: Formandens navn og adresse rettes til: A. C. N. Salling, Nørregade 20, 1.

Korsør: Formandens navn og adresse rettes til: B. R. Hansen, Revvej 80.

Viborg: Formandens navn og adresse rettes til: E. Mortensen, Sjællandsgade 4, 2. th.

**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.