

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING

NUMMER 22

20. NOVEMBER 1952

52. ÅRGANG

Største private Virksomhed for Fremstilling af Bandager og kunstige Lemmer.

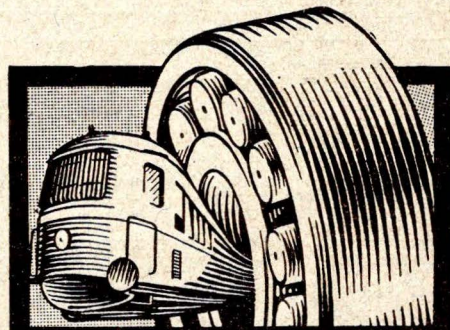
Nyrop & Maag a/s

KØBMAGERGADE 43. K • C. 768

FILIALER:

SØNDERALLÉ 5. AARHUS • KLAREGADE 7. ODENSE

NYROP



Naar det kommer an paa
DRIFTSSIKKERHED
anvendes **SKF**-Lejer



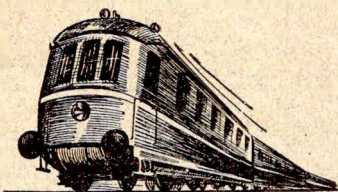
AKTIESELSKABET

DANSK SVOVLSYRE- OG SUPERPHOSPHAT-FABRIK

DEUTA - HASTIGHEDSMAALERE

Leverandør til D S B

Repræsentant for Danmark: **P. FUNDER & SØN** . Vester Farimagsgade 19 . København V . Telf. C. 7



BOSCH

DIESELUDSTYR OG AUTOTILBEHØR

— den uovertrufne Kvalitet

A/S MAGNETO · KØBENHAVN N

AKTIESELSKABET

Accumulator-Fabriken

TELEFON LYNGBY 1645

Jernbanevogne af enhver Konstruktion

VOGNFABRIKKEN

SCANDIA A/S

RANDERS

Importkompagniet A/S

Kalundborg

Import af

**KUL, KOKS &
BRIKETTER**

Telf. *33 (Flere Ledn.)

**B
O
G
T
R
Y
K**
L. A. Jørgensen
Rosengaarden 13
Tlf. Byen 1502
København K

**NORMAL-
TRYKKERIET**

Siegfried Petersen & Søn

Øster Farimagsgade 16 B
Tlf. Øbro 6261

Elegante Kjøler og Smøking

udlejes

ELKJÆR-OLSEN & SVENDSEN

Nørrebros Runddel 140

Telefon Taga 1513

Urmager ved Statsbanerne

L. Beyer Holgersen & Søn

(C. Weistrups Eftf.) Grundlagt 1856

Colbjørnsensgade 17, Kbhvn. V, Tlf. Vester 2637

A/s FRICHS, AARHUS

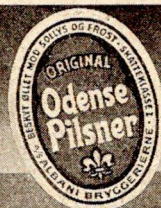
JERNKONSTRUKTIONER OG BEHOLDERE
JERN-, STAAL- OG ALUMINIUM-STØBEGODS
PRESSEARBEJDE OG SMEDEGODS

Skibsreparationer - Kraner

Elevatorer - Transportanlæg

Aarhus Flydedok & Maskinkompagni A/s

Hans Nielsens Maskinfabrik



Odense Pilsner

den mest velsmagende

A/s ALBANI BRYGGERIERNE

A/s Kulimporten Dania

★

Vestre Boulevard 9, Kbhvn.

Central 3443

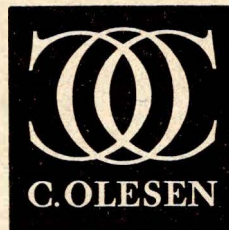
A/S »REFFO« Struer

Kedelrensningsvædsken »REFFO«

Telefon 145

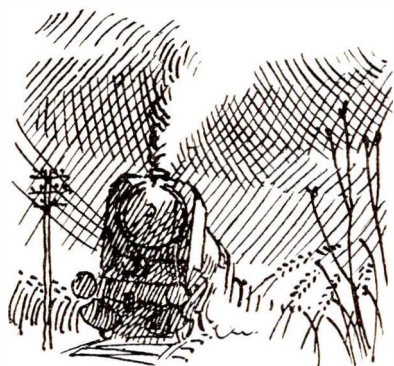
Leverandør
til Danske
Statsbaner

HB HOVEDSTADENS BRUGSFØRENING HB



AKTIESELSKABET
C. OLESEN
MANUFATUR EN GROS

KØBENHAVN K.



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 22 - 52. ÅRGANG

20. NOVBR. 1952



Indhold:

Status i CO I	269
Nordisk nyt — Sverige	270
Samarbejdsudvalgenes hovedudvalg	271
ITF — Columbia	272
Bybanetog på gummi hjul	273
Enkelthjulet rangerlokomotiv	276
Lundtoftebanen	277
Samarbejdsudvalg — 2. Distrikt	278
Kong Chr. d. XI's Understøttelsesfond	279
Under DLF	279
Arte i december	279
Personalialia	280
Nye adresser	280
Statsbanepersonalets Sygekasse	280
»Olsen og Jensen«	280



Redaktører:

E. Greve Petersen
(ansvarhavende)

K. B. Knudsen.

Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hell. 7269.
Kontortid 10—16.
Postkonto 20541.

Frederiksberg Bogtrykkeri,
Howitzvej 49.

Status i CO I

Statstjenestemændenes Centralorganisation I har den 7. november afholdt repræsentantskabsmøde som afslutning på en to-årig arbejdsperiode. Mødet var besøgt af repræsentanter fra samtlige tilsluttede organisationer, der tilsammen repræsenterer ca. 35 000 statstjenestemænd indenfor funktionærklassen.

I den af formanden aflagte beretning fulgte man med interesse ikke mindst det afsnit, der omhandlede de lange lønforhandlinger, som styrelsen havde ført i foråret 1952. Med den anerkendelse af det gennem årene opståede nivelleringsproblem var der enighed om, at de indhentede resultater var fuldt ud tilfredsstillende. Såvel de højest som de lavest lønnede indenfor centralorganisationen havde ved denne lejlighed fået en fremgang i den månedlige lønningsindtægt. Nivelleringen havde ikke alene været et problem for medlemmerne i de øvrige centralorganisationer, idet en stor part af CO I's medlemmer ligeledes havde mærket denne uretfærdige udvikling.

De ugifte og samgifte tjenestemænd havde i nogen grad fået forbedret deres lønningsforhold ved den nye løn aftale med ministeren, men der er endnu et stykke tilbage, før der er ydet fuld retfærdighed overfor denne gren af statstjenestemændene. Ligelønspincippet med bortfald af det skel, der gennem årene har hersket på grundlag af den enkeltes ægteskabelige stilling, er stadig et af målene for centralorganisationen, hvorfor styrelsen da også i den kommende periode fik til opgave at arbejde med dette problem.

Det var givetvis de store og generelle spørgsmål, der optog mødet, selv om der i den forløbne periode har været behandlet mange andre, men mere interne emner, den enkelte organisation vedrørende. Den forestående revision af feriereglerne var også genstand for nogen debat, idet CO I's principielle krav udover de 3 ugers ferie til alle tjenestemænd er et tillæg af en uges ferie til den bestående. Heri ligger ganske naturligt den opfattelse, at kan der gennemføres 4 ugers ferie til alle efter en bestemt levealder, må det være målet for de repræsentanter, centralorganisationen har i ferieudvalget. Men vil et forslag af denne karakter ikke kunne finde gehør hos de øvrige medlemmer i udvalget, må der nødvendigvis gøres en indsats for de medlemmer, der på nuværende tidspunkt har og gennem en længere årrække har haft 3 ugers ferie. Det kan ikke være rimeligt, at en ny ferielov for statens tjenestemænd efter et udvalgsarbejde gennem 15 år gennemføres med forbedringer, der alene kommer til at omfatte en del af tjenestemændene og ikke dem alle. Enhver af statens tjenere gør sig naturligvis håb om, at der efter så mange års forløb hentes et resultat hjem til fordel for dem alle.

Centralorganisationen havde bedt fhv. minister Viggo Kampmann orientere repræsentantskabet om det forslag, Socialdemokratiet arbejder med til en folkepensionering. Statstjenestemændenes stilling til denne folkepension er ikke uinteressant. Spørgsmålet om dens størrelse er aktuel; men efter forslaget er det dog tanken, at folkepensionen skal kunne suppleres op ad anden vej. Forslaget, der arbejdes med, er tænkt gennemført over en 30-årig periode og vil kræve investering af anseelige summer. I

Sverige.

For blandt andet at formindske omkostningerne ved fremstilling af uniformer, dels for SJ, dels for personalet, skal der udføres et interessant eksperiment ved 1. Distrikt. Man vil nemlig dér til næste år forsøge på at gå fra den hidtidige målkonfektionerede tilvirkning af uniformer til et system med færdige uniformer.

Ved postetaten regnes med, at 95 pct. af al personale kan gøre brug af konfektion. Derfor laves en aftale med leverandøren om, at 95 pct. af bestillingerne syes i størrelser (såkaldte normalfigurer i forskellige størrelser og 5 varianter inden for hver størrelsesgruppe), medens 5 pct. reserveres for tjenestemænd, som ikke kan indrangeres i et konfektionssystem. Det anses nu for hensigtsmæssigt at gøre et lignende forsøg ved SJ's 1. Distrikt, hvilket kommer til at betyde lavere priser og bedre service for personalet. Man vinder følgende:

1. Forhåndstegningen blandt personalet, som er tidsspildende for både distrikt og stationer, falder helt bort.
2. Den omfattende og ret kostbare proces med måltagning forsvinder.
3. Bedre og lettere kontrol med tøjforbrug.
4. Det tidsspildende arbejde med nuværende form for regninger fra leverandøren lettes betydeligt, idet SJ får en regning på hele leverancen.
5. Enhedspriser kan fastsættes allerede ved årets begyndelse.
6. Personalet kan hurtig få klæder, hvilket er værdifuldt for dem, som kommer ud for at få klæderne ødelagt.
7. Risikoen for leveranceforsinkelser bliver minimale.
8. Billigere priser for SJ og personalet.

Järnvägsmannaförbundet's styrelse har intet haft at erindre mod dette forsøg.

(Signalen).

denne forbindelse ligger et problem med at skabe balance mellem produktionsgruppen og den stadigt tiltagende gruppe af de faldne for aldersgrænsen, idet sidstnævnte skærper de økonomiske forpligtelser for førstnævnte gruppe, der må øge produktiviteten for at eliminere problemet.

Omend vanskelighederne ved udformningen og gennemførelsen er store — omend omkostningerne tegner kolossale — må dog ønsket om et positivt resultat være den logiske konsekvens. Specielt for tjenestemændene er der problemer ved en folkepensionering, og Kampmanns redegørelse for et forum af tillidsmænd skulle kunne afføde en debat, hvilket ikke skete, simpelt hen fordi stoffet skal have tid at bundfælde, og man kan afgjort forvente, at der vil blive taget stilling og givet udtryk for denne.

Debatten om beretningen var kortvarig, og dennes samt nedstående udtalelser enstemmige vedtagelse udtrykker bedre end ord repræsentanternes enighed i og tilslutning til det udførte arbejde i den forløbne periode.

*

Repræsentantskabsmødet d. 7. november 1952 indenfor Statstjenestemændenes Centralorganisation I, repræsenterende ca. 35 000 statstjenestemænd indenfor funktionærklasserne, godkender den af styrelsen afgivne beretning og udtaler samtidig sin tilslutning til den lønningsmæssige politik, styrelsen fulgte ved forårets lønforhandlinger. Mødet peger dog på, at den forringelse, der gennem de nedsatte reguleringstillægsportioner er sket af de ugiftes og samgiftes levevilkår, ikke kan anses for afhjulpet ved de indrømmelser, lønforliget gav disse tjenestemænd; ved given lejlighed bør der sættes kraftigt ind for en ændring af dette forhold.

Mødet beklager at have konstateret, at regeringens liberalistiske prispolitik virker i modsat retning af det, vi anser som nødvendigt for et stabilt levestandardniveau: avancebegrænsning og pris-kontrol, der kan sikre arbejderes og tjenestemænds realløn.

Repræsentantskabet pålægger styrelsen at arbejde for, at feriebestemmelserne fra 1. april 1953 erstattes af tidssvarende regler om minimumsferielængde på tre uger til alle tjenestemænd, og at længere ferie sættes i relation til de pågældende tjenestemænds levealder.

Mødet har drøftet et fra anden side fremsat ønske om omgående nedsættelse af en lønningskommission, men må hævde, at de økonomiske forhold endnu ikke er så afklarede, at det er muligt at tage stilling til, om vor centralorganisation skal tilslutte sig ønsket. Det pålægges derfor den kommende styrelse at følge udviklingen med opmærksomhed, og den bemyndiges til, når den anser tidspunktet for egnet, at fremsætte Centralorganisation I's ønske om nedsættelse af en lønningskommission og at foretage de i denne forbindelse nødvendige skridt til forberedelse af arbejdet i en sådan.

Repræsentantskabet tilsiger sin støtte til den af Socialdemokratiet førte produktions- og beskæftigelsespolitik og opfordrer de tilsluttede organisationers medlemmer til at arbejde for dannelsen af en regering, der vil gå ind for en højnelse af vort lands sociale standard.

Samarbejdsudvalgenes hovedudvalg

Mange forslag til forbedringer, men ikke lige gode.

Fra Samarbejdsudvalgenes hovedudvalgsmøde meddeles:

Indtægterne ved personbefordring ligger lidt over, men til gengæld er godsindtægterne lavere end forudsat ved budgetlægningen for dette driftsår, udtalte formanden for Samarbejdsudvalgenes hovedudvalg, gdr. E. Terkelsen, ved SHU.s 8. møde. Derimod har transittrafikken givet mere end ventet. Det opvejer nedgangen. På Storebælt har det ikke været gørligt at tilfredsstille både bilister og forsendere af vognladningsgods, men der er høstet rige erfaringer, som tages med, når næste sommers trafik over bæltet skal lægges til rette. Også den nye Grossenbroderute har haft fuldt op at gøre med at transportere biler, så det har ikke været gørligt også at tage vogne. Fra næste år, når den nye tyske færge sættes ind, skulle der kunne regnes med regelmæssig vognoverførsel. Om de så stærkt omtalte uheld på Storebælt sagde formanden, at de var slået alt for stort op af dagspressen.

Budgettet for næste år tegner meget mørkt; sidste år budgetteredes et driftsunderskud på 26 mill. kr. og et tilskud fra staten på 61 mill. kr. For næste år regnes med en merindtægt på 15 mill. kr., men med en merudgift på 32 mill. kr. Afskrivning og forrentning bliver 11 mill. kr. større som følge af de store nyanskaffelser. Statens tilskud ventes at komme op på 89 mill. kr. Driftsudgifterne ventes 32 mill. kr. større end i år; det er ved en merudgift på 29—30 mill. kr. til lønninger, og så er der endda ikke regnet med oktoberstigningen. Et fald i brændselsudgiften på 5 mill. kr. forslår ikke meget i den sammenhæng.

Skal der stiles mod balance, må udgifterne ned, det er personalekontoen, der tynger hårdst; en takstforhøjelse for at skaffe større indtægt er en højst usikker vej. Hvordan det vil gå med de projekterede anlægsarbejder til et beløb på 103 mill. kr. er endnu ikke klaret, det afhænger af statens og DSB's finansielle forhold, når finansloven skal behandles på rigsdagen.

Om Lollandske Jernbaner, der er så meget omtalt, oplyste formanden, at det er et A/S, der som andre må lukke, hvis virksomheden ikke kan løbe rundt. Her kan kommuner og amt ikke som andre steder pålignes underskudet. Foreløbig skal driften — især stationernes betjening — forenkles, men det kan næppe redde banernes økonomi. Foreløbig har trafikministeren sagt nej til at lade staten overtage banerne, men det er sikkert ikke det sidste ord i denne sag. Befolkningen hævder, at som landsdelsbane må det være staten, der skal træde hjælpende til, evt. ved at overtage banerne.

Langt igen til en Storebæltsbro.

Selv om Storebæltsbroen igen er dagens samtaleemne, og trafikministeren her har udtalt sin sympati, så er der langt igen. Så langt, at der er taget skridt til at udbyde en ny færge i licitation, men ikke før om vel hen imod 2 år kan den ventes

i drift. Standsningen af den svenske Trelleborgrute til Østzonen kan meget vel få betydning for dansk trafik. SJ vil nok søge at besejle Warnemünde, men den lange sejltid vil nedsætte kapaciteten, hvorfor det er muligt, at en del trafik vil komme til at passere Danmark. Det vil belaste Øresundstrafiken hårdere end nu og give anledning til nye overvejelser mellem SJ og DSB.

Under debatten oplystes, at den større afskrivning og forrentning bl. a. kommer fra de store beløb, der investeres i de nye færger og andre nyanlæg. Til spørgsmålet om mulighederne for at opstille en rentabilitetsberegning for Storebælts-overfarten svarede, at trafikken der går ind i den samlede opgørelse, og regnskabet for den kan ikke skilles ud. Det samme gælder for transittrafikken, der jo afvikles jævnsides med den danske trafik, hvorfor det er ugørligt at sige, hvor stor fortjeningen er, det kan kun siges, at den giver mere end beregnet. Overfor personalekontoen udtaltes, at en forventet nedgang i godstransporten jo sandsynliggjorde, at den ville kunne indvirke på personaleudgifterne, således at de blev lavere.

Det oplystes, at nedgangen i brændselspriserne særlig gør sig gældende overfor kulpriserne, en dansk reguleringsordning til imødegåelse af eventuelle store prissvingninger i olieprisen optager mulige mindre prisfald for brændselsoiliernes vedkommende.

På forespørgsel oplystes, at reklamekampagnen for Kalundborgruten ikke havde givet noget mærkbart resultat, i hvert fald er der i sommer befordret 4 pct. færre rejsende. Derimod har de nye udflugtsvogne med danseplads været meget efterspurgt, selve udflugstogene har endnu ikke genvundet den gamle popularitet.

TWI-kursus for arbejdsledere.

Et demonstrationskursus afholdt af de hollandske jernbaners ekspert har givet stødet til, at der søges afholdt tilsvarende kursus her i landet. De arbejdsledere, der var med på prøvekursus, har givet det den bedste anbefaling, og SHU anbefalede et af 2. Dc. stillet forslag om at lade kursus etablere for arbejdsledere ved rangertjenesten og pladsbestillingstjenesten i Aarhus, Aalborg og Randers.

TWI-kursus synes efter det oplyste at indebære bl. a. de fordele, at der gennem en kortere, klarere og bedre gennemtænkt instruktion kan ske en begrænsning af ulykkernes antal, at rangeruheldene gennem en bedre uddannelse kan afgrænses, og at arbejdet gennem systematiseringen kan udføres mere korrekt, mere sikkert og ofte hurtigere end før. Samtidig skulle der kunne opnås større arbejdsglæde og tilfredshed med arbejdet for den enkelte.

Hovedudvalget anbefalede forslaget og fandt, at der måske — hvis det faldt heldigt ud — kunne

findes andre områder, hvor systemet med fordel kunne bringes til anvendelse, men foreløbig bør erfaringerne fra de nu planlagte kursus afventes.

Bedre udnyttelse af fridagene.

For dem, der er forflyttet uden at have familien med, søges tilvejebragt en ordning, hvorefter der efter undersøgelse i hvert enkelt tilfælde kan få adgang til at benytte visse tog, hvortil der ellers kræves pladsbillet. Distrikterne kan give tilladelse til, at tjenestemænd i uniform befordres i de pågældende togs bagagevogn eller -rum.

Forslagsordningen til debat.

Hovedudvalget førte en lang debat om den bedste form for behandling af fremkomne forslag, der kan henføres under reglementets § 5. Der må ved drøftelserne om forslagsbehandlingen tages hensyn til, at de ikke må unødigt forsinkes, og at det meget store flertal af forslagene går ud på rene petitesser, f. eks. ændring af formularer eller småforbedringer af tekniske indretninger etc.

Hovedudvalget enedes om indtil videre at lade forslagene samle i supplementslister til de allerede forelagte lister over forslag, og at disse fortegnelser suppleres op hver måned. Medlemmerne vil da på grundlag heraf kunne fremsætte begæring om nærmere underretning angående et forslags videre behandling og eventuelt begære det behandlet i SHU forinden endelig afgørelse.

Med henblik på rationaliseringsforslag fandt SHU det naturligt, at der, når forslag til principielle nyordninger, som indebærer konsekvenser for personalets beskæftigelse eller arbejdsforhold, fremkommer, sker en orientering af SHU tidligst muligt. Det gælder ikke mindst tekniske omordninger vedrørende arbejdets afvikling, ligesom det er naturligt, at SHU orienteres om den påtænkte anvendelse af finanslovsbevillinger til anlæg og materiel.

Få kerner, men mange avner.

Vedrørende forslagsordningen oplystes, at der til den 17. juli, da fortegnelsen var afsluttet, var modtaget 428 forslag, hvoraf 330 var færdigbehandlet. Heraf var 28 forslag antaget helt eller delvis, medens 302 efter nærmere undersøgelse ikke har kunnet antages til godkendelse.

For 18 forslag er udbetalt ialt 2700 kr. i honorar, men heri ligger ikke, at alle disse forslag bliver gennemført. I den gældende ordning er indeholdt bestemmelse om, at der kan udbetales honorar for forslag, hvor der ved fremsættelsen har været forbundet et stort arbejde eller udvist særlig interesse for Statsbanerne, selv om de ikke er egnede til at gennemføres.

Mange af forslagene er udprægede formularforslag eller forslag, der går ud på afskaffelse af nu brugte eller indførelse af nye blanketter etc., forslag om ændret bogføring eller rapportering, og sådanne forslag kan næppe henføres under reglementets § 5. Det er langt fra alle forslag, som kan siges at være hjemmehørende i SHU.

De indkomne forslag kan efter emner fordeles således:

	Antal forslag	Antal helt eller delvis antagne forslag
Indretning og vedligeholdelse af faste anlæg	31	5
Indretning og vedligeholdelse af rullende materiel	60	7
Trafiktekniske spørgsmål	101	4
Reklame, trafikerhvervelse, rejsebu-reauvirksomhed, optagelse af ny virksomhed	27	0
Regnskabsmæssige spørgsmål	54	4
Personalesager, personalets instruktion, organisatoriske ændringer	33	0
Andre spørgsmål, herunder især almindelige spareforslag	30	0
Trafiktekniske spørgsmål, herunder rejsehjemlers benyttelse	92	8

Lokalt samarbejdsudvalg i Aarhus.

SHU anbefalede oprettelsen af et lokalt samarbejdsudvalg for maskindepotet i Aarhus, hvorfra der var modtaget meddelelse om, at der ønskes oprettet lokalt udvalg, forøvrigt det første, der søges oprettet ved DSB.

SHU sendte anmodningen til centraludvalget med anbefaling.

ITF

Faglige rettigheder krænkes af Columbia.

Både ITF og ICFTU har skarpt protesteret hos Columbias regering mod dennes forfølgelser af jernbanemænd ansat i Stillehavskyst-området. Til trods for, at deres forbund, Sindicato Ferroviario del Pacifico, er fuldstændig fri for at være mistænkt for politisk styrelse, har den siddende konservative regering skammelig angrebet den under skin af en antikommunistisk kampagne. De seneste rapporter fra Columbia viser, at ca. 4000 jernbanemænd indbefattet medlemmer af forbundets centralstyrelse er afskediget som led i den kommunistiske udrensning.

Det protesttelegram, som ITF's generalsekretær, Omer Becu, sendte til Columbias regering, lyder som følger:

»På 6 mill. transportarbejderes vegne i 50 forskellige lande protesterer jeg energisk mod masseafskedigelserne af jernbanemænd og krænkelsen af de faglige rettigheder. Jeg appellerer kraftigt til retfærdigheden ved beskyttelse af de faglige principper og om befrielse af de forfulgte arbejdere.«

Kender du udviklingen indenfor lokomotiv- og motorparken?

Et interessant og indholdsrigt værk udsendes af foreningen i næste måned.

Læs nærmere herom i DLT den 5. december.

Bybanetog på gummihjul

I jernbanernes barndom forekom togafsporinger langt hyppigere end i vore dage. Navnlig skete der mange ulykker ved kørsel i kurver, fordi man endnu ikke rigtig forstod, hvordan togmateriellet og specielt lokomotiverne skulle konstrueres med henblik på at kunne styres effektivt på skinnerne, og ganske særlig i kurverne. Man forsøgte sig bl. a. med mange mærkelige udformninger, der tog sigte på sidestyling ved hjælp af ekstra hjul, som trykkes sideværts eller i det mindste skrån mod ekstra føringskinner. Eksempelvis vist på verdensudstillingen i Paris 1855 en lokomotivkonstruktion med 1B1-kobling og drivhjul uden flanger og med føringshjul forenden såvel som bagenden, anbragt på næsten vertikale aksler og trykket mod de ordinære jernbaneskinneres inder-side, så de kunne holde lokomotivet på sporene og dreje det i kurverne.

I vore dage er vi tilbøjelige til at smile ad sådanne barnagtigheder. — Og det her viste billede af en moderne bybanevogn med en lignende art sidestyling, ja, med sidestyling ved hjælp af ekstraskinner, kan måske også hos mange fremkalde et lille smil ledsaget af hovedrysten. — Den pågældende konstruktion er jo håbløst kompliceret, er meget skrøbelig, er unødvendig, ja, nytteløs, er desuden dyr, såvel i anskaffelse som vedligeholdelse, er meget kortlivet, osv, osv. — vil en og anden måske mene.

Lad os foreløbig se lidt nærmere på konstruktionen.

Den er udviklet af Paris' bybaneselskab til brug på »Metro«en og skal i første omgang tjene til indhøstning af praktiske driftserfaringer med henblik på, at man eventuelt med tiden kan erstatte hele vognparken med sådanne vogne.

Selve vognkassen er der ikke noget særlig bemærkelsesværdigt ved, bortset fra, at den er udformet og udrustet væsentlig mere moderne end de vogne, man hidtil har kørt med. Men bogierne er afvigende ved, at de i stedet for stålhjul har luftgummihjul, ligesom omnibusser.

Desuden er hver bogie forsynet med fire horizontale gummihjul, der trykkes ind mod kontinuerede forhøjninger, en art skinner ved siden af kørebanen på hver side. Derved skabes der mulighed for styring af vognene, eller rettere sagt bogierne, så bærejulene kan holdes på »skinnerne«. Sidestylingen er nødvendig, fordi bærejulene har store luftgummiringe og derfor dels savner den konicitet, der karakteriserer almindelige jernbanehjul af stål og tjener styringen, og dels savner den afsporingssikrende flange.

Men kunne man så ikke køre på »Michelin«-hjul, altså ståljernbanehjul med flanger og med luftringe omkring selve hjulenes bæreflade, — indvender man uvilkårligt.

Det er netop Michelinhjulene og de på mange måder vellykkede driftsresultater med dem, der har ansporet til den nye konstruktion. Dækkene til bybanevognen er forøvrigt fremstillet af Michelin-fabrikkerne.

Michelin-jernbanehjulene er imidlertid behæftet med en alvorlig mangel. De har ikke ret stor bæreevne, fordi de i sig selv er meget smalle og kører på yderst smalle understøtningsflader, nemlig jernbaneskinnerne. — Sådant siger man

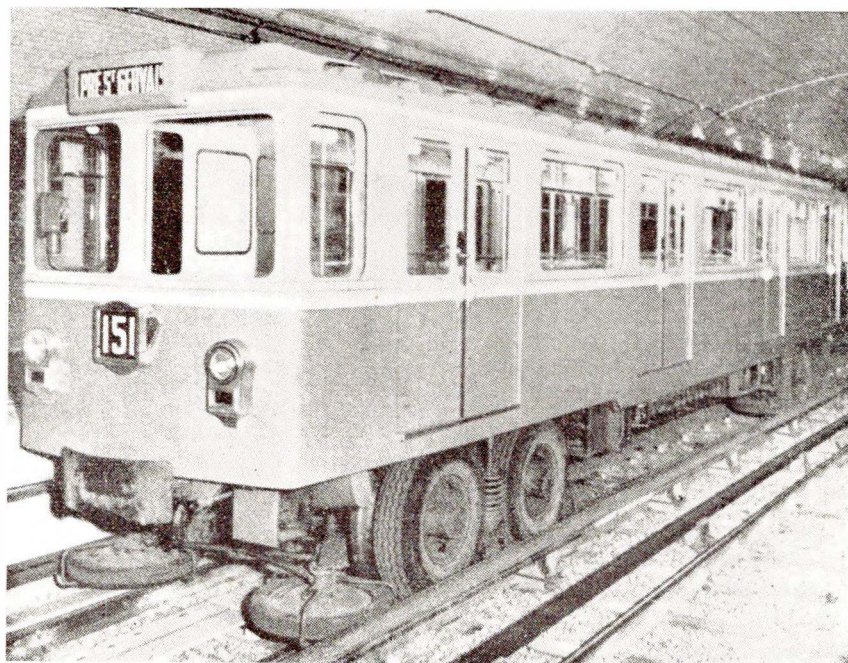
i alt fald. — Mangeårige erfaringer med dem har vist, at bæreevnen kun er 1.2 t pr. hjul under praktiske driftsforhold, hvis de skal have en rimelig lang levetid. — Følgelig må jernbanevogne med Michelinhjul bygges yderst lette og må selv da bæres af et meget stort antal hjul, sædvanligvis to—tre fireakslede bogier. De nyeste hurtigtogsvogne med sådanne hjul bæres af to fem-akslede bogier.

Den komplicerede bogiekonstruktion og de mange hjul er i sig selv upraktisk. Men dertil melder sig en uovervindelig vanskelighed, når man ønsker at indføre sådanne luftgummihjul på bybaner, i det mindste i Paris.

»Metro«banerne må jo nærmest betragtes som en art nedgravede sporvognslinier. Deres kurver er således meget skarpe. På disse kurver kan man slet ikke bruge de lange og mangeakslede bogier med Michelinhjul.

Da man på den anden side er blevet interesseret i at køre på gummihjul, har man i stedet udtænkt den nye udformning, som trods alle sine komplikationer i bogierne ikke kræver flere hjul, tværtimod, væsentlig færre i de fleste tilfælde.

Den nye bogiekonstruktion ud-



mærker sig ved at have fire sidesty-
ringshjul. De har imidlertid ret tyn-
de dæk, beregnet for kun 1,5 t tryk.

Bærehjulene er her ret svære og
er forsynet med store dæk med bred
bære- og slidbane. De kan bære 3,75
t hver. Man kan følgelig nøjes med
8 hjul til en ret tung vogn med stor
lasteevne.

Bærehjulene kører i det aktuelle
tilfælde på træplanker, men kan li-
ge så godt køre på træbjælker eller
betonbjælker eller en betonflade, as-
faltbelægning osv. Den effektive af-
stand, sporvidden om man vil, er lidt
større end sporvidden for jernbane-
skinnerne. — Skinnerne er stadig
bevaret, dels af hensyn til den blan-
dede trafik med de gamle vogne og
de nye forsøgsvogne, dels også af
hensyn til disse.

På bogiernes hjulaksler findes der
tæt inden for gummihjulene et par
faste stålhjul, der ligner almindelige
jernbanehjul, men er spinklere og
lettere, fordi de ikke skal bruges ret
meget og derfor ikke er udsatte for
så mange påvirkninger og så stærk
slitage. Under normale omstændig-
heder er de nemlig løftet lidt op fra
skinnerne, omend ikke mere, end de
netop kan gå fri.

Disse jernbanehjul i forbindelse
med skinnerne skal tjene flere for-
mål.

De skal træde i funktion ved spor-
skifter, hvor sidestyningen ved hjælp
af de horizontale hjul ikke kan brugs,
fordi selve sidestyningsskinnerne
nødvendigtvis må udelades. Man sæn-
ker da gummihjulskørebanen en
smule, så jernbanehjulene tager skin-
nerne, og de kan så tvinge vognen
rigtigt gennem sporskiftet.

Jernbanehjulene sikrer endvidere
mod afsporing i tilfælde af, at et af
styrehjulene punkterer. Flangerne er
nemlig så høje, eller rettere sagt går
så dybt ned, at de går under skinne-
overfladerne, selv når hjulfladerne
ikke kører herpå. Følgelig vil flan-
gerne i en nødsituation altid være
tilbøjelige til at opfylde deres ellers
vanlige funktion.

Jernbanehjulene tjener endvidere
som en sikkerhedsforanstaltning ved
eventuel punktering af bærehjulene,
idet de automatisk overtager rollen
som bærere, når luftringen collopse-

rer. — Vognen kan endda fortsætte
til endestationen, uden at dækket
ødelægges.

Ved endestationerne er skinnerne
hævet lidt, så gummihjulene går fri,
således at de her let kan udskiftes,
endda uden at man behøver at løfte
vognen med dunkraft.

Samtlige aksler er drivaksler. Den
yderste aksel i en bogie er forbundet
med den inderste og denne igen via
en kardanaxel og en indskudt tand-
hjulsudveksling med en banemotor,
som er ophængt i selve vognrammen,
med aksel i vognens længderetning.
Det er samme system som i en ty-
pisk trolleybus. Motoren er forøvrigt
en trolleybusmotor.

Motoren udvikler 130 hk ved time-
ydelse, dvs. 260 hk for begge moto-
rers vedkommende. I korte tidsrum
kan de naturligvis præstere meget
større ydelse. Deres normale omdrej-
ningstal er ved fuld kørespænding,
600 volt, 1500 pr. minut, og maksi-
mum er 3075, hvilket efter nedgear-
ning i forholdet 32 : 3 til drivhjulene
svarer til en maksimal vognhastig-
hed på 56,4 km i timen.

Vognen accelerer meget hurtigt,
1, 2m pr. sec². Retardationen er end-
nu større, nemlig 1,4 m pr. sec², ja,
i nødsituationer endog 4 m pr. sec².
takket være tre af hinanden uafhæn-
gige bremsesystemer.

Den hurtige opbremsning og acce-
leration er kun muliggjort p. gr. af
den betydelige adhæsion mellemgum-
mi og stål.

Accelerationen må desuden vurde-
res af forholdet mellem motorydelsen
og vognens vægt. Tomvægten er 19,5
t. Dertil kommer så passagerernes
vægt. Der er 24 siddepladser og 24
klapsæder. Med ståpladser er vognens
officielle kapacitet 154. Men ved
overbelastning kan den tage langt
over 200.

Vognkassens længde er ca. 15 m.
Bredden er 240 cm. Højden er 3554
mm, når den kører på uslidte dæk.

Det interessante er imidlertid ikke
de specielle taldata vedrørende for-
søgsvognen, men derimod karakter-
trækkene. — Og spørgsmålet er da:
Hvilke fordele byder det nye system
på, i princippet og i praksis?

For det første bliver kørslen langt
mindre støjende, når man i stedet for

at køre med stålhjul mod stålskin-
ner kører med gummihjul mod træ-
skinner.

Dernæst bliver kørslen langt mere
behagelig, fordi luftgummihjulene
absorberer stød og vibrationer, end-
da ikke alene de vertikale stød og
rystelser, men også de horizontale.
Da materiellet udsættes for færre
og svagere påvirkninger, kan kon-
struktionselementerne for størstedele-
ns vedkommende udføres spinklere
og lettere, uden at levetiden
derfor bliver mindre. Dette betyder
billigere fremstillingspris og tillige
mindre vægt.

Dette influerer i sin tur på be-
hovet for kraft og dermed udgifter-
ne til elektrisk strøm.

Endvidere kan man nøjes med
mindre og lettere motorer. Som føl-
ge af motorenes mindre vægt og de
mindre momenter, der skal overfø-
res til hjulakslerne, kan man bruge
samme art kraftoverføring som ved
biler og kan endvidere anbringe mo-
torerne i vognrammen i stedet for
bogiernes. Derved bliver motorerne
ikke udsat for så mange rystelser og
stød som i bogierne. Og bogierne be-
fries for en betydelig uaffjedret eller
kun delvis affjedret vægt, så de
fjedrer og kører bedre samt får min-
dre inertimoment, så de lettere kan
drejes.

Selve den mindre totalvægt inde-
bærer muligheder for større hastig-
heder og hurtigere acceleration,
omend forudsat at man vedblivende
bruger kraftige motorer.

Endnu vigtigere er det dog, at
man ved overgangen til at bruge
gummihjul kan forøge accelerationen
og retardationen. Adhæsions-
faktoren for gummi mod stål er jo
langt større end for stål mod stål.
Den er som regel omkring 3 gange
så stor; ganske vist er den mere på-
virkelig af skinnernes fugtighed
m. m., men det spiller ikke nogen
stor rolle, når der blot er tale om
undergrundsbaner.

Det nye system gør det altså mu-
ligt at forøge rejsehastigheden.

Det mindre kraftbehov og navnlig
den større adhæsionsfaktor medføl-
ger, at banelinierne kan anlægges
med større stigninger og fald end
det ellers er muligt. For bybaner

har det særlig stor betydning, idet stationerne kan anlægges i ringe dybde.

Endvidere kan banerne anlægges med skarpe kurver, når vognene, eller rettere sagt bogierne, bliver styret af de horizontale hjul og sideskinnerne.

Både de større gradienter og de skarpere kurver skaber grundlaget for en langt friere linieføring end ved de klassiske bybaner, og for den sags skyld også andre baner, ikke mindst i bjergegne.

Endvidere stilles der ikke så store krav til baneunderbygningen, når togmateriellet bliver lettere, og når påvirkningerne fra vognene bliver stærkt formindsket.

Endelig bevirker den ringere vægt såvel som bortfaldet af skinnestød og brugen af luftgummihjul, at rystelserne i funderingen og de nærmeste omgivelser reduceres til en ubetydelighed.

Det ses altså, at systemet indebærer mange fordele. — Men det er naturligvis også befængt med forskellige uheldige egenskaber, foruden alle børnesygdommene.

Bogiekonstruktionen er således meget kompliceret og vil altid vedblive at være det. Da bogierne kun er en lille del af hele vognkonstruktionen, især når motorerne kan hænges til selve vognrammen, betyder det måske ikke særlig meget for de samlede byggeomkostninger. Men bogierne vil sikkert blive meget ømfindtlige. Kun praktiske driftsforsøg kan afsløre, hvor godt de kan hævde sig.

En anden sag er, at gummihjulene slides. Da bærehjulene sidder fast på akslerne, kan man måske befrygte, at sliddet bliver meget stort. — Også de horizontale foringshjul slides, og det ikke alene fordi de skal køre mod foringskinnerne, men også fordi de udsættes for vertikale bevægelser og rystelser, samtidig med, at de bevæger sig fremad. — Egentlig må man undre sig over, at styrehjulene ikke har ballonringe, idet disse bedre kunne tåle de vertikale udsving. Men sådanne kunne måske ikke styre så godt.

Selve baneanlægene kompliceres

af, at de må have både jernbaneskiner og betonkørebaner. — Desuden må de have styrebjælker eller styreskiner, eller hvad man nu vil kalde sideforhøjningerne. Men drejer det sig om elektriske baner, kan disse skinner samtidig tjene som strømtilførselsskiner. De fleste bybaner har allerede strømtilførsel gennem sideskiner på den ene side og undertiden begge sider af banen. — I Paris bruges styreskiner netop som strømskiner.

Der kunne siges meget mere for og mod systemet. Men hovedtrækene er allerede nævnt.

Det nye system repræsenterer overgangen fra stålkædte hjul til gummikædte hjul. Det er en lignende overgang som den, der skete, da bilerne fik gummihjul, hvorefter de kunne begynde at erobre størstedelen af landtrafikken fra jernbanerne. Thi bilernes udvikling skyldtes jo slet ikke benzinmotorens fremkomst, således som almindeligt antaget. Allerede før 1880-erne kørte man jo med dampautomobiler. Og efter 1880-erne kørte man både med dampautomobiler og elektroautomobiler, og nu med gode resultater. Selv til væddeløbskørsel hævdede

disse sig særdeles godt, da de først havde fået gummihjul.

På jernbanerne er gummihjul ikke så påkrævede som på vejene, fordi jernbaneskiner er jævne end vejene, ja endog jævne end de moderne overfladebelagte veje og betonvejene. — Men der vil sikkert alligevel skabes muligheder for nye fremskridt for jernbanerne ved overgangen fra stålhjul til gummihjul.

Holder vi os nu til den rent formelle side af sagen, så må vi konstatere, at ordet jernbane ikke længere er fuldgældigt — i hvert fald ikke i det foreliggende tilfælde, hvor man kører med gummihjul på træ eller beton.

Er det da et vejtransportsystem, vi har for os? — Nej, det er det heller ikke. For der er jo tale om en styring ved hjælp af skinner.

Der kunne filosoferes meget mere om disse problemer. Det nye franske transportsystem inspirerer til mange tanker og synes i videreudviklet form at skabe helt nye muligheder. Men det må blive en anden historie, som salig Kipling sagde.

Litt.: *Le Génie Civil*, 15. febr. 1952, s. 61—63. C. E. Andersen.

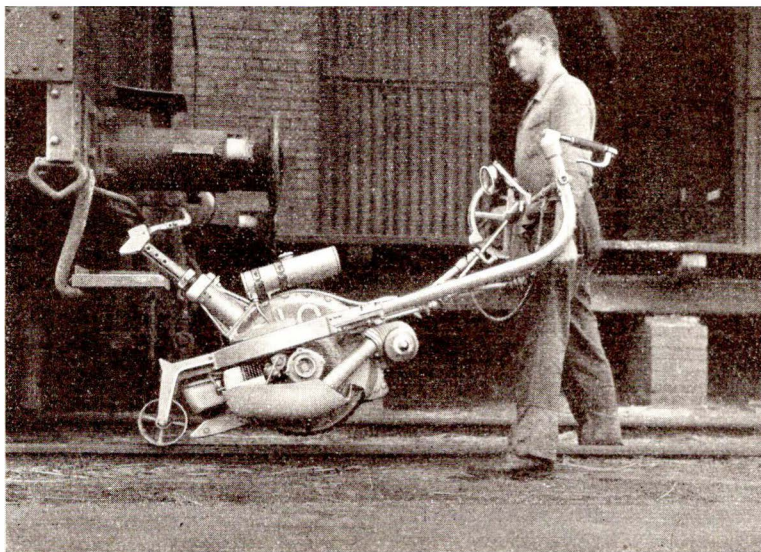
Enkelthjulet rangerlokomotiv

Jernbanedrift er et vidt begreb. Rangervirksomhed ligeså. Vi er så vant til at associerere ordet rangering med forestillingen om rangervirksomhed med en trekoblet F-maskine eller i negativt fald med en to-koblet Hs eller en firekoblet Q-maskine. — Derfor forekommer det os unaturligt eller i hvert fald overraskende, at man i Nordamerika plejer at bruge trekoblede eller oftest firekoblede rangerlokomotiver med mægtige bogietendere, ja, undertiden femkoblede rangerlokomotiver med tender. En af de amerikanske standard-rangermaskiner har endog femkoblede aksler og bag disse en løbeaksel med booster. Selve lokomotivet vejer henved 184 t. og tenderen godt 109 t. Og trækraften er 49 t. — For næsten 40 år siden byggede Erie Railroad så galt nogle kæmpelocomotiver med 1DDD1-kob-

ling. De brugtes i vid udstrækning til en speciel rangertjeneste.

I nyeste tid har man indført diesel-elektriske rangerlokomotiver i et sådant omfang, at de udøver $\frac{3}{4}$ af arbejdet. Det drejer sig for størstedelen om meget svære maskiner, undertiden bestående af to enheder, som hver for sig er lige så kraftige eller omtrent lige så kraftige som de diesel-elektriske eksprestogslokomotiver, DSB har bestilt; men de er ganske anderledes i det ydre, bl. a. ved, at kun den ene enhed, »koen«, har førerhus, medens den anden, »kalven«, helt mangler førerfaciliteter, idet den fjernbetjenes fra motorenheden.

Også DSB har dieselrangerlokomotiver. Men de er mest toakslede og små og meget svage og ganske lette; nogle vejer ikke mere end nogle få tons.



Andre steder i Europa bruger man motor-rangerlokomotiver, som kun vejer omkring 150 kg eller måske mindre, og som kun har et enkelt hjul.

Sådanne lokomotiver har været i brug i mange år, i det mindste i England og Tyskland.

»Lokomotivet« eller »hjulbør-traktoren« eller hvad man vil kalde apparatet, kører ved siden af jernbanevognene, der skal skubbes, enten på selve jorden, hvis denne er jævn og bæredygtig, eller helst på den ene skinne.

Bærehjulet er forsynet med en fast gummibelægning, som har et ejendommeligt, lidt hult profil, der tillader kørsel både på jorden og skinnen. Gummiet byder i sig selv på en stor adhæsiionskoefficient; og dets mønster skaber god adhæsiion selv på fugtige og glatte skinner. Gummibelægningen er vulkaniseret fast på fire kvartcirkel-segmen-ter, siddende i kreds omkring det egentlige bærehjul, og som let kan udskiftes, f. eks. efter slid.

Hjulakslen bærer en »skulder« eller »løftearm«, der vender skråt fremad, dog nærmest opad, og som ender med en »hånd«, der kan støtte vognrammens underkant, samt en »hage« eller »finger«, der kan hindre glidning. — »Armen« kan indstilles til forskellige højder og dermed passende skråtstillinger under arbejdet. Den kan da muliggøre ikke alene et stort effektivt adhæsiionstryk, men også det heraf betingede fremdriv-

ningstryk. — Apparatets egenvægt ville være alt for ringe.

Apparatets tyngdepunkt ligger lidt bag ved bæreakslen, så det i sig selv er tilbøjeligt til at vippe bagover — indtil et par støtteben træder i funktion — og vel allerede derved udøver et vist tryk under vognen og derved forøge adhæsiionstrykket mod skinnen. — Det er dertil forsynet med en bøjle eller et par stænger med håndtag, hvorved det dels kan løftes op og dels trykkes ned, så det hele virker som en vægtstang under jernbanevognen. Når bærear- men derved presses hen imod vertikalstillingen, kan adhæsiionstrykket blive meget betydeligt, hvorved det kan skabe grundlag for en stor fremdrivningskraft, uden at apparatet vipper eller glider. — Når motoren driver det frem, forøges det effektive adhæsiionstryk yderligere.

Den drivende kraft fremkaldes af en 250 m³ en-cylindret totakt-motor med en timeydelse på 6 hk. Det er en version af en motorecyklemotor.

Kraften overføres af et transmissionssystem med kobling og tre gear, hvoraf første gear giver 1,2 km i timen, andet gear 2,7 km i timen og tredje gear 4,7 km i timen. Fremdrivningskraften bliver da stor nok til, at maskinen på jævn bane kan skubbe tre-fire vogne, vejende sammenlagt op til 100 t. Brændstofforbruget er omkring 1½ liter i timen, forøvrigt ganske uanset, om motoren arbejder ved største belastning eller går tomgang.

Motoren sidder på den ene side af en solid hjælm, der omslutter og beskytter bærehjulet og hviler på dets aksel. Hjelmen tjener til støtte for forskellige hjælpeanordninger.

Den omgives af en horizontal ringramme, der i sin tur er omgivet af en ydre ringramme, som kan drejes i forhold til den indre. Den ydre ramme tjener bl. a. som fæste for styrearmene. Disse kan følgelig svinges ud i forhold til bærehjulet og dermed kørselsretningen. Det har betydning, når man vil gå ugenert uden for skinnerne og jernbanevognene, eller når »lokomotivet« skal indsættes mellem to vogne.

»Lokomotivet« er som sagt ikke strengt bundet til jernbaneskin-nerne, end ikke under aktiv rangertjeneste. Det kan transporteres på tværs af jernbanesporene, og det selv om skinnerne rager godt op over jordoverfladen. Ganske vist er det for tungt til, at en mand uden videre kan løfte det over. Men det er forsynet med et ekstra lille hjul, anbragt foran bærehjulet eller drivhju-let, i stor højde. Når styrestængerne løftes op, vippes dette hjul ned og kan da fungere som bærehjul, så man kan løfte det egentlige bærehjul, altså drivhju-let med motoren m. m., med stor løftearm-længde og køre med det som en almindelig gammeldags hjulbør med forendehjul. Man kan da også let køre over skinner, idet man kører på de to hjul skiftevis. — I de allerfleste tilfælde kan apparatet imidlertid selv klatre over skinnerne ved egen kraft, og uden at det forreste støttehjul tages til hjælp.

Dette hjuls væsentligste funktion er at »tage« skinnen eller jorden, når man frigør apparatet fra en jernbanevogn, idet man da lader motoren køre baglæns, hvorved apparatet let kan komme til at vippe og trykke styrestængerne i vejret.

Til Statsbanernes behov vil de sikkert være for svage i de allerfleste tilfælde. Men på små sidebanestationer, særlig privatbanerne, kunne de måske gøre god nytte. — Prisen skal være omkring 8000 kr., altså ikke meget mere end det dobbelte af hvad en Scooter koster.

Lundtoftebanen

Et nyt led i Stor-Københavns nærbanenet er undervejs. Ved et pressemøde den 3. november d. å. redegjorde generaldirektør Terkelsen og banechef Engquist for arbejdet med planlæggelsen af Lundtoftebanen. Denne skal udgå fra Jægersborg station mod nord til Nærum. Banens forløb er tænkt givet en beliggenhed umiddelbart vest for Hørsholmvejen (fremgående af hosstående kort), og dens stationer tænkes anbragt ved Klampenborgvej og Lundtoftevej, hvor det vil være muligt at udføre stationsanlæggene i nærheden af disse vejes tilslutninger til Hørsholmvejen. Banen vil få endestation ved Skodsborg ringvej (Nærumvej) i nærheden af det nuværende Egevang trinbræt på Nærumbanen.

Banens anlæggelse betyder større trafikal belastning af Holtebanen fra Jægersborg og ind til centrum, og dette betinger derfor, at der må tilvejebringes et 3.—4. spor på Holtebanen i hvert fald på strækningen til Jægersborg. Dette er der taget hensyn til i den samlede udgiftssum til nuværende dagspris på 22 millioner, idet 7 millioner vil medgå til den fornødne udbygning af Holtebanen ved Lundtoftebanens indføring i denne mellem Jægersborg og Gentofte station. Lundtoftebanens afgrænsning fra Holtebanen ved Jægersborg station må ske ved en sporudfletning, hvorved skæringerne mellem de forskellige togveje ved broanlæg af sikkerhedsmæssige og køreplanmæssige grunde bringes ud af niveau.

Dette projekt blev udarbejdet allerede i 1940, og selv om der den gang ikke var noget øjeblikkeligt behov for et nyt trafikmiddel på dette sted, så Statsbanerne det ikke for usandsynligt, at spørgsmålet om banens anlæg ville blive aktuelt inden for den nærmeste fremtid, og forslaget blev medtaget, fordi man anså det for nødvendigt til et givet tidspunkt at sikre muligheden for dens anlæg.

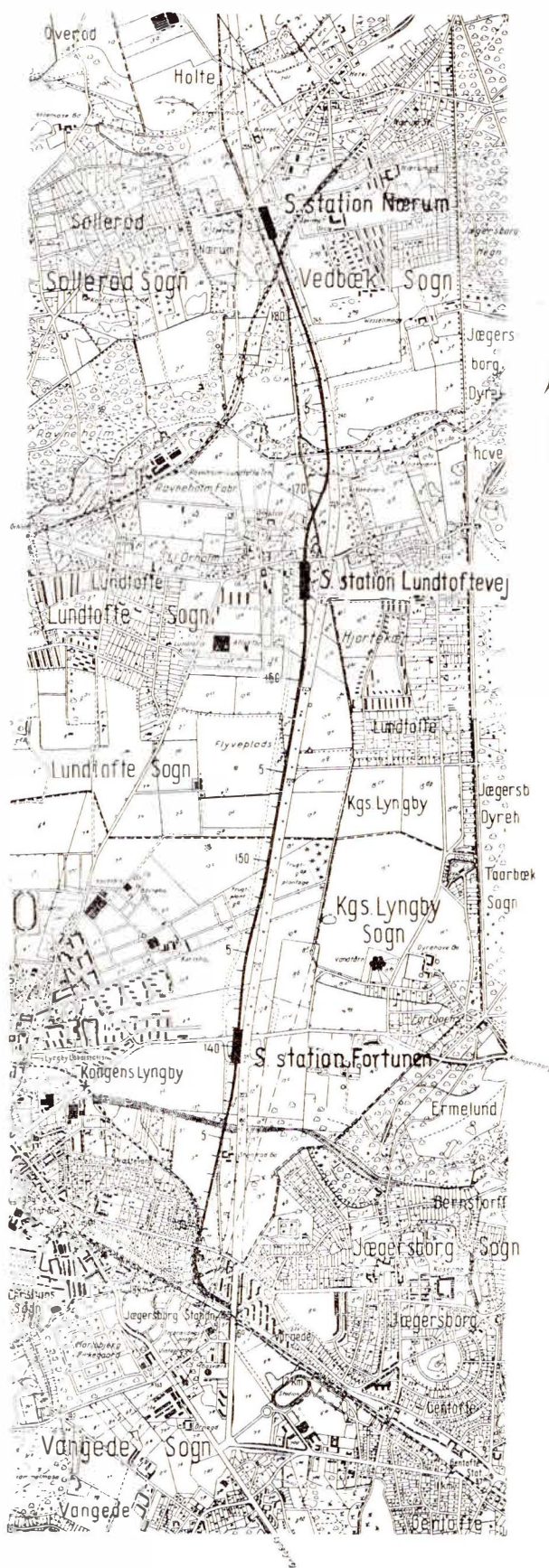
Arealerne, hvorigennem banen skal løbe, forudses udbygget i 1965, og disse vil da være beboet af ca. 45 000 indbyggere. Det er klart, at alle disse menneskers transport med kollektive trafikmidler ad vejene ville — for ikke at være umulig — så dog medføre store færdselsmæssige ulemper på veje og gader, som i forvejen er stærkt belastede.

Statsbanerne har søgt Lundtoftebanen optaget på finansloven 1953/54, og for at kunne påbegynde broanlægget ved Klampenborgvej allerede i indeværende år agter man at søge et mindre beløb på tillægsbevillingsloven 1952/53.

Bedstefars, fars og sønnens julegave er sikret

Dansk Lokomotivmands Forening udsender i december måned det første samlede værk af Statsbanernes lokomotiver og motorvogne. Billedhæftets format er 32 × 24 cm, og fotografierne gengives i en størrelse af 24 × 16 cm.

Lundtoftebanen



Samarbejdsudvalg

Møde i 2. Distrikt 16. september 1952.

Der var til dagsordenen stillet 8 punkter, samt spørgetime.

I den økonomiske oversigt nævnte distriktschefen det forventede underskud, som desværre har tendens til stigning. En medvirkende årsag hertil er de stadig høje brændselspriser, dels sidste forårs lønstigninger; af meget væsentlig betydning er de forøgede anlægsudgifter, der igen giver sig udslag i de meget høje forrentnings- og afskrivningsbeløb.

I debatten om den økonomiske oversigt var det særlig forholdene ved Storebælt, der havde medlemmernes interesse. Jernbaneforeningens repræsentant omtalte de mulige fordele ved indførelse af længere leveringsfrist, idet overskridelser og forsinkelser kan bevirke erstatninger, der overstiger fragtbeløbet. Distriktschefen oplyste, at forholdet var drøftet, og der allerede er længere frist for forsendelser, der skal passere bæltet.

T. W. I. systemet prøves.

Under omtalen af systemet, som nu skal prøves på Aalborg, Randers og Aarhus H stationer, foreløbig kun for rangertjenesten og pladsbestillingstjenesten, udtalte distriktschefen, at systemet synes at indebære sådanne fordele:

- 1) Arbejdslederne bringes til at beskæftige sig positivt med arbejdets tilrettelæggelse og til at forbedre indøvelse og uddannelse af de underordnede.
- 2) Arbejderne får en kortere, klarere og bedre gennemtænkt instruktion og vejledning end tidligere.
- 3) Muligvis afkortning af indøvelsestid for nyantagne stationsarbejdere.
- 4) Dårlige og halvdårlige arbejdsvaner erstattes med gode.
- 5) Arbejdet udføres — på grund af systematiseringen — mere korrekt, mere sikkert og ofte hurtigere end før.
- 6) Antal ulykker under arbejdet og antal uheld (sikkerhedsforsømmelser, rangeruheld, godsbeskadigelser m. v.) skulle kunne nedsættes.
- 7) Større arbejdsglæde og tilfredshed.

Selvfølger vil der være visse ulemper ved systemet, idet det bl. a. vil kræve en del merarbejde for stationsledelse og instruktører.

Køreplanen af 5. oktober og kommende forårs køreplan.

Herom oplyste overtrafikinspektøren, at det i sommer løbende tog til Hundestedfærgen inddrages, det blev ingen succes. Man etablerer med motortog en hurtigrute ad diagonalbanen Randers—Esbjerg, med standsning ved de større stationer, men uden hurtigtogstillæg. Jylland øst—vest afkortes rejsen 1 à 2 timer.

Den fortsatte automobilisering af stykgodsbefordringen.

Efter indgående redegørelse for trafikforholdene på Aarhus—Grenaa og Randers—Ryomgaard, hvor konkurrencen fra bilerne er meget hård, har man fra foråret 1953 foreslået at indføre lastbilkørsel til afløsning af stykgodstogene. Nøgternt beregnet vil den samlede besparelse andrage ca. 138.000 kr. Tilbage er så kun

de sydfynske strækninger. Det er hensigten at centralisere på Odense Gods, men dette kan ikke ske før om 2 à 3 år, når godsekspeditionen er ombygget.

Modernisering af landstationer.

Overbaneingeniøren redegjorde for arbejdsprogrammet med modernisering af landstationer, der i 1949 androg 25 stationsbygninger, deraf er 2 ombygninger udført i 50/51 og 9 i 51/52. I 52/53 søges 7 gennemført.

På forespørgsel oplystes, at ombygningen i visse tilfælde også omfatter den i bygningen værende tjenestebolig.

Signalanlæggenes retablering og de nye bestemmelser i SIR og SR.

Oversignalingeniøren gav en detaljeret oversigt over de senest ibrugtagne sikringsanlæg og de nærmest forekommende større arbejder, hvoraf man venter Odense (med linieblok Holmstrup—Marslev) og Esbjerg (med fjernbetjening af Guldager) gennemført i de nærmeste par år.

Af øjeblikkelig interesse må nævnes Sig st. — Man vil nu på Sig station gøre et forsøg med stationen som ubetjent station, således at den kan trafikeres af tog i begge retninger. Der skabes mulighed for at stille gennemkørsel i begge retninger, efter at stationen er lukket ude af telefon, telegraf og overgået til »lukket« station. Nøglen er bundet i centralapparatet, så længe begge signaler står på »kør igennem«.

Da der kan opstå usikkerhed om, hvornår en togfører skal afvente afgangstilladelse fra en stationsbestyrer, eller hvornår han selv må træffe bestemmelse om afgang, vil stationen blive forsynet med et særligt signal, »ingen stationsbestyrer«, der skal underrette togpersonalet om, at kørsel ud af stationen må foregå uden tilladelse fra stationsbestyrer.

Om det sidste signal udspandt der sig en diskussion, idet forbundets repræsentant ville hævde, at det nye signal »ingen stationsbestyrer« burde repeteres på hovedsignalmasterne, mod stationen.

Om salg af billetter til holdsteder (trinbrætter).

Fra en togfører og en trafiksektion er stillet forslag om, at sådanne billetter af stationerne skal sælges til den fjernere liggende station. Udvalget er enig deri, og forslaget sendes til Generaldirektoratet.

Om muligheden for fortsat anvendelse af håndværkere som lokofyrbødere førtes en diskussion mellem distriktschefen og repræsentanten for fællesorganisationen. Dette forhold skal nærmere undersøges og videre forhandling skal formentlig føres gennem organisationen.

I spørgetimen blev bl. a. drøftet stationernes kontra administrationskontorernes normativ, disse bør efter distriktschefens svar holdes skarpt adskilte.

Af andre spørgsmål må nævnes, at der findes et problem med motorstøj fra holdende tog. På større stationer med højtaleranlæg kan motorlarmen forhindre virkningen af højtaleranlægget, det bør undersøges, om motoren kan standses, medens udstigning eller underretning af rejsende foregår.

Kong Christian den IX's Understøttelsesfond ved De Danske Statsbaner

Ved de til bestyrelsen for Kong Christian den IX's Understøttelsesfond foretagne valg indvalgte:

Banenæstformand H. V. Johansen, Baneafdelingens Hovedlager, København, som bestyrelsesmedlem for bane- og signaltjenesternes vedkommende, og baneformand Helge E. Hansen, Københavns Godsbanegaard, som ny suppleant, kontorassistent I frk. D. E. Lauritsen, 2. Handelskontor, Generaldirektoratet, som bestyrelsesmedlem for Generaldirektoratets vedkommende, og kontorassistent II fru K. E. S. Thøgersen, Revisions- og Personafregningskontoret, som ny suppleant.



Arte i december.

Det ny Teater: »Mænd er kun Mænd«.

Mandag den 24. november.

Tirsdag den 25. november.

Tirsdag den 2. december.

Torsdag den 4. december.

Mandag den 8. december.

Billetpris: 5,25, 4,25, 3,25, 3,00, 2,00, 1,50 og 75 øre.

Lørdag den 29. november kl. 15,00, Odd Fellow Palæets store sal. Orkester- og solistkoncert.

Sæsonens 1. kommunale week-end koncert. Der medvirker Pro musicaorkestret, dirigent kapelmester Emil Reesen, solist kgl. kammersanger Erik Sjöberg.

Populært program omfattende værker af Mozart og Haydn.

Billetpris: 2,50, 2,00, 1,00 incl. garderobe.

Søndag den 30. november kl. 10,00 og kl. 13,00 i »Nora Bio«. »Med Galathea i Østen«. Ledsagende foredrag Hakon Mielche. Billetpris 75 øre.

Der er ingen filmsaftener i Borups Højskole i december.

»Odin« og »Roeskilde«

er titlen på et samlet storværk om Danske Statsbaners lokomotiver og motorvogne. Hæftet udsendes i december måned.

Læs nærmere herom i næste nummer af bladet.



Jubilæum.



Mandag den 1. december kan lokomotivfører K. J. Christensen, Roskilde, fejre sit 25 års jubilæum indenfor DSB.

Hans interesse og arbejde indenfor organisationen er velkendt blandt kolleger.

I mange år var han Roskilde lokomotivfyrbøderafdelings formand, og en tid efter sin tilbagekomst til Roskilde som lokomotivfører blev han formand for afdeling 5: en post, han stadig varetager med energi.

Om med håbet om fortsat godt virke ønsker vi jubilaren til lykke med tak for vel udført arbejde.

E. D. H.

Den 24. november d. a. kan lokomotivfører J. M. Christensen, Aalborg, fejre sit 25 års jubilæum som lokomotivmand ved Danske Statsbaner.

Christensen blev ansat som lokomotivfyrbøder i Struer 1-2-30, kom efter ansøgning til Aalborg i 1937 og forblev dér ved forfremmelsen til lokomotivfører.

Som lokomotivmand er Christensen anerkendt for den pligtfølelse, hvormed han udfører sin gerning.

For sit noble væsen og altid gode smil har Marinus kun gode venner mellem kolleger og medansatte.

Til de mange hilsener, du modtager den 24. ds., tilføjer afdelingen sine bedste ønsker med tak for god kollegialitet og aldrig svigtende interesse for standen i den organisation, du tilhører.

Hjertelig til lykke.

C. A. Jespersen.

Den 1. december d. a. kan lokomotivfører O. C. Bruun, Aalborg, fejre sit 25 års jubilæum som lokomotivmand ved DSB.

Bruun har med en kort udlængsel til Glyngøre udført sin tjenestegerning med station i Aalborg.

Udfører med friskhed sin tjeneste fra lokomotivet, er altid oplagt og klar til et forsvar for de rettigheder, der tilkommer ham, er en god og trofast kammerat og

kollega, som ønsker det bedste for den stand, han tilhører, og for DLF's trivsel.

For den gode interesse, du udviser overfor afdelingen, og som den gode talsmand for et stærkt sammenhold mellem lokomotivpersonalet, tilføjer afdelingen sin lykønskning og tak for svunden tid.

Hjertelig til lykke.

C. A. Jespersen.

Opmærksomhed frabedes.

Al opmærksomhed på min 25 års jubilæumsdag den 1. december 1952 frabedes venligst.

O. Th. Bjurner,
lokf. Gb.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum den 1. december frabedes venligst.

P. H. Jensen,
lokf. Ng.

Mandefest i Aalborg.

Søndag den 7. december d. å. moder Aalborg lokomotivførere under DLF til deres store mandefest på Fjordkroen.

Vi moder veloplagte til herlighedernes strabadser kl. 11,30 — slut kl. 17,30 — med 6 kr., som kassereren med sorg modtager for hele arrangementets storhed.

Vel modt!

C. A. Jespersen.

Filmsforestilling.

De københavnske afdelinger arrangerer søndag den 30. november en filmsforestilling i D. S. B.s Kino kl. 10,00 pr.

Filmen, der spilles, er den kendte og gribende *Et barn eftersøges*.

Billetter à 1,50 kr. over hele salen fås hos lokfb. J. Thillemann, Gb, tlf. Eva 7681, elektrofører B. A. Jensen, Av, tlf. Su. 6495 ulla, samt hos hr. Kaj Petersen, lokomotivmesterkontoret, Gb.

Alle er velkomne.



Optaget som ekstraordinære medlemmer pr. 1-11-52.

Pens. lokomotivfører M. B. Nielsen, Sdr. Boulevard 51, 3., København.

Pens. lokomotivfører F. Alsing, Dalegade 47, Fredericia.

Pens. lokomotivfører J. M. M. Jensen, Engvej 25, Korsør.

Pens. lokomotivfører H. G. H. Runge, Røgumvej 48, Sønderborg.

Dødsfald.

Lokomotivfører Johs. Jørgensen, Kalundborg, afgået ved døden den 9-11-52.

Dødsfald blandt pensionister.

Pens. lokomotivfører Th. Hansen, Stationsvej, Brande, død den 7-11-52.

Pens. lokomotivfører K. S. P. Jørgensen, Norgesgade 18. 1., Esbjerg, død den 8-11-52.

NYE ADRESSER

Lokomotivfyrbøder-afdeling:

København Gb.: Formandens navn og adresse rettes til: John Østerberg, Stenhuggervej 5, 4., København NV. Telefon Taga 7142 ulla.

Fredericia: Formandens navn og adresse rettes til: K. Petersen (Singer), Glentevej 15 st. th.

Gedser: Formandens adresse rettes til: Langgade 6 a.

Statsbanepersonalets Sygekasse

Ojenlæge E. Damgaard-Jensen afholder konsultation Ryesgade 8, Aarhus (ikke som tidligere meddelt Ryesgade 4—6).

Samtidig oplyses, at ojenlæge Frederik Kindt, Aalborg, er afgået ved døden.



— Hun er nu meget bleg — damen — tag og fortæl hende den om matrosen og nonnen! —

Det bedste
I CYKLER OG RADIO

V. Petersen
Jyllandsgade 22
Fredericia
Tlf. 1033

BASTIANSEN

GULD . SØLV . URE . OPTIK

Vendersgade 9 . Fredericia . Telefon 227

Briller efter lægerecept
Leverandør til syge-
kasserne

FÆLLESBAGERIET A/S

Fredericia . Tlf. 602

Køb altid Brød fra Fællesbageriet

H. OLSEN HOLMELUND A/S

Kulimport

Fredericia

Tlf. 169-170

Den folketlige Forsamlingsbygning
(lige overfor Landsoldaten)

Store Bal-
og Selskabslokaler
Vald. Petersen . Fredericia . Tlf. 85

Pedersen & Nielsen

Indehaver: Louis Nielsen
Danmarksgade 6, Fredericia
Leverandør til
Brugsforeningen

Banegaardens Restaurant, Fredericia

*Billige
Priser*

anbefales de ærede Rejsende
Husk Marketenderiet!

*Hurtig
Betjening*

Telefon 187

Fredericia Mejeri

Anbefaler sig med
1. Kl.s Mejeriprodukter

Gothersgade 14

Hotel LANDSOLDATEN

FREDERICIA

altid bedst — derfor billigst

»LA BELLA«

Blomster- og Kranseforretning anbefales de ærede Medlm.

Gothersgade 15
Fredericia, Tlf. 598
v. Gartner Kai Møller

**Thomas Hansen's
Bageri**

bringes i velvillig Erindring
Brødet bringes overalt i Byen
Danmarksgade, Struer, Tlf. 308

*For Synet en Vinding,
køb Brillen hos Sinding!*

STRUER . Tlf. 119

Ekvipér Dem i

London-Magasinet

FREDERICIA

I/s K. C. NIELSEN

Østergade 9, Struer, Tlf. 21

1. Kl.s Herreskrædderi

Lev. til Vare- og Landbrugslotteriet

P. WEILING

Struer . Tlf. 93

anbefaler alt
i moderne
Blomsterbinderi

FREDERICIA

KUL- OG BRÆNDEHANDEL A/S

**1. Kl. Kød, Flæsk
og Paalæg**

P. Johansen Ringgaarden, Struer

Frisørsalonen

Jyllandsgade 9 . Struer

anbefales
Ærb. Gustav Jensen

LANDBOMEJERIET

FREDERICIA

TLF. 1558 og 1559

*Fra Kvist til Kælder
naar Maling det gælder*

NEERGAARDS bedst
Struer . Telf. 165

LEDIG

BOGTRYKKERIET

Nørrebrogade 5, Fredericia
A. Petersen . Tlf. 1014

Alle Arter Tryksager til smaa Priser
Festsange - Telegrammer

Danmarksgade 21 A
Fredericia
Telefon 332

Ougaard & Jensen

I Sol og Pløe
gaa eller køre Brug

Skotøjsbørsens Fodtøj

Struer - Telf. 109

L PEDERSEN . STRUER

Manufaktur, Herre-
ekvipering, Tricotage
L P betyder ogsaa laveste Priser

Husk Bageriet

Thorsvej . Fredericia

O. Worm . Tlf. 1197

Specialitet:

Fødselsdagskringle

Slagelse Dampmølle Akts.

SLAGELSE * TELF. 120

DANA MEL

**Farve-
bøtten**

Tapet . Malerverer . Rullegardiner

v. Holger Häuser

Danmarksgade 23 . Fredericia . Tlf. 1337

Man spiser godt paa »Palæ-Cafeen«

Raadhusørvet . Roskilde . Tlf. 146

N. Urban Sørensen

Nyborg

Telf. 111 2 L.

Altid 1ste Kl. Varer



Fiskehus Nr. 1

Poul Nielsen
Tlf. Kalundborg 659

Altid friske Torske-
og Rødspættefilet'er
samt Fiskefars
Leverandør til Feriehjm.

Kalundborg Tapet- og Farvehandel
Skibbrogade 3
Tillavede Farver i alle Kulører
færdige til Brug

Chr. Hansen

**Kalundborg Brugsforening og
Købmandshandel**

Kolonial - Vin - Kaffe - Konserves - Isenkram

Slagtermester **Børge Rasmussen**

Kød- og Paalægsforretning
Kordilgade 60, Tlf. Kalundborg 343
Altid 1ste Kl. Varer . Hjemmelavet Paalæg

Spis **Kalundborg Margarine**

Th. Jørgensen. Telefon 90
Daglig friskkærnet. Leverandør til Feriehjemmet

OTTO NIELSEN

Malermester

★
Tlf. Kalundborg 447

Tag Kager med hjem fra **Clorius**

Spec.: Fødselsdagskringler
Tlf. Kalundborg 187 Prøv mine Kræmmerhuse

AAGE NIELSEN *Slagtermester*

Kød- og Paalægsforretning
Kordilgade 10, Kalundborg, Tlf. 173
Leverandør til Feriehjemmet

Fineste Kød, Flæsk, Paalæg

Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44
Tlf. Kalundborg 161 Leverandør til Feriehjemmet

N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering
Tlf. Kalundborg 280

A. M. JØRGENSEN *Sct. Jørgensbjerg 25, Tlf. Kalundborg 71*
Kleinsmed. Aut. Gas- og Vandmester. Centralvarme, Bad, WC, Pumpeanlæg

Murermester og Cementvarefabrikant,

Er Lyset i Uorden da ring til Kalundborg 520
Kjær Christensen aut. Installatør. Leverandør til Feriehjemmet

Chr. Schrøder

Tlf. Kalundborg 360

anbefaler sig med alt
Murerarbejde, Terrasso-
arbejde, Havefliser,
Flagstangsfodder m. m.

Marketenderiet

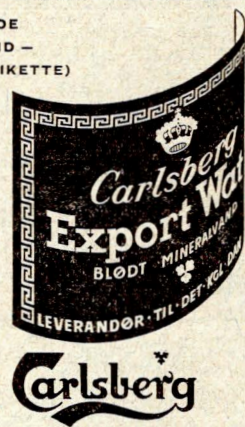
*i Centralværkstederne
og Godsbanegaardens
Lokomotivremise
anbefales*

★
Driftsudvalget

J. Lauritzens Kulforretning A/S

KUL . KOKS . BRIKETTER
Esbjerg Telf. 118-828

DET BLØDE
MINERALVAND -
(SORT ETIKETTE)



»Odin« og »Roeskilde«

*er titlen på et samlet storværk om Danske Statsbaners lokomotiver
og motorvogne. Hæftet udsendes i december måned.*

Læs nærmere herom i næste nummer af bladet.