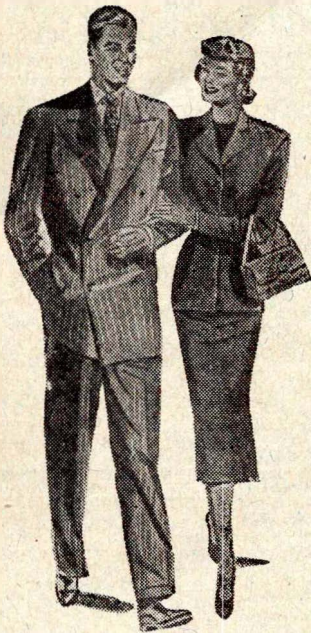


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING
NUMMER 13 5. JULI 1953 58. ÅRGANG

Nyt Tøj uden
Udbetaling!



Til Herrerne:

Kamgarn efter Maal
Kr. 258,00
Færdig Kamgarn
Kr. 238,00
Sportsjakker
Kr. 108,00
Kamgarnsbenklæder
Kr. 68,00

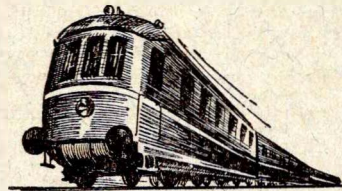
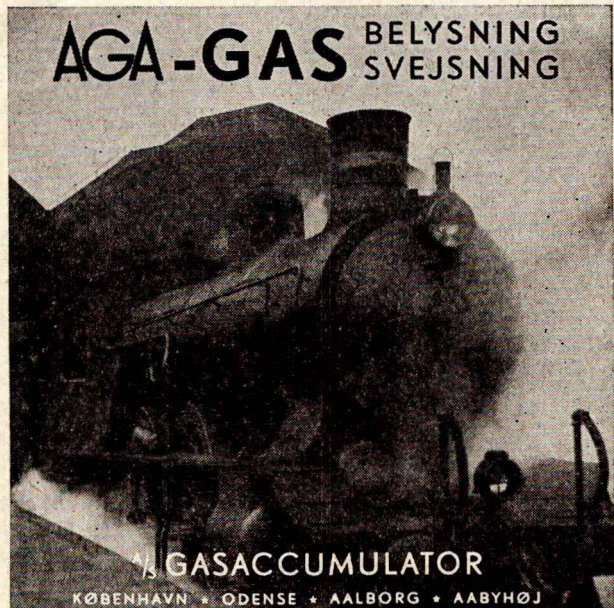
Til Damerne:

Gabardinefrakker
Kr. 198,00
Kostume efter Maal
Kr. 298,00
Færdigt Kostume
Kr. 248,00

Som Funktionær i Stat eller Kommune har De den særlige Fordel, at De hos os kan købe Deres nye Tøj **uden Udbetaling**. Købesummen fordeles over 6 Maaneder og ved Tøjets Modtagelse betaler De kun første Rate.

J. ALBERTSEN

NØRRE FARIMAGSGADE 68-70



BOSCH

**DIESELUDSTYR
OG
AUTOTILBEHØR**

— den uovertrufne Kvalitet

A/S MAGNETO . KØBENHAVN N

Jernbanevogne af enhver Konstruktion

VOGNFABRIKKEN
SCANDIA A/S
RANDERS



**Diesel-elektriske
lokomotiver og motorvogne**

FIONETTE

Regnfrakker



Statsanstalten for Livsforsikring

*Eneste statsgaranterede Livsforsikringsanstalt
Billige Præmier * Kontant Bonus*

Hovedkontor: Havnegade 23, København K

Vesterbros Ligkistemagasin

Chr. F. Christensen
Enghavevej 31
Telefon: Eva 1404

Søn- og Helligdage privat: Hørdumsgade 37, Telefon Eva 5193

Begravelses og Ligbrænding
besørges paa bedste
og billigste Maade

Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger

Hovedkontor: Njalsgade 15, København
Telefon 4015

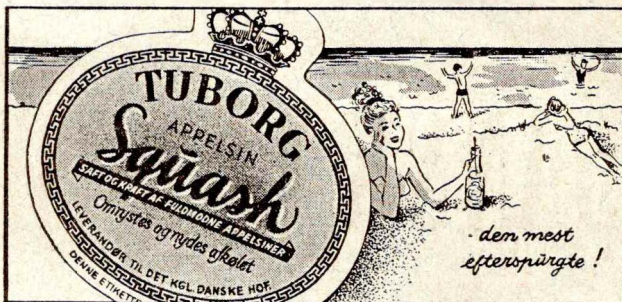
I. B. Schilder

Nørregade 7
København K

De forenede Kulimportører

KUL og KOKS

Holmens Kanal 5 . København K
Telefon 211



Alt i elektriske Maaleinstrumenter

1918 **HM** 1953

Vi udfører Reparationer
og Ændringer af alle Fabri-
kata hurtigt og omhyggeligt

HELWEG MIKKELSEN
Øster Farimagsgade 28
C. 998 (5 Ledn.) Kbhvn. Ø

Urmager ved Statsbanerne

L. Beyer Holgersen & Søn

(C. Weistrups Eftf.) Grundlagt 1856
Colbjørnsensgade 17, Kbhvn. V, Tlf. Vester 2637

Andersson & Bardram A/S

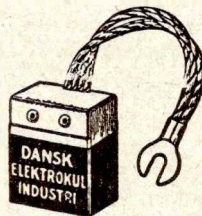
Stuistræde 10 . Tlf. 8638 . København K

Alt i Pakninger og Stempelringe til Motorer

Nyd Kaffen i »LIDO«

Kaffesalonen LIDO

Vesterbrogade 4 (ved Hovedbanegaarden)



Klingseyvej 6, Kbhvn.

Telefon Damsø 3132



SIGI

Hygiejniske Gummivarer
Katalog gratis

Amk. Gummivare Industri

Vestergade 3 . København K
Tlf. Byen 4195

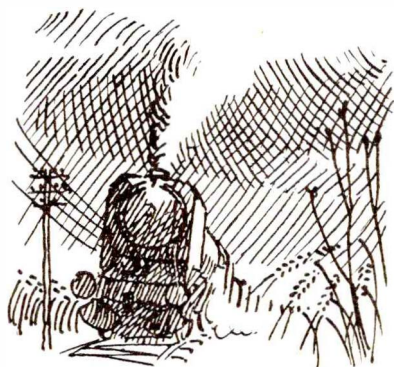
OPTIKER

Felix Schmidt's
EFTF.

Nørrevold

Nr. 68 mellem Nørregade og Fiolstræde
Byen 2006-2007

Statsbanernes Brille-Leverandør



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 13 - 53. ÅRGANG

5. JULI 1953



INDHOLD

Hovedbestyrelsen i kongresperi- oden fremover	165
FN nyt	166
Bemanding af trækkende køre- tøjer	167
Feriesagen	168
Duplex-Lokomotiverne	169
Danske Jernbaners Afholdssel- skab fylder 50 år	173
Landsmøde i Norsk Lokomotiv- mannsforbund	173
Landsoplysningsudvalget	174
Statsbanernes driftsregnskab for finansåret 1952—53	174
Fra medlemskredsen	175
Hvile —!	175
Jernbaneskolen	175
Under DLF	175
Tak	175
Dødsfald	175
Personalia	176
Dødsfald	176
Nye adresser	176
Byttelejligheder	176
Statsbanepersonalets Sygekasse ..	176



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.

Hovedbestyrelsen i kongresperioden fremover

Med den i maj måned afsluttede kongres, hvor det besluttes at forlænge perioden mellem to ordinære kongresser fra to til tre år, indledtes arbejdet for den nye hovedbestyrelse.

Forlængelsen af kongresperioden byggede på vægtige argumenter og efter nøje overvejelse; thi denne foreningens højeste myndighed, hvor tillidsmændene under dens samling gør det forbigangne op og tager stilling til kommende opgaver, må naturligvis samles så ofte, som det er rimeligt, for at kontakten til hovedlinierne holdes a jour. Der kunne måske derfor rejse sig røster, der var af den opfattelse, at en forlængelse på den anførte baggrund virkede inkonsekvent.

Tilfældet er dog ikke sådan. Gennem udsendelse af halvårslige beretninger har hovedbestyrelsen et middel til intim kontakt med afdelingernes tillidsmænd, der med disse beretninger nøje kan følge alle principielle sagers behandling i et videre omfang end tidligere i foreningens historie. Hertil kommer et formandsmøde i perioden, hvor faglige problemer drøftes, idet mødet ikke er beslutningsdygtigt, men af rådgivende karakter.

Denne udvikling og den kendsgerning, at de økonomiske vilkår for foreningen, efterhånden som prisudviklingen er blevet mindre gunstig, har lagt hele administrationsapparatet i snævre rammer, betingede en ændring. Endvidere var det ønskeligt med en længere periode end to år for at give hovedbestyrelsen bedre arbejdsvilkår, et forhold, som led stærkt ved den stadige skiftet af hovedbestyrelsesmedlemmer i efterkrigsårene.

Ingen er i tvivl om den centrale ledelses samlende og ledende betydning. Den skal varetage foreningens og dermed medlemmernes interesser til yderste konsekvens. Det er derfor af største vigtighed at skabe de bedste vilkår at arbejde under, og den forlængede kongresperiode giver arbejdsro og stabilitet.

Et betydningsfuldt skridt i samme hensigt blev taget ved opdeling af afdelingerne i tre zoner. Da hver enkelt zone selv vælger sine medlemmer til hovedbestyrelsen, har man fået oprettet ligelig fordeling af hovedbestyrelsesmedlemmerne over hele landet, og dermed skabt en ligevægtsstilling, der styrker hovedledelsen, og enhver kan forstå betydningen heraf.

Dette var også tanken bag forslaget, og i højere grad end man ville lægge praktiske grunde til årsag. Dog forekommer det praktiske at være særlig fremherskende, fordi man, ved den jævne fordeling af hovedbestyrelsens medlemmer, får en langt fastere kontakt med alle afdelingerne, og på et punkt er det formentlig særlig godt. Det vil nemlig fremtidig, ved forhandling med administrationen, være muligt at få et hovedbestyrelsesmedlem med ved forhandlingsbordet, og med lokalt kendskab til de forhold, der behandles. Betydningen i dette vil gælde velfærdsforanstaltninger i opholds- og hvileværelser, vaske- og omklædningsrum, boliger og velfærd på lokomotiver og motorvogne.

Nye store jernbanelinier skal åbne adgangen til Central-Afrika.

Afrikas mørke fastland skal nu rigtig åbnes for handelsforbindelsen med omverdenen. Det gælder i første omgang Britisk Central-Afrika, hvis økonomiske udvikling siden krigen har været så stor, at nationalindkomsten er mere end fordoblet. Stigende priser på verdensmarkedet og en voksende produktion af metaller og tobak har bidraget dertil, men nu kan man ikke komme videre uden væsentlige udvidelser og forbedringer af jernbanenettet.

Britisk Central-Afrikas jernbaner var i fjor oppe på en godsmængde, der var mere end 70 pct. højere end i 1946, og i øjeblikket har man langs linierne ophobet ikke mindre end en halv million tons krom-malm, der ikke kan bringes ud til kysten for videre afskibning til forbrugerne.

Det område, man i daglig tale kalder Britisk Central-Afrika, består af tre adskilte territorier: Syd-Rhodesia, Nord-Rhodesia og Nyasaland. Tilsammen er de større end Frankrig, Spanien og Portugal sammenlagt. De har en befolkning på ca. 6,5 millioner, af hvilke ca. 180.000 er af europæisk afstamning. Fælles for de tre er jernbanenettet, som udgør den eneste forbindelse med omverdenen.

Al eksport foregår i øjeblikket over den næsten 700 km lange jernbanelinie til Mozambique i portugisisk Østafrika, hvorfra der er forbindelse til Beira ved Det indiske Ocean. Linien er nu fuldstændig overbelastet, og der skal derfor bygges en ny eksport-linie fra byen Bannockburn i Syd-Rhodesia til grænsen til Mozambique, hvorfra den portugisiske regering vil bygge en bane til udskibningshavnen Lourenço Margues. Det er en samlet strækning på 600 km, som skal være færdig i 1955.

En væsentlig del af finansieringen skal foregå gennem FN's internationale bank, som yder et lån på 14 millioner dollars. De fleste af materialerne vil blive indkøbt i England mod betaling i sterling. Den internationale bank køber disse sterling-beløb for dollars, og de modtagne dollar-beløb vil lette Englands anspændte valutasituation — navnlig kapitalbehovet for udviklingen af Englands øvrige oversøiske områder.

Arbejdet med disse ting kan undertiden virke tungt for den daglige ledelse, der i alt væsentligt må føre en omfattende korrespondance med afdelingerne for at tilvejebringe arbejdsgrundlaget. Den ændrede arbejdsform må betyde en forenkling i mange forhold og formentlig en hurtigere udvikling på disse områder — i hvert fald fra personalets side.

For den nye hovedbestyrelse stunder allerede betydningsfulde opgaver til. Dette efterår indledes med forpostfægtninger om lønnings- og normeringsforhold. Kongressen tog klar stilling til disse spørgsmål, og de kommende lønforhandlinger må imødeses med en vis spænding. Skal man forlods anstille betragtninger over disse forhandlinger, må de være skeptiske. Finansministeren har sikkert ikke noget i godteposen, når han sætter sig til forhandlingsbordet — snarere lægges der op til det modsatte, idet man med det nuværende styre ikke kan se bort fra muligheden af, at besparelser på statens budget skal udelukke forbedringer for tjenestemændene.

Hovedbestyrelsen har holdt sit første møde, idet den samledes for at konstituere sig. På mødet genvalgte S. Suneson til næstformand og K. B. Knudsen til sekretær.

Nedenstående ses hovedbestyrelsen fotograferet ved mødet på foreningens kontor. Siddene fra venstre: Lokomotivfører K. Svendsen (hovedkasserer), lokomotivfører E. Greve Petersen (formand), lokomotivfører S. Suneson (næstformand), lokomotivfører K. B. Knudsen (sekretær). Stående fra venstre: Elektrofører B. A. Jensen, lokomotivfyrbøder W. A. Jensen, lokomotivfører C. Schmidt, lokomotivfører E. Tandrup, lokomotivfyrbøder J. Østerberg, lokomotivfyrbøder A. O. Honore.



Bemanding af trækkende køretøjer

Følgende bringes i uddrag på grundlag af den rapport svenske tjenestemænd har aflagt efter at have foretaget en studierejse vedrørende tjenestetidsbestemmelser i forskellige europæiske lande.

(Fortsat.)

Frankrig.

Gennemsnitlig tjenestetid pr. dag må ikke overstige 8 timer mellem 2 GPT (Grand période de travail), dvs. tjeneste, som er udført mellem to på hinanden følgende periodiske ledigheder. Maksimumstiden pr. dag 9 og 9,5 time, 2 gange under GPT. Den maksimale tjeneste for en enkelt dag er 11 og 13 timer to gange pr. GPT. Gennemsnitstiden pr. tjeneste beregnet mellem 2 på hinanden følgende GPT må ikke overstige 10 timer. Et tjenestedøgn er lig en kalenderdag fra kl. 0.00 til kl. 24.00. Ved en tjenestedag forstås det interval, som ligger mellem to daglige hvilepauser eller med en daglig rast og en større hviledag (svarende til en fridag), enten en følgende eller en forudliggende. Spisepause skal indlægges, hver gang den uafbrudte arbejdstid overskrider 8 timer. Den skal placeres mellem 3. og 6. time. Dens længde skal være 45 minutter, men kan reduceres til 35 minutter. Afbrydelser i tjenesten beregnes som fuld tid, når afbrydelsen er mindre end 1 time. Der tillades højst to afbrydelser af mere end 1 time pr. arbejdsdag.

Reservetjeneste beregnes som $\frac{1}{3}$ af den effektive arbejdstid, men som fuld tid ved beregning af tjenestedøgnet længde. Maksimaltjenesten for en dag, som indeholder reservetjeneste, er 14 timer. Maksimumstjenesten for reserve for hver GPT er 24 timer opdelt i perioder, af hvilke hver enkelt skal være mindre end 3 timer. Dette gælder dog kun for de faste turlister. En reserveperiode kan umiddelbart følges af eller ligge forud for effektivt arbejde, men længden af den effektive arbejdstid før reserven må ikke overskride 4 timer. Dispositionsreserven (dvs. arbejde i lokomotivremisen) regnes som fuld tid. Reserve i hjemmet regnes som $\frac{1}{4}$, og den må for tiden ikke overstige 2 timer. Tiden regnes fra den time, ved hvilken den pågældende er beordret til at være til disposition eller såfremt ordren udebliver, fra slutningen af hviletid i hjemmet til det øjeblik, ordren gives.

Minimumstiden for hvile i hjemmet er 14 timer, men kan nedsættes til $13\frac{1}{2}$ time to gange eller 13 timer en gang pr. GPT. Minimumshviletiden på fremmed sted er 9 timer, men kan nedsættes en gang til 8 timer pr. GPT. Hvile på fremmed sted skal altid følges af hvile på hjemstedet.

Fridage.

Minimumslængden er 38 timer. I gennemsnit en for hver 7. kalenderdag eller 52 pr. år (53 de år, hvor der er 53 søndage) eller 4 pr. måned. For at komplettere de 48 periodiske hviledage, som således fås, tildeles hver 3. måned en hviledag i tilslutning til en anden hviledag, og man får således en dobbelt hviledag, som skal have en minimumslængde på 62 timer. Fridagen skal strække sig over 2 på

hinanden følgende nætter. Den skal begynde senest kl. 20,00 og slutte tidligst kl. 6,00.

Det største antal arbejdsdage mellem to periodiske hviledage er 8 dage, men kan gå op til 9 dage under forudsætning af, at den følgende GPT ikke overstiger 7 dage.

En tilfældig forøgelse af tjenestetidens længde udover de fastlagte grænser kan ske:

- Enten for at sikre sig, at arbejdet udføres og ikke afsluttes til skade for trafikken eller hvis en ulykke ikke tillader at udføre eller afslutte tjenesten indenfor normale grænser for arbejdsdagen: 2 timer pr. dag.
- For at forebygge eller reparere skader og organisere sikkerhedsformål: uden begrænsning den første arbejdsdag, 2 timer den følgende dag.
- For at udføre arbejde i sikkerhedssinteresse for det nationale forsvar eller almindelige tjenester efter ordrer fra staten. Grænserne bestemmes i hvert enkelt tilfælde af kommunikationsministeren.
- For at sikre de nødvendige præstationer i forbindelse med øget arbejde, maksimalt 60 timer pr. år eller 1 time pr. dag: Forlængelsen tillægges 50 pct.

Arbejdet, som udføres under de ovenfor angivne vilkår, godtgøres i tid, eller hvis dette ikke er muligt med kontant erstatning.

Erstatning for lokomotivpersonale ved afvigelser fra tjenestetidsbestemmelserne.

Afvigelser	Erstatning i francs til damplokomotivførere (på strækning og ved rangering) elektroførere og skinnebusførere
Overskridelse af den maksimale arbejdstid mellem to periodiske hvileperioder og som ikke godtgøres i en følgende periode pr. time	217 fr. (3,25 sv. kr.)
Overskridelsen af arbejdstid pr. dag pr. time	84 » (1,26 »)
Overskridelsen af den daglige tjeneste pr. time	38 » (0,57 »)
Reduktion af hviletiden på hjemstedet og på fremmed sted pr. time	38 » (0,57 »)
Nedsættelsen af fridagens længde pr. time	57 » (0,85 »)
Fridagens begyndelse hhv. slutning før de fastlagte grænser pr. time	29 » (0,44 »)
Hvile på fremmed sted som ikke efterfølges af hvile på hjemstedet	217 » (3,25 »)
Forøgelse af antallet af de maksimale dage pr. GPT pr. time	89 » (1,32 »)

Denne udgør for:

- 1) Forberedelses- og afslutning.
- 2) Køretid.
- 3) Ophold på fremmed station.
- 4) Ophold på hjemstedet under 3 timer.
- 5) Ophold på hjemstedet mellem kl. 22,00 og kl. 6,00 uanset opholdets længde.
- 6) Reservetjeneste på hjemstedet (undtagen reserve i hjemmet)

følgende beløb:

- a. for hver time eller en del af 1 time indtil 8 timer 12 fr.
- b. for hver time eller en del af 1 time over 8 timer 22 fr.
- c. for hver time eller en del af 1 time over 16 timer 31 fr.

Tillægserstatning for hver time eller en del af 1 time, som ligger mellem kl. 22,00 og 6,00 (nattjeneste) udgør 10 fr.

Holland.

Tjenestetiden er 96 timer på 2 uger. Denne kan udvides til 108 timer, men så skal tiden for den næste 2 ugers periode nedsættes med 12 timer eller med det antal, som den normale tid overskrides.

Under en 3 ugers periode må der højst være 384 timer. Overskrides dette antal timer, skal næste 8 ugers periode nedsættes med et tilsvarende timetal. Dette kan ske, dersom tiden overskrides mod slutningen af en måned, hvorved regulering ikke har været muligt. Maksimum pr. dag er 12 timer og må denne overskrides, kræves organisationens tilladelse. Hvis tjenesten er delt i 2 eller flere ture pr. dag, må den ikke strækkes over længere tid end 12 timer. Delt tjeneste forekommer dog kun undtagelsesvis.

Hviletiden pr. døgn er fastsat til 12 timer. Een gang under en 14 dages periode må den gå ned til 10 timer.

Der skal falde mindst 1 fridag pr. uge og denne skal udgøre mindst 36 timer, men kan iøvrigt begynde eller slutte når som helst. Hver 3. søndag skal være fridag. Her gælder det, at fridagen skal begynde senest kl. 2,00 natten til søndagen og slutte tidligst kl. 4 mandag morgen.

Reservetjeneste regnes for fuld tid, og denne tjeneste indregnes også i maksimumstjenesten pr. dag. Den som f. eks. har haft reserve 6 timer og bliver taget til tjeneste, må ikke gøre tjeneste mere end 6 timer yderligere.

Fritid på en time eller mindre regnes som fuld tjeneste. Fritid på fremmed sted er et ukendt begreb, da ophold ikke forekommer.

Højst 40 pct. af tjenesten må falde i nattetiden, og hvis nogen del af tjenesten falder mellem kl. 2,00 og kl. 4,00, regnes hele turen som nattjeneste.

Feriesagen

Kære Greve Petersen.

I referatet for Dansk Lokomotivmands Forenings kongres er der under formandens beretning en sætning, som er faldet mig lidt for brystet. Det er under omtalen af feriesagen, hvor det siges, at »Venstres og Konservatives lønningsrådsmedlemmer gik imod tjenestemændenes ønsker«. Dette er nemlig ikke korrekt. Som repræsentant i lønningsrådet for Det konservative Folkeparti udtalte jeg min sympati for tjenestemændenes forslag, men tilføjede, at jeg naturligvis ikke på stående fod (hvad enhver sikkert vil kunne forstå) kunne tage stilling til forslaget, hvorfor jeg ønskede sagen udsat for at jeg kunne forelægge den for mit parti. Her stillede man sig forstående og fulgte min henstilling om at opfordre finansministeren til at søge ny forhandling med tjenestemandorganisationerne. Dette skete, og resultatet kender vi alle.

Med hilsen
O. H. Malchau.

I modsætning til hr. Malchau er jeg ikke medlem af lønningsrådet og har derfor ikke refereret de enkelte medlemmers udtalelser ud fra andet end referater gennem repræsentanter fra organisationerne, som er i samme stilling som Malchau. Til gengæld har jeg grund til at betragte de meddelelser, jeg har modtaget om denne sags behandling i rådet, som sandfærdige.

Efter at sagen havde været genstand for behandling i lønningsrådet første gang, og det almindelige ønske om, at 4 ugers ferie blev gennemført for samtlige tjenestemænd, ikke kunne opnå sympati hos finansministeren, måtte den centralorganisation, min forening tilhører, søge politisk støtte hos Socialdemokratiet.

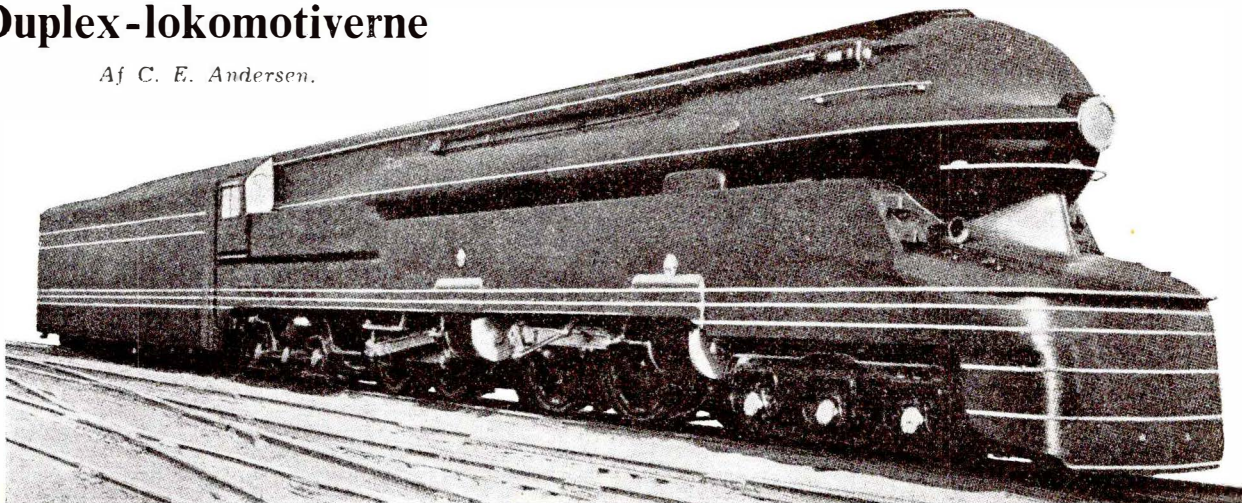
Ved feriesagens næste behandling i lønningsrådet gav Socialdemokratiets repræsentant tjenestemændene et utvetydigt tilsagn om støtte til 4 ugers ferie efter en bestemt levealder. Repræsentanten for Det radikale Venstre sluttede op bag ved Socialdemokratiet, medens repræsentanten for Venstre ikke kunne følge dette eksempel. De for Deres vedkommende hr. Malchau gav udtryk for en større sympati for de højere lønklasser og understregede dette ved en forespørgsel om, hvorvidt det sidste ønske fra organisationerne (4 ugers ferie til alle) var ensbetydende med, at repræsentanten for embedsgruppen havde svigtet 6. lkl., som man tidligere havde koblet sammen med 4. og 5. lkl. Der var således ikke fra Deres side, efter min mening, et eneste ja-ord til den store gruppe af tjenestemænd, og at sympatien senere kom, skal vel nærmest tages som et udtryk for, at der ved Socialdemokratiets og Det radikale Venstres øjeblikkelige tilsagn var skabt politisk flertal til tjenestemændenes ønske.

Havde De og Deres parti haft lyst til at følge tjenestemændene, kunne dette iøvrigt være sket på et meget tidligere tidspunkt, eftersom De sammen med partiet Venstre havde regeringsmagten.

E. Greve Petersen.

Duplex-lokomotiverne

Af C. E. Andersen.



I sidste nummer af DLT, side 157-160 = teknisk side 25-28, omtaltes de 2D2-koblede lokomotiver, »Northern«-typen. — Det var både eksprestogs-, persontogs- og godstogs-lokomotiver samt egentlige universal-lokomotiver; nogle af dem var udrustet med booster.

Når man konstruerer lokomotiver, der skal være så store, at de må have mere end otte aksler, plejer man at udforme dem som »leddede«-lokomotiver, sædvanligvis som Garratt- eller Mallet-lokomotiver. — Der er i det hele taget kun bygget ganske få enrammede lokomotiver af klassisk konstruktion med mere end otte aksler, nemlig, idet vi her ser bort fra tender-lokomotiver, kun Union Pacific Railroad's 2F1-lokomotiver, hvoraf der ganske vist byggedes ikke mindre end 88 stykker, desuden vistnok enkelte 1F2-lokomotiver bygget af Norfolk and Western Railway, samt nogle russiske lokomotiver med 2G2-kobling og i allernyeste tid nogle med 1E3-kobling, 2D3-kobling og måske 1F1-kobling, hvoraf 1E3-typen endda kan betragtes som specialmaskiner.

2D2-lokomotiverne er ikke de eneste otte-akslede lokomotiver af enrammet simpel konstruktion. Der findes også 1E2-lokomotiver, endda i stort antal og mange udførelses-typer, og tillige enkelte 2E1-typer.

Men 2D2-koblingstypen indbefatter de eneste otte-akslede eksprestogslokomotiver og dermed de sværeste eksprestogslokomotiver med enkelt drivværk.

Ganske vist bruges der hist og her 1E2-koblede lokomotiver til persontogstrafik, f. eks. på Canadian Pacific Railway's Rocky Mountain strækning. Nogle af disse er endog strøm-liniebeklædt; men det skyldes dog nok mest æstetiske grunde. Deres drivhjulsdiameter er betegnende nok kun 160 cm. — I USA bruges meget hyppigt lignende lokomotiver med 175-178 cm drivhjulsdiameter til ren godstogstrafik. Selv 2F1-lokomotiverne har 170 cm drivhjulsdiameter.

I og for sig kunne man godt konstruere 1E2-lokomotiver til meget store hastigheder, blot man udrustede dem med Krauss-Helmholtz-stel fortil. Sådanne lokomotiver indgår endda i de franske Nationalbaners fremtidsprogram, som dog vist er opgivet p. gr. af elektrificeringsplanerne.

Der er nu en gang ikke bygget virkelig hurtige 1E2-lokomotiver noget sted. Det skyldes vel dels, at man ikke har haft behov for dem. I andre tilfælde skyldes det, at man har foretrukket Mallet- eller Garratt-lokomotiver eller andre specialkonstruktioner, hvor man har haft brug for meget kraftige lokomotiver og store adhæsiønsvægte. — De moderne Mallet- og Garratt-lokomotiver, og ikke mindst nogle af speciallokomotiverne, kan nemlig godt køre hurtigt, blot drivhjulsdiametrene er store. De fleste moderne amerikanske Mallet-lokomotiver med 1CC2- og 2CC2-kobling har 178-175 cm drivhjulsdiameter. Selv de mægtige 2DD2-koblede Mallet-lokomotiver

har 173 cm drivhjulsdiameter; de kan godt køre 105-115 km i timen.

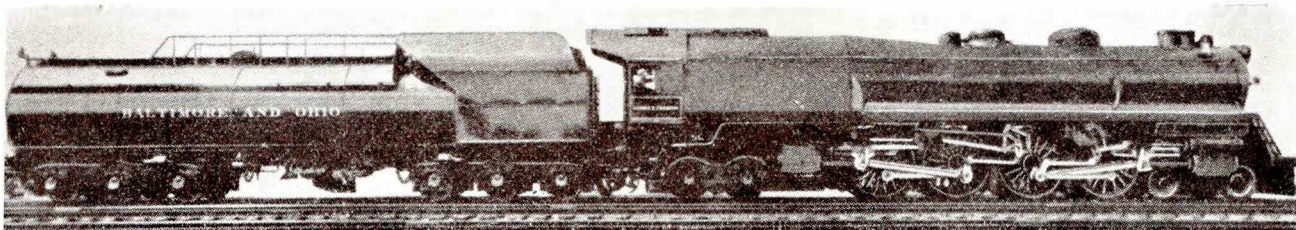
Omkring 1909 konstruerede Santa Fé Selskabet en Mallet-lokomotivtype med 2BC1-kobling og 185 cm drivhjulsdiameter til eksprestogsstrafik, men kun i bjeregne.

I Spanien og Alger bruges 2C1-1C2-koblede Garratt-eksprestogslokomotiver med henholdsvis 175 og 180 cm drivhjulsdiameter. De sidste kan let køre 120 km i timen.

De tyske Rigsbaner, nu de vesttyske Forbundsbaner, har en serie fem-koblede blandettogskolomotiver, dog 1E1-koblede, udrustet med Krauss-Helmholtz-stel. Deres tilladte maksimumshastighed er ikke mindre end 100 km i timen, skønt drivhjulsdiametren kun er 160 cm. De er dog trecylindrede.

Men der er vist aldrig noget sted bygget egentlige hurtigtogslokomotiver af uleddet konstruktion og klassisk udformning med mere end fire drivaksler, hvis man da ser bort fra de firekoblede lokomotiver med booster.

De sværeste eksprestogslokomotiver af typisk konstruktion er derfor 2D2-koblede. Mange af dem har meget store drivhjulsdiametre, undertiden over 2 m; og nogle af dem kører udmærket ved hastigheder helt op til 150-160 km i timen. — Dog maler de sig principielt ikke med 1D2-lokomotiverne med Krauss-Helmholtz-stel fortil eller med 2C2-koblede lokomotiver, eventuelt med booster, hvor der skal køres med virkelig store hastigheder.



Baltimore and Ohio Railroads 2BB2-koblede Duplex-lokomotiv. — Drivhjulsdiameter 1931 mm. Lokomotivv. 178 t.

I de vældige og hurtigtløbende 2D2-lokomotiver bliver kraftpåvirkningerne på stempelstænger, drivstænger, drejetappe, aksler, o. s. v. meget store. Alle de frem- og tilbagegående og roterende dele må derfor udformes meget svært og bliver følgelig tunge. Også modvægtene må gøres tunge. Allerede i forvejen er de store uaffjedrede drivhjulssæt meget tunge. Hammerslagsvirkningerne på skinnerne og skinnestødsvirkningerne bliver uundgåeligt meget voldsomme. Reaktionspåvirkningerne fra fjedrene på selve lokomotiverne kan fremkalde generende rystelser.

I Europa har man i nogen grad undgået disse ulemper ved at konstruere de fåtallige 2D2-lokomotiver og tillige de fleste andre svære lokomotiver med tre eller fire cylindre, hvoraf en eller to er anbragt indvendigt. Nogle har enkeltekspansion, andre compoundvirkning; og overgangen til mere end to cylindre er undertiden begrundet herved. Men det er i denne sammenhæng underordnet. Det afgørende er forøgelsen af cylindrenes antal. Desuden er det i denne forbindelse af interesse, at de flercylindrede lokomotiver gerne er udformet sådan, at de af drivakserne trækkes direkte.

I USA er der aldrig blevet bygget ret mange lokomotiver med mere end to cylindre, når man da ser bort fra Mallet-lokomotiverne. Det skyldes vel mest, at man i det hele taget har foretrukket enkle konstruktioner. Men det har sikkert også spillet en rolle, at de meget store amerikanske lokomotiver ofte har haft for ringe plads til en eller to ekstra cylindre under kedlen og indenfor rammerne, navnlig efter, at man har indført de kasseformede rammekonstruktioner.

Til gengæld har man i USA udviklet en enkeltrammet lokomotiv-

type med fire udvendige cylindre, der virker uafhængigt af hinanden på hver sin drivhjulsguppe. I det ydre ligner de Mallet-lokomotiverne, som ligeledes har to cylindre, der virker hver sin hjulgruppe. Men Mallet-lokomotivernes forreste drivværk er indbygget i en art bogie, der er ledet forbundet med hovedrammen med den anden drivværksgruppe. — De lokomotiver, vi her skal se på, har derimod alle cylindre og drivhjul anbragt i umiddelbar forbindelse med hovedrammen, ganske som det er tilfældet med almindelige to-tre-fire-cylindrede lokomotiver.

Inspirationen til de pågældende lokomotiver skyldes formodentlig en speciel europæisk lokomotivkonstruktion. — Det drejer sig om den franske 1E1-koblede maskine, som P. L. M. konstruerede i 1932. Den havde fire cylindre, som alle var anbragt udvendig, og hvoraf det forreste par virkede direkte på anden drivaksel, som var koblet til den forreste drivaksel ved en almindelig udvendig koppelstang, medens det bageste cylinderpar virkede direkte på femte drivaksel, der var koppelstangsforbundet til fjerde og tredje drivaksel på almindelig måde. Skønt de bageste cylindre var højtrykscylindre og derfor små, og skønt de tillige var placeret skråt og højt, så de ikke optog særlig megen plads mellem anden og tredje drivaksel, måtte man erstatte de ydre koppelstangsforbindelser mellem disse med indvendige koppelstangsforbindelser.

Kort efter, at denne lokomotivtype var fremkommet, stillede Baldwin-lokomotivfabrikken i USA forslag til Baltimore and Ohio Railroad om bygning af en 2D2-koblet ekspres-togsmaskine med indvendige koppelstænger mellem anden og tredje drivaksel og med fire udvendige cylindre, det ene par anbragt på

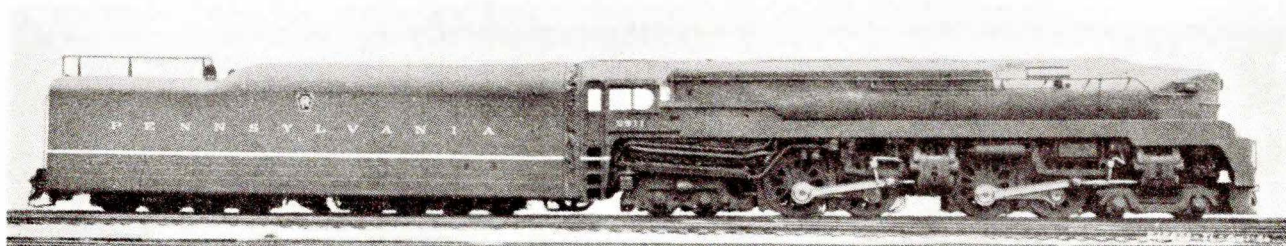
normalt sted, og virkende på anden drivaksel, det andet par anbragt mellem anden og tredje drivaksel og virkende på fjerde drivaksel. Et par år senere foreslog Baldwin fabrikken også sådanne lokomotiver for New York, New Haven and Hartford Railroad og Florida East Coast Railroad. Men ingen af disse selskaber anskaffede sådanne lokomotiver, ej heller andre slags otteakselde lokomotiver.

Derimod besluttede Baltimore and Ohio selskabet sig omsider til at prøve systemet, dog med den ret væsentlige ændring, at man helt udelod den indvendige koppelstangsforbindelse mellem anden og tredje drivaksel og de dermed følgende komplicerede akselformer. De to drivværksgrupper blev derved helt uafhængige af hinanden. — Sådanne lokomotiver har senere fået betegnelsen Duplex-lokomotiver, ganske uanset antallet af aksler og drivakser og den specielle koblingsform.

Baltimore and Ohio jernbaneselskabet konstruerede på egne værksteder et forsøgslokomotiv i 1937.

Dette lokomotiv havde i modsætning til det omtalte franske lokomotiv enkel ekspansion; og alle cylindrene var følgelig ens. Desuden var lokomotivet karakteristisk ved at have de bageste cylindre anbragt bag ved drivhjulene.

Det kunne måske synes at være noget helt nyt. Men intet er nyt under solen, selv om amerikanerne vel næppe har opdaget, at ideen er gammel. Allerede i 1862 anskaffede det franske Norbaneselskab lokomotiver, der i princippet var konstrueret på samme måde. Det var dog tenderlokomotiver; og de var CC-koblede. De havde to af hinanden ganske uafhængige sæt drivværk, hver med to udvendige cylindre, og de bageste cylindre var anbragt bag



Pennsylvania Railroads nyeste type 2BB2-koblede Duplexlokomotiv. — Drivhjulsdiam. 2032 mm. Lokomotivv. 226 t.

de tilhørende drivhjul. Den store akselafstand rådedes der bod på ved at gøre nogle af akslerne sideforskydelige og ved at fordele påvirkningerne jævnt på samtlige aksler ved trykkudligningsstænger.

Når der kun var fire drivaksler, som på B & O-lokomotivet, behøvede man dog ikke at tage så vidtgående hensyn til den store hjulafstand. Men man har på den anden side gjort nogle af drivakslerne sideforskydelige på de moderne Duplexlokomotiver. Når man anbragte de bageste cylindre bag de tilhørende drivaksler i stedet for foran dem, så skyldtes det naturligvis, at man herved blev i stand til at reducere drivakselafstanden en del, så lokomotiverne kunne køre hurtigere i kurverne og køre i skarpere kurver.

Opdelingen af drivværket i to grupper medfører en række fordele, men også en del ulemper. Det bliver derved muligt at reducere kraftpåvirkningerne på de enkelte stempelstænger, føringsskinner, krydshoveder, drivstænger, drejetappe, kobbelstænger, lejer osv. Kobbelstangsforbindelserne bliver enklere og bortfalder til dels. Hele maskineriet kan derfor dimensioneres svagere og gøres lettere. Modvægtens vægt kan reduceres meget. Derved bliver hammerlagsvirkningerne på skinnerne mindre, hvorved banelegemet og tillige selve lokomotivet bliver skånet. Desuden forøges herved en effektiv adhæsiønsvægt. Det er også af betydning, at selve de uaffjedrede vægte af de komplette hjulsæt bliver mindre, så skinnestødpåvirkningerne reduceres. Iøvrigt kan man ligefrem formindske drivhjulene, selvom der stilles uforandrede krav til kørehastighederne. De mindre cylindre tillader større slagfrekvens eller mindre stempelhastigheder. De

enklere kobbelstangsforbindelser og de svagere kræfter, der skal overføres af kobbelstængerne, bevirker en formindskelse af friktionen. Vedligeholdelsesomkostningerne bliver reduceret af flere grunde, omend på den anden side forøget på gr. af, at selve cylindermaskineriet bliver fordoblet og derfor mere kompliceret. Byggeomkostningerne for sådanne lokomotiver må nødvendigvis blive væsentlig større for sådanne 2BB2-lokomotiver end for tilsvarende 2D2-lokomotiver. Hvorvidt disse fordele kan opvejes af besparinger i udgifterne til vedligeholdelse af lokomotiverne og baneanlægene er måske aldrig opklaret.

Lokomotiverne med de fire cylindre kan måske også have driftsmæssige svagheder. De må i hvert fald blive mere udsat for, at hjulene spiller, snart den ene, snart den anden gruppe, selvom de effektive adhæsiønsstryk ikke varierer så meget som på de firekoblede lokomotiver.

B & O byggede i hvert fald kun det ene forsøgslokomotiv. På den anden side anskaffede selskabet kun et par 2D2-koblede lokomotiver; så man kan ikke uden videre slutte noget om, hvilken type det fandt bedst efter de indhøstede driftserfaringer.

Lokomotivet var altså 2BB2-koblet og havde seks-akslet tender. Arbejdsstrykket var meget stort, ca. 25 atm. Cylindrenes boring var 457 mm, og slaglængden var 724 mm. Drivhjulenes diameter var 1931 mm. Største akseltryk var under 28 t, altså ikke særlig meget efter amerikanske forhold. Den samlede adhæsiønsvægt må have været omkring 110 t. Lokomotivets totalvægt var 177,6 t. Største trækraft angives til 29,5 t.

Dette lokomotiv tiltrak sig naturligvis megen opmærksomhed. Navn-

lig blev Pennsylvania Railroad interesseret og begyndte derfor i samarbejde med alle de tre store lokomotivfabrikker at udvikle et lokomotiv, ved hvilket man ville inkorporere alle nyeste tekniske fremskridt. Det skulle være det ypperste af alt, hvad man hidtil havde udtænkt og konstrueret. Og det skulle blive jernbane-sensationen på verdensudstillingen i New York i 1939.

Dette lokomotiv blev dog på mange principielle punkter udformet anderledes end B & O-lokomotivet. Desuden blev det væsentlig større.

Allerførst opgav man at anbringe de bageste cylindre bag drivhjulene. Allerede B & O havde vanskeligheder med at få plads til cylindrene her, skønt lokomotivet ikke var særlig stort, cylindrene heller ikke. Desuden besværedes man af manglende plads til bagkedlen. Også de lange damprør var til stor gene, og de medførte vel også anelige varmetab. En anden ulempe ved de bagude og omvendt placerede cylindre var, at maskineriet blev tilsmudset meget.

På Pennsylvania-lokomotivet anbragte man derfor de bageste cylindre foran de tilhørende drivhjul, skønt afstanden mellem allerbageste og allerforreste drivaksler derved blev meget stor, og hjulflangernes skæringsvinkel med skinnerne i kurverne blev stor. Flangepåvirkningerne nedsattes dog ved, at nogle af drivakslerne gjordes sideforskydelige.

Pennsylvania-maskinen konstrueredes for meget store hastigheder. Den blev iøvrigt til en kæmpemaskine. Bageste bogie måtte gøres tre-akslet; og efterhanden blev man nødt til også at bruge en tre-akslet bogie fortil, skønt det generede placeringen af de forreste cylindre, der måtte hæves. Til gengæld kunne de to bogier udformes ens.

Lokomotivets koblingsordning blev altså 3BB3. — Tenderen blev otte-akslet. — Lokomotivets og tenderens længde er ikke mindre end 42,73 m, hvilket vist turde være rekord for alle ikke-leddede lokomotiver. Dette i forbindelse med den moderate højde, 4,724 m, og strømlinebeklædningen og hele formen og malingen gav det et meget slankt og elegant udseende. Kedlen er meget rigeligt dimensioneret. Den er godt 21 m lang. Dens diameter er 2,36 m fortil og 2,54 m bagtil lige foran fyrkassepartiet. Fyrrumsfladen er 68 m². Ildrorenes hedeplade er 465² og overhederens 194 m². — Arbejdstrykket er godt 21 atm. Cylindrenes boring er 559 mm og deres slaglængde 670 mm. Drivhjulsdiameteren er 2133 mm. Konstruktionshastigheden er 161 km i timen (100 miles). Største trækraft ved 85 pct. kedeltryk er 34,7 t. Lokomotivets adhæsionsvægt er 128 t og totalvægten 276 t. Tenderen vejer 205 t, deraf 24 t kul og 76 t vand.

Lokomotivet var konstrueret for en arbejdsydelse på 6500 indic. hk, vel at mærke varigt dagen lang. Det var beregnet for lyntogslignende lange eksprestog, vejende 1100—1200 t, som skulle fremføres med ovennævnte hastighed navnlig på strækningen mellem Pittsburg og Chicago.

Dette lokomotiv, der fik betegnelsen S 1, blev demonstreret for den store offentlighed på verdensudstillingen i New York, hvor det blev opstillet på ruller, »kørende» for fuld fart.

Vidunderlokomotivet opviste senere fortrinlige køreegenskaber i den praktiske togdrift. Det viste sig imidlertid at være unødvendigt stort. Iøvrigt var dets anvendelighed på grund af dets store længde begrænset til bestemte banestrækninger.

Derfor konstruerede Pennsylvania selskabet snart efter et andet lokomotivtype kaldet T 1, hvoraf to prøve-

eksemplarer blev færdige i 1942. Denne type var i grundprincippet udformet som S 1-typen altså som en Duplex-maskine, ligeledes med alle cylindrene anbragt foran de tilhørende drivhjul. Men den nye type blev væsentlig lettere. Dette bevirkede bl. a., at det blev muligt at nøjes med toakslede bogier både bagtil og fortil. Derved blev det også muligt at anbringe de forreste cylindre mellem forløberbogiens hjul i stedet for bag dem. Iøvrigt blev drivhjulenes diameter noget mindre. Disse og andre forhold bevirkede, at de nye 2BB2-lokomotivers længde blev adskilligt kortere end 3BB3-lokomotivets. Også drivaksafstanden blev en del kortere. — Det ene med det andet bevirkede, at Duplex-lokomotiverne blev mere anvendelige. De kunne bruges på alle Pennsylvania selskabets hovedlinier vest for Alleghany-bjergene og desuden på visse strækninger øst for bjergene.

Medens den 3BB3-koblede maskine havde 8077 mm afstand mellem de to yderste drivaksler, er den tilsvarende længde for 2BB2-maskinerne 7721 mm. Deres totallængde er kun 37,43 m. Højden er 4724 mm, det samme som for S 1-maskinen. Forbrændingsrumhedepladen er 39 m²; ildrørshedepladen er 353 m²; og overhedepladen er 156 m². Cylindrenes boring er 483 mm, og slaglængden er 660 mm. Drivhjulsdiameteren er 2032 mm. Arbejdstrykket er godt 21 atm. Den maksimale trækraft angives til 29,4 t for den ene af de to prøvemaskiner og 6,1 t mere, altså 35,5 t, for den anden maskine, der er udrustet med en booster. Adhæsionsvægten er 121,6 t. Den første maskine vejer henimod 225,5 t og den anden henimod 230,6 t. — Tendervægten er 196,4 t, deraf 37 t kul og 74 t vand.

De to T 1-lokomotiver fra 1942 viste sig at være overordentlig vellykkede og brugbare. De indsattes

især på den 1148 km lange strækning mellem Harrisburg og Pittsburg til fremføring af 800 t tog med hastigheder, der gik op til 100 miles i timen, altså 161 km i timen. — Lokomotiverne var ydedygtige nok, selv uden booster. På prøvestanden udviklede et af dem 6552 indic. hk ved en slagfrekvens svarende til 139 km/h.

Da Pennsylvania-selskabet lige efter krigen skulle til at anskaffe nye eksprestogslokomotiver, valgte man derfor denne konstruktion i næsten uændret skikkelse. Der byggedes 50 lokomotiver af typen ud over de to første. De 25 byggedes på selskabets egne værksteder, de andre 25 på Baldwin-lokomotivfabrikken. I det ydre blev disse lokomotiver dog noget forskellige fra de første. Thi medens de første var helt strømlinebeklædt, har de sidste helt frie drivhjul og cylindre. Maske er de første maskiner og tillige 3BB3-maskinen også blevet delvis afklædt på lignende måde, så drivværket er frigjort.

Muligvis har man allerede inddraget nogle af disse lokomotiver fra tjenesten. Men selv om disse lokomotiver endnu er i brug, er det vel sandsynligt, at de en skønne dag kommer til at dele skæbne med deres forgængere blandt damplokomotiverne, der er inddraget p. gr. af konkurrencen med diesellokomotiverne og elektrolokomotiverne.

Men de vil aldrig blive glemt. For de betegner kulminationen og afslutningen på et af de mest interessante kapitler i lokomotivernes historie, specielt eksprestog- eller rettere sagt lyntogslokomotivernes historie.

I en følgende artikel skal vi betragte Duplex-godstogslokomotiverne. De er også udviklet af Pennsylvania Railroad, og de repræsenterer i det store og hele et sidestykke til de her omtalte Duplex-personotogslokomotiver.



Pennsylvania Railroads første lokomotiv. — Drivhjulsdiam. 2134 mm. Lokomotivv. 276 t.

Danske Jernbaners Afholdsselskab fylder 50 år

Under særlig højtidelige former åbnede DJA sit årsmøde på »Nyborg Strand« den 5. juni d. å.

Når åbningen var særlig højtidelig, skyldes det, at selskabet samtidig med årsmødet fejrede sit 50 års jubilæum, og som en æresbevisning over for den danske afdeling afholdt det internationale jernbane-afholdsselskab JEVA samtidig sin 21. kongres samme sted.

Den internationale kongres blev først åbnet i den smukt pyntede, gode og velindrettede sal, ved, at generaldirektør E. Terkelsen bød den talstærke forsamling, hvori var repræsentanter for de fleste europæiske lande, velkommen.

Generaldirektøren var efter anmodning indtrådt som formand i den æreskomité, der præsiderede ved kongressens åbning, i hvilken komité også fandtes forretningsføreren for Dansk Jernbane Forbund, P. Madsen, som repræsenterede de faglige organisationer ved DSB.

Efter generaldirektørens åbningstale bragte delegerede fra forskellige lande kongressen deres hilsen og gode ønsker, og særlig bemærkelsesværdig var det i den forbindelse at høre repræsentanten for de franske baners administration. Han nævnte bl. a., at der i Frankrig — efter administrationens opfattelse — blev drukket for meget rødvin af personalet, og som et middel til at dæmme op herimod havde de franske baners ledelse ladet opstille ca. 70 drikkevandshaner — rundt omkring på rangerpladserne og de til banerne hørende værksteder — der løb med rent frisk vand.

For en dansker er en sådan udtalelse som sagt bemærkelsesværdig, men en kendsgerning er det, at alene det at skaffe frisk drikkevand er et stort problem i adskillige af Europas lande.

Som afslutning på den internationale kongres' første dag blev holdt to foredrag, som omfattede henholdsvis erfaringer indhøstet rundt omkring vedrørende den så ofte omtalte antabuskur samt ungdommens udnyttelse af fritiden.

Iøvrigt var der for de udenlandske gæster tilrettelagt et omfattende program med besøg forskellige steder i vort land, og den danske afdeling, i hvis hænder arrangementet var lagt, fortjener den største anerkendelse for måden, hvorpå opgaven var løst.

Danske Jernbaners Afholdsselskab havde i anledning af sit jubilæum ladet udarbejde et festskrift omhandlende selskabets historie. Heri omtales bl. a., at en af pionererne indenfor Dansk Lokomotivmands Forening, afdøde lokomotivfører Chr. Christensen, Esbjerg, der også har været formand for DLF, på det første møde, der blev afholdt for oprettelse af selskabet, anbefalede og støttede tanken herom.

Ikke alle jernbanemænd så med venlige øjne på den nydannede sammenslutning af meningsfæller indenfor etaten. Adskillige røster lod sig høre i de respektive organisationers blade, og det, man særlig gav udtryk for, var frygten for, at der skulle indføres afholdstvang for jernbanemænd. Frygten

herfor var dog ubegrundet og blev også dementeret af ledelsen for selskabet.

I anledning af jubilæet modtog afholdsselskabet mange lykønskninger og gaver fra meningsfæller og sympatiserende foreninger i ind- og udlandet, og selv om selskabet i medlemstal ikke er stort — ca. 800, hvoraf de fleste er ældre — vil det vel stadig have sin berettigelse og en opgave at løse indenfor medarbejderstaben ved DSB. S. Suneson.

Landsmøde i Norsk Lokomotivmands- forbund

N. Heggstad.



Den lille idylliske by Drammen på den norske vestbane var i dagene fra den 17.—19. juni centrum for de norske lokomotivmænds 51. landsmøde.

Vor norske broderorganisation er opdelt i 9 distrikter, og hver af distrikterne skiftes til at afholde landsmødet. Når Drammen denne gang skulle være vært, lå der ved denne historiske begivenhed bag ved, at det var i denne by, de første lokomotivmænd oprettede en organisation. Det skete den 18. september 1892, og i 1893 stiftedes hovedorganisationen. Den kan således i år fejre sit 50 års jubilæum.

For første gang i de norske jernbaneorganisationers historie deltog Statsbanernes generaldirektør i mødet, og af andre gæster havde man indbudt repræsentanter fra samarbejdende organisationer i ind- og udlandet.

I mødet deltog 71 stemmeberettigede, og man måtte af hensyn til den ret omfattende dagsorden holde en daglig mødetid fra kl. 9 til 19 med en frokostpause på 2 timer. Af de vigtigste problemer, der var til behandling på mødet, skal nævnes den fornylig udsendte rapport fra den særlige justeringskomité, hvis opgave havde været at undersøge hvilke stillinger, der med rette kunne kræve en bedre lønmæssig placering. Der forela fra komitéen ingen forslag om oprykning af lokomotivpersonalet, hvorfor forbundets hovedbestyrelse overfor landsmødet gav udtryk for, at man gennem De samvirkende Fagforbund ville søge deres lønningsforhold taget op til behandling. Man besluttede i denne forbindelse at forhøje kontingentet for bl. a. at styrke kampfondskontoen, som måtte konsolideres bedre, såfremt det blev nødvendigt at sætte den i funktion.

Bemandingen af dieseltraktorer var genstand for en meget indgående og interessant debat, og mødet pålagde hovedbestyrelsen, at den arbejdede for lokomotivpersonalets adgang til nye og større traktorer.

I den forløbne periode havde forbundet afholdt sit første tillidsmandskursus, og det blev besluttet at udbygge oplysningsarbejdet.

Formand N. Heggstad og sekretær O. Anfinsen blev begge genvalgt med akklamation.

Landsoplysningsudvalget

Landsoplysningsudvalget har den 25. juni d. å. holdt et møde, hvor lokomotivfører J. V. B. Christiansen, Odense, valgtes til formand for udvalget.

Tillidsmandskursus

Efter indstilling fra landsoplysningsudvalget har hovedbestyrelsen vedtaget, at der afholdes tillidsmandskursus på feriehuset i dagene 5.—12. september d. å.

Kursus vil få 3 grupper, hvoraf 2 vil omfatte aktuelle tjenstemandsproblemer og være forbeholdt tillidsmænd, der ikke tidligere har været på kursus, medens den tredje gruppe vil omfatte faglige problemer af såvel national som international karakter. En betingelse for at kunne komme i betragtning som deltager i den tredje gruppe er, at man tidligere har deltaget i tillidsmandskursus.

Afvekslende med arbejdet i grupperne vil blive indlagt aktuelle foredrag, som vil blive afholdt af kyndige foredragsholdere.

Deltagerne får gratis ophold i kursustiden. Der vil af Generaldirektoratet blive bevilget 3 dages ekstraordinær tjenestefrihed udover det ordinære antal feriedage, ligesom landsoplysningsudvalget vil yde 55 kr. pr. deltager til evt. betaling af permissionsdage. Det må påregnes, at der skal bruges ialt 8 dage, ud- og hjemrejsedag incl.

Da deltagerantallet er begrænset, forbeholder udvalget sig ret til, dersom et større antal end påtænkt melder sig, at udpege dem, som kommer i betragtning.

Tillidsmænd, hvorved forstås medlemmer af afdelingsbestyrelserne samt repræsentanter for underafdelingerne, der ønsker at komme i betragtning, må indsende ansøgning til undertegnede senest den 15. juli med fuld opgivelse af navn, stilling og tjenestested, samt hvilken tillidspost pågældende varetager indenfor afdelingen, ligesom det på ansøgningen skal anføres, om man har deltaget i tidligere kursus og i givet fald hvilke år, og om man ønsker at deltage i den udvidede gruppes arbejde.

De i betragtning kommende vil i betimelig tid blive underrettet, og program m. v. vil ligeledes i god tid blive tilstillet de pågældende.

Vi henstiller til vore tillidsmænd at benytte denne mulighed for dygtigørelse, ligesom vi opfordrer alle, der har deltaget i tidligere års kursus, til at melde sig, for i den udvidede gruppe at udbygge de kundskaber, man der har hentet.

På landsoplysningsudvalgets vegne

J. V. B. Christiansen,
Skibhusvej 137, Odense.

Rettelse

I DLT nr. 12, side 161, er den viste tegning i fig. 1 beklageligvis blevet ombyttet, idet det rettelig skulle have været type 2-C-2 og ikke 1-D-2.

Statsbanernes driftsregnskab for finansåret 1952-53

Følgende bringes en oversigt over Statsbanernes driftsindtægter og driftsudgifter i finansåret 1952—53.

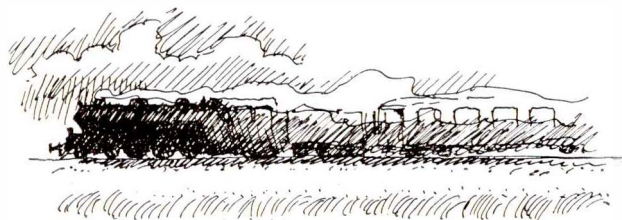
I forhold til 1951—52 er indtægten af *personbefordringen*, ca. 243,0 mill. kr., steget med ca. 19,5 mill. kr., af denne stigning falder ca. 3 mill. kr. på Statsbanernes rutebilsdrift, indtægten af *godsbefordringen*, ca. 150,0 mill. kr., faldet med ca. 17,9 mill. kr., indtægten af *postbefordringen*, ca. 17,7 mill. kr., faldet med ca. 0,3 mill. kr. og forskellige *andre indtægter*, ca. 19,4 mill. kr., steget med ca. 2,7 mill. kr. Alt i alt er driftsindtægterne, ca. 430,1 mill. kr., steget med ca. 4,0 mill. kr.

De *egentlige driftsudgifter*, ca. 470,8 mill. kr., er steget med ca. 18,5 mill. kr.

Af stigningen falder ca. 20 mill. kr. på lønkonti som følge af den stærke stigning i midlertidigt løntillæg pr. 1. april 1952 samt stigning i reguleringstillæg (1 portion pr. 1. april 1952 og 1 portion pr. 1. oktober 1952) samt på stigninger i lønninger til ekstrapersonale jævnsides med stigningerne i tilsvarende lønninger under de private erhverv. Brændselsudgiften har været næsten 6 mill. kr. mindre end året før. På den anden side har vedligeholdelsesudgifterne til færger og skibe været ca. 3 mill. kr. større end året før.

Driftsresultatet, et underskud på ca. 40,7 mill. kr., er herefter ca. 14,5 mill. dårligere end i fjor. Det samlede regnskabsmæssige resultat af driften, under medregning af afskrivning og forrentning, der sidste år steg med ca. 6,4 mill. kr., bliver, at der i 1952—53 er et underskud på ca. 81,9 mill. kr., medens der i 1951—52 var et underskud på ca. 61,0 mill. kr.

	April—marts 1952/53	1951/52	Afvi- gelser
Personbefordring .	243.050.000	223.570.000	19.480.000
Gods- og krea- turbefordr.	149.980.000	167.840.000	÷17.860.000
Postbefordr.	17.710.000	17.960.000	÷250.000
Andre indt.	19.410.000	16.750.000	2.660.000
<i>Indt. ialt</i> ..	430.150.000	426.120.000	4.030.000
<i>Driftsudg.</i> .	470.830.000	452.340.000	18.490.000
<i>Driftsover- skud</i> ..	÷40.680.000	÷26.220.000	÷14.460.000
Afskrivning	14.690.000	12.510.000	2.180.000
Forrentning	26.550.000	22.300.000	4.250.000
<i>Statens tilskud til driften</i>	81.920.000	61.030.000	20.890.000



Hvile — !

Maskinen af 1464 ankomst til kulsiloen og afløsning kl. 19,05 (466 afl. 19,25), derefter skal der skrives reparationer i bogen til udvask eller for at benytte lejligheden til at få udført reparationer, da maskinen som regel henstår i remisen følgende dag; det kunne ganske vist overlades til afløseren at skrive reparationerne, men i almindelighed tror jeg nok de fleste helst selv vil gøre det. Dernæst en lille opfriskning med sæbe og vand, og så er det vel ikke for tidligt at få noget aftensmad — det var rart — nu er klokken også 20,08, og jeg skal op igen kl. 23,00.

Jeg har haft begge vinduer og dør åben for at få lidt kølig luft ind i værelset. Jeg tror, her har været åbent for radiatoren i dag, her var væmmeligt varmt. Jeg lukker det ene vindue og sætter det andet fast for at det ikke skal rasle, hvis det lufter op. Så er alt taget i betragtning og de bedste betingelser tilstede for at få nogle få timers hvile og søvn. De to foregående dages tjeneste har været temmelig anstrengende, den ene 9,35 tim. tjeneste, slut kl. 1,20 og næste dag 9,02 tim., slut kl. 2,47. Jeg har med vilje ikke sovet til middag, for jeg vil være sikker på at sove lidt, før jeg skal køre slæber, som kan være temmelig skrap, hvis man ønsker at være hjemme i rette tid. —

Det er mærkeligt, hvorfor kan jeg ikke sove, jeg ligger da rigtig godt; sov nu gamle! Tiden er knap, uret på en kirke i nærheden falder i slag — 9 tæller jeg. Pokkers også; jeg prøver den anden side, om det er bedre. Nu river det i halsen på mig, den forbandede tørre centralvarme, her kommer heller aldrig nogen fugtighed herind. Slimhinderne i næsen er indtørret, så huden er ved at sprække. Jeg tager en tår kaffe for at lindre halsen, det var godt, det hjalp lidt, det var godt at komme til at ligge lidt igen, jeg trænger egentlig til det nu, klokken var 9,15 da jeg vågnede i morges, og så har jeg gået og arbejdet i haven til lidt over middag. — »Hvad er nu det?« Er der to, som skændes i vaskerummet, eller er det en, som synger jazz? Fandens også. Kan de mennesker da ikke tage lidt hensyn til andre, som skal sove lidt før en anstrengende dag. Nå endelig lidt ro, en dør falder i med et brag, så bygningen ryster. Jeg kigger på uret, 22,45. Hvad er det? Det er jo lige samme tid som for 12 dage siden, jeg også lå herinde. Det er ham igen, som sang og en anden fløjtede, antagelig i badeværelset, for det varede temmelig længe. Fandens også, nu er halsen tør igen, der er nu 15 min. tilbage. Dette er håbløst. Lyset bliver tændt og en stemme siger langt borte, uendelig langt borte: Klokken er 23,00. Det forekomer mig, at der er gået et minut, siden jeg så på uret. Nu ville de 50 minutter, som vi begyndte senere for forrige køreplansskifte, være meget værd, da blev hviletiden afkortet med 20 minutter og denne gang med 30 minutter. Hvad mon der findes på næste gang. Maskinen kommer ikke før vi skal løse af, men vi kan f. eks. klargøre en fremmed maskine.

Efter sådant et ophold, hvile vil jeg ikke kalde det, for jeg var mere træt, da jeg stod op, end da jeg lagde mig, og jeg tror, mange af mine kolleger har været ude for det samme, har vi ansvaret for fremførelse af toget (2705), som er i Helsingør kl. 5,51, men meget ofte ikke er fremme før kl. 7,12.

Lad os igen få afløsningstiden sat til kl. 0,20 og vandbeholdere på radiatorerne. Støjen i vaskerummet ophører automatisk, når vedkommende læser dette.

H. Bechmann, Helsingør.

Jernbaneskolen

Lokomotivfyrbøderkursus: 26. august—17. oktober med eksamen 19.—21. oktober og 22. oktober—14. december med eksamen 15.—17. december.

Lokomotivfyrbøderkursus i Aarhus: 10. september—2. november med eksamen 3.—5. november.

Instruktion til motoruddannelse: 29. september—2. oktober.

Instruktion til motoruddannelse i Aarhus: 2.—6. oktober.

Motorkursus: 3. november—5. december med eksamen 7.—8. december.

Motorkursus i Aarhus: 6. november—9. december med eksamen 10.—11. december.



Tak

Min hjerteligste tak for al venlig deltagelse ved min mand, lokomotivfører P. H. Th. Pedersens begravelse. Vordingborg, den 20. juni 1953.

Dagmar Pedersen.

Dødsfald

Vor kollega, lokomotivfører P. H. Th. Pedersen, Vordingborg afgik lørdag den 13. juni ved døden og blev begravet fra Vordingborg kirke den 18. ds.

Lokomotivpersonalet fra Næstved dannede æresvagt under højtideligheden og bar den afdøde til sit sidste hvilested.

Gedser lokomotivpersonale var smukt repræsenteret ved deres afdelingsfane.

Th. Pedersen var velkendt på strækningen Gb—N1, hvor han har kørt i mange år, indtil sygdom tvang ham til at forlade tjenesten; samtidig måtte han også opgive et mangeårigt hverv som tillidsmand for sine kolleger i Vordingborg.

En god kammerat er gået bort og vil blive mindet længe.

B.



Forflyttelse efter ansøgning pr. 3-6-53.

Lokomotivfyrbøder:

F. L. Pedersen, Aarhus, til Svendborg.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 12-6-53.

Lokomotivførerne:

S. H. T. Larsen, København Gb., til Helgoland.
T. F. Nielsen, København Gb., til Helgoland.
E. C. E. O. Anderberg, København Gb., til Helgoland.
H. M. Salvad, København Gb., til Helgoland.
E. E. Sørensen, København Gb., til Helgoland.
P. Jørgensen, København Gb., til Helgoland.

Forfremmelse til lokomotivfører pr. 1-7-53.

Lokomotivfyrbøder:

S. Hansen, Aarhus, i Padborg.

Forflyttelser efter ansøgning pr. 1-7-53.

Lokomotivførerne:

A. Preisler, København Gb., til Roskilde.
E. T. Olsen, Korsør, til København Gb.
H. H. Snedker, Padborg, til Korsør.

Lokomotivfyrbøderne:

K. A. Larsen, Slagelse, til København Gb.
H. J. Wodka, København Gb., til Roskilde.
R. C. Jensen, Korsør, til Slagelse.
T. L. Hansen, Padborg, til Korsør.
H. C. Thiessen, Roskilde, til Padborg.
N. H. W. Hansen, Fredericia, til Helsingør.
B. Klemmensen, København Gb., til Fredericia.

Ansættelse som lokomotivfyrbødere pr. 1-7-53.

Lokomotivfyrbøderaspiranterne:

F. H. Frikov, København Gb., i København Gb.
J. S. Andersen, København Gb., i København Gb.
H. Olsen, København Gb., i København Gb.
J. M. Andersen, København Gb., i København Gb.
J. Rasmussen, Korsør, i København Gb.
E. J. Mortensen, Kalundborg, i Roskilde.

Afsked.

Lokomotivfører:

C. J. Andersen, København Gb., afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-8-53).

Elektrofører:

L. P. V. Larsen, Enghave, afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (31-8-53).

MEDLEMSLISTEN

Optaget som ekstraordinært medlem pr. 1-6-53.

Pens. lokomotivfører M. Jakobsen, A. S. Ørstedsvvej 39, Viborg.

Pens. lokomotivfører C. C. V. Eland, dbmd., Skanderborgvej 16, Aarhus.

Pens. lokomotivfører O. C. Christensen, Valbyhus, Valbyvej, Slagelse.

Dødsfald blandt medlemmerne.

Lokomotivfører P. H. Th. Pedersen, Ingemannsvej, Vordingborg (13-6-53).

Dødsfald blandt pensionister.

Pens. lokomotivfører P. C. Sprogø, Prangervej 45, 1., Fredericia (19-6-53).

NYE ADRESSER

Lokomotivfører-afdeling:

Skanderborg: Underafdelingsrepræsentantens navn og adresse rettes til: E. Lauersen, Villa »Merci«, Hestehaven.

Svendborg: Underafdelingsrepræsentantens navn og adresse rettes til: J. H. Pedersen, Ørkildsvej 14.

Vordingborg: Underafdelingsrepræsentantens navn og adresse rettes til: E. C. Christensen, Klostergade 9.

Lokomotivfyrbøder-afdeling:

Roskilde: Formandens adresse rettes til: Kirkegårdsvej 5.

Svendborg: Underafdelingsrepræsentantens navn og adresse rettes til: R. W. Rasmussen, St.-Byhavevej 47.

Byttelejligheder

En 2 vær. lejlighed i Fredericia (mdl. leje kr. 44), ønskes byttet med 2 eller 3 vær. i København eller Valby.

Louis Nielsen,

Riddergade 17, Fredericia.

Aalborg—Fredericia.

I Aalborg haves en 2½ vær. moderne stuelejlighed, som ønskes byttet med en lignende lejlighed i Fredericia snarest.

Henvendelse til

pens. overpostbud *A. P. Jensen,*
Steen Billesgade 16, Aalborg.

Statsbanepersonalets Sygekasse

Som tidligere oplyst har speciallægerne i øre-, næse- og halssygdomme, såvel i København som i provinsen, opsagt overenskomsten med Statsbanepersonalets Sygekasse om behandling af kassens medlemmer.

Da det ikke er lykkedes at afslutte ny overenskomst, idet sygekassens bestyrelse ikke har ment at kunne indgå på de af ørelægerne organisationer fremsatte krav om en meget betydelig forhøjelse af honoraret, vil sygekassen fra 1. juli d. å. og indtil videre ikke have overenskomst med ørelæger.

Til betaling af udgift ved eventuel behandling hos speciallæger i øre-, næse- og halssygdomme efter 1. juli d. å. vil der af sygekassen kunne ydes tilskud, når ansøgning forsynet med jernbanelægens henholdsvis den anmeldte privatlæges erklæring om lidelsens art og om nødvendigheden af behandling hos speciallæge samt med oplysning om den omtrentlige udgift indsendes hertil, forinden behandlingen finder sted —jfr. vedtægtens § 6, stk. 7.

Forlang

KAFFE

fra P. M. BRUUN's Kafferisteri
(Ved A. M. Petersen)

Engelsk Beklædnings-Magasin

Telefon 346 NYBORG Telefon 346

Besøg „Kurhotellet“

Nyborg Strand . Tlf. 112

Bevar
Beskyt
Forskøn
MAL!

Nyborg Tapet- og Farvelager

C. Østergaard Jensen
Nr. Voldgade 66 . Tlf. 283

A/s C. F. Schalburg

VINGAARDEN I NYBORG
Grundlagt 7. Juni 1817

**Nyborg Kulimport
og Nyborg Cichorietørreri A/s**

Telefon 15 og 23

NØRREGADES KIOSK

Nørregade 9 (Alfred Johansen) Telf. 261

Alt i Dag- og Ugeblade — Tobak og Spiritus

Bødcher-Jensen

Kongegade, Nyborg, Tlf. 33

Bøger
Papir
Musik

H. KONGGAARD

Murermester *Entrepreneur*

Kronprinsensgade 10 . Telefon Nyborg 27

Drevsen & Nellemann

NYBORG - TELF. 25 og 189
Isenkram-, Støbegods-, Glas-, Porcelæn- og
Udstyrsforretning

**NYBORG DAMPVASKERI
OG TRI-RENSERI**

Kemisk Tøjrensning
Telefon 54

Cafe FÆRGEGAARDEN

Godt Madsted . Billige Priser . Tlf. Nyborg 582

I. KRUSE & BECH

Vand-
Gas- & Lysinstallationer
Telf. Nyborg 144, 381 - 1144

JOHS. WICHMANN'S

Træskoforretning
anbefales
d'Hrr. Lokomotivmænd

HJ. MARTENS EFT.

vl Peter Christensen
Guldsmed Nørregade 6,
& Gravør Nyborg, Tlf. 369

Østervembs

VINSTUE

anbefales

Weinrich Nielsens

Bageri og Conditori

anbefales

WERNER HANSEN

Urmager og Guldsmed
Mellemgade 15
Nyborg
Telefon 530

Forlang!

Carlsminde

øl og vand

Nyborg Ligkistemagasin

K. Jacobsen *Snedkermester*
Besørger alt vedr. Begravelse el.
Lisbrænding. Grdl. 1897
v/ Slottet . Tlf. 171

Radio-Magasinet

Østfyns største Grammofon-
Pladelager
Nørregade 13 . Telf. 1060

Nyborg Jernstøberi

Telf. 76 — 231

C. Knackstredt

Tlf. Nyborg 550

★

Spec.: Kranse, Buketter,
Planter og Potte-Kultur
Direkte Salg fra Driyhus

Ingen Butiksteje
derfor billigste Priser



RICHARD LEHN

1. Kl. Herreekvipering Tlf. Nyborg 68

N. Urban Sørensen

Nyborg
Telf. 111 2 L.
Altid 1ste Kl. Varer



Chr. Christensen

Sten- og
Billedhugger Etbl.
Frederiksgade 26, Aarhus
Telefon 720

Thorvald Torntoft

AARHUS
Frederiks Alle 116 Tlf. 2551
Isenkram.
**Køkkenudstyr, Glas,
Porcelæn og Fiskegrejer**

Jensen & Nielsen

Kirkegaardsvej 1, Aarhus, Tlf. 1379

Stort
Udvalg i
Grav-
monumenter

Aktieselskabet

AARHUUS PRIVATBANK

Aarhus

København

Fisk - Vildt - Fjerkræ

PRØVEN

FR. ALLE 139 . TLF. AARHUS 5162

Aktieselskabet

Aarhus Discontobank

Tlf. 20188

Kontor: Søndergade 9

Frederiksbjerg Installations Co.

Frederiksalle 99 . Tlf. Aarhus 6813-6814-6815
Lys ✕ Kraft ✕ Radio-Anlæg ✕ Lamper ✕ Lysekroner

Arbejder Spare- og Laanekassen for Aarhus og Omegn

de Mezasvej 1 Østergade 4 Tordenskjoldsgade 37
Tlf. 30333 Tlf. 26255 Tlf. 68166

Indskudskapital ca. 42,5 Mill. Reserver ca. 4,8 Mill.

S. Bendtsen & Co.s Eftf.

Skræderforretning

Ryegsgade 27, Aarhus

Telefon
Aarhus 3720
Leverandør
til DSB



Brdr. Jensen

Fr. Alle 112 . AARHUS . Tlf. 4520

Storaarhusianske Mejerier

Mælk fra tuberkulinprøvede Besætninger

RADIO-THYGESEN

Raadhuspladsen 1 . Aarhus . Telefon 1010-1040

Førende Specialforretning i
RADIO - GRAMMOFONER - PLADER

Leverandør
til Danske
Statsbaner

Sig det med Blomster

P. B. VAHL

✕ Paa faa Timer
overalt i Verden

Fr. Alle 149, Aarhus, Tlf. 5150

A/S »REFFO« Struer

Kedelrensningsvædsken »REFFO«

Telefon 145

DANSK FANE-INDUSTRI.



leverer alt i Forenings Fane og
Bannere. Alle Tilbehørsdele.
Indhent Tilbud.

SILKEBORG
866

Mette Andersen

Vestergade 26, Silkeborg

ERIKSEN & CHRISTENSEN

AKTIESELSKAB

ESBJERG

Hovedbanegaardens Restaurant

KØBENHAVN

anbefales de værede Rejsende

Billige Priser Hurtig Betjening
Husk Marketenderiet Ærbødigst Viltøft
Telefon 1232