

DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING

NUMMER 15

5. AUGUST 1958

53. 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

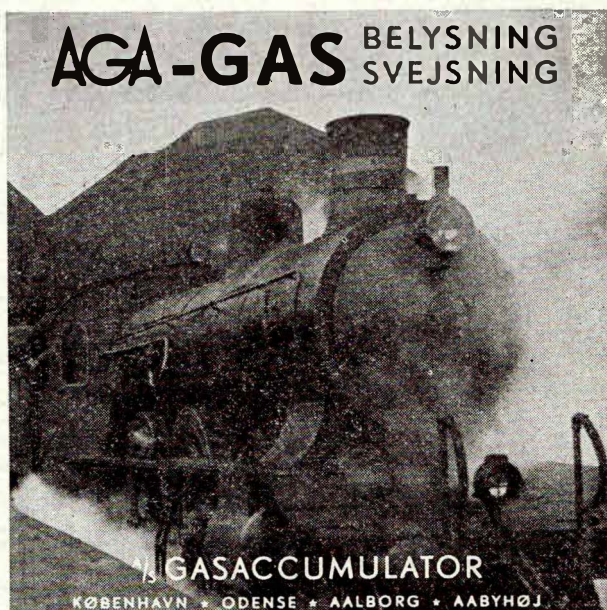
Kostume efter Maal
Kr. 298,00

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 Begravelser og Ligbrænding
Enghavevej 31 besørges paa bedste
Telefon: Eva 1404 og billigste Maade
Søn- og Helligdage privat: Hørdumsgade 37, Telefon Eva 5193

Fællesforeningen for Danmarks Brugforeninger

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

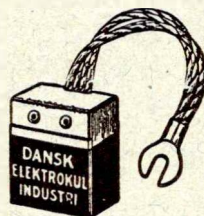
(C. Weistrups Eff.) Grundlagt 1856
Colbjørnsensgade 17, Kbhvn. V, Tlf. Vester 2637

Andersson & Bardram A/s

Studivestergade 10 . Tlf. 8638 . København K

Alt i Pakninger og Stempelringe til Motorer

THÜRMEERS
originale Snittøj



Klingseyvej 6, Kbhvn.

Telefon Damsø 3132



SIGI

Hygiejniske Gummivarer
Katalog gratis

Amk. Gummivare Industri

Vestergade 3 . København K
Tlf. Byen 4195

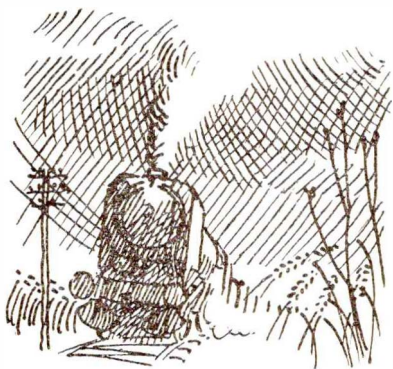
OPTIKER

Felix Schmidts
EFTF.

Nørrevold

Nr. 68 mellem Nørregade og Fiolstræde
Byen 2006-2007

Statsbanernes Brille-Leverandør



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 15 - 53. ÅRGANG

5. AUGUST 1953



Indhold:

Ny kursusplan	189
FN-nyt	190
Alweg-banen	191
Samarbejdsudvalgene, 1. Distrikt	199
Under DLF	200
Tak	200
Sommerudflugt	200
Personalia	200
Byttelejlighed	200
Statsbanepersonalets Sygekasse ..	200



Redaktører:

E. Greve Petersen
(ansvarhavende)
K. B. Knudsen.

Redaktion og ekspedition:

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

Frederiksberg Bogentrykkeri,
Howitzvej 49.

Ny kursusplan

Under vor omtale i det sidste nummer af bladet af den nye formand for foreningens landsoplysningsudvalg, kunne vi samtidig meddele, at udvalget på sit første møde i den nye kongresperiode har besluttet at indføre en ny undervisningsplan på de årlige tillidsmandskursus.

Den nye studieplan, der træder i kraft allerede med det forestående kursus fra den 5. til den 12. september, vil utvivlsomt blive af stor betydning for vore interesserede tillidsmænd ude i afdelingerne. Egentlig er der tale om en treårsplan, idet det nu ikke mere er tilstrækkeligt for den enkelte kursUSDeltager at deltage i et enkelt års kursus. Han må hele pensummet igennem for at kunne få det virkelige udbytte, og det vil jo sige, at de, der har tegnet sig til dette års kursus, også må deltage i 1954 og 1955. Emnet bliver fagforeningskundskab, og det vil blive behandlet som gruppearbejde med mere personlig indsats fra hver kursUSDeltager, end tilfældet har været på de tidligere kursus, og til støtte for gruppearbejdet hører en foredragsrække om emner med tilknytning til hovedfaget afholdt af mænd med særlig kendskab til emnerne.

Kravene til deltagerne i disse studiekursus bliver selvsagt større end for deltagerne i de almindelige tillidsmandskursus, fordi det bliver nødvendigt samtidigt at udvide det selvstudium, der nu engang altid følger med deltagelsen i en studiekreds. Der skal anvendes betydeligt mere litteratur end den grundbog, der benyttes i kursUSDagene, hvorfor tidsrummet mellem to kursus må udnyttes til selvstudium.

Som afslutning på denne udvidede studieplan er det hensigten at uddele et antal højskoleophold, som vil blive tildelt særligt interesserede og flittige tillidsmænd, og hvortil udgifterne dækkes af foreningens hovedkasse gennem den særlige studiefond.

Foruden denne studiekreds i fagforeningskundskab har det været muligt tillige at bibeholde 2 grupper på samme tillidsmandskursus, hvor man fortsat følger den studieplan, som hidtil har været anvendt. Ved denne opbygning af planen, som for øvrigt har krævet et meget stort arbejde af landsoplysningsudvalget, bliver det således muligt for tillidsmænd, der ikke tidligere har deltaget eller for helt nye tillidsmænd, at blive deltager på et tillidsmandskursus. Udpegning af kursister til det førstnævnte kursus har fundet sted blandt de tillidsmænd, som i de foreliggende år har været med på kursus. Samme fremgangsmåde vil også blive anvendt i fremtiden.

For et par år tilbage skrev vi her i bladet, at interessen for oplysningsarbejdet blandt lokomotivmændene var stor, og de senere års udvikling indenfor dette område af vort organisationsarbejde har ikke gjort disse ord til skamme. Der var dengang ganske vist nogle der tvivlede, men forhåbentlig er de allerede overbevist eller blive det inden ret længe.

Der har denne gang meldt sig 46 ansøgere til det kommende kursus, og på grundlag heraf har udvalget besluttet at udvide deltagerantallet til det absolutte maksimum 32 imod det ellers planlagte 30. Blandt ansøgerne var der 5 ikke-tillidsmænd, som

FN Nyt

80.000 nye munde at mætte hver dag —

FAO tegner et dystert billede af verdens levnedsmiddelsituation og opfordrer til øget indsats.

Hver dag skal 80.000 nye munde mættes — hvert år øges jordens folkemængde med 30 mill. mennesker. Hungersnøden i verdens »fattigkvarterer« er i dag større end før og umiddelbart efter krigen, hver dag øges kløften mellem de velstillede og de dårligt stillede befolkninger og befolkningsgrupper. For at holde trit med befolkningstilvæksten skulle levnedsmiddelproduktionen stige med ca. 1½ pct. om året, og for at forbedre de sultendes kår og levestandard behøves en forøgelse af produktionen på mindst 3—4 pct.

Det er den dystre baggrund for situationen i dag. Vældige anstrengelser er gjort for at få levnedsmiddelproduktionen til at holde målene, men opgaven synes vanskeligere fra dag til dag. FN's Levnedsmiddel- og Landbrugsorganisation (FAO) har derfor rettet en ny appel til jordens bedre stillede lande om øget støtte i form af sagkundskab og penge.

De underudviklede lande har forlængst ivrigt grebet enhver mulighed for at forbedre deres økonomi, tilbudt dem gennem FN's tekniske hjælpeprogram, men hvis ikke de højtudviklede lande hurtigt sætter deres bidrag i vejret, vil en gunstig udvikling ikke blot bremses, men vil komme til at opleve en decideret tilbagegang i hjælpebestræbelserne. Flere igansatte projekter må i så fald standses — og det vil betyde, at nøden i de underudviklede lande bliver endnu større, end den er i dag, fremhæver man fra FAO's side.

vi af hensyn til den særlige aftale med Danske Statsbaner om 3 dages ekstraordinær tjenestefrihed desværre ikke kan imødekomme. Til det udvidede fagforeningskursus er der udpeget 12 deltagere og til grupperne om almindelig tjenestemandforhold er der udpeget 20 deltagere. Ved udpegningen er der anvendt samme system, som blev vedtaget på kongressen for valg af hovedbestyrelsesmedlemmer, således at fordelingen af pladserne er sket ligeligt mellem de 3 zoner.

Kursuset vil i år blive ledet af den nye formand for landsoplysningsudvalget, der tillige sammen med den afgåede formand, vil virke som gruppeleder i fagforeningskundskab. Ledere af de to øvrige grupper blive lokomotivfører C. C. Schmidt, Nyborg, og elektrofører B. A. Jensen, Av.

Som foredragsholdere har det foreløbig været muligt at få tilsagn fra kontorchef E. Wegner, Direktoratet for Ulykkesforsikring, der vil tale om ulykkesforsikningsloven. Danske Statsbaners nye personalechef, L. Buus-Petersen, der har valgt emnet »DSB's personalepolitik«. Fhv. finansminister Viggo Kampmann, der vil tale om det aktuelle problem »Folkepensionering«. Foreningens formand indleder en diskussion om Dansk Lokomotivmands Forening, Centralorganisation I og De samvirkende Fagforbund. »Din egen købmand — din egen fabrik«, er titlen på forretningsfører i Det kooperative Fællesforbund Thor Pedersens foredrag. Desværre har generaldirektør E. Terkelsen måttet sende afbud på grund af en tjenesterejse til Sverige. Vi går således denne gang glip af et ellers interessant foredrag om aktuelle jernbaneproblemer.

*

Oprettelse af medlemskursus, hvortil enhver lokomotivmand kan anmelde sig, uanset om han er tillidsmand eller ej, har påny været genstand for behandling indenfor landsoplysningsudvalget, der har besluttet overfor hovedbestyrelsen at forelægge forslag om, at dette kursus nu indføres som en fast institution og afholdes hvert år i maj måned umiddelbart før Ferie- og Rekreationshjemmets sæson begynder. Et forslag, som hovedbestyrelsen antagelig vil give sin fulde tilslutning ikke mindst på grundlag af den sidste kongres beslutninger om en forlænget kongresperiode og oprettelse af en særlig studiefond. Der er på denne måde skaffet økonomisk basis for udvidelsen af oplysningsarbejdet, og det skulle være gørligt at beslaglægge feriehjemmet i en uge forud for feriesæsonen, selv om det samtidig bliver nødvendigt for økonomaen og det øvrige personale at påbegynde det forberedende arbejde på et noget tidligere tidspunkt.

Det er en beundringsværdig indsats, medlemmerne af landsoplysningsudvalget gør for at udbygge denne gren af organisationslivet, men det er til gengæld glædeligt at se, at arbejdet påskønnes fra medlemmernes side ved den fortsatte store tilslutning til vore kusus. Vi ønsker alt godt for disse initiativrige mænd og håber, at de fortsat må have glæde ved deres arbejde, og at de må få tilslutning også til medlemskursus, og at denne tilslutning ikke mindst vil komme fra de yngre kolleger.

*

ALWEG-BANEN

Af C. E. Andersen.

Meget er skrevet om Alweg-banen. Men størstedelen har været nyhedspræget eller ligefrem sensationsbetonet og fremkom i dagspressen i oktober sidste år, da det nye bane-system for første gang blev præsenteret for offentligheden efter at have været omgivet af den største hemmelighedsfuldhed lige fra allerførste begyndelse.

Uvilkarligt stillede man spørgsmålet: Hvori består egentlig de påståede fordele ved det nye bane-system? — Har det virkelig en fremtid for sig? — Og hvad er der sket med det siden sidste år?

Vi har omtalt Alweg-banen i DL/T 1953, nr. 1, s. 6—8 = teknisk s. 2—4. — For nylig har forf. haft lejlighed til at bese selve forsøgsbanen og værkstederne, der ligger 10—15 km nord for Köln ved den vestlige side af Rhinen.

Det personlige indtryk virker altid lidt anderledes og stærkere end det indtryk, man får ved at læse dagbladene. — Det ejendommelige nye banesystem indebærer utvivlsomt en lang række gode egenskaber, men er også befængt med en række ulemper, som i bedste fald vil begrænse anvendeligheden til specielle områder.

Alweg-banesystemet er blevet omtalt i verdenspressen og tillige i faglitteraturen som noget ganske epokevækkende og nyt. Nyt er det også i praksis. Men teoretisk set er det tværtimod meget gammelt, så gammelt, at det næsten var glemt overalt. I 1897 byggede englænderen Behr lidt øst for Bryssel et jernbaneanlæg efter lignende grundprincipper. Dets praktiske udformning var ganske anderledes. Men forskellene er i hovedsagen kun udtryk for forskellige tiders almindelige tankegang og tekniske praksis. Således var Behr-banen bygget af fem stål-skiner, monteret på en ståldragerkonstruktion, hvorimod Alweg-banen er udført af en enkel betonbjælke

foroven og på siderne belagt med fem rækker stålplader. Behr-vognen var af træ og stål, men Alweg-togets vognkasser er af aluminiumlegering og har i de nyeste former gummi-hjul. Medens Behr-banens vogn var en udpræget vindkløver med skarpe kanter, er Alweg-toget udpræget strømlinieformet med afrundede ender. Behrs vogne havde få kæmpestore, langsomtlobende elektromotorer, men Alweg-toget har et stort antal ganske små, hurtigtlobende elektromotorer. For blot at nævne nogle eksempler på de tidsbestemte forskelle.

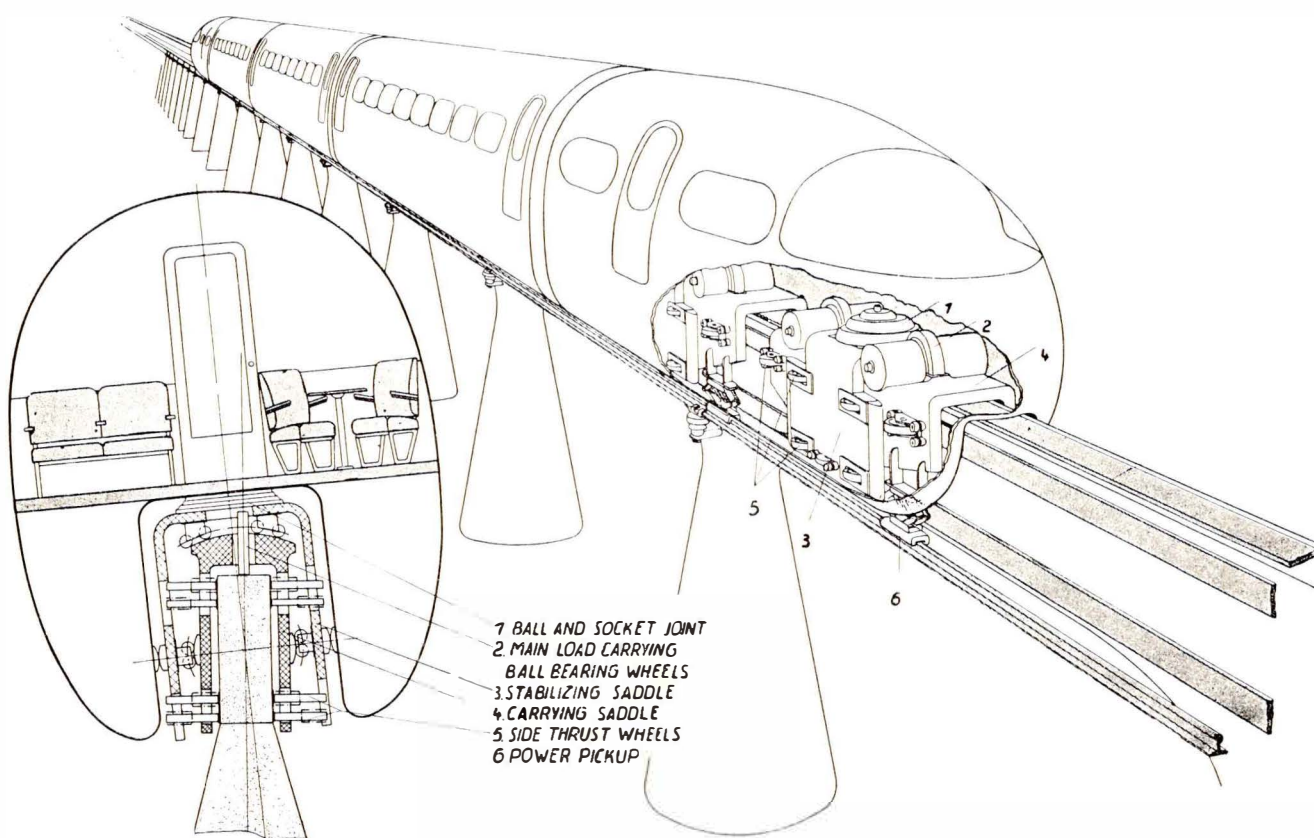
Jeg nævnte netop Behr-systemet over for direktør Holzer, som sagde, at de ikke kendte noget til det, da de begyndte at arbejde med sagen, og først senere blev opmærksom på, at andre havde været inde på lignende tanker i sidste århundrede. — Alweg-systemet er for så vidt ikke en videreudvikling af Behr-systemet.

Alweg-systemet fremkom ved, at den svenske industriførste Axel L. Wennergren interesserede sig for den amerikanske senator Hastings bane-system. Dette er karakteristisk ved, at toget kører på en enkelt række dobbeltflangehjul på en skinne nedadtil og holdes opret ved hjælp af horisontale hjul oventil, virkende fra begge sider mod en ophængt støtteskinne. Bærehjulene og støttehjulene kan eventuelt være anbragt mellem vognkasserne af hensyn til mindst mulige køretøjshøjder og støtteskinnehøjder, iøvrigt kan vognkasserne være cylindriske, så togene kan køre i rørformede tunneller med ringe diameter. Alt dette er dog også muligt ved det klassiske jernbanesystem.

Da Wennergren og Hastings søgte tysk ingeniørassistance måske under indtryk af Wupperthal-hængebanen, kom de i forbindelse med Holzer, Hinsken m. fl. — De mere tekniske overvejelser, der nu fulgte, førte til, at man opgav det nye system, som

Hastings havde foreslået, til fordel for det system, som senere er blevet betegnet efter Axel L. Wennergren i forkortet form. — Dette er langt billigere i anlæg, fordi man ved at flytte støttehjulene ned under bærehjulene kan spare den øvre skinne og kan nøjes med den ene skinne, omend med flere hjulbaner, og desuden spare de komponenter, der skal støtte den øvre skinne, og som endda skal være ret svære, fordi de er høje, så momentpåvirkningerne bliver større. Alweg-banen er langt enklere, fordi en bjælke nu engang er det simpleste af alle konstruktionselementer. Den består endda af beton, hvortil råmateriale som regel kan hentes i nærheden for størstedelens vedkommende. Alweg-banen er mere sikker. Den byder derfor på mulighed for større hastigheder. Luftmodstanden for togene bliver mindre, fordi man undgår luftstrømningsvirkningerne ved støttebjælkerne, som vognene passerer tæt forbi. Tyngdepunktet af vognene kommer til at ligge nær kørebanen. Vognene kan lettere udformes således, at de også kan køre på almindelige jernbaner og veje.

Fordelene ved Alweg-banen frem for den klassiske jernbanes er mange og skal ikke gentages her. Kun skal der mindes om, at et jernbanesystem for meget store hastigheder eller for betydelige hastigheder i snævre kurver nødvendigvis må have en eller anden form for tvangsstyring af hjulene. Almindeligt jernbanemateriel styres dels ved sidepåvirkninger fra hjulflangerne og dels ved, at hjulene sidder fast på akslerne og er koniske, så de løber ulige stærkt, når de kommer uden for midterstillingen og følgelig ændrer hastighed og dermed retning, så bogierne kommer til at løbe i serpentinekurver. — Alt dette undgår man ved Alweg-systemet, hvor man adskiller hjulenes bærefunktioner fra deres styrefunktioner, idet man nøjes



Alweg-banerne består principielt af standardelementer i form af svære bjælker af armeret eller forspændt beton, gerne letbeton. Disses ender understøttes parvis af betonpiller, som løfter banen så højt op over terrænet, at den ikke generes af dettes ujævnheder og ikke optager plads, der ønskes udnyttet f. eks. til tværgående trafik.

Alweg-vognene eller -togene kører på betonbjælkens smalle overside på en enkelt række hjul og hindres i at køre af bjælken eller at skride ud eller vælte ved at omklamre bjælken hesteskoagtigt med nedragende forlængelser, hvorfra støttehjul trykkes ind mod bjælkens sider både nær overkanten og underkanten.

I praksis bæres vognene af drejelige bogier, der hver har de fornødne bærehjul og sidestøtningshjul, altså fem hjulrækker. Mellem de egentlige bogier og vognkasserne er der indskudt sfæriske sadler, som gør det muligt for vognene at udføre små, men naturligvis dæmpede rulningsbevægelser, så de ikke behøver at følge banen helt stift.

Bogierne har kun fra 2 til 4 bærehjul, men har til gengæld fra 3 til 8 sidestøtningshjul på hver side. De er derfor ret komplicerede. Men de enkelte komponenter kan dimensioneres ret svagt, så vægten bliver ringe og prisen moderat.

Der kan bruges luftgummiringe både til sidestøtningshjulene og til bærehjulene. En tilsvarende praksis er vanskelig i forbindelse med gammeldags jernbaner.

med en enkelt række bærehjul og supplerer dem med fire rækker styrehjul, som har vertikale aksler, men som til gengæld kan være meget spinkle. — Bogierne er dog temmelig komplicerede. En anden ulempe ved Alweg-banesystemet er, at sporskifterne bliver komplicerede og må udføres meget solidt.

Forhandlingerne der begyndte i foråret 1951 førte til oprettelsen af Verkehrsbahn-Studiengesellschaft, senere kaldet Alweg-Forschung A.G. — Dette er nu et vældigt foretagen-

de. Det beskæftiger ikke mindre end 400 mennesker, deraf 80 ingeniører. Man går meget grundigt til værks med forskningen på mange forskellige felter, ikke mindst grænseområderne, eksempelvis materialeegenskaber, aerodynamik, belastningspåvirkninger, oscillationer.

Hvordan end systemet kan komme til at stille sig i hensende til principielle fordele og ulemper og teknisk konkurrencedygtighed, så må den tekniske og økonomiske indsats på detailforskningen og de specielle

konstruktioner sikkert også få indflydelse på systemets chancer for at slå an og hævde sig i fremtiden.

I tidens løb er der jo fremkommet mange og højst forskellige forslag til specialbanesystemer. Enkelte af dem er blevet udført i praksis som forsøgsanlæg eller egentlige trafik anlæg, men som regel kun for senere at blive opgivet igen.

Hængebanen i Wuppertal udmærker sig undtagelsesvis ved at være i brug efter mere end et halvt århundrede, endda som hovedfærdselsåren

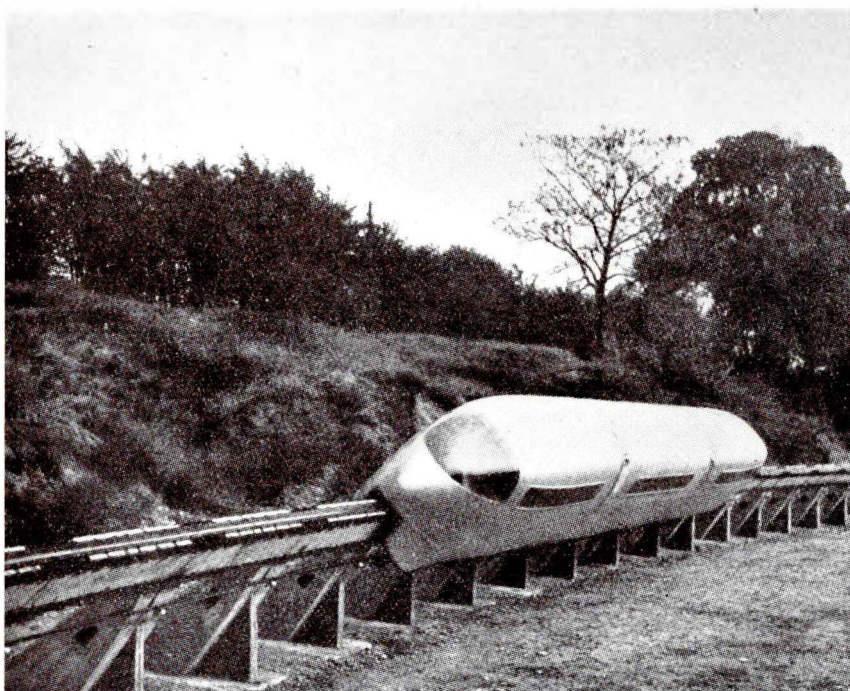
i en storby, og fuldt tilfredsstillende under de specielle omstændigheder. Men den har ikke fået efterfølgere andre steder. — Når specialbanerne næsten aldrig er blevet til trafikale realiteter, skyldes det i de fleste tilfælde, at de ikke er blevet udviklet i detaljerne til driftsmodenhed og konkurrencedygtighed. Men for Alweg-banesystemet gøres der a priori en kolossal teknisk indsats.

Derfor har det større chancer for at blive udført forskellige steder, ganske uanset dets fordele og ulemper i sammenligning med andre banesystemer. Man kan ikke ignorere det, selv om man har indvendinger af teknisk art eller er modstander af indførelse af nye standarder, der er så afvigende fra de gamle, at de fører til to af hinanden uafhængig banesystemer.

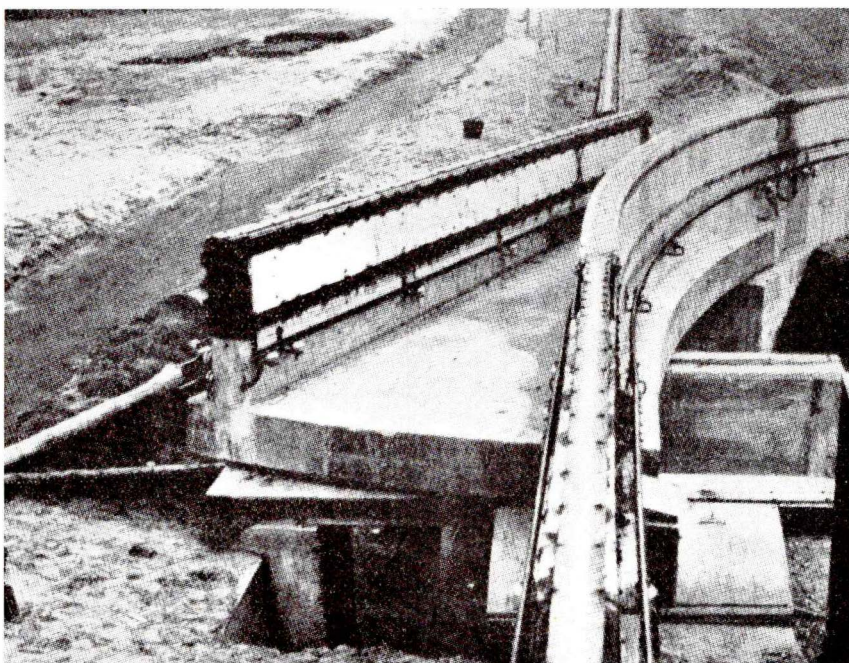
Forsøgsbanen er oval, 1685 m lang i omkreds og har to retlinede strækninger, som er forbundet med kurver med radier til 135 m. Hældningen er her 45°, hvilket svarer til en hastighed af 133 km i timen. Man er naturligvis ikke nødt til at køre med nøjagtig denne hastighed og har ofte overskredet den lidt, til ca. 140 km i timen.

Betonbjælken er ca. 25 cm bred og ca. 70 cm høj og består af 2,5 m lange stykker, ganske ens standard-elementer (jfr. almindelige betonsveller). Ved sammenføjningerne hviler de på bærepiller med samme hældning som selve banebjælken, altså meget store hældninger i kurverne, men normalt vertikalt stillede på de lige strækninger, dog med hældningen begyndende før indkørslen i overgangskurverne og fortsættende efter disse, så togene tvinges langsomt over i den store hældning.

Bjælken er belagt med en række ca. 1 cm tykke stalplader på overfladen og to rækker på hver side. Betonbjælken er armeret, men er ikke i forsøgsanlægget udført af forspændt beton, som kan muliggøre en forøgelse af styrken og følgelig en reduktion af dimensionerne. — Banen er udført i målestokken $\frac{2}{5}$ af den fuldstørre bane. Men kun forsøgene og målingerne af påvirkningerne kan vise, hvilke dimensionsstandarder der bør vælges for den endelige bane.



Det første forsøgstog på Alweg-banen. Det er ca. 2 m højt, er meget let og helt strømlinieformet og kan køre meget hurtigt. Det bliver normalt fjernstyret fra en centralstation, ganske som visse modelbanetog; men det kan godt medtage enkelte personer trods de mange indbyggede måleinstrumenter. — Selv de fuldstore tog vil blot kræve yderst ringe drivkraft; og de vil kunne køre meget hurtigt selv i skarpe kurver uden ubehageligheder eller farer og vil endda være billige i drift.



Alweg-banen er principielt langt enklere end en jernbane. Men sporskifterne er temmelig komplicerede og består af meget svære komponenter, fordi faktisk hele banelegemet må drejes eller forskydes, i modsætning til jernbaner, hvor man blot drejer eller forskyder to skinneender. — Sporkrydsninger må være helt ude af niveau.

Man kan derfor ikke uden videre gange forsøgsbanens dimensioner med $2\frac{1}{2}$.

På bærepillerne af betonforsøgsbanen har man for nylig opbygget en anden forsøgsbane helt af stål i målestokken $\frac{1}{10}$ af den endelige bane ifølge de foreløbige udkast. Den lille forsøgsbane skal væsentlig tjene studier over aerodynamiske forhold ved store hastigheder, navnlig virkningerne mellem køretøjerne og selve banen. Den bæres ikke direkte af den store banes piller, men på hver af disse er der fastgjort et par rør, til hvis ender der er fastskruet en plade, der tjener som underlag for den lille banes kørebjælke. Den understøttende plade og dermed selve banen kan indstilles til forskellige hældninger ved, at det ene af rørene fra betonpillerne kan »teleskoperes« så lidt eller meget, det ønskes. Foreløbig er banens hældning indstillet til en normal kørehastighed af 300 km i timen. Ved mindste kurveradius, der er ca. 132 m, er hældningen 82°. Vognene kører altså på en næsten lodret flade.

Ved fuldstøre anlæg vil man naturligvis aldrig bruge så store hældninger, fordi vognene da vil blive »meget ubehagelige« at være i, hvis de tvinges til at holde stille. Det er kun en delvis beroligelse, at vognene ikke kan falde af banen selv ved denne hældning. — Man må følgelig bruge langt større kurveradier, hvor der skal køres meget hurtigt, så hældningerne kan reduceres til grænsen for det ubehagelige ved stilstand. Men kurveradius/hastighedsforholdet bliver dog gunstigere end ved almindelige jernbaner.

Inden for de to forsøgsbaner er der nu også bygget en almindelig jernbane, formodentlig med 60 cm sporvidde eller måske $\frac{2}{3}$ af normalsporvidde og lignende en tipvognsbane ved første blik. Den er dog anlagt meget mere nøjagtigt og har meget store hældninger i kurverne. Den skal tjene til demonstrationssammenligninger med Alweg-banen.

Man har fornylig bygget nogle vogne, der kan køre både på Alweg-betonbanen og på smalsporsbanen.

Disse vogne er forsynet med de for Alweg-toget karakteristiske bogier,

som ekstraordinært er udrustet med to jernbanehjul på hver side. Bogiekonstruktionen er trods sine mange hjul ikke overvældende kompliceret. Derimod må man stille sig noget skeptisk med hensyn til sådanne vognes køreegenskaber på almindelige jernbaner. Thi jernbanehjulene i et par er jo ikke her akselbundne og kan derfor rotere uafhængigt af hinanden; det må følgelig være umuligt at opnå den styrende virkning, som man ellers får ved at gøre hjulene lidt koniske. To-banekøretøjerne kan derfor næppe bruges til hurtige persontog på almindelige jernbaner, derimod nok til godstog.

En færdigbygget vogn til kørsel på begge baner er indrettet som en godsvogn med beholdere, der kan påfyldes for oven og udtømmes for neden på hver side, altså direkte fra kørebjælken til en vogn eller et skib eller et lager. Den er konstrueret meget elegant. — Men det er også muligt at udforme en almindelig jernbanevogn på lignende måde.

I værkstederne er der mange forskellige bogiekonstruktioner i arbejde. De fleste har to bærehjul pr. bogie. En af dem har dog fire. Deraf bærer de to yderste selve bogien, medens de to inderste bærer selve vognkassen. Deres yderflader er en smule sfæriske, fordi vognkassen skal kunne svinge lidt på sadlen over bogien. De to inderste hjul er drivhjul; hvert enkelt drivhjul er drevet af to små elektromotorer, en på hver side.

De sidestøttende hjuls antal og placering er meget forskellig i de forskellige bogiekonstruktioner. Den allerførste bogietype har ikke mindre end 7 hjul på hver side, deraf 4 for oven og 3 for neden. En type har 4 på hver side, 2 for oven og 2 for neden. To andre har kun 3 på hver side, 2 for oven og 1 for neden. Den ene af disse har luftgummihjul. Deres størrelse er $8 \times 4,00$ tommer. Dertil svarer typiske personvognshjul til fuldstøre køretøjer.

Det er også hensigten at indføre luftgummihjul som bære- og drivhjul. — Tidligere forsøg med at bruge plastic-hjul eller plastic-belagte hjul i stedet for stålhjul har ikke givet tilfredsstillende resultater. Men forsøgene med luftgummihjul har

hidtil været fuldt tilfredsstillende, i hvert fald som sidestøtningshjul.

En lille modelvogn har bogier, hvor der på hver side er to styrende stålhjul og desuden et luftgummihjul for oven samt et enkelt luftgummihjul for neden. De to luftgummihjul er anbragt på en aksel, der kan svinge om en aksel i bogiens længderetning. Når vognene kører henad betonbjælken til et sted, hvor dennes sider i stedet for at være lodrette hælder mere og mere, drejer gummihjulene efterhånden ned, så vognen sluttelig kommer til at køre på jordoverfladen.

Det ville naturligvis også være muligt at konstruere de vejgaende Alweg-vogne i lighed med de jernbanegaende Alweg-vogne. Men ved den her omtalte konstruktion kan man udnytte gummihjulene til dobbelt formål. — Demonstrationsmodellens to bogier er forbundet således, at de drejes samtidig, blot modsat vej. En sådan vogn kan derfor køre godt som en trailer, der trækkes og styres af en lastbil. Men den kan vanskeligt styres ved håndkraft eller ratstyring, og den kan ikke have kraftoverføring til gummihjulene.

Den endelige udformning af bogierne, vognkassen og banen er endnu ikke fastlagt. Derfor er der ingen grund til at omtale alt for mange detaljer her. Om et par år ser det hele måske ganske anderledes ud i detaljudformningen, selv om grundprincipperne ligger fast.

Det har imidlertid en vis interesse at konstatere, at der arbejdes grundigt og energisk med mange forskellige konstruktive udformninger, som prøves omhyggeligt. Man vil øjensynlig ikke endnu udføre et langt kommercielt anlæg og der blive besværet af alle systemets børnesygdomme, som da vil bringe det i misry. Man arbejder optimistisk på dets udvikling til fuld modenhed og venter med at udføre egentlige driftsanlæg i fuld målestok.

Om systemets fremtidsmuligheder må man naturligvis stille sig afventende. Det er ikke et døgnflueprojekt. Der sættes så meget ind på dets udvikling til driftsmæssig modenhed og konkurrenceevne, at man

må stille forventninger til det som et muligt praktisk transportmiddel under specielle omstændigheder.

Har Alweg-systemet interesse for os.

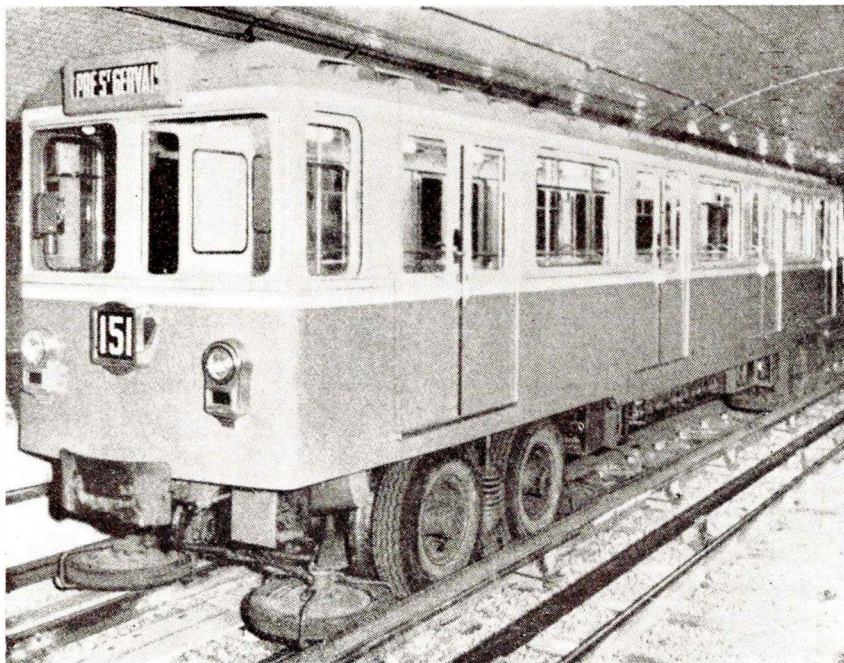
Uvilkarligt stiller man sig da spørgsmålet om, hvorvidt et sådant banesystem engang kan få aktualitet noget sted i Danmark.

Måske til bybaner, nærmere bestemt højbaner, i visse gader eller over visse huskvarterer i København eller Aarhus.

Ulemperne ved de gammeldags højbaner er jo, at de skæmmer gadebilledet og formørker gaderne, og at de er ret brede og skal have store kurveradier, hvorfor de kun kan bruges i visse gader, der må være lange og nogenlunde lige og temmelig brede. Endvidere at de støjer og forstyrrer.

En Alweg-bane er imidlertid ikke så iøjnefaldende og kan udformes diskret som en smal bjælke. Den skal blot understøttes af en enkelt række bærepiller, der kan placeres temmelig nær ved husene, d. v. s. i fortovs-kanten. De kan eventuelt hælde en smule ud over gaden, hvis fortovene er smalle. Banebjælkerne kan også lægges på tværbjælker fra pillerne.

En Alweg-bybane skygger ikke ret meget, fordi bjælken er meget smallere end en almindelig højbane. Ligeledes pynte kan den naturligvis ikke; men det gør gamle sporvogne og luftledninger nu heller ikke. Alweg-banerne kan i modsætning til typiske højbaner dreje i skarpe kurver ligesom sporveje og kan forøvrigt køre meget hurtigere i kurverne end disse. Derfor kan den føjes mere frit ind i gadenettet og kan dreje fra en gade om i en krydsende gade. De stiller ikke urimelige krav til gadernes bredde. De kan køre på stejle stigninger. De er lige så lydlose som trolleybusser, idet de ligesom disse kører på luftgummihjul på beton eller stal. De kræver ikke nær så mange vogne i drift som en tilsvarende lang trolleybuslinie eller sporvejslinie. De har langt større kapacitet og byder på langt hurtigere og mere sikker befordring. Endelig er baneanlæggene ret billige, måske li-



Alweg-banesystemet udmærker sig frem for det almindelige jernbanesystem ved at køretøjerne styres af sidestøttende hjul, hvilket i sin tur bl. a. skaber grundlag for anvendelse af luftgummihjul.

Der er imidlertid også foreslået en lang række andre banesystemer med side-styrende hjul.

På Verkehrusaustellung i München demonstreres i denne tid et sådant system ved en modelbane, hvor små tog, ca. 1 m lange, farer rundt med hastigheder af omkring 60—70 km/h i kurver med ca. 3 m radius.

I Schweiz blev der for nogle måneder siden foreslået et andet sidestyret banesystem.

I England har man for et par år siden bygget en prøvebane efter Brockhouse systemet.

I Frankrig har man gennem de sidste par år foretaget forsøg med et bybanetog med sidestyrende hjul og luftgummihjul overalt. En sådan vogn er afbildet ovenfor. Man er vist nok i færd med at ombygge en hel Metro-strækning i Paris til en betonbane for sådanne tog. — Mens Alweg-banesystemet er særlig egnet for højbaner, er Metro-systemet særlig egnet for tunnelbaner.

ge så billige som tilsvarende brede gadealealer og er i hvert fald billigere end gammeldags højbaner og langt billigere end undergrundsbaner. Tyskerne angav byggeprisen til mellem $\frac{3}{4}$ og 1 mill. mark pr. km. Men det er måske nok lidt for optimistisk.

En Alweg-bane kunne eksempelvis gøre god nytte i København i Nørrebrogade og på Frederiksborggade, altså på strækningen fra Nørrebro station til Nørreport station. Nørrebrogadefrafikken har vel nok i højere grad Radhusplads-kvarteret som mål end Nørreport-kvarteret og de nærmeste dele af den gamle by. Desuden er Københavns potentielle og ideale trafikcentrum ikke Nørreport, men Jarmers Plads, hvortil

også Radhuspladsen slutter sig og desuden S-banen, hvis der anlægges en S-banestation her, og især, hvis en eller anden hurtigbane herover får tilslutning til S-banen og Jarmers Plads. — Derfor bør en eventuel Alweg-højbane fra Nørrebro til Nørreport forlænges ad Nørrevoldgade til Vestervoldgade eller Vester Boulevard til Radhuspladsen.

En anden mulighed er at lade den gå fra Nørrebro station til Nørrebros Runddel og der dreje om ad Jagtvej til Aagade og dreje om ad denne og videre enten ad Aaboulevardlinien eller ad den gamle Nordbanes rute over et par huse til Rosenørns Alle og dermed forbi Forum. I begge tilfælde kommer banen frem til Gyldenløvesgade, Jarmersgade, Jarmers

Plads og Vester Boulevard og dermed til Rådhuspladsen ud for Dagmarhus.

I og for sig kunne en Alweg-bane godt forlænges over Rådhuspladsen og fortsætte ad Vester Boulevard og den nye Langebro til Amager. Men dels kommer der her en god forbindelse med god tilslutning fra den eventuelle Alweg-bane. Desuden ville en Alweg-bane skæmme Rådhuspladsen, Radhushaven og Vester Boulevard, hvis sydøstlige del præges af en stil, en gade- og bygningsstil, der ikke er forenelig med en strømliniet højbane. Derimod kunne en sådan til nød føres ad Vestervoldgade.

Hvis man skal bygge en Alweg-bane, må den altså forbinde Nørrebro station med Rådhuspladsen. Selve linieføringen er derimod ikke så givet på forhånd.

Forskellen mellem de to nævnte linieføringer kan måske synes stor, fordi de ikke har ret meget tilfælles. Men funktionelt er forskellen ikke ret stor, fordi begge linier vil kunne afvikle trafikken fra og til de samme steder, stort set.

I begge tilfælde vil Nørrebrogade og Frederiksborggade blive aflastet for en væsentlig del af den langtgående trafik. Også Jarmersgade vil blive aflastet. Måske kan den planlagte flytning af Østifternes Kreditforenings bygning da ligefrem blive overflødig. Alene derved spares herved en halv snes millioner kroner.

Alweg-banen vil vel koste et beløb af samme størrelsesorden. Banens længde bliver nemlig knap 4 km — forøvrigt omtrent lige lang ad begge de nævnte linier.

En undergrundsbane vil koste mindst en halv snes gange så meget.

Trafikkommissionen har jo fornylig stillet forslag om bygningen af en undergrundsbane, der tjener lignende, dog ikke helt de samme formål. Der foreslas enten 1) en linie fra Nørrebro station følgende Nørrebrogade og Vendersgade til Nørreport og herunder videre under den indre by og havnen til Christianshavn og Amager eller 2) en linie fra Nørrebro station følgende bl. a. ad Aagade, Rosenorns Alle, Gyldenlovesgade, Jarmersgade og under S-banen og Rad-

huspladsen, hvor den drejer under den gamle by og fortsætter under havnen til Christianshavn og Amager. Når en eventuel Alweg-bane her foreslas fort ad en anden linie, skyldes det, at netop den kan dreje brat ved Nørrebros Runddel eller Nørreport og Jarmers Plads.

Derved kan den betjene omtrent alle betydende gadetrafikknudepunkter som begge de to alternative tunnelbaner tilsammen, ganske vist på bekostning af den liniemæssige elegance, i det den jo får et par knæk, men dog uden at blive synderlig lang.

Løvrigt kan den knyttes bekvemt til den nye gode hurtigspovognsforbindelse fra Rådhuspladsen til Amager via den kommende Langebro.

Endelig holdes muligheden åben for, at den engang selv kan forlænges ad samme rute, eventuelt dog Vestervoldgade af æstetiske grunde. Den kan føres over Langebro uden at optage effektiv køreplads, men banen må da vippes op med broklapperne. Banen kan drejes fra Amager Boulevard uden niveaukrydsning samt føres over Christmas Mollers Plads til Amagerbanen og over denne til en vigtig station ved Vermlandsgade — Laplandsgade — Prags Boulevard — Holmbladsgade — Polensgade — Hessensgade — Jenagade. Derfra kan den følge Strandlodsvej til Øresundsvej og Italiensvej.

Eventuelt kan den med tiden føres helt til Kastrup Lufthavn. Man vil da få en virkelig ekspresforbindelse hertil direkte fra Rådhuspladsen og eventuelt tillige fra Nørreport, en ekspresbane, der i teknisk trafik og æstetisk henseende ganske svarer til Lufthavnen og hvad dertil hører. Hele banen vil endda kun komme til at koste ganske lidt i sammenligning med de summer, der i løbet af den sidste halve snes år er investeret i lufthavnsanlæggene, eller dem, der skal bruges i løbet af det kommende decennium.

De her skitserede tanker må dog ingenlunde opfattes som positive forslag. For sådanne måtte det først og fremmest være en forudsætning, at Alweg-banesystemet var udvik-

let meget mere end nu og udført i fuld målestok på et sted, hvor man kunne høste praktiske driftserfaringer, som naturligvis også måtte vise sig gunstige. — Desuden måtte man allerførst have nogenlunde nøjagtige beregninger over anlægsomkostninger, prisen for det fornødne vognmateriel, driftsudgifter og driftsindtægter, så man kunne vurdere Alweg-højbanens økonomi i sammenligning med de to tunnelbaneprojekters økonomi.

Der er imidlertid al grund til at antage, at Alweg-banen kun vil koste en ganske ringe brøkdelt af, hvad selv det billigste af de to tunnelbaneprojekter koster. På den anden side vil trafikken og dermed trafikindtægterne vel blive omtrent lige så stor på Alweg-banen som på selv den dyreste og mest indbringende af de to tunnelbaner, ja måske endnu større, fordi Alweg-banen betjener næsten alle de to tunnelbaners tilslutningssteder, ja eventuelt mange flere, og fordi den alene udfører den hovedfunktion at forbinde Nørrebros Runddel og Rådhuspladsen.

Allervigtigst er det imidlertid, at Alweg-banen kan bygges og tages i brug i løbet af ganske få år, hvorimod undergrundsbanernes bygning vil vare mange år. — Trafikkommissionen kræver den ene eller den anden af de to undergrundsbaner påbegyndt snarest muligt, så den kan tages i brug i 1965. Men selv om man er optimistisk, må man dog befrygte, at det kan komme til at vare meget længere, før vi kan komme til at køre med undergrundsbane fra Rådhuspladsen eller Nørreport til Nørrebros Runddel eller Slangerupbanen. Der kan i den sammenhæng være anledning til at mindes, at der allerede er hengået et halvt århundrede siden, man krævede Slangerupbanen som elektrisk bane; og elektrificeringsplanen er nu hæftet sammen med planen om at udbygge Slangerupbanen dobbeltsporet og at føre den ind ad en elektrificeret tunnelbane enten til Nørreport eller Rådhuspladsen.

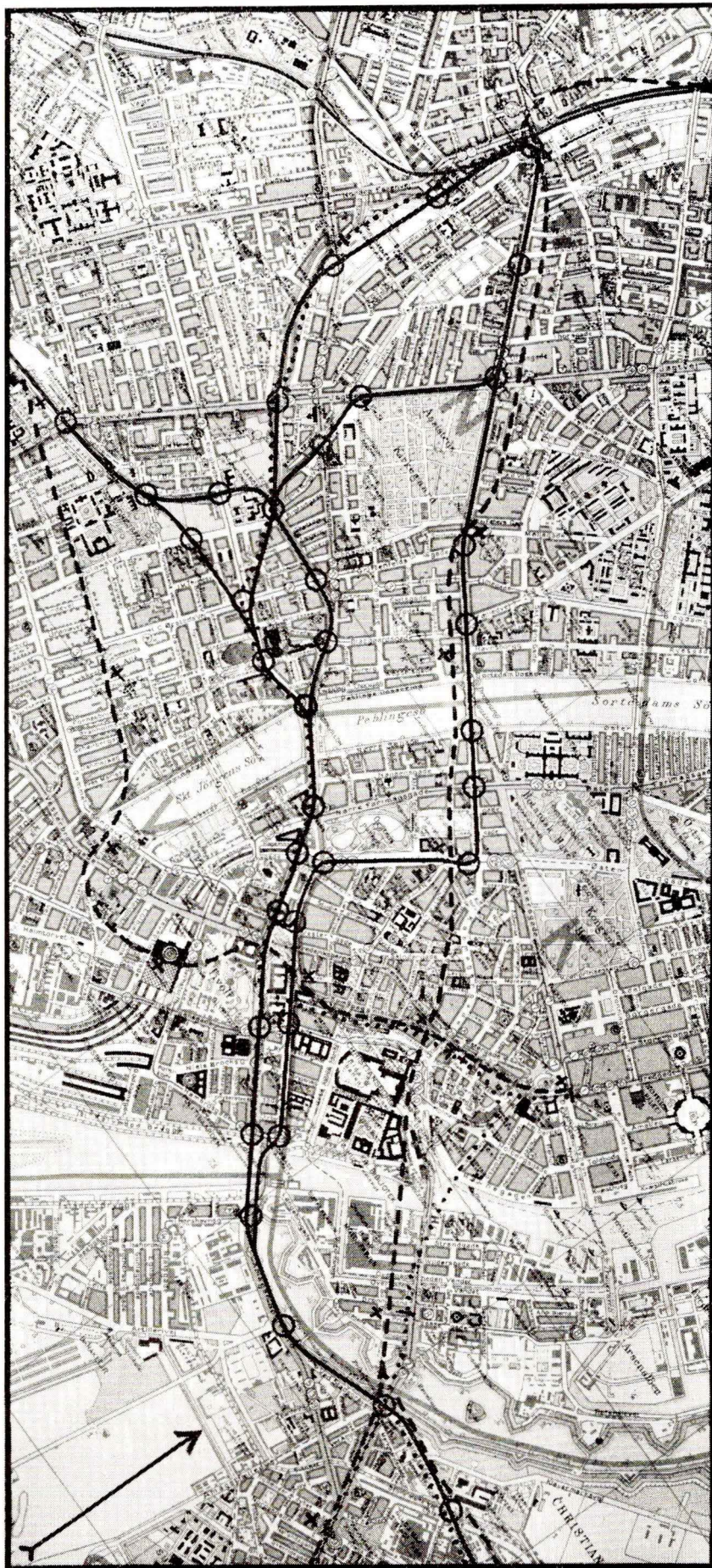
Måske vil der atter hengå et halvt århundrede, før disse anlæg kan tjene trafikken. Men selv om miraklet sker, at en undergrundsbane kan

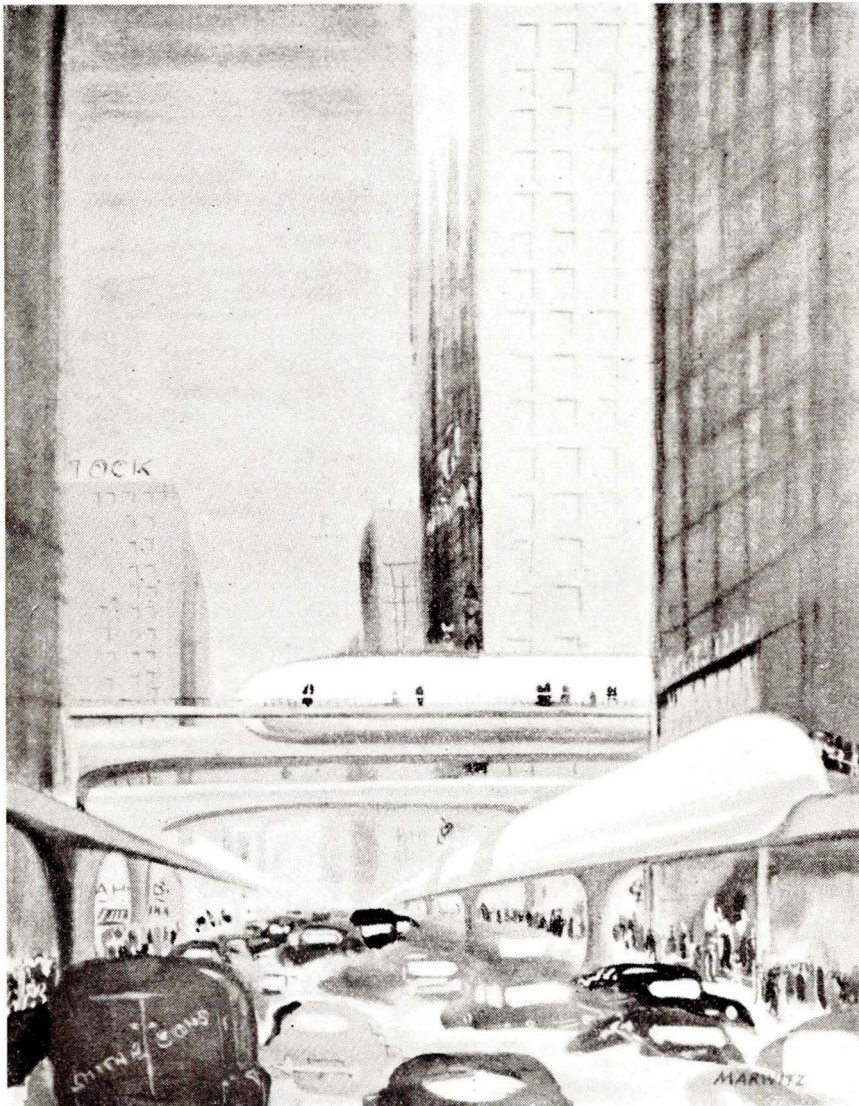
Såfremt man nogensinde skal bygge Alweg-baner i Danmark, må det formodentlig først blive aktuelt at bygge en linie fra Nørrebro Station—Nørrebro Runddel til Jarmers Plads—Rådhuspladsen eller en linie fra Jarmers Plads—Rådhuspladsen til Sundby—Kastrup Lufthavn.

Kortets helt optrukne streger viser forskellige mulige linieføringer for en sådan bane. Man kunne f. eks. tænke sig linien ført fra Nørrebro Station ad Nørrebrogade og Frederiksborggade til Nørreport Station og derfra ad Nørrevoldgade og Vestervoldgade til Rådhuspladsen. Man kunne også lade linien dreje over Nørrebro Runddel til Jagtvej og fortsætte ad denne og Hans Egedesgade til Agade, eventuelt til Rosenørns Alle, idet mindste for den ene kørebanes vedkommende, og videre ad Gyldenløvesgade og Jarmersgade, Jarmers Plads og Vester Boulevard til dennes indmunding i Rådhuspladsen. En tredje mulighed er en sløjfe-linie, hvor togene kører den ene vej fra Nørrebro Runddel til Rådhuspladsen og tilbage ad den anden vej. — Der er indtegnede endnu flere alternative linier, som dog alle i det væsentlige tjener ganske de samme trafikale formål. — Passende stationsplaceringer er markeret ved cirkler.

Den prikkede linie viser forløbet af den af Københavns Kommune ønskede tunnelbane. Stationerne er her markeret ved tværstreger mellem prikkerne, lignende minus-tegn.

Den langprikkede linie viser den af Statsbanerne ønskede tunnelbanes forløb. Her er stationerne markeret ved plus-tegn.





komme i drift allerede i 1965, så vil der allerede da være spildt megen tid og meget blod på Københavns mest overbelastede og farligste hovedgade. Man kunne da klare sig midlertidigt i disse år med en Alweg-bane. Den kunne måske endog indkøre en mærkbar del af de midler, der skal bruges i samme periode til at bygge tunnelbanen for.

På langt sigt må målet vel være en undergrundsbane. Den må nu en gang være bedre i visse henseender, bl. a. ved at kunne bruges som beskyttelsesrum i tilfælde af krigshandlinger. Men når tunnelbanen så står færdig, kan man simpelthen flytte Alweg-banen. Dens betonbjælker kan flyttes endnu lettere end jernbaneskiner på sveller. En ny række piller andetsteds koster ikke ret meget, og vognmateriellet kan da bruges på en ny linie.

Iøvrigt må det erindres, at ingen af de to alternative tunnelbaner er fuldt tilfredsstillende. Vælger man Nørrebrogade-linien, så kommer man dog til at savne forbindelsen fra Nørrebro Station og Nørrebro Runddel til Jarmers Plads og Rådhuspladsen. Alweg-banen fra Nørrebro Runddel til Forum og Rådhuspladsen kan da supplere den. Og vælger man Agade-linien til tunnelbanen, så kan Alweg-banen ad Nørrebrogade til Nørreport gøre god nytte i supplement til den.

Med andre ord, en Alweg-bane

Dette fantasibillede viser en bygade, hvor de kollektive trafikmidler er lagt op over gadeniveauet, som derved er frigjort til biler m. m. De er konstrueret som Alweg-baner, der ikke virker så trykkende i gaderne som højbaner af gammeldags art. De udmærker sig desuden ved at være omtrent støjfri.

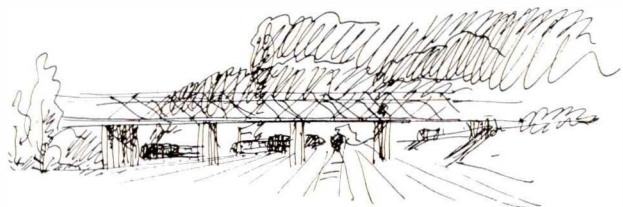
Alweg-banerne er langt billigere end tunnelbaner og kan endda hurtigt opsættes og nedtages, ja delvis flyttes.

Af æstetiske grunde kan de imidlertid kun bruges i visse gader.

og en tunnelbane må ingenlunde betragtes som alternativer. Tværtimod kunne en Alweg-bane måske oparbejde en tunnelbaneforbindelse.

Det skal sluttelig fremhæves, at alle disse perspektiver kun er yderst spinkelt underbygget. De har først mulighed for at blive til teoretiske realiteter den dag, da Alweg-banesystemet bliver til noget mere end en kuriositet. — Men de vidner om, at Alweg-banen fortjener en vis opmærksomhed.

Under alle omstændigheder har den adskillig interesse i sig selv.



Samarbejdsudvalgene

11. samarbejdsudvalgsmøde, 1. Distrikt, afholdt d. 23. juni 1953.

Formanden gav indledningsvis en oversigt over Statsbanernes samlede indtægter og udgifter i perioden april—februar 1952/53, der udviste et stigende statstilskud til driften, og han fremsatte nogle forklarende bemærkninger om årsagen hertil. Nævnte herunder nogle tal for omfanget af DSB's godsbefordring gennem de sidste 25 år.

Formanden bemærkede til de givne oplysninger, at vi stadig måtte være på vagt for at erhverve kunder og for at bibeholde de kunder vi alt havde erhvervet.

Efter indledningen kom formanden ind på en række trafikmæssige forhold vedrørende 1. Distrikt i afvigte finansår og påviste herunder, at der havde været en ikke ringe nedgang i godsbefordringen, der i alt væsentlig lå på vognladningsgodset, hvilket i nogen grad forklaredes ved den gode høst i 1952 og derved at byggeriet i Kbh. nu i ikke ringe grad lå udenfor det københavnske byområde, således at forskellige byggematerialer, f. eks. grus, sten m. v. fra Hedehusene blev transporteret med lastbil direkte til byggepladserne. Derimod udviste personbefordringen en betydelig stigning, navnlig i nærtrafikområdet, hvor S-banerne i det sidste finansår havde haft over 57 mill. rejsende

Vedrørende nogle tal omhandlende personalestyrken udtalte formanden at dette problem var et meget vigtigt punkt, da lønningskontoen her spillede en stadig større rolle i de samlede driftudgifter. Selve lønnen havde administrationen ingen indflydelse på, da den dels bestemtes af pristalsreguleringen, og dels efter andre overenskomstmæssige forhold. Derimod havde administrationen det fulde ansvar for den anvendte personalestyrke, og her håbede formanden, at organisationsrepræsentanterne ville medvirke, bl. a. ved at indformere de lokale tillidsmænd om, hvilken rolle personalet spillede for hele banernes økonomi.

Udvalget drøftede påny et fra 7. møde behandlet spørgsmål om ændring af nogle jernfodtrin på Q-vogne, en afkortning af stigen op til bremsen på IA-vogne og HD-vogne, idet der nu forelå et forslag fra generaldirektoratet, og det vedtoges at tilskrive gdt., at man forsøgsvis skulle fjerne det omhandlede fodtrin, ligesom man ville foreslå stigerne ændret, efterhånden som vognene indgik til hovedreparation.

Fra ovpt. K. B. L. Hansen, Næstved, forelå et forslag om at ombytte maskinløbet mellem togene 876 og 2880 for derved at opnå en aflastning af Næ. station for et større antal vogne, der indgik fra syd for via Slagelse at blive transporteret til Jylland-Fyn. Sagen havde dels været undersøgt gennem køreplanskontoret og dels gennem Næ. station, og efter de derfra foreliggende oplysninger vedtoges det at svare forslagsstilleren, at forslaget af tekniske grunde ikke var gennemførligt.

Foranlediget ved et i 9. møde rejst spørgsmål om en evt. busrute Frederikssund—Ballerup oplyste formanden, at en sådan koncession nu var givet Statsbanerne, og at det var hensigten at etablere buskørsel fra det kommende efterår, men hvilken indflydelse omtalte buskørsel ville få for betjeningen af stationerne på strækningen kunne der for nærværende ikke

siges noget bestemt om, men nærmere oplysning dette spørgsmål vedrørende skulle blive givet på næste møde.

Vedrørende modernisering af pakhuis U, Gb., var der nedsat et udvalg, som havde beskæftiget sig med en række spørgsmål omhandlende stykg-befordringen til og fra Gb., men der var endnu ikke taget endelig stilling til noget. Formanden lovede på efterfølgende møder i samarbejdsudvalget at holde dette underrettet om udvalgets videre arbejde.

Lokofører N. A. Nielsen, Gb., havde fremsat forslag om at udstede forbud mod togoverhalinger under snefygning og nærmere motiveret hvorfor.

Denne sag blev indgående drøftet og resulterede i, at man skulle svare lokof., at det ikke var gørligt at nedlægge et absolut forbud, men at man som hidtil i størst mulig udstrækning ville tilstræbe at undgå overhalinger under omtalte forhold. Ovmasking, bemærkede under drøftelsen, at man måske også under vanskelige sneforhold, som kunne forudses forinden afgang, burde tage under overvejelse yderligere at nedsætte belastningen, måske endog udarbejde en snekøreplan.

Ovsignaling, oplyste, at man snart var færdig med at automatisere blokanlæggene mellem Gentofte og Hellerup. Derefter ville man gå i gang med at ombygge det automatiske linieblokanlæg mellem Kbh. H og Hellerup, således at man derefter ville få et ensartet automatisk blokanlæg ad Nordbanen fra Kbh. H til Hot. Det var også hensigten at få installeret automatiske linieblokanlæg på andre linier, bl. a. på strækningen Valby—Hvidovre for den elektriske drift.

Omtalte endvidere arbejdet i udvalget vedr. et nyt sikringsanlæg på Kbh. H. For den del af sikringsanlægget, som omfatter nærtrafiksporene, vil forbedring blive foretaget ved udveksling af centralapparatet i post VI, evt. i forbindelse med nedlægning af post VII.

Formanden kom påny ind på en omtale af personalepassagen over sporene, udenom kontrolstederne, ved Dybbølsbro og Svanemøllen. En nylig foretagen undersøgelse havde vist, at det fortsat var galt ved Dybbølsbro, og det blev henstillet til personalerepræsentanterne, at de påny henledte deres medlemmers opmærksomhed på det utilladelige og farlige i dette forhold. Formanden ville da senere vende tilbage til sagen.

Gorm Petersen forespurgte, om der var nogen kontrol med leverancerne fra det frie erhverv af bestilte stole, borde, skabe m. v., så det blev konstateret, at leveringerne var i overensstemmelse med de givne betingelser, da sådan besigtigelse i hvert fald burde finde sted ved en fagmand, inden regningen blev betalt.

Gorm Petersen omtalte nogle tilfælde, hvor ikke alene materialerne var dårlige, men hvor overfladebehandlingen også måtte siges at være under al kritik.

Efter de af Gorm Petersen anførte tilfælde var der enighed om at fremdrage omtalte forhold overfor hovedudvalget, hvilket formanden lovede at gøre.

Vedr. sandsiloanlægget på Gb. oplyste ovmasking., at der for få dage siden var givet en bevilling til at påbegynde arbejdet, og han regnede med, at man kunne være helt færdige omkring januar 1954. Der var også givet tilladelse til at installere den tryklufspumpe for cykler, som personalet havde ønsket i forbindelse med omtalte siloanlæg.



Tak

Hjertelig tak for udvist deltagelse ved min kære mand pens. lokomotivfører Bernhard Thomsens død og begravelse. Tak for æresvagten og fanens tilstedeværelse.

Anna Thomsen.

Sommerudflugt

Aarhus afdeling arrangerer i år sommerudflugt til Norsminde gamle kro. Onsdag den 12. august. Afgang fra Harald Jensens plads kl. 14,30 præc.

Priser pro persona: Transport 3,50 kr., kaffe 2,50 kr., spising (kroanretning) 7,50 kr.

Festkassen yder til sine medlemmer 12,00 kr. i form af 2 returbilletter samt et kuvertkorts pålydende 5,00 kr.

Pensionister, enker samt aspiranter kan deltage.

Evt. henvendelse til Festkassens formand lokomotivfører A. Holmtoft, tlf. 32216 senest 6. august.

Festudvalget.



Forflytninger efter ansøgning pr. 6-7-53.

Lokomotivførere:

A. M. Bregnhardt, København Gb. til Helgoland.

P. E. Poulsen, Viborg til Skive.

K. B. Mikkelsen, Skive til Viborg.

Førfremmelser pr. 1-8-53.

Elektroførere til lokomotivførere:

K. E. Hansen, Enghave i Korsør.

P. L. E. Jensen, Enghave i Padborg.

B. E. A. Christensen, Enghave i Thisted.

Forflytninger efter ansøgning pr. 1-8-53.

Lokomotivførere:

V. A. Larsen, Fredericia til Nyborg.

R. P. Lund, Padborg til Fredericia.

R. C. S. Sørensen, Aalborg til København Gb.

N. E. Jensen, Thisted til Aalborg.

L. G. Nielsen, Aarhus til København Gb.

H. E. Larsen (Steen), Korsør til Fredericia.

P. S. Petersen, Fredericia til Aarhus.

Lokomotivfyrboderne:

J. Andersen, Fredericia til Aarhus.

H. J. Wulff, Nyborg til Aarhus.

E. O. Nielsen, Roskilde til Aarhus.

C. J. Nielsen, Nyborg til Aalborg.

H. Kristensen, Næstved til Fredericia.

O. Nielsen, København Gb. til Fredericia.

B. Leth, Gedser til Fredericia.

B. Jensen (Krucov), København Gb. til Fredericia.

V. F. Pedersen, Fredericia til Nyborg.

I. S. Jørgensen, Gedser til Næstved.

I. Rasmussen, København Gb. til Gedser.

Ansættelse som lokomotivfyrbødere pr. 1-8-53.

Lokomotivfyrbøderasspiranterne:

K. Voigt Jensen, Aarhus i Nyborg.

W. T. Jørgensen, Fredericia i Fredericia.

A. Skovgaard, Nyborg i Nyborg.

A. H. L. Iversen, Fredericia i Roskilde.

A. S. Christensen, Struer i København Gb.

N. E. Andersen, Aalborg i København Gb.

P. L. Kristensen, Aarhus i København Gb.

K. E. Hansen, Aarhus i Gedser.

Dødsfald blandt pensionister.

Pens. lokomotivfører J. B. Thomsen, »Lykkebo«, Dyrehavevej, Nyborg.

Pens. lokomotivfører M. Rasmussen, Parallevej, Snekersten.

Byttelejlighed

Aarhus—København.

Haves: Aarhus. Stor, solrig, moderne 2 vær. lejlighed. Leje 107 kr. incl. varme. Sydlige bydel.

Ønskes: København. Tilsvarende — gerne omegnen.

Trafikassistent *K. Y. Lassen.*

p. t. Holmekrogen 17

Virum.

evt. henv. tlf. C. 400 lok. 55

Statsbanepersonalets sygekasse

Jernbanelæge J. F. Ellum, 13'a lægedistrikt, Hvidovre, er bortrejst fra 27. juli til 19. august.

Hans praksis varetages i nævnte tidsrum af læge H. Ørenlund-Jensen, 13'b lægedistrikt, Vigerslevallé 379, tlf. Hvidovre 48.

Konsultationstid: 10—11 — fredag dog kun 16—18.

Jernbanelæge Gleerup, København, (3 A lægedistrikt) er bortrejst fra den 1/8—30/8 d. a.

Hans praksis varetages i nævnte tidsrum af lægerne Grønvold, Islands Brygge 15, Rasmussen og Wadmand, begge Islands Brygge 17.

Konsultation: Dr. Grønvold hverdage 12—13, fredag desuden 18—19, lørdag kun 10—11 (tlf. Am 3004).

Dr. Rasmussen hverdage 10—11, torsdag kun 16—18, lørdag 13—14 (tlf. Am 6650) sygebesøg rekvireres gennem tlf. Go 6960.

Dr. J. Wadmand hverdage 13—14, mandag kun 17—19, lørdag 10—11 (tlf. Am 6650) sygebesøg rekvireres gennem tlf. Byen 7730.

Jernbanelæge J. Munck, Dr. Olgasvej 2, er bortrejst fra den 10. august—12. september d. a.

Hans praksis varetages i nævnte tidsrum af læge K. Rode, Nyelandsvej 76. (Tlf. Godthåb 2020).

Konsultationstid: Kl. 13—14, torsdag dog kl. 17—19 og lørdag kl. 11—12.

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

Bødtcher-Jensen

Kongegade, Nyborg, Tlf. 33

Bøger
Papir
Musik

H. KONGGAARD

Murermester Entreprenør

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.

vi 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
Besøger alt vedr. Begravelse el.
Ligbrænding. 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 Drivhus

Ingen Butiksløje
derfor billigste Priser



RICHARD LEHN

1. Kl. Herreekviperer 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

Fisk - Vildt - Fjerkræ

PRØVEN

FR. ALLE 139 . TLF. AARHUS 5162

Aktieselskabet

AARHUUS PRIVATBANK

Aarhus

København

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

Ryesgade 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 1010-1041

Førende Specialforretning i
RADIO - GRAMMOFONER - PLADER

Leverandør
til Danske
Statsbaner

Sig det med Blomster

P. B. VAHL

Fr. Alle 149, Aarhus, Tlf. 5150

✧ Paa faa Timer
overalt i Verden

A/S »REFFO« Struer

Kedelrensningsvædsken »REFFO«

Telefon 145

DANSK FANE-INDUSTRI.



leverer alt i Forenings Faner og
Bannere. Alle Tilbehørsdele.

Indhent Tilbud.

SILKEBORG
866

Mette Andersen

Vestergade 26, Silkeborg

ERIKSEN & CHRISTENSEN

AKTIESELSKAB

ESBJERG

Hovedbanegaardens Restaurant

KØBENHAVN

anbefales de ærede Rejsende

Billige Priser Hurtig Betjening
Husk Marketenderiet Ærbødigt Viltøft
Telefon 1232