

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

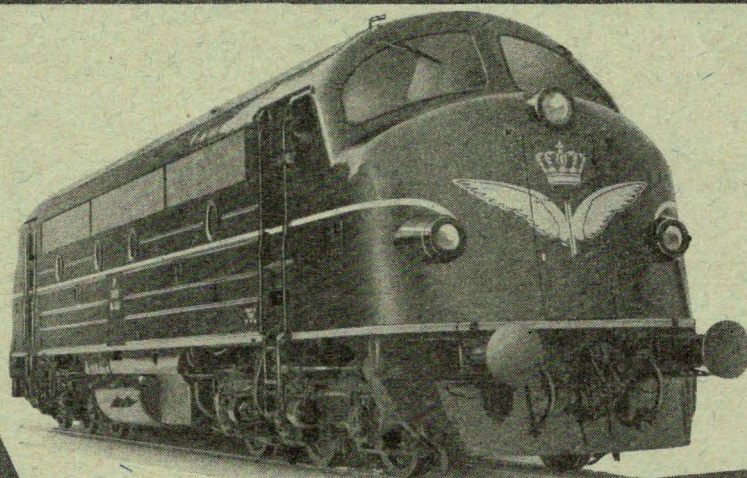


UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING

NUMMER 5

5. MARTS 1954

54. ÅRGANG



NOHAB LEVERER NYT 1500 HK DIESELLOKOMOTIV TIL DANMARK

Udbytterigt amerikansk-skandinavisk samarbejde.

Nydqvist & Holm A/B (NOHAB), Trollhättan Sverige, har i disse dage leveret det første i en serie af 4 stk. dieselektriske lokomotiver, type A01A0-A01A0 til Danske Statsbaner. For de 3 følgende lokomotiver benyttes A/S Frichs, Aarhus, som underleverandør af boggier, vognkassedele m. m.

Den nye lokomotivtype er et resultat af det samarbejde, som er etableret mellem NOHAB og Amerikas

største diesellokomotivfabrikant General Motors Electro-Motive Division (EMD).

En omkonstruktion er foretaget af den tunge amerikanske standardtype og tilpasset det lavere akseltryk, som gælder for nordiske og vesteuropæiske jernbaner. Således har 1500 hk lokomotivet en treakslet boggi i stedet for den amerikanske toakslede og lokomotivets skrog er lettere. Også bundrammen er nykonstrueret af hensyn til overgangen fra den i USA almindelige centralkobling til europæisk buffe- og trækkrogsanordning.

NYDQVIST & HOLM AKTIEBOLAG
TROLLHÄTTAN, SVERIGE

Jernbanevogne af enhver Konstruktion

VOGNFABRIKKEN
SCANDIA A/S
RANDERS



Regnfrakker


Statsanstalten for Livsforsikring

*Eneste statsgaranterede Livsforsikringsanstalt
Billige Præmier * Kontant Bonus*

Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V

Vesterbros Ligkistemagasin

Chr. F. Christensen
Enghavevej 31
Telefon: Eva 1404

Begravelse og Ligbrænding
besørges paa bedste
og billigste Maade
Søn- og Helligdage privat: Hørdumsgade 37, Telefon Eva 5193

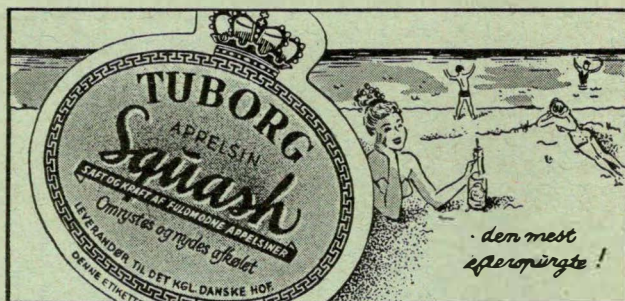
Uniforms-skrædderi, målkonfektion, skrædderi
Spørg om vort ny kontosystem

I. B. Schilder Nørregade 7
København K

De forenede Kulimportører

KUL og KOKS

Holmens Kanal 5 . København K
Telefon 211



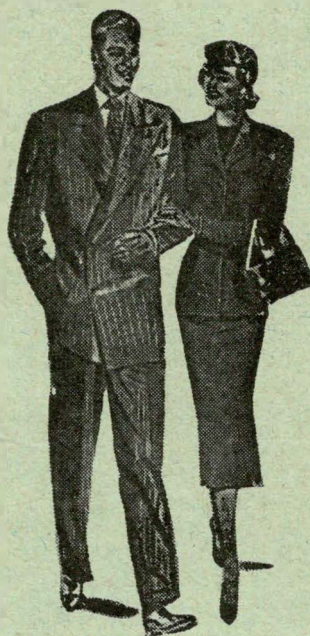
Alt i elektriske Maaleinstrumenter

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

**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

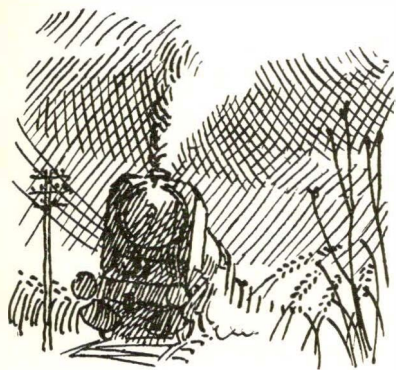
Kostume efter Maal
Kr. 298,00

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 Ud-
betaling**. Købesummen fordeles over 6 Maaneder og ved
Tøjets Modtagelse betaler De kun første Rate.

J. ALBERTSEN

NØRRE FARIMAGSGADE 68-70



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE
NR. 5 - 54. ÅRGANG
5. MARTS 1954



Indhold:

Normeringslov og lønningsproblemer	53
FN nyt	54
Det nye dielelektriske lokomotiv MY	55
Fra Statsbanernes virksomhed i driftsåret 1952/53	56
Farum-banen ført forbi Buddinge Torv	57
Landsoplysningsudvalget	61
Medlemskursus	61
Sommerens fællesrejser	62
Besøg på Vognfabriken Scandia i Randers	62
D. S. B. Spareklub	63
Under DLF	64
40 års jubilæum	64
Personalia	64
Medlemslisten	64
Nye adresser	64



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.

Normeringslov og lønningsproblemer

Inden udgangen af marts måned venter tjenestemændene, at afgørelse der vil falde for tre for dem meget vigtige spørgsmål, nemlig normeringsloven, overenskomsten for det midlertidige og særlige tillæg og eventuel nedsættelse af en kommission til revidering af tjenestemandsløven. Det er alle tre lønningsproblemer og derfor noget, der optager sindene særlig meget, men om de stillede forhåbninger alle bliver indfriet, er vel tvivlsomt.

Medens centralorganisationerne endnu ikke har færdigbehandlet de forslag, det er hensigten at fremsætte for finansministeren i forbindelse med udløbet af den to-årige overenskomst om det særlige og midlertidige løntillæg, er organisationernes normeringslovsforslag forlængst fremsendt og mangler på nuværende tidspunkt kun den endelige afgørelse i folketinget. Kravene til de særlige tillæg kan naturligvis allerede nu formuleres på baggrund af den udvikling, der har fundet sted for indtægterne i privatindustrien, og som i nogen grad, men næppe så grelt som tidligere, har forskubbet tjenestemændenes lønmæssige stilling i forhold til arbejderne. Men da det for det ene tillægs vedkommende ligger således, at det fra begyndelsen har været opbygget ud fra deklasseringsproblemet mellem de to lønmodtagergrupper, og tillæggets oprettelse fandt sted umiddelbart efter afslutningen på overenskomsten mellem arbejdere og arbejdsgivere, vil det være naturligt for tjenestemændene at afvente resultatet af den overenskomstsituation, som forhåbentlig står foran en snarlig afslutning. Hvad resultatet her vil blive, kan ingen til gengæld udtale sig om; som forholdene har udviklet sig, synes afstanden at være stor mellem de to parter.

Også nedsættelsen af en lønningskommission eller ej er på nuværende tidspunkt et ubesvaret spørgsmål. Mange forskellige faktorer spiller i denne forbindelse så afgørende roller, at man ikke bør træffe beslutning herom, før man nøje har gennemgået de problemer, som rejser sig i forbindelse hermed, og som kan bevirke — omend den nuværende lov er stærkt forældet og har gennemgået mange ansigtsløftninger for at holde lønningerne på et tåleligt niveau — at det alligevel bliver formålstjenligt at arbejde under den gamle lov endnu et stykke tid fremover. Centralorganisationerne har i vinterens løb allerede holdt en del møder dette spørgsmål vedrørende. Dels har man inden for de enkelte organisationers forretningsudvalg og styrelser drøftet problemerne, dels har man afholdt flere fællesmøder imellem de fire CO'er. Den endelige stilling til denne sag må imidlertid også være afhængig af udfaldet af de forestående forhandlinger om det midlertidige og særlige tillæg, og afgørelsen vil derfor næppe falde før i sidste halvdel af indeværende måned.

Det tredje lønproblem, normeringsloven, er derimod som nævnt nu så langt fremme, at den er færdigbehandlet mellem organisationerne og styrelserne, ligesom den er gået fra lønningsrådet til folketinget. På forventet efterbevilling har Danske Statsbaner allerede i sidste nummer af »Vingehjulet« opslået en del af de stillinger, som det har været muligt at få godkendt hos de første instanser, der har behandlet loven.

FN-nyt

Rangering — et farligt job!

ILO undersøger, hvordan man bedst sikrer sig mod de mange ulykker på godsbaneterrænerne.

Rangerulykker udgør 15 pct. af alle de ulykker, der rammer jernbanernes personale. Det er stadig et farligt job at koble vogne, mange farer lurar på godsbaneterrænerne — og en af de alvorligste farer er trætheden. Det viser sig nemlig, at de fleste ulykker indtræffer ved slutningen af arbejdstiden.

FN's internationale Arbejdsorganisation (ILO) har udsendt en rapport om jernbanepersonalets risiko under tjenesten. Rapporten er væsentligst baseret på undersøgelser af forholdene ved de franske, schweiziske og italienske jernbaner, og den blev diskuteret ved et møde i Genève i februar måned i ILOs transport-komité.

Undersøgelserne har vist, at personalets uforsigtighed ofte er den direkte årsag til ulykkerne. Man vil derfor i fremtiden have opmærksomhed henvendt på forholdsregler, der kan sikre, at de bedst egnede folk udtages til det farlige arbejde. Man vil nemlig ved psykotekniske prøver kunne finde frem til de folk, hvis reaktionsevne og fysiske udrustning er så stor, at de vil kunne klare sig ud af en vanskelig og farlig situation under arbejdet.

Rapporten foreslår som yderligere sikkerhedsforanstaltninger bl. a. en tydeligere afmærkning af alle forhindringer på rangerterrænet og bedre belysning. Endvidere at banearbejdernes fodtøj sikres på en sådan måde, at man ikke kan glide på sporene.

Snublen er skyld i tre gange så mange ulykker som direkte påkørsel under koblingsmanøvrer.

Nye FN-frimærker.

FNs postvæsen har gode nyheder til alverdens frimærkesamlere: Foruden de to FAO-frimærker der blev udsendt forleden forberedes i år yderligere 3 sæt mindefrimærker — et for Den internationale Arbejdsorganisation (udsendes 10. maj) et for FN-dagen (udsendes 24. oktober) og endelig et for Menneskerettighedernes dag (udsendes 10. december). Hvert sæt omfatter to værdier.

For lokomotivmændene vil den kommende lov (stadig under forudsætning af, at folketinget vedtager den) blive skelsættende og af historisk karakter, idet der nu oprettes 16 lokomotivførerstillinger i 7. lønningsklasse. Indehaverne af disse stillinger, der vil blive besat efter opslag, skal betjene de nye amerikanske diesel-elektriske lokomotiver litra My, hvoraf det første eksemplar allerede er leveret, og de 3 andre ventes inden sommerkøreplanens ikrafttræden den 23. maj. Nyerhvervelserne skal stationeres i Jylland og anvendes på den jydsk østkyst og på Fyn, hvorfor de 16 lokomotivførerstillinger oprettes i Aarhus og Fredericia med 8 mand hvert sted. Det var foreningens håb, at også andre lokomotivførerstillinger havde opnået samme anerkendelse på denne normeringslov, så bl. a. også damptjenesten var kommet i betragtning, men med henvisning til det uændrede i arbejdets karakter siden tjenestemandslovens ikrafttræden i 1946, blev vort forslag herom ikke imødekommet, medens modsvarende motivering underbyggede vort krav om højere placering af lokomotivførere til My-lokomotiverne. Et af foreningen gennem de senere år fremsat forslag om oprettelse af instruktørstillinger ved motordriften er ligeledes blevet imødekommet omend ikke i den udstrækning, som vi havde håbet. Der oprettes en stilling i Aarhus og København. Med den udvikling, der har fundet og stadig finder sted inden for motordriften og efter at beslutning er truffet om, at My-lokomotiverne skal betjenes af personale fra Fredericia, ville en instruktørstilling også i denne by have været ønskelig. Til gengæld bliver lokomotivinstruktøren ved damptjenesten i Fredericia placeret i 6. lønningsklasse.

Af yderligere resultater skal nævnes, at antallet af elektroførere opnormeres med 7, således at kørslen ved den elektriske drift nu i almindelighed kan bestrides uden større afløserstyrke fra andre maskindepoter. Derimod har det skuffet os, at lederne af elektrokontrollen og de depotforstandere, som leder de største af vore maskindepoter, hvor der ikke er stationeret lokomotivmestre, ikke blev oprykket i en lønningsklasse, hvor indtægten er mere svarende til det arbejde, de udfører. Selvom der blev givet os indrømmelser i form af forhøjet bestillingstillæg, forekommer det os, at det arbejdsområde, disse mennesker står som ansvarlige ledere for, bør give dem adgang til en bedre lønmæssig placering, og vi opgiver ikke håbet om at møde forståelse herfor.

Samme indstilling har vi overfor lokomotivfyrbødernes lønmæssige stilling, som efterhånden er ganske urimelig, både når den ses i forbindelse med arbejdets karakter og i forbindelse med udviklingen inden for lønningerne til den faglærte gruppe uden for tjenestemandstillingerne.

Alle vore ønsker er heller ikke denne gang blevet imødekommet, men resultaterne på normeringsloven må til gengæld anerkendes som tilfredsstillende. I de tilbagestående forslag ligger der fortsat opgaver for organisationen, ligesom der i spørgsmålet om det særlige og midlertidige løntillæg samt problemet med en eventuel nedsættelse af en lønningskommission ligger arbejde for hovedbestyrelsen. Arbejde, som allerede nu presser sig på, og der skal tages endelig stilling hertil inden finansåret afsluttes.

Det nye dieselelektriske lokomotiv MY

Efter nogle dages prøvekørsel blev det første My-lokomotiv mandag den 22. februar officielt afleveret til Danske Statsbaner af A/B NOHAB og General Motors i forening. Ved prøverne af lokomotivet indfries forventningerne, og Statsbanerne har i den anledning udsendt følgende:

Prøvekørslerne med det første af DSB's nye, store dieselelektriske lokomotiver af amerikansk type er nu afsluttet, og lokomotivet er endeligt overtaget af Statsbanerne. I de kommende måneder vil yderligere tre sådanne lokomotiver blive leveret til DSB, og i dette års sommerkøreplan vil alle de fire nye diesellokomotiver, der får litra-betegnelsen MY, være i drift for DSB's tog.

Lokomotiverne kommer da til at køre på strækningerne Aarhus—Fredericia, Fredericia—Nyborg og Fredericia—Padborg, og vil fremføre såvel store godstog som ilgodstog og eksprestog.

Under prøvekørslerne, der i den sidste tid har fundet sted på de jyske strækninger, er lokomotivet blevet prøvet i tog af alle de nævnte arter, og der er foretaget omhyggelige målinger, ikke alene af de opnåede køretider og toghastigheder og af de af kraftaggregatet udviklede hestekræfter, men bl. a. også af temperaturerne, der under driften opstår i maskineriets forskellige dele som banemotorer m. v., idet man herved har villet kontrollere, at delene ikke overanstreges, så at de i det lange løb ville kunne beskadiges ved sådan kørsel.

Tilsvarende målinger er gennem årene blevet foretaget, når Statsbanerne modtog nyt materiel, som f. eks. de dieselelektriske MO-motorvogne, hvoraf så mange er leveret i de senere år, men da MY-lokomotivet har så alsidigt et anvendelsesområde, at samme lokomotiv skal kunne anvendes til tog af så forskellig karakter, som det største godstog, der kan forekomme hos os, og vore allerhurtigste eksprestog, er de prøver, der her har måttet foretages, selvsagt blevet af mere omfattende karakter, end det tidligere er forekommet.

De opnåede resultater har på alle punkter været tilfredsstillende. Lokomotivet har ikke alene kunnet yde mere end det forventede med hensyn til at fremføre selv meget store tog i hurtige planer, men det har også ved de foretagne målinger vist sig, at dette har kunnet gøres på en sådan måde, at tilsvarende resultater fortsat må kunne forventes opnået i den daglige drift.

De tungeste tog, hvormed der blev kørt under prøvekørslerne, var eksprestog med 15 store personvogne med togvægt ialt 500 t samt godstog med 60 vogne, dels læssede, dels tomme, hvis togvægt ialt var 1000 t.

Kørslen med disse tog foregik på strækningen mellem Nyborg og Frederikshavn, hvor de største stigninger, der findes på DSB's hovedbaner, skal overvindes, og det må yderligere bemærkes, at der fandtes ugunstige vejrforhold med sne og stærk blæst. Ved de foretagne målinger konstateredes, at der i de elektriske banemotorer, som driver hjulene frem, og hvor der erfaringsmæssigt kan opstå store temperaturstigninger, ikke for persontogenes vedkommende fremkom forøgelser i temperaturen på mere end trediedelen og for godstogenes vedkom-



mende ikke mere end godt halvdelen af det for motoren og den anvendte isolation maksimalt til-ladelige.

Samtidig opnåedes meget gunstige køretider, der viser, at det nye lokomotiv vil kunne få de store godstog og persontog hurtigere frem end noget af DSB's eksisterende damplokomotiver. Ved igangsætning med det store godstog på nogenlunde flad bane viste det sig, at toget kan nå op på en hastighed af over 40 km/time, inden den sidste vogn endnu har forladt perronen.

I eksprestog med 9 store personvogne og togvægt 300 t opnåedes køretider, der viser, at tog af denne størrelse, der har over 500 siddepladser, vil kunne fremføres i tider, der svarer til lyntogenes.

Foruden de ovennævnte fordele må det også tages i betragtning, at der ved brugen af sådanne alsidigt anvendelige diesellokomotiver kan påregnes opnået væsentlige besparelser i driften, bl. a. fordi lokomotiverne kan udnyttes i højere grad end damplokomotiverne, idet de kan være i tjeneste en større del af døgnets timer end disse, der med mellemrum må have ophold for rensning af fyret o.s.v.

Besparelsen på udgiften til brændsel ved anvendelsen af olie til dieselmotoren i stedet for kul til damplokomotivets fyr kan efter de ved prøvekørslerne opnåede resultater anslås til ca. 180.000 kr. om året for hvert lokomotiv, og alene det beløb, der indtjenes på denne måde, vil i løbet af få år opveje anskaffelsesudgiften for lokomotiverne.

Det må nu vise sig, om de nye MY-lokomotiver fortsat vil svare til de nærede forventninger, og såfremt håbet herom går i opfyldelse, må det siges, at der er opnået en værdifuld forøgelse af DSB's lokomotivpark.

Fra Statsbanernes virksomhed i driftsåret 1952/53

Tog- lokomotiv- og vognbevægelsen.

Antallet af kørte togkilometer er steget med 0,3 mill. til 35,9 mill.; heraf faldt på damptog 17,5 mill. (48,7 pct.), på dieselmotorvogne (ekskl. lyntog) 11,8 mill. 32,9 pct.), på elektriske motorvogne 3,5 mill. (9,8 pct.), på lyntog 2,2 mill. (6,2 pct.) og på øvrige trækraftarter 0,9 mill. (2,4 pct.).

I forhold til det foregående år er antal togkilometer udført af dieselmotorvogne (ekskl. lyntog) steget med 1,3 mill. (12,7 pct.), medens det for damptog er gået tilbage med 0,9 mill. (4,9 pct.). For lyntog og elektriske motorvogne er forholdet på det nærmeste uændret. Af de af rene personførende tog præsterede togkilometer blev 34,8 pct. udført af damptog, 8,1 pct. af lyntog, 12,8 pct. af elektriske motorvogne og 44,3 pct. af andre motortog. Antallet af togkilometer i forhold til banenettets længde i de to driftsår 1938—39 og 1952—53 er henholdsvis 12 571 og 13 601.

Ved driftsårets begyndelse omfattede køreplanen for de personførende plantogs vedkommende målt i samlet antal togkilometer ca. 92,8 pct. af den sidste køreplan før krigen, d. v. s. køreplanen pr. 15. maj 1939, når for begge driftsårs vedkommende ses bort fra elektriske tog og for driftsåret 1952—53 endvidere fra de overtagne Sydfynske Jernbaner og Slangstrupbanen og fra merkørslen med internationale tog.

Sommerkøreplanen, der trådte i kraft den 18. maj 1952, bragte kørslen op på ca. 94 pct. af køreplanen i 1939.

Vinterkøreplanen trådte i kraft den 5. oktober 1952.

Det gennemsnitlige daglige antal kørte kilometer med personførende plantog efter sommerhenholdsvis vinterkøreplanen var:

Køreplanen	Sjælland— Falster	Jylland— Fyn	I alt	%
18. maj 1952	31 938	43 164	75 102	100
Heraf damptog	12 022	14 870	26 892	36
motortog	9 500	24 718	34 218	45
lyntog	880	3 576	4 456	6
elektr. tog	9 536	—	9 536	13
5. oktober 1952	30 853	41 337	72 190	100
Heraf damptog	11 990	12 411	24 401	34
motortog	8 648	25 350	33 998	47
lyntog	880	3 576	4 456	6
elektr. tog	9 335	—	9 335	13

Af særtogskilometer (herunder også arbejdstogkilometer) blev der i alt i driftsåret kørt 1,7 mill., hvoraf 0,6 mill. af persontog og 1,1 mill. af godstog. De tilsvarende tal for de foregående år var henholdsvis 2,0, 0,5 og 1,5 mill. Særtogskørslen har udgjort 4,8 pct. af samtlige togkilometer mod 5,7 pct. året før.

Der er kørt 54,4 mill. lokomotivkilometer (mod 53,8 mill. året før), der fordeler sig således på de enkelte trækraftarter:

	I togkørsel		Rangeringskilometer	Tankørsel og reservehold	I alt
	Forreste lokomotiv hhv. motorvogn (= togtkilometer)	Øvrige lokomotiver hhv. motorvogne (forspand o. lign.)			
Damploko.	17 502	230	1 710	435	19 877
Rangerloko. . .	—	—	8 284	—	8 284
Lyntog	2 220	2 007	—	—	4 227
Elektriske tog .	3 522	4 062	—	—	7 584
Øvr. motortog .	12 701	727	1 039	—	14 467
I alt	35 945	7 026	11 033	435	54 439

Antal vognakselkilometer på banerne er gået tilbage fra 912,1 mill. til 909,4 mill eller med 0,3 pct. For personvognsmateriellet har der været en stigning på 7,4 pct., for godsvognsmateriellet en nedgang på 5,9 pct.

På omnibusruterne er der kørt 24,1 mill. vognkilometer med 22,5 mill. året før, en stigning på 1,6 mill. vognkilometer eller 7,1 pct.

Af pladserne i de fremførte personvogne var gennemsnitlig ca. 43 pct. udnyttet mod ca. 44 pct. året før. Udnyttelsen er stærkt varierende for de forskellige arter af tog. For lyntogenes vedkommende var udnyttelsen således for samtlige gennemkørte strækninger gennemsnitlig ca. 81 pct., fordelt således på de forskellige tog:

Vendsyssel	78 %
Nordjyden	84 %
Limfjorden	92 %
Nordvestjyden	78 %
Vesterhavet	75 %
Uldjyden	89 %
Sønderjyden	90 %
Englænderen	66 %

I de elektriske tog var udnyttelsen i gennemsnit for hele driftsåret ca. 46 pct. mod ca. 45 pct. året før. Udnyttelsen er i virkeligheden noget større, da der ved beregningen ikke er taget hensyn til rejser mellem stationer på S-banen og områder uden for denne.

Anskaffelse af rullende materiel.

I løbet af driftsåret er det rullende materiel forøget med følgende antal lokomotiver, motorvogne, traktorer, vogne og ruteautomobiler:

6 stk. damplokomotiver,
24 » elektriske motorvogne,
4 » dieselelektriske motorvogne,
1 » dieselelektrisk traktor,
56 » personvogne,
2 » åbne godsvogne,
6 » specialvogne,
51 » ruteautomobiler.
I samme tidsrum er udrangeret eller solgt:
20 stk. damplokomotiver,
2 » dieselelektriske motorvogne,
9 « personvogne,
3 » postvogne,
6 » rejsegodsvogne,
202 » lukkede godsvogne,
294 » åbne godsvogne,
51 » specialvogne,
28 » ruteautomobiler.

Endvidere er 3 stk. personvogne ombygget til specialvogne.

Farum-banen ført forbi Buddinge torv

Af C. E. Andersen.

Slangerupbanen, som tidligere var de nordvestlige omegnskommuners og ikke mindst Gladsakses smertensbarn, og som gentagne gange før krigen var lige ved at blive nedlagt, er nu ved at blive Stor-Københavns kælebarn. Den skal forenes med den kommende bybane og gøres til en radialbane, der vil få stor betydning som et vigtigt led i hovedstadsområdet trafiksystem og som ryggraden i et bebyggelsesbælte i den retning, hvor byen nu udvikler sig allermost.

Ifølge de nyeste planer skal der endda føjes en sidegren på denne bane; denne gren skal udgå fra et sted mellem Kildebakke og Buddinge og dreje til Høje Søborg, hvorfra den skal føres videre til Gladsakse, formentlig til industrikvarteret eller til omnibus-holdepladsen lidt syd for Gladsakse kirke. — Derved bliver banen til en tvegrenet radialbane.

Det er imidlertid ikke hele Slangerupbanen, der skal indgå i det samordnede jernbanesystem, men kun strækningen fra Nørreport til Farum; og strækningen fra Farum og Slangerup, der mere er en oplandsbane end en forstadsbane, skal nedlægges. Følgelig bør man herefter bruge betegnelsen Farum-banen. Nogle foreslår ganske vist navnet Hareskovbanen, formentlig for at fremhæve banens betydning som udflugtsbane for inderbyens beboere og for derved at gøre planerne om dens fremtidige udbygning populære i vide kredse. Man må dog vente, at banen kan få langt større betydning som en forbindelse til det indre København fra de opvoksende bebyggelser langs banen og navnlig for forbindelsen fra Farum, der bliver et vigtigt rutebiltrafikcentrum. Følgelig må navnet Farum-banen være bedst; og det vil blive brugt i det følgende.

Den fremtidige Farum-bane bliver faktisk en helt ny bane, selv om der ses bort fra den ekstra banegren til Gladsakse, idet næsten alle de bestående anlæg må fornyes og tillige suppleres med omfattende nye anlæg.

Farum Station må indrettes som en endestation. På Nørrebro Station må sporene omlægges af hensyn til forbindelsen med den egentlige bybane; og stationen må nybygges som en gennemkørselsstation. Banen må nogle steder forlægges lidt til den ene eller den anden side, især i kurverne. Andre steder må den hæves eller sænkes, især på steder, hvor stigningerne er store og ved vejkrydsningerne. Banens underbygning må forstærkes, bl. a. hvor der er broer. Skinnerne må erstattes med nye, der er sværere end de nuværende. Traecen må udvides. Der må anlægges et ekstra spor, så banen bliver dobbeltsporet. Hele banesystemet må elektrificeres, måske både ved luftledninger og strømskinner. Sikringsanlæggene må moderniseres og suppleres. Stationsbygningerne må erstattes med nye, der er tidssvarende og har stor kapacitet. Banens indhegning må gøres effektiv hele vejen.

Mange steder må der foretages store omlægningsarbejder ved niveau-krydsningerne mellem bane og en række vigtige veje, så krydsninger kan bringes ud af niveau. Nogle steder må der bygges broer eller underføringer for banen med tilhørende banehævninger eller bane-sænkninger til begge sider; andre steder må man vel foretrække at bygge vejbroer eller underføringer og at hæve eller sænke vejene; men det er ganske underordnet, om krydsningerne sikres ved omlægning af banen eller af vejene, selv om det måske influerer på, hvorvidt omkostningerne posteres på statsbanernes eller vejdirektoratets regnskab.

På den indre del af Farum-banen er der fire krydsninger i niveau med veje, der er så betydningsfulde for den gennemgående trafik og har så stor trafik, at det er på tide at interessere sig for at bringe krydsningerne ud af niveau. — Det drejer sig om krydsningerne med Dyssegårdsvej, Buddingevej, Gammellosevej og Bagsværd Hovedgade—Frederiksborgvej eller med den nye Hareskovvej, hvis Bagsværd Hovedgade føres

til denne i stedet for Frederiksborgvej som nu. Der må i alle tilfælde skabes en krydsning ude af niveau med Hareskovvej, hvilket imidlertid kan ske ved blot at fremføre vejen i så stor højde, at den uden videre kan føres over banen.

Også Sognevej, dvs. vejen fra Lyngbyvej eller Stolpegårdsvej til Kildebakke Station, må føres over Farum-banen for at kunne forlænges til Buddinge Hovedgade ved Tingvej eller Buddinge Torv.

Endelig må der laves en bro over banen af hensyn til autostradaen fra Hørsholmvejen til Ringvej B 3 lidt nord for Herlev. Jordarbejderne hertil er imidlertid allerede fuldført.

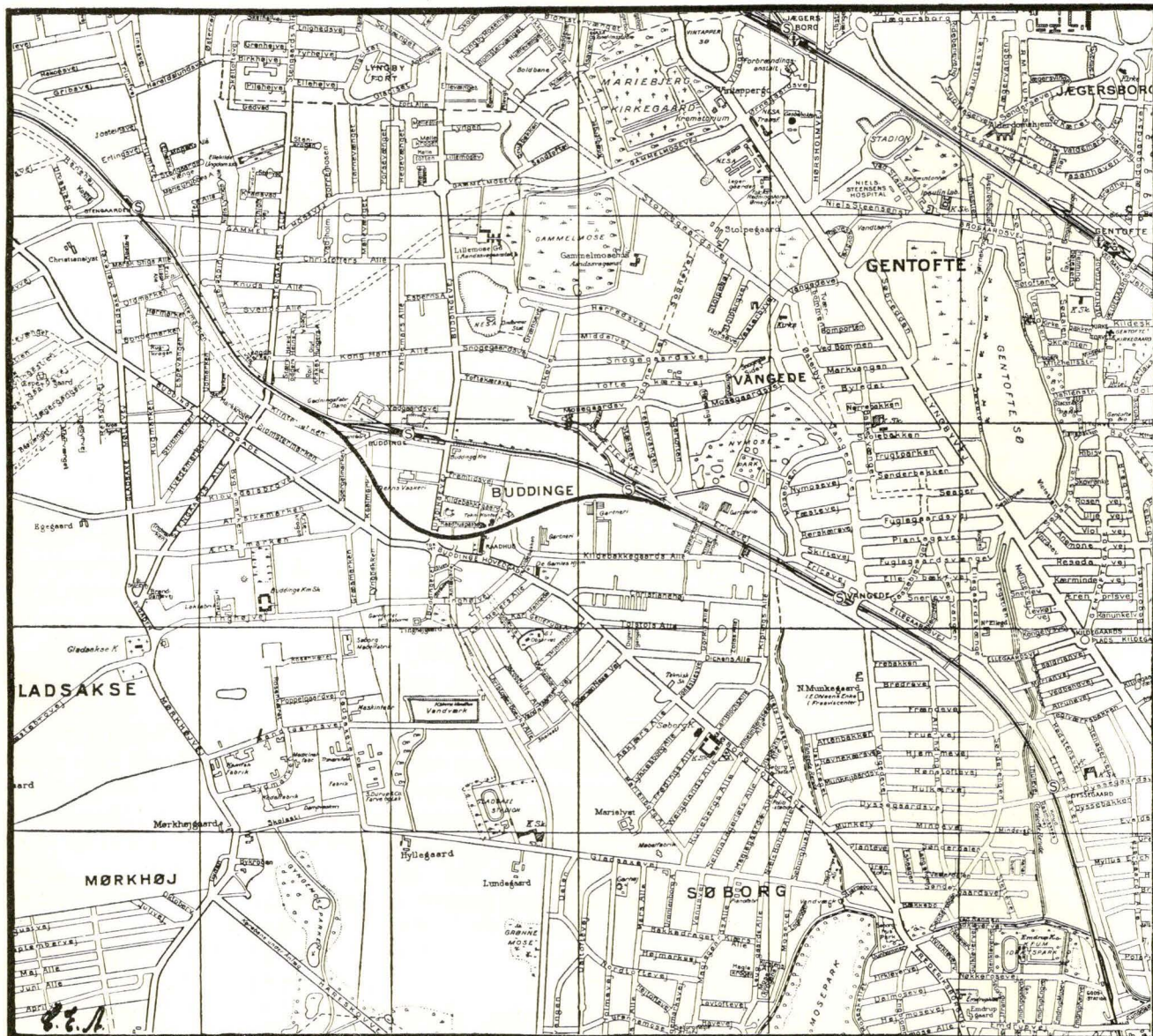
Mest aktuelt er det vel at få krydsningen mellem Farum-banen og Buddingevej bragt ud af niveau. Den eventuelle vedtagelse af de hertil fornødne nyanlæg kan meget vel blive sammenkædet med vedtagelsen om at overføre Buddingevej fra Gladsakse og Lyngby Kommune og Københavns Amt med henblik på at udbygge vejen til øget trafikikkerhed og større trafikkapacitet samt på at indordne vejen i helhedssystemet af gennemgående amtsveje, såvel bestående som anlagte.

En sådan omklassificering og ombygning af Buddingevej må forøvrigt være en naturlig konsekvens af, at man ved at skabe et overordentligt vigtigt lokalt bebyggelsescentrum og fjerntrafikknudepunkt på det sted, hvor Buddingevej krydser Buddinge Hovedgade, dvs. mellem 400 og 500 m syd for Buddinge station og lige ved Gladsakse Kommune rådhus.

Her har man lige lavet en vældig rundkørsel, hvor foreløbig fire vigtige og en enkelt eller to mindre vigtige veje løber sammen, og hvor i fremtiden seks vigtige veje kommer til at løbe sammen.

Det drejer sig om følgende veje, der for oversigtens skyld grupperes parvis, idet man kan betragte dem som tre gennemgående veje, der trafikalt set krydser hinanden på Buddinge Torv.

Fra Lyngby i nord kommer Bud-



Kort over Buddinge og nærmeste omegn, visende Buddinge Torv, hvortil der allerede nu er fremført flere vigtige veje, og hvortil også Farum-banen kan fremføres, selv uden tilbygning af en sidegren. — Baneforlægningen er vist med en fed streg.

dingevej til Buddinge Torv. Den fortsættes mod syd som en smal kort vej under samme navn. Denne skal imidlertid udvides og føres videre mod sydøst til den forlængst påbegyndte, men aldrig fuldførte vej langs vestsiden af Søborg til Hareskovvej og dermed til Borups Alle, som fører forbindelsen videre til Aagade—Aaboulevard—Raadhuspladsen.

Fra Farum i nordvest kommer Frederiksborgvej—Bagsværd Hovedgade til Buddinge Torv. Den fortsætter mod sydøst, først under navnet Buddinge Hovedgade, derpå Søborg Hovedgade—Frederiksborgvej—Nørrebrogade—Nørreport.

Fra Glostrup og Herlev i sydvest føres den nye Ringvej 3 B til Buddinge Torv. Den vil blive fortsat videre i samme retning, dvs. mod nordvest, bag om rådhuset og frem til skæring ved Farum-banen ved Kildebakke station; derfra går den videre under navnet Sognevej til Lyngbyvej, som den når frem til på det sted, hvor Hørsholmvej går mod nord, og en anden vigtig vej går mod øst til Gentofte station med fortsættelse til Charlottenlund.

Dette system af betydningsfulde veje og deres krydsning, altså rundkørselen og pladsen i det hele taget, hvor Buddinge Torv lå, og som har

arvet navnet Buddinge Torv, er langt fra at være fuldført. Bebyggelserne umiddelbart ved pladsen er heller ikke opført endnu undtagen for en mindre dels vedkommende. — Buddingevæjs krydsning ude af niveau med Farum-banen er endnu ikke realiseret. — Selve Farum-banen er stadig ikke udbygget med dobbeltspor, elektrificeret eller på anden måde bragt i stand til at kunne klare de krav, som man med tiden må stille til banen. Derfor kan strækningen fra Kildebakke station til Buddinge station eller de tilgrænsede strækninger ikke tilskrives synderlig stor værdi.

Under disse omstændigheder melder problemet sig, om der ikke kan findes arealstriber i nærheden, som er ubebyggede, og som har terrænforhold og jordbundsforhold, der er gunstige for nye baneanlæg. — Måske kan det ligefrem blive fordelagtigt med hensyn til anlægsudgifterne for de påkrævede nye veje- og jernbaneanlæg samt af hensyn til den større trafikale helhed og til stationernes placering m. m. at vælge en anden linieføring af banen gennem dette kvarter.

Der synes virkelig at være store muligheder forbundet med en eventuel omlægning af banen her.

Det foreslås at Farum-banen samtidig med at blive udbygget til dobbeltspor og elektrificeret føres i en bue mod syd, så den kommer til at krydse Buddingevej ca. 400 m sydligere end nu, og fremført i sådanne kotehøjder, at den kan føres under

Buddingevej, og vel at mærke uden at det nødvendiggør besværlige stigninger.

Herved vil man ikke alene opnå at få banen ført under Buddingevej, altså skabt en krydsning ude af niveau. Men der bliver desuden mulighed for at placere den nye station på et langt bedre sted end der, hvor den nuværende Buddinge station ligger. Den nye station kan nemlig anlægges umiddelbart ved Buddinge Torv. — Det betyder direkte tilknytning til hele kvarterets bebyggelsescentrum og lokale trafik-kundepunkt og til det sted, hvor alle de omtalte betydningsfulde amtsveje kommer til at løbe sammen og krydses.

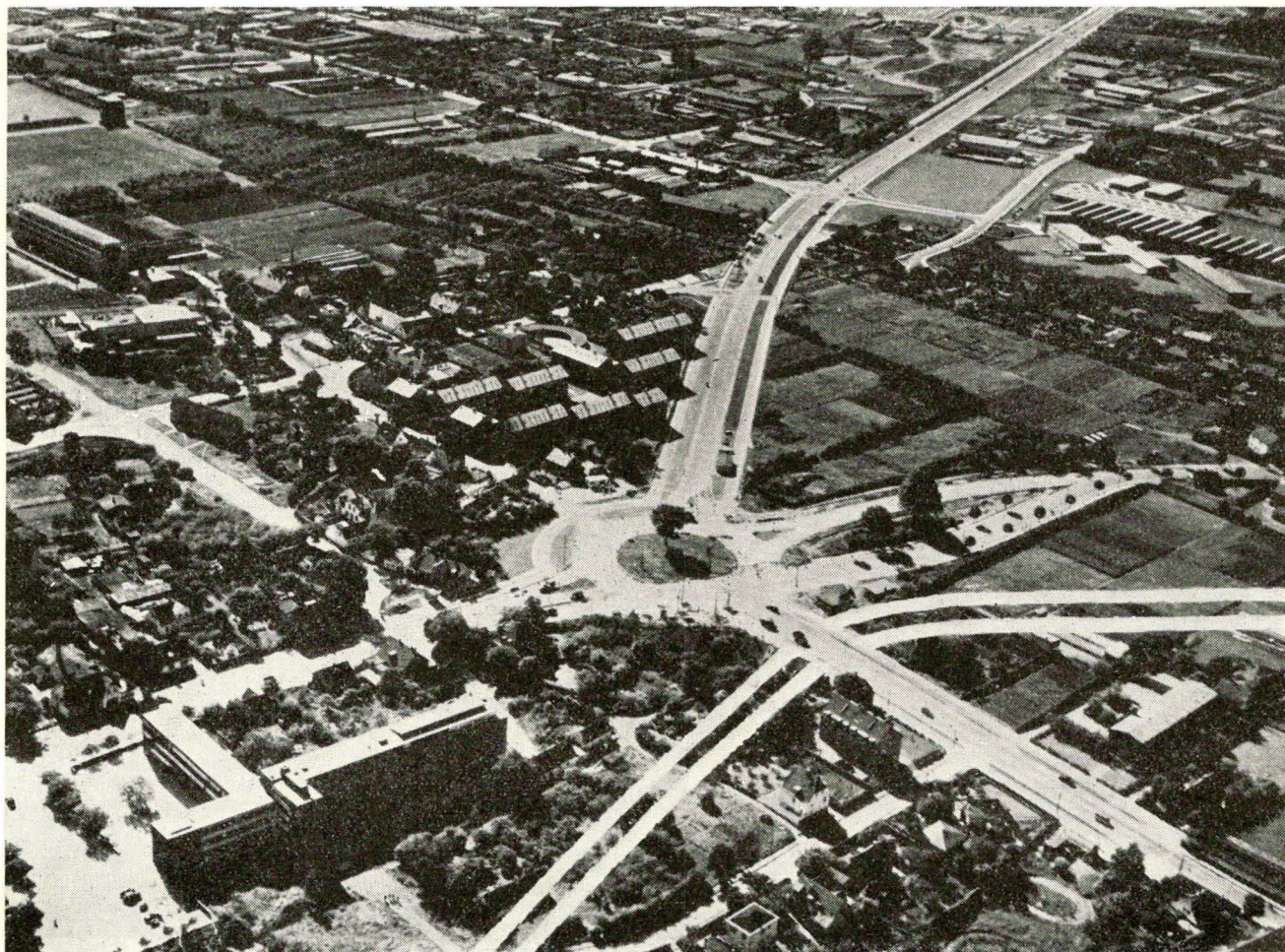
Den eventuelle omlægning af Farum-banen forbi dette sted vil endda føre mange flere fordele med sig. — Men inden disse omtales, må det være på sin plads at give en omtale af, hvordan banen kan og helst bør

fremføres, når den skal føres under Buddingevej og forbi Buddinge Torv.

Den nye banestrækning tænkes afbøjet fra Farum-banen lidt sydøst for Kildebakke station og ført over ubebyggede marker først i terrænets niveau, men snart i en udgravning i det stigende terræn. Det bliver da muligt at føre den under Kildebakkegårds Alle og under Kontorvej.

Kildebakkegårds Alle krydses mellem husene nr. 195 og 197, hvor der er rigeligt plads til banen. Kontorvej krydses, hvor nr. 26 ligger, hvorfor denne villa må ofres.

Fremdeles må man ofre den lille villa Rådhuspassagen nr. 19, samt tre saneringsmodne gamle huse langs »Bag Rådhuset«, nr. 26, 22 og 24. Endelig må man ofre et eller to huse, måske tre huse ved Buddingevej, nemlig nr. 305, 303 og 301; de er dog ikke meget værd og skal måske opgives alligevel af andre grunde.



Luftfotografi over Buddinge Torv, visende den vældige rundkørsel og de her sammenløbende fjerntrafikveje i den tilstand, hvori de er udbygget til dato. Også Sognevej kan fremsføres hertil parallelt med Farum-banen. — Den forelåede forlægning af den i fremtiden dobbeltsporede forstadsbane er vist med to parallelle hvide streger.

Banegraven tænkes overdækket på en del af strækningen, eventuelt hele strækningen fra lidt øst for Kildegårds Alle til Buddinge Torv, dels af hensyn til de bestående veje, dels af hensyn til en ny vej over eller umiddelbart langs med banen, dels af hensyn til et eventuelt parkanlæg på arealerne bag rådhuset.

Vest for Buddingevej føres banen i åben udgravning over de ubebyggede arealer mellem Buddinge Hovedgade og Dehns Dampvaskeri. Banen krydser Kålmarken ved en underføring, hvor huset nr. 40 nu ligger, hvorfor dette hus må ofres. Også Klausdalsbrovej nr. 51 må ofres. Banen føres under Klausdalsbrovej og videre frem langs Klintemarken i en udgravning i udkanten af cementvarefabrikens lagerplads. Som erstatning for det mistede areal kan fabriken til gengæld få tillagt den ved banenyanlægget frigjorte banetrace langs nordsiden af fabriken; eller også kan udgravningen for den nye banetrace overdækkes og benyttes som hidtil til lagerplads. — Eventuelt må man af hensyn til den nye banestræknings sammenføring med den gamle banestrækning nordøst for fabriken ekspropriere et hus og et sommerhus, nemlig Klintemarken nr. 18-20 og nr. 16.

Hele den nye banestræknings længde bliver 1,9 km. — Den tilsvarende nuværende banestrækning er 1,7 km lang. Farum-banen bliver altså forlænget med 0,2 km ved omlægningen. Det kan imidlertid ikke forøge køretiderne væsentligt. For en ordens skyld skal det i den sammenhæng indskydes, at sporkurven ved Buddinge ikke vil virke forsinkende, fordi den let kan få stor radius; iøvrigt skal der jo ikke køres stærkt her.

Ovennævnte tal refererer til den linieføring, der er vist på tegningen. — Det er imidlertid også muligt at dreje den nye banestrækning fra den nuværende lidt østligere og at fremføre den i en udgravning over lidt længere strækning. — Det vil koste en del mere. Men selv betydelige jordarbejder koster jo ikke særlig meget, hvis man tager moderne jordflytningsmidler i brug. — Hvis man vil ofre de ekstra beløb, kan man

opnå en linieføring, som muliggør anlæggelse af en ekstra station i nærheden af Kildebakkegårds Alle og Søborg Hovedgade, helst vel ud for den lille gade, der hedder Kildebakken. — Denne station kan da tjene Høje Søborg direkte; og den kan tillige erstatte den nuværende Kildebakke Station, som under alle omstændigheder må opgives. En erstatende station ved Sognevej kunne måske også komme på tale, men en sådan station kan ikke betjene nær så mange mennesker som en station nær ved Høje Søborg.

Ved Buddinge Torv kan man eventuelt dele den nye bane og føre en sidegren under selve Buddinge Torv og videre langs nordsiden af Ringvej B 3. Her er der endnu ikke bebygget; men på den anden side må banen da føres gennem en bakke. — Banen kan derved føres frem til Gladsakse industrikvarter og tilrutebilholdepladsen syd for Gladsakse kirke.

Denne banestump omtales her som et billigt sidestykke til den af Trafikkommissionen af 1944 foreslåede sidegren på Farum-banen fra et sted mellem Kildebakke Station til Høje Søborg og under Søborg Hovedgade for at fortsætte ad en sydligere rute til Gladsakse industrikvarter og rutebilholdepladsen ved kirken.

Imidlertid vil enhver tvegrening af banen komplicere driften og gøre banens udnyttelse mindre rationel. Desuden kræver det omfattende anlægsarbejder, selv om banestrækningen er ganske kort, idet en sporudfletning næppe kan undgås. Endelig byder stationen ved Buddinge Torv på ganske gode trafikforhold selv for kvarteret ved Gladsakse kirke, efter at Ringvej B 3 er færdigbygget derimellem.

Iøvrigt kan man næppe vente, at

der kan komme ret mange trafikanter på banestrækningen fra rutebilholdepladsen ved Gladsakse kirke til Farum-banen, og navnlig ikke, hvis denne forlægges således, at den får en station ved Buddinge Torv og eventuelt en i nærheden af Høje Søborg.

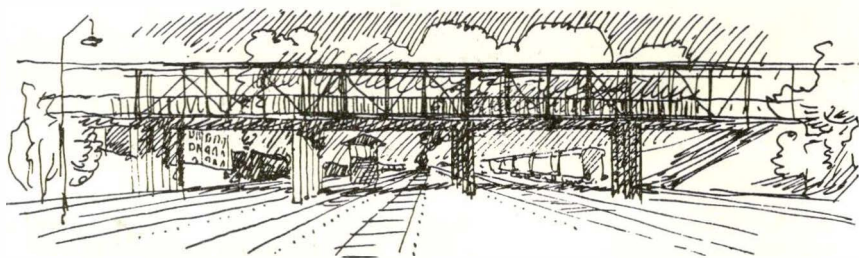
I det mindste kan man opnå et billigt og foreløbigt tilstrækkeligt og i det store og hele tilfredsstillende resultat ved at føre Farum-banen forbi Buddinge Torv. Det behøver forøvrigt ikke at forhindre tilføjelse af en sidegren senere, lignende den, der er foreslået af kommissionen; og en sådan gren kan endda bygges langt billigere og hurtigere end den, der hidtil har været ønsket.

Forlægningen af Farum-banen, således som her foreslået, kan medføre en lang række specielle fordele ud over de umiddelbart efterstræbte.

Man kan således spare den via-duk, der skal føre Sognevej over Farum-banen ved Kildebakke Station, idet banen allerede lidt sydøst for stationen drejes mod vest, og Sognevej ligeledes drejes mod vest, så banen og vejen kommer til at forløbe parallelt mod Buddinge Torv.

Desuden opnår man da at kunne føre Sognevej til Buddinge Torv, uden at der hertil kræves synderlig store anlægsarbejder. Vejen kan nemlig fremføres tæt langs banen og eventuelt over banen — for selve banens vedkommende under gadeniveau — ved krydsningerne med Kildebakkegårds Alle og Kontorvej. Også på strækningen fra Kontorvej til Buddinge Torv kan man fremføre Sognevej-forlængelsen over banen, hvis man ønsker at skabe et rådhus-parkanlæg eller lignende, og derfor ikke ønsker den måske noget uæstetiske baneudgravning.

(fortsættes)





Landsoplysningsudvalget

Medlemskursus

Som tidligere meddelt gennem artikler her i bladet, vil landsoplysningsudvalget i år, for første gang i vor forenings historie, påbegynde et kursus for foreningens medlemmer på vort smukke ferie-hjem ved Kalundborg.

Det er udvalgets håb, at der ved starten af dette års medlemskursus, må blive plantet en spire, der vil vokse sig stor og stærk, til gavn for så vel de enkelte der udtages, som for hele Dansk Lokomotivmands Forening. Ligesom det er vort håb, at såvel dette års kursus, som eventuelle fremtidige kursus, vil skabe en interesse for og erkendelse af, at oplysningsarbejdet er noget der angår os alle, såfremt vi vil være medvirkende til, at styrke vor stand og den forening, der varetager vore interesser.

Kursus vil i sin opbygning stort set være lig det, der er kendt fra vore tillidsmandskursus, dog selvsagt med det naturlige hensyntagen, at der på dette kursus er tale om medlemmer og ikke tillidsmænd.

På kursus vil blive behandlet følgende emner indenfor tjenestemandsløven:

1. Lønningsregler.
2. Pensionsregler.
3. Sygefradragregler.
4. Flyttegodtgørelsesregler.
5. Tjenestetidsregler.

Kursisterne vil blive inddelt i to grupper, der vil blive ledet af henholdsvis elektrofører B. A. Jensen Av og lokomotivfører G. A. Rasmussen Gb. Kursusleder bliver landsoplysningsudvalgets formand lokomotivfører J. V. Christiansen Od.

Foruden emnerne, der behandles i grupperne, vil der blive arrangeret foredrag, og det kan her

nævnes, at såvel foreningens formand som hovedkassereren har lovet at medvirke her.

Kursus finder sted i dagene 25.—29. maj, med ankomst til feriehjemmet den 25. om eftermiddagen og afrejse den 29. om formiddagen.

Ansøgning om deltagelse i kursus skal afleveres til afdelingsformanden senest den 25. ds. Ansøgningen skal indeholde oplysning om navn, stilling og tjenestested, ligesom der skal gives oplysning, om man har deltaget i den lokale afdelings oplysningsarrangementer og hvilke. I de tilfælde, hvor der intet oplysningsarbejde har været i afdelingen, udbedes der oplysning om man har deltaget i andre organisationers oplysningsarbejde, og i givet fald, hvilke organisationer, og hvilke emner.

Det gøres i forbindelse hermed udtrykkelig opmærksom på, at deltagerne fortrinsvis vil blive udpeget blandt de, der har deltaget i lokale oplysningsarrangementer.

Deltagerne i kursus vil få gratis ophold og kost på feriehjemmet i den tid kursus varer. Derudover ydes der intet fra udvalget, hvorfor eventuelle deltagere må påregne at skulle bruge 5—6 permis-sionsdage, ankomst og afrejse incl.

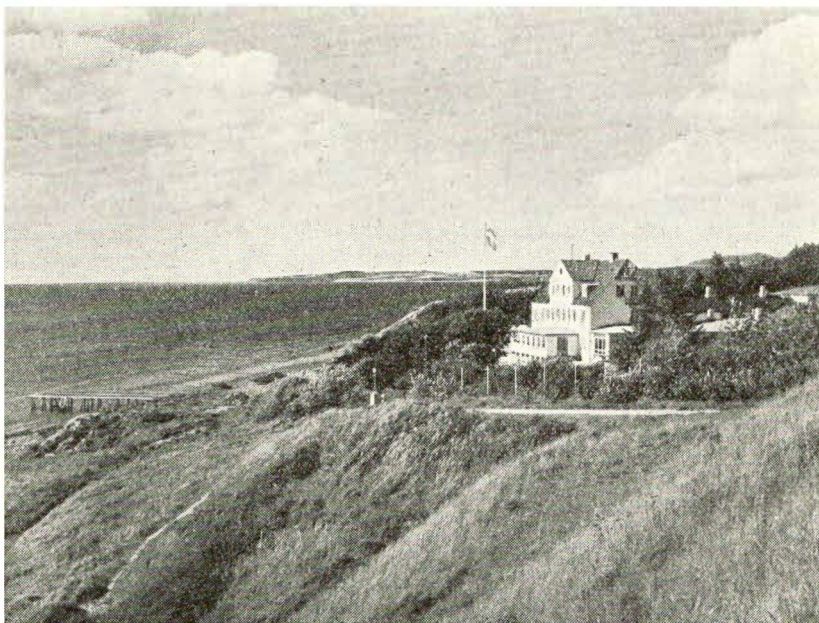
Meddelelse om navne på deltagere samt det endelige program for kursus, vil blive bragt her i bladet så snart det foreligger, og i betimelig tid forud for kursus.

Da det er landsoplysningsudvalgets overbevisning, at interessen for medlemskursus er meget stor ude i afdelingerne, forudser vi at måtte skuffe mange. Vi beder dog, trods en erkendelse af, at vi ikke kan tage alle med, om at alle de, der er interesserede i disse kursus indgive ansøgning, således at vi ved fremtidige kursus har en retningslinie, der fortæller om såvel interessen og behovet for kursus.

Der er, som før nævnt, ikke andre betingelser end denne, at man gennem personlig deltagelse har vist det lokale oplysningsarbejde sin interesse, og selve udtagelsen, når denne betingelse er opfyldt, vil blive foretaget ved lodtrækning, således at deltagerne fordeles ligeligt zonerne imellem.

Ferie- og Rekreationshjemmet som højskole

Midt i vinterens barske kulde med sne og is, hvor vi alle venter på sommerens kommen, har landsoplysningsudvalget tilrettelagt planerne for det første kursus. Udvalget lægger denne gang ud med et medlemskursus, der skal indlede Ferie- og Rekreationshjemmets sæson 1954. Vi håber, der vil melde sig mange ansøgere til dette vort første medlemskursus, og at det må blive den samme succes, som vore tillidsmandskursus har været. Dette års tillidsmandskursus vil blive afholdt i september måned.



Sommerens fællesrejser

I lighed med tidligere år, vil landsoplysningsudvalget også i den kommende sommer arrangere en kombineret ferie- og studierejse for foreningens medlemmer med damer.

Vi har siden disse rejser tog deres begyndelse efter krigen, udelukkende besøgt det sydlige udland, og her besøgt steder, der såvel i naturpragt som sprogligt, overbeviste alle deltagere om, at vi var kommet udenfor den hjemlige horisont på mere end een måde.

At disse fælles udenlandsrejser har tjent et formål udover det rent fornøjelige, har udvalget fået mange beviser for. Der er på rejserne blevet knyttet mange bånd, både blandt rejsedeltagerne indbyrdes, og mellem deltagerne og kammerater og kolleger i det fremmede, der har overbevist selv den sorteste tvivler om, at trods det, at verden i øjeblikket må siges at befinde sig på randen af en krudttørnde, og trods sprogvanskelighedernes store gene, er forskellen på den danske hr. middelmand og hans ligestillede verden over, ikke større end at en fri og demokratisk udveksling udover alle grænser, ville indgive os alle en større og mere tolerant horisont end den daglige.

Selvom udvalget har høstet megen anerkendelse for de hittidige fællesrejser, skal det dog ikke være nogen hemmelighed, at der i de senere år også har været en del kritik af vore arrangementer.

Nu skal det dog siges med det samme, at denne kritik ikke er rejst af deltagerne i tidligere års rejser, tværtimod kan det siges. Kritiken er kommet fra ikke-deltagere, der hver gang har anket over, at udvalget i en tilsyneladende iver for at rejse så langt som muligt, hvert år har besøgt det fra brochurer o. l. så kendte sydlige udland, og at vi i denne tilsyneladende iver, helt syntes at have glemt de vidunderlige smukke rejser, der kan foretages i henholdsvis Norge og Sverige.

Nu er der et gammelt ord der siger, at gemt er ikke glemt, og dette ord vil vi inden for udvalget i dette tilfælde gøre til vort. Thi ingen vil vel fortænke os i, at vi, når talen er om at arrangere en udenlandsrejse, følger den stemning flertallet udviser, og tiden efter den sidste krig, har jo med al ønskelig tydelighed vist, at alle ville søndened for at se, såvel den storslåede natur som det store Ragnaroks uhyggelige skrammen og ar.

Det har hele tiden været udvalgets agt, at der også skulle arrangeres rejser i de nordiske broderlande, bl. a. af den ret nærliggende grund, at rejserne her foruden at byde på en pragtfuld og storslået natur, også byder os den store fordel, at sprogvanskelighederne er de mindst mulige.

Dette års rejse, der vil finde sted i dagene 27. juni til 7. juli, vil derfor blive en ren Norgesrejse.

Programmet for rejsen er selvsagt endnu ikke endelig tilrettelagt, ligesom der på dette tidlige tidspunkt intet endeligt kan siges om priser o. l.

Der kan derfor nu kun i ret grove træk gives en skitse over, hvad rejsen vil byde på, og der kan her bl. a. nævnes, at der vil blive en ca. 3 dages

ophold i Oslo, hvor der vil blive byrundture med besøg på det berømte rådhus, museer, teatre o. l., ligesom der vil blive forsøgt at arrangere et besøg på statsbanernes værksteder i Drammen.

Fra Oslo vil rejsen gå videre med den berømte Bergensbane, op over den evige sne ved Finse til Voss, hvor der vil blive hovedkvarter under resten af opholdet i Norge.

Fra Voss vil der blive ture bl. a. med De norske Statsbaners stolthed, Flåmsbanen, der gennem 20 tunneler slynger sig fra Myrdal, der ligger 867 m over havet, til Flåm kun 2 m over havet. Denne bane har et fald på 1 m for hver 18 m, hvilket vist kan fortælle en lokomotivmand herhjemme om, at her er noget, der må siges at være udover det almindelige.

Fra Voss vil der endvidere blive busture på bjergveje, der vil kunne sige sparto til det vi tidligere på vore rejser har set i alperne, ligesom der vil blive sejlture på såvel Hardangerfjorden som Sognefjorden.

Udvalget formener, at der med denne rejse er forbundet noget, der vil have bud til såvel gamle som unge, og vi imødeser allerede nu gerne anmeldelse om deltagelse. Om prisen kan der som før nævnt intet siges endeligt på nuværende tidspunkt, men vi mener, at med et rimeligt krav på komfort på de hoteller, hvor vi skal bo, vil rejsen kunne gøres for en ca. 800 kr. for et ægtepar, alt iberegnet.

Det endelige og fastlagte program med priser o.s.v. vil blive meddelt her i bladet, såsnart de foreligger, men som før nævnt, evt. interesserede kan allerede på nuværende tidspunkt indgive meddelelse om deltagelse. Datoerne fra 27. juni til 7. juli er endelig fastlagte.

Besøg på vognfabriken Scandia i Randers

I en bidende kulde, der yderligere forværredes af en stærk blæst, mødtes en lille skare trofaste, og man kan næsten sige hårdføre, lokomotivmænd fra hele landet uden for hovedindgangen til Scandias fabriker i Randers.

Besøget var arrangeret onsdag den 17. februar, og mange vil måske sige, at med tidligere års sne- og kulderige februar måneder, var det noget optimistisk af landsoplysningsudvalget at tro, at et besøg på denne tid af året ville blive den helt store succes, hvad deltagerantallet angår.

Nuvel, udvalget havde denne optimisme, og selvom vi på dette område blev skuffede, idet kun 42 deltagere mødte, havde vi den store glæde, der fuldstændigt opvejede vor første skuffelse, at selve besøget blev den helt store oplevelse, for den før nævnte lille, men trofaste skare, der var mødt op.

Sjældent kan man vist næsten sige, har et besøg været så udbytterigt for deltagerne som dette. Værkstedschefen hr. Worsøe havde allieret sig med afdelingsingeniører og værkmestre på en sådan måde, at vi under rundturen på fabriken fik et så alsidigt indtryk som overhovedet muligt.

Hvad så vi så under denne rundtur? Ja, det ville næsten være lettere at nævne de processer ved

fremstillingen af jernbanevogne vi ikke så, men for at få det rette billede af Scandias alsidighed vil det vist være rigtigst, at følge rundturen således som den var tilrettelagt.

Deltagerne samledes kl. 14 i arbejdsmændenes marketenderi, hvor værkstedschefen gav et rids over Scandias historie, fra virksomheden i midten af forrige århundrede blev oprettet af de engelske firmaer, der dengang havde koncessionen på jernbanedriften herhjemme, til fabriken i begyndelsen af dette århundrede blev overtaget af Thriges fond, således at fabrikkens overskud i dag tilfalder dette fond, hvis formues renter går til uddannelse af unge mennesker indenfor handel og industri.

Efter denne oversigt, og efter at have budt deltagerne hjertelig velkommen til Scandia, blev selve virksomheden under kyndig vejledning taget under behandling, der som resultat havde 42 tilfredse gæster, samt to værk mestre, der uden tvivl bagefter har været dygtig trætte af det utal af spørgsmål, der måtte besvares.

Vi så under rundturen bl. a. et fuldt moderne maskinsnedkeri, med tilhørende håndsnedkeri og træpoleringsafdeling. Vi så, vel nok Danmarks mest moderne smedie med alt lige fra den gammeldags, men lige uundværlige smedemetode med forhammeren, til de mest moderne sænkesmedieformer med store trykluftshamre, der fremstiller alt, lige fra trækkrøg og bremsetraverser til krumtapsakser i mindre skibsmotorer.

Fra smedien gik turen igennem pladeværksteder, maskinværksteder til montagehallerne, hvor vi så det sidste skud på DSB's vognstamme, kølevognen litra Ika. Denne vogntype, der helt er holdt inden for aftalerne om vogne i internationalt løb, fremtræder som en ualmindelig smuk og gennemisoleret vogn, som DSB sikkert vil få megen glæde af. Den har en efter vore forhold ret stor akselafstand, og såvel vognrammen som pladebeklædningen er helsvejst, således at der f. eks. for rammens vedkommende kun er akselportene, der er pånitte for evt. senere udveksling

I montagehallerne havde vi endvidere lejlighed til, at stifte nærmere bekendtskab med næste levering af Mok. vognene, af hvilke flere var under opbygning, og ligeledes her på så godt som alle stadier i tilblivelsen.

Efter godt 2 timers rundtur på fabriken, samledes deltagerne i håndværkernes marketenderi, hvor Scandia var vært ved en hyggelig kop kaffe og en god cigar. Her havde deltagerne lejlighed til at stille spørgsmål, ligesom lejligheden benyttedes til, at sige Scandia såvel som vore dygtige vejledere, en hjertelig tak for en udbytterig og interessant dag. Repræsentanterne fra Scandia udtalte, at de godt, vejret taget i betragtning, forstod at deltagelsen ikke var den ventede, de bad os derfor gøre forsøget om en anden gang, og udtalte samtidig, at lokomotivmændene altid, enkeltvis som samlede, var velkomne til at besøge deres fabrik.

Udvalget var, som indledningsvis nævnt, noget skuffede over tilslutningen til besøget. At arrangementet alligevel blev en stor succes, skyldtes ene og alene Scandias tilrettelægning. Herfor, og for den venlige indbydelse til at komme igen, takker

landsoplysningsudvalget på det hjerteligste, ligesom vi retter en tak til de modige, der trodsede vind og vejr og beviste, at trods tilsyneladende strabadser var disse dog ikke større, end at deltagere fra Nykøbing F., København, Padborg, Esbjerg o.s.v. efter besøget udtalte, at en sådan tur ville de tage igen så snart lejlighed bød sig, uanset vejr og vind.

D. S. B. Spareklub

D. S. B. Spareklub, der blev oprettet som betingelse for fortsat bevarelse af lønudbetalingen gennem sparekasserne, har den 31. marts d. å. bestået et år og har helt igennem virket tilfredsstillende, men da der naturligvis må være nogen afgang ved pensionering, forflytninger m. v., er det nødvendigt med yderligere tilgang til erstatning for de afgående.

Spareklubbens bestyrelse retter derfor henvendelse til medlemmerne af de respektive organisationer, der endnu ikke er tilsluttet spareklubben, om at være med til fortsat at bevare denne lønudbetalingsmetode.

Den i vedtægternes § 6 berammede lodtrækning for perioden 1. april 1953—31. december 1953 foregår i februar måned d. å. Der trækkes om præmier til en værdi af kr. 1000,00. 1 præmie à kr. 200,00 og 8 præmier à kr. 100,00.

For at deltage i lodtrækningen til februar 1955 er det nødvendigt, at tilmeldelser er udvalget i hænde senest den 15. marts 1954.

Anmodning om optagelse i spareklubben sker ved henvendelse til den lokale tillidsmand eller til et af nedenstående udvalgsmedlemmer.

Aage Hansen,
Dansk Lokomotivmands
Forening.
Maskindepotet Gb.

H. A. Christensen,
Jernbaneforeningen.
Godsekspektionen Gb.

Aage E. Olsen, Knud Larsen,
Dansk Jernbaneforbund.
Pakhus J og Vognekspektionen Gb.

I tilknytning til foranstående kan meddeles, at lodtrækningen om sparepræmier har fundet sted. Resultatet blev, at der mellem lokomotivmændenes sparere faldt en præmie på 200 kr. og en på 100 kr.

SKUMHANEN

er et vigtigt led i den interne behandling af kedelvand.

Kemikalierne tilsættes for at holde de forskellige stoffer svævende, som ellers vil sætte sig på de ildberørte dele.

Men slamudfældning må finde sted. Herved opnås bl. a. besparelser i brændselsforbrug, nedsatte vedligeholdelsesudgifter og lettelser for personalet i driften under togfremførelse.



40 års jubilæum

Torsdag den 11. marts d. å. kan lokomotivfører N. P. Weirup, Nyborg, fejre sit 40 års jubilæum.

Weirup, der igennem en lang årrække har beklædt forskellige tillidsposter inden for afdelingen, bl. a. i festudvalget, indtager endnu pladsen som afdelingens kasserer, en post, vi er glade for, at han forvalter så godt.

Han har altid arbejdet med interesse for afdelingens og hele organisationens ve og vel såvel udad- som indadtil.

Sit arbejde som lokomotivfører omfatter Weirup med stor interesse i erkendelse af det ansvar som er pålagt ham i udførelsen af sin krævende gerning.

Gennem dit arbejde og det humør, du altid har, sætter vi stor pris på dig.

For de mange års vellykkede organisationsarbejde ønsker afdelingen at sige dig tak og beder dig modtage de bedste lynønskninger på din 40 års jubilæumsdag.

S. A. Jensen.



Forfremmelser til lokomotivførere pr. 1-3-54.

Lokomotivfyrbøderne:

- H. M. P. Nielsen, Aarhus, i Padborg.
- O. H. Jensen, Nyborg, i Korsør.
- R. L. Andersen, København Gb., i Nykøbing F.
- T. Ditlevsen, Esbjerg, i Nykøbing F.

Forflytninger efter ansøgning pr. 1-3-54.

Lokomotivførerne:

- G. E. F. Härtel, Nykøbing F., til København Gb.
- H. P. Kjær Hansen, Nykøbing F., til Gedser.
- E. Jørgensen, Padborg, til Fredericia.

Lokomotivfyrbøderne:

- B. F. Christoffersen, Helsingør, til København Gb.
- J. O. Mortensen, Roskilde, til København Gb.
- O. A. Hansen, Roskilde, til København Gb.
- B. Leth, Fredericia, til Aarhus.
- K. Voigt Jensen, Nyborg, til Aarhus.
- P. L. Kristensen, København Gb., til Aarhus.
- K. V. Frederiksen, Roskilde, til København Gb.
- G. B. Østergaard, Fredericia, til Aalborg.
- B. S. Kristensen, Fredericia, til Struer.
- E. J. R. Nielsen, Slagelse, til Struer.
- J. B. Nielsen, Assens, til Fredericia.

Ansæt som lokomotivfyrbødere pr. 1-3-54.

- K. H. J. Bergholtz, Gedser, i Roskilde.
- G. E. Nielsen, Aarhus, i Fredericia.
- I. T. Larsen, Aalborg, i Fredericia.
- J. H. E. Brøchner, Nyborg, i Nyborg.
- K. E. W. Poulsen, Esbjerg, i Nyborg.
- K. M. Jensen, Struer, i Assens.
- P. D. Jørgensen, Næstved, i Slagelse.
- E. C. Hansen, Gedser, i Roskilde.
- J. Bardino, Aarhus, i Roskilde.
- F. O. Jensen, Gedser, i Helsingør.
- H. Madsen, Nyborg, i Nyborg.
- W. D. Pedersen, Aarhus H, i Helsingør.
- E. P. Andreasen, Nyborg, i Nyborg.

Afsked.

Lokomotivfører:

- R. C. Vilmar, (depotforstander Sønderborg) afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30-4-54).

Dødsfald blandt pensionister.

- Pens. lokomotivfører L. K. Johansen, Finsensgade 17, Sønderborg.

MEDLEMSLISTEN

Optaget som ekstraordinært medlem pr. 1-3-54.

- Pens. lokomotivfører N. Møller Jensen, »Donbæk«, Plantagevej, Frederikshavn.
- Pens. lokomotivfører S. H. K. V. Hansen, Erikschødtsgade, Gedser.

NYE ADRESSER

Lokomotivfyrbøderafdeling:

- Kalundborg: Kassererens navn og adresse rettes til: J. P. Jensen, Nyvangsvej 2.
- Randers: Formandens navn og adresse rettes til: N. S. G. Christensen, Hejmdalsvej 16.

I Jernbaneorganisationernes Forsikringsforeninger tegner du en god og billig forsikring af enhver art, og du er altid sikker på reel og kulant behandling.

Forsikringsagenturforeningen for Tjenestemænd ved Statsbanerne.

Brand-, tyveri-, ansvar- og sanitetsforsikring.

Den gensidige Uheldsforsikringsforening for De Danske Statsbaners Personale.

Statsbanepersonalets private gensidige Hjælpekasse (Vejlekassen).

Henvend dig til forsikringsforeningernes tillidsmænd, som findes over hele landet, eller skriv til: Dansk Lokomotivmands Forenings hovedkontor.

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 Cichoretørreri 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 *Entrepenør*

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

Mellemsgade 15
Nyborg
Telefon 530

Nyborg Ligkistemagasin

K. Jacobsen Snekermester
Besøger alt vedr. Begravelse el.
Ligbrænding. Grdl. 1897
v/ Slottet . Tlf. 171

Radio-Magasinet

Østfyns største Grammofon-
Pladelager
Nørregade 13 . Telf. 1060

C. Knackstredt

Tlf. Nyborg 550

Spec.: Kranse, Buketter,
Planter og Potte-Kultur
Direkte Salg fra Drivhus
Ingen Butiksleje
derfor billigste Priser

RICHARD LEHN

1. Kl. Herreekviperung Tlf. Nyborg 68

Til daglig og Fest
»BORGERFORENINGEN«

Tlf. NYBORG 1313

altid bedst

P. Mainz

N. Urban Sørensen

Nyborg

Telf. 111 2 L.

Altid 1ste Kl. Varer



Bruunsbro 15
Tlf. 204 21
Aarhus

HEJNDORF Radio

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. 20 188

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. 303 33 Tlf. 26255 Tlf. 68166

Indskudskapital ca. 44 Mill. Reserver ca. 4,8 Mill.

S. Bendtsen & Co.s Eftf.
Skræderforretning
Ryesgade 27, Aarhus

Telefon
Aarhus 3720
Leverandør
til DSB

Blomster
og Kranse
paa faa Timer
overalt
i Danmark

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



Aarhus
Amtstidende

Sig det med Blomster

Paa faa Timer
overalt i Verden

P. B. VAHL

Fr. Alle 149, Aarhus, Tlf. 5150

DANSK FANE-INDUSTRI.



leverer alt i Forenings Faner og
Bannere. Alle Tilbehørsdele.

Indhent Tilbud.

SILKEBORG
866

Mette Andersen

Vestergade 26, Silkeborg

Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger

Hovedkontor: Njalsgade 15, København
Telefon 4015

Andersson & Bardram A/S

Studiestræde 10 . Tlf. 8638 . København K

Alt i Pakninger og Stempelringe til Motorer

Urmager ved Statsbanerne

L. Beyer Holgersen & Søn

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

HB HOVEDSTADENS BRUGSFØRENING HB